



国际航空二氧化碳减排长期理想目标可行性 高级别会议（HLM-LTAG）

2022年7月19日至22日，蒙特利尔

- 议程项目 1：国际航空长期全球理想目标的二氧化碳减排情景和选项
- 议程项目 2：国际航空长期全球理想目标的实施手段
- 议程项目 4：会议的结论和建议

关于国际航空运输减排长期目标技术可行性分析的意见 （构建组块 2）

（由中华人民共和国、俄罗斯联邦提交）

摘要

按照 A40-18 号决议授权，理事会要求环保委（CAEP）开展国际航空运输长期减排目标可行性技术分析。

本文件介绍了中国对该技术报告的看法，并认为该报告并未完全履行 A40-18 号决议授权的要求，尚不足以支撑本届大会确定长期目标。

会议行动项见段落 4。

1. 引言

1.1 第 40 届大会决议 A40-18 第 9 条要求“评估任何提出的目标的可实现性和影响，包括对所有国家特别是对发展中国家的增长和成本产生的影响，并将这项工作的进展情况提交国际民航组织大会第 41 届会议。对长期目标的评估应包括成员国就其致力于达成中期目标的经验所提出的资料”。

1.2 第 219 届理事会要求国际民航组织环保委员会（CAEP）组建国际航空运输长期减排目标可行性分析工作组（LTAG-TG），向理事会提供技术支持，以探索国际民用航空二氧化碳减排长期全球目标（LTAG）的可行性，包括实现这些目标的选项和路线图。

1.3 2022 年，CAEP/12 通过并向理事会提交了《国际航空运输长期减排目标可行性分析报告》（以下称“LTAG 报告”）。LTAG 报告就长期目标可行性分析做出三种情景假设，但没有一种情景能

¹ 中文和英文版本由中华人民共和国和俄罗斯联邦提供。

够通过使用行业内措施达到零 CO₂ 排放，不同技术情景下 2050 年国际航空排放仍有 9.5 亿吨、5 亿吨和 2 亿吨。同时强调了可持续航路燃料（SAF）技术的减排潜力在三类行业内措施总体减排潜力中占据了主要份额，分别达到 38%、60% 和 63%。LTAG 报告认为措施的实施可能会增加运营成本，一些成本可能会转嫁给民众。

2. 对 LTAG 报告情景假设分析的意见

2.1 LTAG 报告无视 ICAO 已经接受的燃效年均提升 2% 目标或其他任何提议目标。该报告没有按照 A40-18 号决议要求，对任何提议目标的可实现性和影响性进行深入分析，包括对所有国家，特别是对发展中国家增长和成本影响进行分析。现有情景假设均未考虑各国发展阶段实际差异，未考虑实现不同减排目标对发展中国家在经济社会发展和成本等方面的影响，基本未考虑发展中国家资源、技术、供应链安全等国情和特殊需求。

2.2 可持续航空燃料（SAF）产量规模不明朗、价格高昂，根据 LTAG 报告，即使在中等技术情景下，2020-2050 年国际航空运输减排成本和投资依然约高达 360-490 美元/吨 CO₂，广大发展中国家难以承担如此高昂的国际航空减排成本和投资。

2.3 LTAG 报告仅考虑 CO₂ 排放，并未虑及噪声和发动机排放要求对燃油消耗的影响，由此将影响现有技术分析结论的可信度。

3. 对国际航空长期减排理想目标可行性分析的建议

3.1 LTAG 报告无法构成各国对国际航空运输长期减排情景的可行性做出判断决策的基础。成员国，尤其是发展中国家，并不清楚确定实施某个长期减排目标所需的成本和投资、措施可获得性、适用性和减排效果，以及由此所产生的对本国航空运输市场和航空公司竞争力的影响。

3.2 根据 A40-18 第 9 条授权要求，ICAO 理事会应对各国自愿提交的国家行动计划、发达国家对发展中国家提供资金、技术和能力建设援助以及发展中国家对资金、技术和能力建设援助需求等情况进行总结。在此基础上，对任何提议的长期目标涉及的技术、经济、法律、贸易以及对各国，特别是发展中国家影响等问题深入研究并形成报告。

4. HLM-LTAG 行动项

4.1 请 HLM-LTAG:

- a) 认识到理事会在 CAEP 支持下所开展的工作并未完成第 40 届大会的授权，LTAG 报告不足以支撑第 41 届大会对长期目标可行性问题的讨论；和
- b) 要求第 41 届大会授权理事会按照段落 3 建议继续深入开展长期目标可行性分析，并向第 42 届大会提交报告。