



航空与代用燃料会议

2009年11月16日至18日，巴西里约热内卢

议程项目3：支持开发和使用的各项措施

便利获得财务资源、技术转让和能力建设

（由秘书处提交）

摘要

航空代用燃料为减少航空运输的碳足迹提供了重要的机遇。为了克服最初的市场障碍，推广使用航空代用燃料，可能须要大量的激励和投入。推广航空代用燃料的开发和使用，需要一个筹资框架。发展中国家尤其需要此类筹资安排。一个重点小组可以协助界定筹资框架。

1. 引言

1.1 国际民航组织高级别会议(HLM)在其宣言中建议国际民航组织理事会：“进一步制定各项措施，以便援助发展中国家，以及便利获得财务资源、技术转让和能力建设的措施，包括可能将《联合国气变框架公约》项下的灵活机制，例如清洁发展机制（CDM），应用于国际航空。”

1.2 尽管上述宣言涉及国际航空与气候变化的总体问题，但由于需要的资本投资较大和市场规模相对较小，这为开发和使用航空代用燃料带来了独特的挑战（关于这些问题的详情参见美国提交的IP/10号信息文件）。

1.3 未来航空器可持续代用燃料的前途取决于三个组成部分：

- 市场：航空公司必须确认喷气机代用燃料的需求是可靠的、大量的和可获得的。没有可预测的市场，便不会对新燃料进行投资，否则燃料将供应其他市场，如汽车货运运输燃料。同时，必须培养燃料生产过程的副产品的新市场，以期确保新的生产过程的财务生存能力。这些市场可能对开发燃料的地区带来重要机遇：新工作、新生意和新繁荣。
- 基础设施：燃料生产商和供应商必须在生产设施与机场（包括储油设施、燃料混合设施、质量保证实验室）之间建立可衡量的联系，以确保符合航空公司需要调度之要求的迅速、统一、可靠的燃料运输。新的基础设施与现有的燃料输送系统的衔接必须做到天衣无缝。

- 筹资：各国必须认识到，研发工作在短期内需要大量的支助。试验和商业规模的设施需要激励办法和支助，以便加快部署。

1.4 还必须注意到，根据高级别会议的建议，国际民航组织为了便利关于筹资机制的讨论，已经采取了各种步骤。其中的一些讨论是结合高级别会议并在高级别会议之后立即进行的。一些金融机构已同意参加目前的会议并作出贡献。目前，需要开展实际的讨论，以便将想法转变为实际行动。

1.5 本文件探索了在供应链中不同的地方能用来便利筹资的利害攸关方之间的各种联系。

2. 探索各种联系

2.1 经常注意到，预计气候变化将对发展中国家产生最严重的影响。如气温升高、降雨量变化、海平面升高以及更频繁的自然灾害一类的气候变化的影响，在不均衡地冲击着发展中国家的同时，还可能给它们带来代用燃料不均衡发展的额外风险。与此同时，适度地和审慎地开发代用燃料，可能为发展中国家带来环境和经济可持续性方面的机遇。最重要的是，代用燃料应适合于能源、气候、土地使用、水和农业的总体战略，要使其部署为社会、经济和环境带来整体效益。

2.2 在激励和提供资金，以便加速开发和部署可靠且可持续的代用燃料方面，各国和国际金融机构具有关键的作用。需要采取能够顺应发展中国家伙伴不同需求的全球协调一致的做法。必须加强现有的伙伴关系，发展新的伙伴关系，以确保双赢的解决办法。

2.3 在全球一级，世界银行可以帮助制定一项计划，以便与其他国际金融机构合作，为发展中世界的清洁能源投入更多资金。这项努力可以帮助发展中国家开发商业机会，并帮助它们应付各种新风险。美洲开发银行和亚洲开发银行一类的金融机构，可以在地区一级发挥世界银行在全球一级发挥的相同作用。

2.4 今后，在联合国气候变化框架公约下，清洁发展机制或联合执行（JI）倡议与航空代用燃料的生产厂及配套基础设施的项目之间可能会有一些联系。需要澄清这些根据不同机制（如收费、税、交易）产生的资金和与航空具体相关的减排活动之间的联系。

2.5 投资的主要方面包括：

- 原料生产（庄稼、藻类等）；
- 将原料转化为航空燃料；和
- 一方面，原料与转化设施之间的运输和仓储设施；另一方面，燃料生产与机场之间的运输和仓储设施。

2.6 非常明显，对于前两个方面，燃料和能源生产商是关键的利害攸关方。尤其是转化/生产厂的所需投资可能较大。与此类似，运输和仓储问题影响到使用这些燃料的机场及航空公司。比方说，如果航空代用燃料与常规的喷气机燃料相比，最初不具备成本竞争力的话，就必须为使用代用燃料提供激励办法，直到克服最初的市场障碍。

3. 结论和建议

3.1 要求航空与代用燃料会议：

- a) 核准迫切需要各种措施，以便利获得与航空代用燃料具体相关的财务资源、技术转让和能力建设；和
- b) 要求国际民航组织设立一个小组，由各主要国家、金融机构、燃料生产商和运营人组成，以便制定一个专门用于航空代用燃料基础设施开发项目的筹资框架。

—完—