

业务计划

2026 - 2028 年

国际民航组织秘书长咨文

国际民航组织于 2024 年 12 月 7 日纪念其 80 周年成立之际，正值全球航空界面临着前所未有的机遇和挑战。

地缘政治紧张、技术颠覆和气候关切使得局势难料。然而，在可持续航空燃料、电力和氢能推进、无人航空器系统以及人工智能（AI）方面的创新，许诺了更环保、更高效的未来。疫情后的回升凸显了航空业对全球互联互通和繁荣的重要性历久不衰。

国际民航组织《2026-2028 年业务计划》与国际民航组织《2026-2050 年战略计划》看齐，为加强全球航空安全、安保和可持续性制定了宏图。本组织致力于促进包容性增长，提高全球航空运输系统的效率和环境绩效。

在本人的事业生涯中，我见证了航空在推动可持续发展方面的变革力量。偏远村庄得到根本医疗用品，新兴经济体通过旅行贸易和旅游业促进增长，都是由航空运输催化了进步。这些经验彰显了航空在实现联合国可持续发展目标方面关键作用。

本业务计划展示了凭借战略投资和合作伙伴可能实现的目标。聚焦于创新、协作和可衡量的影响将是应对新挑战的关键。我们共同努力、精益求精，将确保国际民用航空在未来几十年连接世界并驱动可持续发展。

铭谢国际民航组织成员国、国际组织和行业合作伙伴以及全体航空界的信任与支持。随着运行环境日益复杂，投资建设稳健的全球民航框架就越发重要。国际民航组织将继续致力于引领航空部门的未来，为所有人维护天空的安全、安保和可持续发展。

秘书长

胡安·卡洛斯·萨拉萨尔

1 引言

国际民航组织的愿景、使命和价值观

国际民航组织《2026-2028 年业务计划》是实施国际民航组织《2026-2050 年战略计划》的蓝图，侧重于接下来的三年期，以推动在实现长期战略目标方面取得进展。该计划概述了国际民航组织将如何努力实现其愿景，建立一个安全、安保和可持续的国际民用航空系统，连接世界并惠及所有国家和人民。

国际民航组织的使命是领导国际民用航空发挥关键驱动力，在带动社会和经济发展的同时，为持续增长的航空系统加强航空安全、安保、经济发展和环境可持续性。这将通过推进航空法、制定政策、计划和标准、监测和审计以及支持各国的能力来实现，从而造福于所有国家和人民。

国际民航组织与联合国组织的核心价值观一致，即廉正、专业精神和尊重联合国未来的能力之下的多样性，国际民航组织人员承诺以国际民航组织《服务守则》和《道德操守框架》为圭臬，按照其中概述的原则和价值观行事：工作人员在本组织服务期间，应始终遵守廉正、忠诚、独立、公正、宽容和理解、不歧视、性别平等、问责制和尊重人权等原则与价值观。

国际民航组织的三大根本抱负

本业务计划与我们的战略计划保持一致，以三个根本抱负为导向：

国际航空事故和非法干扰行为零死亡率目标。

到 2050 年实现国际民用航空运行净零碳排放的全球长期理想目标。

航空业的目标是在繁荣、互联、无障碍、包容和负担得起的人员和货物运输系统中发挥关键组成作用，为社会经济发展做出贡献，同时确保不让任何国家掉队。

国际民航组织战略目标

战略计划确定了六个战略目标，以实现和支持本组织的愿景和使命。这些战略目标构成用于界定可衡量成果和产出的罗盘，因此是为国际民航组织各项方案、项目和活动的基础。

图 1：国际民航组织战略目标

每次飞行都安全和安保

航空具有环境可持续性

航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉

航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行

《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战

不让任何国家掉队

成果管理制结构

本三年期业务计划勾勒了一条结构化路径，上至国际民用航空六项总体战略目标，下至支持这些目标的具体、明确界定和可衡量的三年期成果及具体目标。业务计划按照成果管理制方法，根据国际民航组织大会决议、理事会决定、全球计划和其他高级别政策战略和框架¹，描述了各项成果和具体目标。

在整个业务计划周期内，相关的国际民航组织全球计划预计将按照成果管理制方法不断演变，从而更直接地应对国际民航组织《2026-2050 年战略计划》中概述的挑战。这些计划中的许多挑战可以通过横跨多个国际民航组织办事处、局处和地区的多学科方案或项目来处理。

业务计划将国际民航组织的项目和活动整合为有影响力的方法，为战略目标和高度优先能动因素提供支持。它借力于所有局、办公室和地区办事处，体现了不让任何国家掉队这一目标。这种综合方法反映了国际民航组织的现行转型，即以“国际民航组织一体化”办法提高应对全球航空挑战的效率和效力。

图 2：业务计划要素之间的关系

国际民航组织与联合国可持续发展目标

通过包容性磋商制定的业务计划与联合国可持续发展目标相一致。2015 年 9 月通过的联合国《2030 年可持续发展议程》概述了 17 项可持续发展目标和 169 项具体目标，以加强全世界的集体行动。国际民航组织成员国通过了题为“航空对联合国 2030 年可持续发展议程的贡献”的大会 A41-24 号决议，强调了航空与可持续发展之间的协同作用，并重申承诺，为实现可持续发展目标做贡献。

《业务计划》有助于实现 17 项可持续发展目标中的 13 项，但主要和直接有助于实现以下目标²：

- 和平、正义和强大机构，以促进可持续发展，让所有人都能诉诸司法，在各级建立有效、负责和包容的机构；
- 产业、创新和基础设施，建设具有适应力的基础设施，促进包容性和可持续的工业化，推动创新；
- 气候行动，采取紧急行动应对气候变化及其影响；
- 促进目标实现的伙伴关系，加强执行手段，重振可持续发展全球伙伴关系。
- 体面工作和经济增长，促进持久、包容性和可持续的经济增长，充分的生产性就业和人人获得体面工作；和

因此，国际民航组织战略目标与联合国可持续发展目标有着内在的联系，这种关系反映在本业务计划的第 2 节中。本组织充分致力于与各国和其他联合国机构密切合作，支持相关目标的实现。

图 3：可持续发展目标

¹ 战略目标与国际民航组织全球计划之间的相关联系见第 2 节。

² 按估计的贡献程度开列：

2 战略目标 三年期实施

每次飞行都安全和安保

确保持续保护航空旅客、货物、公众和工作人员免受一切安全风险以及任何非法干扰行为造成的安保威胁。

实现航空事故或征候事件零死亡。

这一目标是通过实施全球航空安全和安保计划（GASP 和 GASeP）来实现的，并与全球空中航行计划（GANP）密切相关。

全球航空安全计划构筑了全球范围的航空安全改进。其 2026-2028 年版是一次重大更新，包括对全球航空安全问题、目标、具体目标和指标的全面审查，目前正与全球航空安全计划研究组共同制定。

全球航空安保计划为加强全球航空安保提供了框架。它侧重于六个同等重要的全球优先领域：风险意识和应对措施、保护强大而有效的安保文化、人的因素、创新和技术资源分配、监督和质量保证以及利益攸关方之间的合作与支持。

2026-2028 年的关键优先事项

- 制定和支持各国实施并继续调整全球统一的政策、标准和建议措施、监管框架、指南和工具，使现有空域用户和新进入者能够安全运行；以及应对全球航空安全计划的 5 个高风险事件类别（飞行中失控、跑道侵入、跑道偏离、有控飞行撞地、空中相撞）；
- 采用相关技术和概念，确保提高飞行的安全与安保；
- 通过民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排(CAPSCA) 与航空医学、公共卫生和其他相关专家的合作，支持和增进航空人员和公众的健康与安全；
- 推进审计计划的演变发展以及各国参与加强其监督能力和遵守国际民航组织规定；
- 保护无线电频谱和空中交通管理(ATM) 支持系统免受新出现的威胁。

2028 年的成果和具体目标

降低全球和国际民航组织各地区事故发生率，提高各国安全监督系统在全球一级的可持续性，具体目标如下：

- 每百万次离场架次事故率降低 15%
- 安全监督系统有效实施率高于 75% 的国家占 50%。

相关产出：

- 加强政策、规定和实施支助，以应对高风险类别和新出现的风险
- 优化全球和地区安全计划，继续关注安全优先事项
- 开发和部署综合安全数据分析生态系统
- 增强政策、规定和实施支助，提高安全监督
- 加强与成员国和其他利益攸关方的合作，确保航空服务所需的频谱得到保护
- 加强提供资源进行风险管理和支持适当资源分配

通过普遍认可的审计系统增强对航空安全和安保的信心，提高航空利益攸关方对该系统的认识，以及安保相关标准和建议措施的遵规信息，具体目标如下：

- 在三年期内对审计计划实施了 18 项建议/改进
- 每年有 184 个国家访问在线监测系统
- 每年有 120,000 次用户访问在线监测系统

相关产出：

- 国际民航组织的监测职能强化，关于各国家安全和安保监督系统的可持续性以及国际民航组织安保标准和建议措施遵规情况等信息得到加强
- 加强从不同来源持续收到的数据和信息的保密在线管理系统，以促进各国的监测及其对安全和安保监督审计计划的互动参与

通过有效遵守与安保相关的标准和建议措施，提高全球安保系统的稳健性和可持续性，包括网络安全，从而便利人员和货物的空中流动，具体目标如下：

- 国家航空安保监督系统有效实施率高于 75% 的国家占 70%
- 航空安保监督系统（可持续性指标）有效实施率低于 50% 的国家占 10%。

相关产出：

- 由国际民航组织、各国和业界提供与安保（包括网络安全）有关的全面综合数据，以支持数据驱动的流程和决策
- 对数据进行综合分析，以支持战略和实施计划的编制和审查、标准和建议措施的制定和审查进程，并指导编制指导材料、援助工作和培训材料
- 在联合国系统内协调和支持航空利益及安保相关行动
- 监测全球航空安保计划全球优先领域的参与和进展情况，并根据需要更新全球航空安保计划
- 制定、更新和推广与现有风险环境相关的强化规定和指导材料

方案

当前的和新出现的航空安全风险

该方案旨在通过处理基于事故数据的五类高风险事故来降低死亡率：有控飞行撞地、飞行中失控、空中相撞、跑道偏离和跑道侵入。其重点是提高安全性和适应新技术，并可能需要风险管理办法。

受益于该方案的其他目标

- 航空提供无缝、无障碍、可靠的全民出行
- 不让任何国家掉队

普遍安全监督审计计划 (USOAP)

普遍安全监督审计计划 (USOAP) 采用持续监测做法 (CMA) 评估各国的安全监督系统，并跟踪解决缺陷的进展情况。它通过在线框架 (OLF) 评估国家安全监督方案的成熟度。USOAP CMA 不断演变，以提高效率和应对新出现的挑战。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 航空提供无缝、无障碍、可靠的全民出行
- 不让任何国家掉队

普遍安保审计计划（USAP）

普遍安保审计计划（USAP）持续监测做法（CMA）旨在通过审计和持续监测成员国安保绩效来加强全球航空安保。它评估一个国家航空安保系统的可持续性以及国际民航组织相应标准的遵规情况。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 航空提供无缝、无障碍、可靠的全民出行
- 不让任何国家掉队

航空网络安全

国际民航组织航空网络安全工作方案通过政策制定、实施支助、能力建设和审计来应对民航面临的网络威胁。其重点是制定网络安全的标准和建议措施、指导材料、宣传活动和培训，以支持各国和利益攸关方。该方案还包括网络安全标准审计。

受益于该方案的其他目标

- 《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战
- 不让任何国家掉队

民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）

CAPSCA 是一个合作框架，有助于减轻突发卫生事件对航空的影响，确保人员和公众的安全。它使国际民航组织和世界卫生组织的指南保持一致，促进部门对话，并支持在航空中实施医疗建议。该方案通过灵活、循证的办法提高航空业的复原力。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队
- 航空实现无缝、无障碍、可靠的全民出行

航空业具有环境可持续性

努力实现到 2050 年国际航空净零碳排放的全球长期理想目标，并确保根据国际规定将国际航空器噪声和排放减少到尽可能低的水平。此外，使航空运行和基础设施适应气候变化的影响。

为支持实现国际民航组织的 2020 年起碳中和增长、到 2050 年实现净零碳排放等全球理想目标，制定并实施了一揽子二氧化碳减排措施（如航空器技术、运行改进、可持续燃料和更清洁能源），包括通过几项关键举措：

- 国际民航组织可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁航空能源全球框架；
- 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）；和
- 国际民航组织路线图，概述了为实现第三次航空与代用燃料会议（CAAF/3）成果和长期理想目标而采取的行动。

2026-2028 年关键优先事项

- 制定和支持实施国际民航组织政策、标准和建议措施、监管框架和指南，以促进采取一系列措施，包括开发和部署航空器技术、运行改进、生产和部署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，以减少航空对环境的影响；
- 开发和更新国际民航组织的方法、工具和平台，监测环境驱动的创新，并盘点航空的二氧化碳减排；
- 加强各国就绪程度，支持行动计划，为获得绿色资金和投资提供便利，并监测引导该部门实现脱碳未来的途径；
- 确保继续实施国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）；
- 通过 ACT-CORSIA、ACT-SAF 和 ACT-LTAG 向发展中国家和有特殊需要的国家提供充实有力、有针对性和量身定制的能力建设方案；
- 加快制定和批准新的可持续性审定计划，分析和批准新燃料来源和路径的生命周期价值；
- 开发并运作国际民航组织融投资枢纽，以促进航空脱碳项目；
- 应对新出现的领域，如气候适应和基础设施复原力、一次性塑料、回收利用和循环经济，以及加强对航空气候影响的科学认识。

2028 年的成果和具体目标

就国际民航组织（ICAO）环境审定标准达成一致意见，减少国际民用航空排放对当地空气质量、气候变化的环境影响，并减少受航空器噪声严重影响的人数：

- 噪声和排放审定水平等具体目标将由国际民航组织理事会在 2025 年根据 CAEP/13 的建议进行审议

相关产出：

- 先进的国际民航组织政策、监管框架、标准和建议措施与指导，以就影响当地空气质量、气候变化的航空器噪声和排放问题实施创新解决方案
- 加强国际民航组织在处理航空环境问题方面的领导作用，包括与联合国进行合作和外联
- 更加关注公正过渡和新出现的环境领域
- 更加关注气候变化科学

减少国际民用航空二氧化碳排放，利用国际民航组织的监管框架、实施支助和便利获得融资，迈向全球清洁能源转型，实现长期理想目标，并提高监测和跟踪全球进展情况的能力，具体目标如下：

- 根据 CA AF/3 商定结果，到 2030 年通过使用 SAF、LCAF 和其他更清洁航空能源为国际航空二氧化碳减排 5%
- 有 110 个国家参加 ACT-SAF/LTAG 方案和融投资枢纽举措
- 60 份关于二氧化碳减排活动的国家行动计划，其中包括量化的二氧化碳减排长期自愿目标

相关产出：

- 加强支持国际民航组织监管框架的制定、更新和实施，以实现全球集体理想愿景和到 2050 年净零碳排放的长期理想目标
- 加强支持建立和实施国际民航组织援助以及能力建设和培训（ACT）方案，以实现全球集体理想愿景和到 2050 年净零碳排放的长期理想目标
- 加强支持建立和实施国际民航组织气候融资倡议和/或供资机制，以实现全球集体理想愿景和到 2050 年净零碳排放的长期理想目标
- 加强监测 SAF、LCAF 和其他更清洁航空能源的使用对全球集体理想愿景和到 2050 年净零碳排放长期理想目标的逐步实现情况
- 加强监测环境驱动的创新，并盘点航空通过技术、运行和清洁能源来源实施的二氧化碳减排措施
- 加强监测对航空二氧化碳减排措施提供的实施支助和融资

CORSIA 的排放覆盖面和环境完整性提高，以实现碳中和增长目标，参与该计划的国家逐年增加，具体目标如下：

- CORSIA 参与国的国际航空活动收入吨公里份额累计共达 90%

相关产出：

- 先进有力地实施国际航空框架碳抵消和减排计划（CORSIA）
- 加大力度供应 CORSIA 合格燃料和 CORSIA 合格排放单位，同时确保其质量符合商定的标准

确保航空运输未来的复原力，使其基础设施和运行适应气候变化的后果，具体目标如下：

- 有五个国家实施航空运行和基础设施方面的气候变化适应措施

相关产出：

- 加强努力，改进极端气候事件影响航空和气候变化适应计划的风险评估，建设更具复原力的基础设施

方案

全球长期理想目标（LTAG）的实施和监测

国际民航组织将制定和更新政策、标准和建议措施及监管框架，以促进生产和部署 SAF、LCAF 和其他更清洁航空能源以及其他航空脱碳措施，为 CAAF/3 全球框架和 LTAG 做出贡献。这包括就新燃料来源/路径生命周期价值和可持续性审定计划加快技术工作，以支持在所有地区部署全球清洁能源。国际民航组织还将推广绿色机场，使其成为航空能源转型的关键基础设施。此外，国际民航组织还将加强监测工具和平台以及国家行动计划倡议，以跟踪长期理想目标的实施进展情况，并定期举行盘点活动。LTAG 监测和报告（LMR）方法将扩大包括《全球框架》的所有方面，并将对燃料核算系统进行研究，随后可能建立国际民航组织监管框架和国际民航组织信息技术平台。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

可持续航空燃料（ACT-SAF）和全球长期理想目标（ACT-LTAG）的援助、能力建设和培训

国际民航组织将通过 ACT-SAF 和 ACT-LTAG 方案提供有针对性的能力建设和实施支助，为 CAAF/3 全球框架和 LTAG 提供支持。ACT-SAF 将更新现有培训、开发新内容、组织研讨会和分享最佳实践，并通过伙伴关系促进 SAF 可行性研究和商业案例。ACT-SAF 方案还将扩大包括支持 ACT-LTAG 下的其他减排措施（如航空器技术、运行）。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

融投资枢纽

国际民航组织将倡导和宣扬为航空脱碳项目分配更多的公共和私人资本，并建立融投资枢纽以促进更清洁航空能源和其他脱碳项目提案的资金获取，包括通过与其他组织的合作伙伴关系。一旦开始运作，国际民航组织将在融投资枢纽项下监测项目提案获得资金的进展情况。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）的实施

国际民航组织将继续在气候变化方面发挥领导作用，具体办法是大力实施 CORSIA，包括更新标准和建议措施以及关于监测、报告和核实（MRV）要求的指南，并定期审查 CORSIA。具体针对 CORSIA 合格燃料（SAF 和 LCAF）和碳信用额的供给加以平衡，确保质量和环境完整性，避免重复计算。

国际民航组织将维护 CORSIA 中央登记处，更新排放数据，并进行必要的调整，以支持透明的实施和监管发展。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

国际航空碳抵消和减排计划援助、能力建设和培训（ACT-CORSIA）

国际民航组织将继续支持各国有效实施国际航空碳抵消和减排计划，包括通过 ACT-CORSIA 方案就合格燃料和排放单位的报告提供援助。这种支助将包括培训、研讨会、伙伴合作和宣传材料，以及鼓励更多国家自愿参加 CORSIA。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行

确保法规、程序和系统有助于所有航班、旅客、货物和机组人员在机场和边境享有无缝空中航行和旅行，使所有人能够获得浅显易懂、协调良好、尽在掌控和负担得起的优质国际旅行服务。

通过不断推出先进航空器运行和空域管理，确保飞行运行可靠、高效。既能满足各类航空运行的需求，又能增强航空业的整体复原力和危机防备能力，从而有效应对始料未及的挑战。

全球空中航行计划提高了全球空中航行的可持续性、能力和效率。其第八版（2026-2028 年）将包括一系列战略和技术层面的重大更新。在全球层面上，下一版的全球空中航行计划将包括对第 41 届大会环境和复原力优先领域的认同，加上对绩效目标的后续更新；针对新加入者的新办法，侧重于将其集成所需的空中航行服务；以及映射航空系统组块升级框架和概念路线图的办法，以提高战略和技术层面之间的可见度。在技术层面，全球空中航行计划将采用基于绩效的方法，并更新航空系统组块升级框架。

航空运输简化手续涉及航空器、旅客和货物的国际边境通关手续，处理海关、移民和卫生要求，并聚焦于安全和安保。大会第 41 届会议强调需要有效地应对公共卫生危机，吸取 COVID-19 的经验教训，并鼓励落实 HLCC 2021 的建议。

2026-2028 年关键优先事项

- 制定并支持各国实施全球统一的政策、标准和建议措施、监管框架、指南和工具，包括安全发展先进空中出行（AAM）、无人航空器系统（UAS）和高空域运行（HAO）；
- 支持各国和各地区选择并有效实施应对业务量预计增长所需的运行改进措施；
- 保持和提高效率水平，以适应空中航行服务提供的空域需求，这既源于传统航空业的强劲增长，也源于无人航空器系统和新进入者的预计大规模整合，包括各国公布其国家空中航行计划；
- 加强简化手续规定，简化航空器、旅客、机组人员、行李、货物和邮件的通关手续，同时应对边境管制和机场流程方面的挑战；
- 牵头制定旅行证件和技术规范，以促进高效的国际流通，管理公钥簿（PKD），推广现代数字和非接触式技术，如电子护照和生物识别技术；
- 制定航空器事故受害者援助政策，改善航空旅行的无障碍环境，管理航空中的传染病。

2028 年的成果和具体目标

在所有地区和公海实现了空中航行绩效目标的改进，具体目标如下：

- 国际民航组织的所有（七个）地区都协调制定了地区空中航行计划，其中反映了航空系统组块升级实施具体目标
- 70% 的国家报告了本三年期内关于全球空中航行计划关键绩效指标的绩效改进

相关产出：

- 通过持续参与和支持国家计划，协调全球和地区空中航行计划的实施，加强民用航空协作
- 加强政策、规定和实施支助，以提高空中航行绩效
- 加强国际民航组织的监测作用，提高空中航行绩效相关信息的时效性
- 为发展先进空中出行和整合航空部门新进入者建立框架

适当应对所有民用航空危机，并在航空和非航空利益攸关方之间树立意识，具体目标如下：

- 三年期内毫无（零）未能采取适当应对措施的危机

相关产出：

- 提供并实施危机管理和应对框架

加强全球各成员国的航空运输简化手续，具体目标如下：

- 85% 的国家实施了附件 9 简化手续规定
- 35% 的国家采取了适当措施，确保具备打击贩运人口和偷运移民的程序
- 60% 的国家制定了应对公共卫生风险的国家航空计划
- 45% 的国家制定了支持援助航空器事故受害者及其家属的条例和/或政策
- 65% 的国家确保残疾人在旅行时获得特别协助，以确保他们获得机场和航空服务惯常提供的无障碍服务
- 80% 的国家实施机读旅行证件（MRTD 和 eMRTD）标准化流程和规程议，并使用公钥簿（PKD）和预报旅客资料-旅客姓名记录（API-PNR）。

相关产出：

- 加强简化手续事项的国家和国际协调
- 加强制定和支持实施附件 9 简化手续规定
- 加强国家和国际行动，确保旅客身份识别和边境管制方案的完整性

方案

先进空中出行 / 新进入者

国际民航组织的“先进空中出行（AAM）和新进入者方案”力图在这一不断变化的航空领域发挥关键作用。该方案旨在确保有效协调不同地区在先进空中出行和新进入者方面的发展，并在适当情况下具有互用性；鼓励并组织航空各部门之间的协作；并确保将航空业新进入者所使用的标准、规则和范式充分并逐步纳入监管框架，包括国际民航组织规定。

该方案在变化无穷的航空业中发挥着至关重要的作用，旨在协调新兴航空技术的法规，确保安全、互用性和创新。它支持无人航空器系统、先进空中出行和无人航空器系统交通管理的安全运行，同时应对监管、安全和环境方面的挑战。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 不让任何国家掉队

提高空中航行绩效

该方案的目标是向各国和业界提供技术专长和支持以改善空中航行绩效，与国际民航组织的全球空中航行计划保持一致，并实现到 2050 年净零排放的长期目标，确保航空系统安全、高效和具有复原力。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 不让任何国家掉队

危机防备和应对

该方案设想在国际民航组织内建立一个全面和随机应变的危机应对方案，帮助各国履行《芝加哥公约》和其他部门规定的义务，提高应对空中交通管理中断、卫生紧急情况和人道主义危机的能力。

受益于该方案的其他目标

- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 不让任何国家掉队

旅行者身份识别方案（TRIP）

旅行证件，包括护照，是国际旅行安全稳妥的根本，促成了可靠的身份验证并加强合作与信任。这些证件的有效力度有赖于其制作、核发和检查的强大识别系统。国际民航组织旅行者身份识别方案战略旨在领导全球旅客身份识别管理工作，为国际民航组织、各国和合作伙伴在这一不断发展的领域提供指导。

受益于该方案的其他目标

- 不让任何国家掉队

不让任何国家掉队

领导协作与合作，包括在其成员国和利益攸关方的支持下，持续开展能力建设和提供支助，从而实现安全、安保、效率和可持续性目标。这意味着各国将受益于国际民航组织的实施支助和资源调动活动，这些活动旨在促进政策、标准和建议措施的有效实施，并帮助克服影响基础设施、资金、培训、供应链准入和协调的资源限制，特别是在发展中国家。这种做法确保本战略计划所述惠益全民均享，不让任何国家掉队。

该倡议通过针对性的支助、经协调的援助、便利的资金获取以及帮助解决重大安全和安保关切，推动标准和建议措施（SARPs）的有效实施。不让任何国家掉队将继续支持国际民航的恢复、可持续性和复原力。作为不让任何国家掉队的工具，“国际民航组织向国家提供实施支助的政策”是管理实施支助活动的基础。

2026-2028 年关键优先事项

- 加强对各国的支持，以更加协调、全面和全球统一的方式有效实施国际民航组织的标准和建议措施、计划和政策；
- 宣传民用航空在国家发展背景下的重要性；
- 通过不断扩展实施支助解决方案来处理技术问题。

2028 年的成果和具体目标

提高国际民航组织所有地区的有效实施率（EI），包括有效实施率最低的领域，促进国际民航公平竞争和机会均等，并实现最低全球平均值，具体目标如下：

- 全球有效实施率平均值为 70%

相关产出：

- 在制定国家法律和监管框架使其完全符合标准和建议措施方面，加强治理实践
- 加强协调，支持各国共享资源、参与地区努力和能力建设
- 所有民用航空领域的实施支助项目和活动得到加强、便于获得并高效应用

通过促进公平竞争环境和国际民航机会均等，提高满足成员国针对国际民航组织审计活动、计划和规定等需求的百分比，具体目标如下：

- 项目和活动实施目标有 85% 得到成功实现

相关产出：

- 根据国际民航组织民用航空培训政策，向成员国提供强化、可获和指导有方的国际民航组织培训，以实现和保持航空人员的能力
- 加强国际民航组织解决方案组合，更好地为成员国服务
- 在所有战略目标方面加强对各国的直接援助，以促进实现各项惠益，特别是为发展中国家

方案

航空培训升级版 (TPP)

航空培训升级版方案 (TPP) 是一个合作网络，重点是开发和提供国际民航组织认可的培训，以提高航空运输的安全和效率。其使命是为全球航空人员建立并保持高水平的培训和能力标准，同时促进合作，以实现安全、安保和可持续的航空运输发展。航空培训升级版还支持成员国和航空业的能力建设和可持续人力资源开发战略。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行
- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战

实施支助

国际民航组织通过国家支助机制，支持成员国遵守国际民航组织标准，实施全球计划，并建设和/或发展当地能力。这些活动旨在处理安全和安保方面的缺陷，与各国和其他利益攸关方协调实施全球计划和国际民航组织标准和建议措施，并提供专业技术知识。这包括协助制定民用航空总体规划、提供咨询服务、采购设备、开展专门培训以及支持地区计划。国际民航组织还通过与各地区办事处合作监测进展情况，以确保有效实施。

受益于该方案的其他目标

- 航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
- 航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行。
- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战

《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战

对国际航空法（法律框架、协定、公约和法规）进行必要调整，以确保国际民用航空法律框架始终能够应对当前和新出现的挑战和机遇，从而在国际民航组织迈向其一百周年及其后的过程中，促进成员国对其各方面工作的大力支持。

题为“国际民航组织关于法律领域持续政策的综合声明”的大会决议重申了法律在实现本组织宗旨和目标方面的重要作用。它还整合了国际民航组织现行法律政策，以促进其实施和实际应用。它呼吁有效应对国际民用航空发展中新出现的机遇、挑战和威胁。

2026-2028 年关键优先事项

- 促进国际航空法文书的广泛批准和实施；
- 促进国际航空法文书和指导材料的逐步发展，以应对新出现的挑战和机遇；
- 在指导和满足航空界利益攸关方的国际航空法领域需求方面保持领导力。

2028 年的成果和具体目标

通过国际航空法文书的生效和普遍接受以及成员国履行这些文书规定的义务，加强国际航空法框架，并逐步制定相关文书和指导材料，为航空部门建立一个更加反应敏捷、因时制宜的法律框架，具体目标如下

- 就六项主要国际航空法文书记录了 57% 的条约交存行动，以使其生效并得到普遍批准³
- 法律委员会工作方案下针对各国面临的新问题和新挑战而开展的研究有 85% 得到完成

相关产出：

- 就国际航空法框架向各国提供援助
- 就编纂和/或逐步发展国际航空法文书为各国提供便利和指导材料

方案

国际航空法

在国际航空法方案下，将开展援助各国的活动，通过传播知识、培训和教学，促进国际航空法文书的普遍接受、批准和执行，以发扬法治。将开展研究、调查和发展项目，促进国际航空法的编纂和/或逐

³ 修订《国际民用航空公约》[第五十条第一款]议定书（Doc10077 号文件）；修订《国际民用航空公约》[第五十六条]议定书（Doc 10076 号文件）（2016 年，蒙特利尔）；

《统一国际航空运输某些规则的公约》（Doc 9740 号文件）（1999 年，蒙特利尔）（1999 年《蒙特利尔公约》）；

《制止与国际民用航空有关的非法行为的公约》（Doc 9960 号文件）（2010 年，北京）（2010 年《北京公约》）；

《关于制止非法劫持航空器的公约的补充议定书》（Doc 9959 号文件）（2010 年，北京）（《2010 年北京议定书》）；

关于修订《关于在航空器内的犯罪和犯有某些其他行为的公约》的议定书（Doc 10034 号文件）（2014 年，蒙特利尔）（《2014 年蒙特利尔议定书》）。

步发展，并通过理事会批准和大会核准的法律委员会工作方案下的各个项目，编制国际航空法文书和指导材料。

航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉

促进发展一个健全、经济可行和负担得起的民用航空系统，通过航空促进实现可衡量的全民繁荣和福祉，国际民航组织在所有战略领域采用平衡做法支持每个成员国。

一个强大、经济可行的民用航空系统能够为各国和用户提供负担得起的旅行，带来经济机会，并支持全球可持续发展。这一战略目标有助于促进民用航空增长，提高航空运输效率，并扩大全球贸易和旅游业。

这一目标得到了国际民航组织《国际航空运输自由化长期愿景》的支持，该愿景由国家驱动，于 2015 年得到理事会通过，并经大会第 41 届会议加以重申，为可持续的全球航空运输提供了一个框架，强调自由化、市场准入和公平竞争。这一做法旨在扩大航空服务，促进航空投资，推动经济增长。2026 年召开的第七次世界范围航空运输会议（ATConf/7）将进一步制定国际航空运输增长政策。

国际民航组织继续致力于通过促进航空运输自由化的长期方案支持成员国。

2026-2028 年关键优先事项

- 支持各国将民用航空作为有效的发展工具，将其置于国家/地区发展框架轴心，建立有效的发展供资和融资机制，同时提供和促进国际合作；
- 改善航空连通性，创造更具市场竞争力的商业机会，增加消费者的惠益和选择；同时减少履行监管监督职能的财政负担和成本；
- 通过先进的分析方法和利用国际民航组织统计方案的洞察力，为各国提供可靠的民用航空数据和预测，满足其规划和实施需求。

2028 年的成果和具体目标

提高各国之间航空运输的竞争力、经济效率和生产力，具体目标如下

- 以十亿客公里收入为单位的国际客运量达到 4400
- 共占 85% 收入客公里的国家获得了经济分析、研究和预测

相关产出：

- 加强各国的能力，以便最大程度地利用航空数据/统计和长期交通预测
- 衡量民航活动对国民经济的直接、间接和诱发影响，并进行经济分析研究，以满足各国的政策制定和规划需要
- 促进并支持地区或扩大协作协定或机制，以支持空中航行设施和服务

通过扩大全球民航业支持经济增长和发展，同时进一步遵守国际民航组织的航空运输政策和指导，具体目标如下：

- 民用航空为全球国内生产总值贡献 3.26 万亿美元
- 国际民航组织全球航空竞争力指数（GACI）的全球连通率为 62%⁴

⁴ 连通率衡量的是成员国所有机场的直接和间接连通程度（采用 GACI 的公式计算）

- 国际民航组织全球航空竞争力指数（GACI）的全球自由化率为 32%⁵

相关产出：

- 促进发展完善和经济可行的航空系统，为各国的经济发展和国内生产总值（GDP）做贡献
- 制定和更新政策和指南，支持各国的经济监管和监督，消除运行监管限制，提高航空连通性，创造有竞争力的商业环境，增加透明度和消费者选择
- 促进各国更好地了解自由化的益处和挑战，特别是开放市场准入，以便在适当时候采取多边做法。
- 提高机场和空中航行服务的管理效率，为民用航空基础设施的发展和现代化提供与交通量的预计增长水平相匹配的可持续供资和融资

方案

航空运输经济发展

该方案旨在降低国家履行经济分析和监管职能的成本，提高航空连通性，并在市场上创造更具竞争力的商业机会。其活动包括航空运输数据和统计、预测、经济分析、经济政策和监管、建立良好的监管实践和治理、基础设施现代化、为经济监督确定充足的供资和融资机制等。

受益于该方案的其他目标

- 航空业具有环境可持续性
- 航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行
- 不让任何国家掉队

合资联营

该方案旨在通过分摊费用，降低提供空中航行服务的成本。其活动包括促进服务提供者之间以及本组织内部的合作与协调，以支持协定的起草工作，同时考虑地区或协作协定的潜在惠益和挑战。

受益于该方案的其他目标

- 每次飞行都安全和安保
- 航空业具有环境可持续性
- 航空实现无缝、无障碍和可靠的全民出行
- 不让任何国家掉队
- 《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战

3 能动因素

高度优先能动因素

战略目标的实现基础是贯穿各领域的四个 "高度优先能动因素"：

国际民航组织的持续组织改进：提高所有业务领域的效率

相关产出：

⁵ 自由化率衡量的是成员国之间利用开放天空、过渡性和双边协定开展实际运行的水平（采用 GACI 的公式计算）

- 提高组织效率，确保国际民航组织尽可能高效和有效地运行，以实现各项战略目标，包括人力资源管理、数字化、财务管理、使用多种语文、治理和问责制以及业务运行和流程管理。

方案

国际民航组织的持续组织改进

持续组织改进（COI）方案旨在提高国际民航组织跨业务、基础设施、发展、财务和人力资源各方面的效率。其重点是通过有时限的项目提高效率和质量，改进内部运行以支持战略目标。该方案由企业组合管理办公室（EPMO）管理，对所有相关项目进行监督。

创新：制定政策以使整个航空运输部门实现公平的创新惠益

相关产出：

- 加强国际民航组织的作用，协助成员国得益于航空部门的创新；加强查明和实施创新，以提高本组织的效力和效率。

方案

创新

创新方案支持国际民航组织发挥作用，协助成员国从航空运输创新中获益，应对相关挑战，并制定政策以提高航空系统的安全、效率、安保、简化手续以及经济和环境的可持续性。它还侧重于查明和实施创新，以提高本组织的效力和效率。

性别平等与航空业吸引新人才：在吸引和留住顶尖人才的同时加速实现平等、多样性、公平和包容性

相关产出：

- 加快国际民航组织和航空部门的性别平等、多样性、公平性和包容性（DEI）
- 加强规划、宣传和外联，确保航空部门吸引、培养和留住所需的最佳人才

性别平等

国际民航组织性别平等方案旨在通过能力建设、加强认识、提高代表性、加强问责以及外方伙伴合作来促进性别平等。该方案通过针对国际民航组织、成员国、政策制定者和航空业的活动，支持落实大会 A41-26 号决议。

下一代航空专业人员

该方案与大会 A39-29 号决议对齐，旨在吸引、培训和留住新人才，同时促进劳动力流动和行业转型。它包括再培训、提高技能和持续发展，以使劳动力跟上不断发展的技术。下一代航空专业人员吸引了全球航空界的参与，以满足短期和长期的劳动力需求，并指导全球、地区和国家层面的规划。

伙伴关系、资源调动和财务可持续性：建立战略伙伴关系和增加预算外资源

相关产出：

- 加强与各种利益攸关方和行动者的关系，利用国际民航组织合作伙伴的各种能力、资源和知识，同时确保与本组织的最高价值观保持一致
- 加强预算外资源的管理、资源调动战略和增加创收活动

伙伴关系和资源调动

该方案旨在建立和加强战略伙伴关系，以推进可持续发展目标（SDG），并调动资源支持成员国。其重点是处理业务计划和实施支助中供资不足的关键活动。此外，国际民航组织将与各国、业界、联合国系统和其他国际组织协作，一起应对影响民用航空的挑战。

创收

该方案与本组织的预算可持续性目标看齐，旨在创造额外的收入来源，支持各国的能力建设和标准实施，查明最需要财政援助的国家并将其列为优先事项。它将利用国际民航组织的资产，如数据和标准，并在适用的情况下探索服务货币化的机会。该方案还将监测创收，并就业务计划优先事项的供资提供定期报告。

辅助能动因素

辅助能动因素与战略目标和高度优先能动因素同时制定，它们确保本组织各业务部门协调和加强运作，促进战略目标的实施，并有助于加快国际民航组织高层级优先事项的进展。

辅助能动因素侧重于各种环境下的运行响应能力、道德操守、廉正、透明度、问责制、多功能性、效率和复原力。实施“辅助能动因素”需要一个强有力成果导向型框架、成果预算制和风险管理，同时不断适应千变万化的威胁、趋势和机遇，在本组织横向行政领域的运行方面，包括财务、人力资源管理、信息和通信技术与信息安全管理、语文和会议服务、差旅和安保以及楼宇管理等领域，加强包容性、与时俱进和积极的变革。

4 实施

为我们的未来供资

本组织正在利用各种供资来源为其使命提供动力。为实现战略目标、高度优先事项和辅助能动因素相关成果和产出的方案、项目和活动实施工作资金，来自经常预算和预算外资源（如辅助创收基金（ARGF）、行政和业务服务费用基金（AOSC）、自愿捐款和实物捐助及其他基金等），这些供资来源具有互补性，并作为一个综合供资机制发挥作用。

经常预算

每三年分配一次的经常预算是国际民航组织的主要供资来源。其主要资金来源是成员国的分摊会费，以及来自辅助创收基金盈余的结转、行政和业务服务费用基金的偿还款、业务储备金和杂项收入。

辅助创收基金

辅助创收基金的设立是为了管理和开发产品与服务，包括国际民航组织全球航空培训方案。辅助创收基金针对为国际民航组织创造额外资源，以利实施业务计划，并开发、促进和保护国际民航组织的知识产权。

行政和业务服务费用基金

行政和业务服务费用基金的设立是为了针对能力发展和实施局提供的行政、运行和支助，管理其成本及回收。

自愿财务和实物捐助

本组织从自愿捐款和实物捐助中获益匪浅。这些捐助的形式多种多样，包括与我们的战略目标相一致的多捐助方信托基金、借调和免费提供的人员，以及各国和其他国际组织合作伙伴提供的其他实物捐助。

其他基金

国际民航组织的特定主题信托基金由特别协定加以规范，这些基金使我们的筹资组合更加完善。这些基金包括实施支助方案、合资联营、支助初级专业人员和其他双边协定等举措。

鉴于筹资水平不足以涵盖大会和理事会授权的所有工作，业务计划中概述的活动和项目均采用既定方法进行优先排序。要实施现有资源无法涵盖的工作，就有赖预算外来源予以筹资，必须为整个三年期加以查明并确保到位。

管理、监测和报告

国际民航组织 2026-2028 年业务计划由企业组合管理办公室（EPMO）管理。企业组合管理办公室确保对方案、项目和活动进行持续监测和报告。这样就能在三年期内有效、灵活地确定优先事项。

治理、问责、企业风险管理、内部控制

国际民航组织认识到，要实现其战略目标，就必须注重细节，精益求精，并对治理、问责、风险和内部控制进行主动管理。

治理与问责

国际民航组织《2026-2028 年业务计划》由企业组合管理办公室负责监测，确保决策连贯有力、资源使用得当，员工队伍规划有效。

企业组合管理办公室还负责监督问责制框架、企业业务流程管理框架和战略组织模式的遵守情况，以加强运行效力和持续组织改进。

企业风险管理、内部控制

国际民航组织有一套企业风险管理、内部控制框架（"ERM 框架"），统筹兼顾了风险管理、内部控制办法及其组织愿景、使命和战略目标。国际民航组织不断评估和加强其风险管理、内部控制流程，顺应千变万化的威胁和机遇而加以调适。

国际民航组织通过《2026-2028 年业务计划》得以积极主动地识别、评估和降低可能影响实现其战略目标和使命的风险。国际民航组织还维持稳健的控制环境，以培养问责制、透明度和运行效率。风险管理与国际民航组织业务计划的集成整合，将使本组织有效管理风险并提高实现国际民航组织战略目标的总体绩效。

图 5：风险管理与业务计划

战略目标和关键绩效指标 (KPI)

查明影响战略目标实现的风险

查明关键风险指标 (KRI) 和每项已查明风险的承受能力 (风险评分)

提供综合风险报告和监测

方案式做法

为确保以全面和重点突出的方式开展国际民航组织的任务，在《2026-2028 年业务计划》实施过程中，以方案式做法原则为轴承，并由企业组合管理办公室提供支持。这种办法确保了本组织优先事项得到清楚强调，有助于以连贯和跨领域的视野看待具有相互依存性的项目和活动，牵引并提供了国际民航组织标准和程序的全面实施套包。

在战略目标和高度优先能动因素章节中介绍的跨领域方案展示了业务计划采用的方案式做法，同时保留了灵活性，在三年期内酌情根据新需求而补充、修改或终止方案。

5 结论

业务计划通过三年期运行计划 (TOP) 加以实施，三年期运行计划包含的三年期项目和活动，是为实现与战略目标、高度优先和辅助能动因素相关成果 (产出) 而规划。三年期运行计划是一份动态和灵敏的计划，将定期更新以反映三年期内可能出现的新问题以及新的优先事项和活动。任何重大变化都将每年向理事会报告，以确定能否在现有资源范围内开展活动或要求额外筹资。

战略目标及其产出的实现情况通过全面的绩效监测框架 (PMF) 进行监测，该框架包含关键绩效指标和具体目标，每年对其进行监测并向理事会报告。绩效结果有助于在必要时进行相关调整和采取纠正行动，以加强国际民航组织的成果和问责制。

缩略语表

- AAAVF 援助航空器事故受害者及其家属
AAM 先进空中出行
AOSC 行政和业务服务费用
API-PNR 预报旅客资料 - 旅客姓名记录
ARGF 辅助创收基金
ASBU 航空系统组块升级
ATM 空中交通管理
BBB 基本构建组块
CAAF 航空与代用燃料会议
CAPSCA 民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排
CMA 持续监测做法
CNS/ATM 通信、导航和监视/空中交通管理
CORSIA 国际航空碳抵消和减排计划
COVID 冠状病毒病
EI 有效实施率
ERM 企业风险管理
GACI 全球航空竞争力指数
GANP 全球空中航行计划
GASP 全球航空安全计划
GASeP 全球航空安保计划
HAO 较高空域运行
ICAO 国际民用航空组织
KPI 关键绩效指标
LCAF 低碳航空燃料
LTAG 全球长期理想目标
MRTD 机读旅行证件
NASP 国家航空安全计划
NCLB 不让任何国家掉队
PFA 优先重点领域
PKD 公钥簿

PMF 绩效监测框架

PWD 残疾人

RASP 地区航空安全计划

RBM 成果管理制

RPAS 遥控驾驶航空器系统

SAF 可持续航空燃料

SARPs 标准和建议措施

SDGs 可持续发展目标

SSC 重大安全关切

SSeC 重大安保关切

TRIP 旅行者身份识别方案

TOP 三年期运行计划

UAS 无人航空器系统

UN 联合国

USAP 普遍安保审计计划

USOAP 普遍安全监督审计计划

定义

活动：规划的具体任务或进程，利用现有投入开展以实现产出并最终取得成果。活动可以是持续性的，也可以是有时限的（项目）。

投入：执行一项活动所需的资源，如时间、金钱、人员、材料和知识。投入是必要的投资，用于启动和支持实现预期成果的活动。

关键绩效指标：用于评估结果（产出、成果）绩效和进展的可衡量具体指标。关键绩效指标对于监测和评估成功与否以及做出明智的管理决策至关重要。关键绩效指标通过基线和目标进行衡量。

基线：最初的一组数据，是衡量随时间发生变化的起点。基线对于跟踪各项活动和计划在实现预期结果（成果、产出）方面的有效性至关重要。

具体目标：为每项指标预先设定在指定时间范围内的具体绩效。其作用是评估各项活动和计划在实现预期成果（结果、产出）方面的有效性。

成果：产出完成而引起的中长期可衡量变化。这些变化通过与各国和其他利益攸关方协作而支持实现战略目标。

产出：完成了本组织控制范围内的活动和干预措施所产生的结果。这些结果是在指定时间内利用所提供的资源而实现。

方案：，为取得对实现战略目标必不可缺的一系列产出和成果而共同管理和协调的一套相关项目/活动。方案可能没有明确期限，可能跨越多个三年期。

项目：项目是专门为实现一个或多个既定目标而开展的有期努力。一个项目有明确期限、开始日期和结束日期，但这些日期可能不以某一个三年期为限。

附录 I: 绩效监测框架

附录 II: 三年期运行计划

图 2：业务计划要素之间的关系

战略计划

国际民航组织愿景 · 国际民航组织使命

每次飞行都安全和安保	航空业具有环境可持续性	航空实现无缝、无障碍、可靠的全民出行	不让任何国家掉队	《国际民用航空公约》及其他条约、法律和法规应对所有挑战	航空运输经济发展确保实现经济繁荣和全民社会福祉
------------	-------------	--------------------	----------	-----------------------------	-------------------------

国际民航组织的持续组织改进

创新

性别平等与航空部门吸引新人才

伙伴关系、资源调动和财务可持续性

- 规划
- 成本计算

国际民航组织大会决议

理事会决定

全球计划

高层级政策、战略和框架

业务计划

战略目标三年期实施	高度优先能动因素	辅助能动因素
<ul style="list-style-type: none">• 成果• 产出• 方案• 活动	<ul style="list-style-type: none">• 产出• 方案• 活动	<ul style="list-style-type: none">• 产出• 方案• 活动

短期规划

长期规划

图 3：可持续发展目标

- 16 和平、正义与强大机构
- 9 产业、创新和基础设施
- 13 气候行动
- 17 促进目标实现的伙伴关系
- 8 体面工作和经济增长
- 4 优质教育
- 3 良好健康与福祉
- 7 经济适用的清洁能源
- 12 负责任消费和生产
- 11 可持续城市和社区
- 5 性别平等
- 15 陆地生物
- 10 减少不平等