



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 16：环境保护 — 国际航空与气候变化

长期理想目标（LTAG）能力建设与融资

（由南非提交）

执行摘要

本文件认可国际民用航空组织（ICAO）理事会为实施国际民航组织大会 A41-21 号决议所做的工作。

本文件还进一步认可发达国家所做的努力，它们对国际民航组织的可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）、可行性研究等举措做出贡献，从而为发展中国家的航空部门提供实施手段。

敦促国际民航组织理事会加快努力以全面实施 A41-21 号决议第 18 a) 和 b) 段，同时虑及第 2.5 段的内容。

还呼吁这些国家继续提供支持，并呼吁尚未这样做的国家根据“不让任何国家掉队”的精神，携手共助发展中国家的脱碳举措。

行动：请大会：

- a) 认可国际民航组织在实施大会 A41-21 号决议第 18 a) 和 b) 段方面取得的进展；
- b) 认可发达国家为发展中国家的脱碳措施提供的资金和实物支助，包括通过国际民航组织 ACT-SAF 提供的支助；
- c) 敦促发达国家继续支持这些努力，并支持建立筹资和融资举措；和
- d) 要求理事会加快努力以全面实施大会 A41-21 号决议，特别是第 18 a) 和 b) 段，同时虑及本文件第 2.5 段的内容。

战略目标：	本工作文件涉及战略目标：航空具有环境可持续性。
财务影响：	本大会工作文件中提及的活动将由 2026—2028 年经常预算提供资金，并由各国和合作伙伴的捐款支持。
参考文件：	Doc 10184 号文件：《大会有效决议》 《国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架》

1. 引言

1.1 国际民用航空组织（ICAO）大会通过 A41-21 号决议第 18 a) 和 b) 段要求理事会：

- a) “启动具体措施或机制，以便尤其为发展中国家和有特别需要的国家提供便利，更好地获得私人投资能力和发展银行等金融机构的供资来开展有助于国际航空脱碳的项目，并鼓励为这一目的提供新的和额外的供资”；和
- b) “进一步考虑在国际民航组织之下建立一项气候融资举措或供资机制，同时处理可能的财务、制度和法律挑战，并向国际民航组织大会第 42 届会议报告”。

1.2 本文件认可国际民航组织理事会为实施该决议所做的工作，并敦促理事会加紧努力，以全面实施该决议，特别是第 18 a) 和 b) 段。

2. 讨论

2.1 上述决议旨在满足发展中国家对实施手段和支助的需求，从而在其航空部门采取气候行动。

2.2 必须赞扬理事会在对航空脱碳措施提供实施支助和资金方面取得的以下进展：

- a) 建立了国际民航组织融投资枢纽，这一平台为有助于国际航空脱碳的项目提供便利，以更好地获得获取公共和私人投资以及金融机构的资金；
- b) 国际民航组织可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）方案，包括 ACT-SAF 可行性研究和业务实施研究，旨在与项目开发者协作为各国提供技术援助，以筹备可融资、已做好投资准备的航空脱碳项目；和
- c) 为在国际民航组织下建立气候融资举措或筹资机制开展研究。

2.3 本文件还进一步认可发达国家所做的努力，它们对国际民航组织的可持续航空燃料援助、能力建设和培训（ACT-SAF）、可行性研究等举措做出贡献，从而为发展中国家的航空部门提供实施手段。还呼吁这些国家继续提供支持，并呼吁尚未这样做的国家根据“不让任何国家掉队”的精神，携手共助发展中国家的脱碳举措。

2.4 忆及 2023 年 11 月 24 日国际民航组织第三次航空和代用燃料会议（CAAF/3）通过的《国际民航组织可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他航空清洁能源全球框架》指出“如果要在全球层面以可持续的方式应对逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源规模的挑战，包括经济、社会和环境问题，则必须同时推进大会决议这两个段落取得迫切进展。”

2.5 鉴于上述观点，迫切需要加快气候融资举措的实施速度。在建立气候融资举措时，应牢记以下考虑因素：

- a) 发展中国家的负债水平不应恶化；
- b) 此类资金的补充机制应具有可持续性；
- c) 选项的资本化方式和该机制的资金流入应具有可预见性，这将有助于建立信心和提高实施的连续性；
- d) 发展中国家应是从该机制中获得分配和资金的主要受益者，包括通过在其国家行动计划中表达支助需求而从该机制中受益；
- e) 融资工具应在可持续发展的背景下，以平衡的方式满足发展中国家对减排和适应两方面基础设施的需求；
- f) 应进行跟踪、报告和定期审查，以审查实施情况并向每届大会报告进度——理事会必须提出一种方法。可从《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）下的资金问题常设委员会学习经验教训；和
- g) 治理机制应由发达国家和发展中国家的代表组成。

3. 结论

3.1 对于部署和扩产 SAF、LCAF 和其他更清洁航空能源以实现长期理想目标（LTAG）而言，获得资金至关重要。

3.2 正如《国际民航组织可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架》所指出的，“仅靠私营资本将不足以完全解决逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源开发和部署规模的挑战。将需要可观的公共投资，包括酌情通过优惠供资，来支助一些可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源项目，特别是在发展中国家和有特别需要的国家中。”

3.3 实现长期理想目标的努力要想取得成功，发达国家提供的资金和实物支助至关重要。