



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

航空二氧化碳减排措施的融资问题

（由巴西提交）

执行摘要

国际民用航空组织（ICAO）大会第A41-21号决议第18b段要求理事会“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”。

国际民航组织估计，及至 2050 年，为支持长期理想目标（LTAG）而扩大燃料规模，燃料供应商需累计投资达3.2万亿美元，飞机运营人累计投资达4.07万亿美元。到2050年，支持发展中国家“仅燃料相关投资需求一项”，其所需减让性资金即可达1,060亿美元至2,750亿美元不等；“总投资需求（包括航空器技术和运行）”，则可高达1,410亿美元至3,210亿美元。

这些预测显示了巨大的资金需求和缺口。巴西认为，成员国必须讨论这些需求和缺口，以便在国际民航组织第43届大会前提出具体的气候融资提案；而四十三大的召开，与实现国际民航组织集体全球理想愿景，即通过使用可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁航空能源，到2030年将国际航空二氧化碳排放量减少5%的最后期限，仅隔两年之遥。

行动：请大会认可本文件第2节强调的原则，并在大会工作文件“气候变化 — 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”（A42-WP/25号文件）行动项中体现这些原则。

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：	
参考文献：	A41-21号决议 大会工作文件“气候变化 — 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”（A42-WP/25号文件）

1. 引言

1.1 国际民用航空组织（ICAO）大会第 A41-21 号决议第 18b 段要求理事会“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 此外，同决议第 17 段认识到，实现长期理想目标（LTAG）需要各国根据本国国情进行大量投资；国际民航组织也可使用各种可能的模式和、或供资机制，为实施具体的航空二氧化碳减排措施提供融资和投资支持。

1.3 及至 2050 年，为支持长期理想目标（LTAG）而扩大燃料规模，燃料供应商需累计投资达 3.2 万亿美元，飞机运营人累计投资达 4.07 万亿美元。

1.4 国际民航组织理事会二氧化碳减排措施融资小组工作中考虑的意见来源之一，提出了关于发展中国家 2050 年实现长期理想目标的预测，即：根据全球投资需求、混合融资杠杆比率、以及多边气候融资占公共气候融资（含本国和双边来源）总额约 15% 的假设，需要达到 30 亿至 80 亿美元的理想资金规模。另据估计，到 2050 年，支持发展中国家“仅燃料相关投资需求一项”，其所需减让性资金即可达 1,060 亿美元至 2,750 亿美元不等；“总投资需求（包括航空器技术和运行）”，可高达 1,410 亿美元至 3,210 亿美元。

1.5 巴西积极参加了该小组的讨论；该小组在支持国际民航组织理事会应对国际航空气候融资挑战方面，取得了很大进展。尽管理事会在有关融资机制的讨论中取得进展，但巴西认为，成员国仍需商定及至 2028 年第 43 届大会的具体筹资进程和目标，而下一届大会召开之际，与实现我们的集体全球理想愿景，即：通过使用可持续航空燃料（SAF）、低碳航空燃料（LCAF）和其他更清洁航空能源，到 2030 年将国际航空二氧化碳排放减少 5% 的最后期限，仅隔两年之遥。

2. 大会工作文件“气候变化 — 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”（A42-WP/25 号文件）附录 G 中应反映的原则

2.1 如《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》第 40 段指出的：“各国认识到，在根据 A41-21 号文件第 18. b) 段编写报告的工作中，国际民航组织理事会除其他外，应顾及以下方面：(a) 以公平和可持续的方式实现长期理想目标；(b) 气候融资举措或供资机制在强化和补充本组织投融资枢纽及其他机制工作方面可发挥的作用，如可持续航空燃料援助、能力建设和培训方案、国际民航组织技术合作方案和国际民航组织自愿环境基金；(c) **需要通过差距分析查明何处存在具体需求，尤其注意发展中国家和有特别需要的国家；**和 (d) 推动世界范围内可持续航空燃料产量提升和由此在所有地区实现经济、社会和环境收益的目标。”

2.2 在大会工作文件“气候变化—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”（A42-WP/25 号文件）中，附录 G 是关于“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”的，内容与前述第 A41-21 号决议第 18.b) 段规定的任务一致。为适当反映前定的高层承诺并支持该全球框架的全面实施，巴西认为大会工作文件须纳入以下原则：

- a) 大会必须敦促国际民航组织成员国定期向国际民航组织自愿环境基金提供足量捐款，以解决国际民航组织为实现长期理想目标开展具体活动之需，包括执行 ACT-SAF 方案，以帮助发展中国家和有特殊需要的国家；
- b) 大会应规定任务，为自愿环境基金确立明确的年度集体定量筹资目标，在与可持续航空燃料特定目标保持一致的同时，确保对捐款用途尽量不加限制；
- c) 大会应规定任务，全面执行《全球框架》第 40 段关于筹资和“需要通过差距分析查明何处存在具体需求，尤其注意发展中国家和有特别需要的国家”的规定；

- d) 大会必须重申并加强可持续航空燃料（SAF）和低碳航空燃料（LCAF）的当务之急，将其作为实现长期理想目标和2030年将国际航空二氧化碳排放减少5%的全球集体理想愿景之主要促成因素，并特别关注发展中国家和有特殊需要的国家；
- e) 大会应设定一个专门的理事会工作流，讨论应筹集资源的水平及其去向，并评估资金来源（自愿和/或强制）及其治理（在国际民航组织内部或外部）的最佳选项；
- f) 大会应敦促成员国讨论如何增加国家和私营部门利害攸关方的自愿捐款，从而对国际民航组织自愿环境基金善加利用。必须制定明确的筹资目标，例如，为环境基金制定年度集体定量捐款目标。巴西认为，成员国需要在与 SAF-LCAF 特定目标保持一致的同时，确保尽量不对捐款用途施加限制；
- g) 为确保实现实施支助的目标，同时兼顾透明、问责和包容要求，成员国应查明基金运作规则中应予审查和修订的地方。为促进快速行动，大会应为自愿环境基金的扩充提供具体参数；
- h) 为培养信任，确保透明，提高资源配置的有效性，建议理事会考虑加强与国际民航组织环境基金的使用相关的报告、监测和评估。除其他外，这可以包括制定绩效指标，建立明确的合格性标准，以及推广与受惠国共同管理的做法等；和
- i) 大会应按照长期理想目标决议和可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源全球框架，明确环境基金在实施支助方面的作用。基金应为脱碳提供全面支持，特别是在可持续航空燃料（SAF）的开发、生产和部署方面。主要活动应包括：
 - 1) 协助各国制定和实施自愿行动计划和路线图；
 - 2) 促进有关可持续航空燃料技术和最佳做法的知识共享；
 - 3) 支持建立国家/地区监管框架；
 - 4) 开展可行性研究，指导各国确定可行的可持续航空燃料解决方案；
 - 5) 提供培训以加强项目准备并吸引投资；
 - 6) 推动小规模试点项目，然后推广实施；
 - 7) 促进技术合作，推动国家机构的基础研究；
 - 8) 升级实验室和认证设施等公共基础设施，支持可持续航空燃料的部署。