



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

关于国际航空运输应对气候变化力度的意见
（构建组块 3 & 5）

（由中华人民共和国、俄罗斯联邦提交）

摘要

国际航空应对气候变化包括减缓、适应、资金和技术等。提升国际航空应对气候变化的力度应全面系统考虑各方面因素，且不对发展中国家的经济社会发展造成负面影响。

会议行动项见段落 4。

1. 引言

1.1 《巴黎协定》的主要目的包括：要把全球平均气温升幅控制在工业化前水平以上低于 2°C 之内，并努力将气温升幅限制在工业化前水平以上 1.5°C 之内，同时认识到这将大大减少气候变化的风险和影响；提高适应气候变化不利影响的能力并以不威胁粮食生产的方式增强气候抗御力和温室气体低排放发展；使资金流动符合温室气体低排放和气候适应型发展的路径。

1.2 《巴黎协定》明确将按照不同的国情体现平等以及共同但有区别的责任和各自能力的原则执行该协定，并通过国家自主贡献的方式实现 1.1 提及的主要目的，同时认识到需要支持发展中国家缔约方，以有效执行该协定。

¹ 中文和英文版本由中华人民共和国和俄罗斯联邦提供。

2. 对 ICAO 既有国际航空减排目标的看法

2.1 国际民航组织第 37 届大会以来，历届大会决议均同意在 2020 年之前实现全球年平均燃油效率改进 2%，以及从 2021 年至 2050 年实现全球年平均燃油效率改进 2%的理想目标，但该目标执行情况、力度及未来持续实施的可行性尚不明确。

2.2 国际民航组织第 37 届大会提出的将全球国际航空排放稳定在 2020 年水平（即 CNG 2020）的目标，实质是控制全球国际航空排放增量，由于发展中国家集体国际航空排放增量和增速均高于发达国家，该目标实质是豁免发达国家历史排放责任，并使发展中国家承担全球国际航空主要减排义务，违背公平、共同但有区别的责任和各自能力原则。中国等国家始终对该目标及基于该目标设计的减排机制持保留意见。

2.3 2010 年以来，历届大会决议均确认 CNG 2020 不分解到各国，但 CORSIA 的实施已将该目标实质性分解到各国。根据 CAEP 研究结论²，CORSIA 现行机制设计将造成不利于发展中国家的严重市场扭曲。

3. 对提升国际航空应对气候变化力度的看法

3.1 根据中国和俄罗斯联邦提交的 HLM-LTAG-WP/24《对 UNFCCC 和 IPCC 最新科学发现的建议》，实现温控 2 度，并力争 1.5 度目标并非所有区域和部门都同时或必须达到净零排放。因此，要求 ICAO 制定统一的碳中和目标缺乏法律授权和科学依据。

3.2 在发达国家掌握大量资金、技术和能力且国际航空排放已基本达峰，发展中国家国际航空业远未充分发展的情况下，如果发达国家不能早于发展中国家实现碳中和，并为发展中国家提升航空减排力度提供充足的资金、技术和能力建设援助，国际航空减排长期理想目标可行性将备受质疑并且意味着发展中国家国际航空及相关产业要么未来长期被固封在非常低的发展水平上，要么承担比发达国家更多的脱碳成本，承受于发展中国家不利的竞争扭曲。

3.3 提升 ICAO 应对气候变化力度需尊重并充分顾及各国在发展阶段、历史排放责任、资源禀赋等方面的差异，需要确保发达国家承担历史排放责任，作为一个集体在 2020 年前实现碳中和，同时向发展中国家提供发展绿色民航所需的资金、技术和能力建设援助。

4. HLM-LTAG 行动项

4.1 请 HLM-LTAG:

- a) 承认提升 ICAO 统一的长期目标力度应以对各国自主决定减排目标和行动监测和研究为基础，以发达国家率先大幅减排，并为发展中国家提供充足援助为前提，如上段落 3 所述；

² 根据 2022 CORSIA 定期评估关于市场扭曲的分析，结果表明 2030 年后导致市场扭曲的主要原因是引入个体基线和个体增长比重，因不同航线、不同国家地区的航空运输增速不同，导致增长快的发展中国家或地区航空公司承担更高的减排责任，造成对增长快的发展中国家事实上的歧视或不公平。

- b) 重申 ICAO 任何应对气候变化举措应统筹社会、经济发展，并避免对后者造成不利影响，同时应充分虑及发展中国家实现国际航空持续增长和消除贫困的合法、优先需要；和
- c) 在本次高级别会成果中反映 4.1 a) 。

— 完 —