

供 CAAF/3 会前磋商（2023 年 9 月 25 日至 26 日，加拿大蒙特利尔）审议的

CAAF/3 可能成果

1. 附录所载的 CAAF/3 可能成果草案文件旨在为国际民航组织全球框架提供草拟结构和想法，以便 CAAF/3 会前成果磋商会进行讨论，各国和各组织可以考虑并提出他们的意见。

2. 本草案文件是一项正在进行的工作，是由国际民航组织理事会气候与环境委员会（CEC）下的 CAAF/3 筹备小组在讨论过程中制定的。目前在制定概念方面取得了重大进展，涉及四个组块：政策和规划、监管框架、实施支助和融资，筹备小组已努力在这些概念上找到尽可能多的共同立场。

3. 这一草案文件不应被视为已确定或商定的“案文”，也不应被视为代表小组中各国单独或集体的观点。它只是反映了到 2023 年 8 月底时小组讨论的进展情况。

4. 对于全球框架的某些领域，小组成员意见仍存在重大分歧。总体而言，附录中强调的关键分歧集中在以下方面：

- 更清洁航空能源的愿景（附录第 1-3 段）；
- 更清洁航空能源的核算方法（附录第 14-15 段）；和
- 更清洁航空能源的融资（附录第 25-39 段）。

5. 更具体而言，且为了给这份草案文件提供进一步的背景，以下内容反映了小组中一些成员目前对附录中草案文件所表达的意见：

- 组块 1（政策和规划）与组块 4（融资）中的要素之间有着重要的联系，而目前的文件没有在这两个组块之间提供适当的平衡；
- 有意见认为，尽管已经就组块 4（融资）进行了一些初步讨论，但仍需开展进一步工作，包括查明有助于获得可负担融资的方法；支持扩大规模所需的融资/供资水平；并阐明国际民航组织在支持这些努力中可以发挥的作用。为此，有些成员提出案文建议，表述与更广泛的多边气候融资努力和承诺，特别是与 UNFCCC 中的融资努力和承诺保持一致的重要性，这一点需要认真考虑。此外，也有意见认为，为了使组块 4 中的要素获得一致意见，组块 1 需要有更大的力度；
- 虽然起草了一些关于愿景的案文（第 1-3 段），但是还没有讨论这种愿景的潜在量化和衡量，需要进一步讨论，包括讨论国际民航组织航空环保委员会（CAEP）提供的技术投入意见；
- 更清洁航空能源核算方法（第 14-15 段）也需要进一步讨论，包括讨论 CAEP 提供的技术投入意见；
- 这一全球框架，尤其是组块 1 中的政策部分，应包括对成本影响的进一步考虑，包括机票和燃料价格（对可持续航空燃料、低碳航空燃料和更清洁能源及常规燃料均如此）；
- 这一全球框架，尤其是组块 1，应包括和/或更好地阐明在全球逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源的规模所面临的挑战的广度；
- 对于组块 1 和组块 3 中提到的政策“工具包”，需要进一步的表述，以澄清并没有为不符合全球框架规定的原则和概念的政策或做法背书；和

- 全球框架需要展示更大的雄心，以向利害攸关方、特别是金融界和部门外的利害攸关方发出强烈的信号。

6. 根据国家级信件（ENV 9/1-23/58），本草案文件在国际民航组织网站上发布，以便让CAAF/3会前成果磋商的与会者在2023年9月25日至26日会议之前有足够的时间妥善考虑这一材料。各国/各组织可以在2023年9月19日之前以“提交文稿”的形式提供观点和意见，这些也将在网站上公布，以透明地向与会者提供信息。

附录

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

铺垫段落：

- 大会第 41 届会议在第 A41-21 号决议第 7 段中决定“鼓励国际民航组织及其成员国携手合作，力求实现到 2050 年净零碳排放的国际航空集体长期全球理想目标（LATG），以支持《巴黎协定》的温度目标，同时认识到每个国家的特殊情况和各自能力（例如发展水平、航空市场的成熟度、其国际航空的可持续增长、公正过渡和航空运输发展的国家优先事项）将决定每个国家在其本国时间框架内为长期理想目标做出贡献的能力”。
- 大会第 A41-21 号决议第 8 段进而认识到“长期理想目标是集体全球理想目标，不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺，但敦促每个国家以社会、经济和环境上可持续的方式并按照国情为实现这一目标作出贡献”。
- 大会第 A41-21 号决议第 17 前言段落“忆及 UNFCCC 及《巴黎协定》，并鉴于各国不同的国情，承认其共同但有区别的责任及各自的能力”。
- 大会第 A41-21 号决议第 18 前言段落“还承认《芝加哥公约》中规定的不歧视及发展国际航空的平等和公平之机会的原则”。
- 实现全球理想目标需要一种由一揽子措施组成的全面做法，其中包括技术、可持续燃料、运行改进和基于市场的措施。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预期将对到 2050 年的航空二氧化碳减排作出最大贡献，尽管开发和部署这些燃料的举措越来越多，但这些燃料目前的生产水平仍然极低，仅占有航空燃料使用量的 0.2%。
- 因此，有必要采取紧急的全球行动，加快可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源在全球逐步扩大规模，以实现长期理想目标，从而使国际民航组织在处理国际航空排放方面继续发挥领导作用。
- 大会第 A41-21 号决议第 28 段 f) 分段要求“于 2023 年召开第三次航空与代用燃料会议，以审查 2050 年国际民航组织可持续航空燃料愿景，其中包括低碳航空燃料和其他更清洁航空能源来源，以按照“不让任何国家掉队”（NCLB）举措并虑及国情和能力，确定一个全球框架”。
- 各国具有巨大的潜力，在经济、社会和环境方面为可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发、生产和部署的价值链做出贡献并从中受益，包括作为新的经济流和确保能源安全的备用来源。
- 可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，需要以经济上可行、具有成本效益以及社会和环境可接受的方式并根据国情加以开发和部署。
- 与力度水平相称的实施手段，包括融资，将推动长期理想目标的实现，进而促进可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署。

- 国际民航组织，通过国际民航组织理事会业界磋商论坛；国际民航组织理事会与能源和金融机构的对话；以及 2023 年国际民航组织航空部门内二氧化碳减排盘点，听取了业界的呼吁，即通过提供更大的监管确定性管理可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源和更好地获得融资，以及通过在所有利害关系方之间建立更好的协作和协调，帮助降低风险和吸引投资。
- 可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的生产目前集中在少数几个国家。全球框架旨在强调各国和国际民航组织努力将此类燃料生产分散到所有国家和地区的益处，为参与从原料到燃料生产和使用的整个价值链提供公平和平等的机会。
- 没有任何一种燃料来源的产量能独家达到实现长期理想目标所需的水平。因此，全球框架需要灵活，且不排除符合 CORSIA 商定评价指标的任何特定燃料来源、路径、原料或技术。

衔接段落

- 本全球框架的作用，是通过向所有利害关系方（包括航空部门以外的方面）提供更清晰、一致和可预测的政策、法规、实施支助以及所需的融资和投资，确保所有国家都有平等的机会为此类更清洁航空能源的预期减排做出贡献并从中受益，从而促进可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源在全球逐步扩大规模。
- 全球框架围绕四个组块构建：政策和规划；监管框架；实施支助；和融资。这些建设组块是相互关联的，需要共同推进和协作以实现其预期目的。

组块 #1 — 政策和规划：

[起草说明：下文第 1-3 段和方框 1 中的案文，是按照第 A41-21 号决议第 28 (f) 段和 CAAF/2 宣言为国际民航组织愿景留出位置，将其作为全球框架的一个潜在要素。鉴于这一主题的敏感性，现提供案文并将其置于方括号内，是为帮助准备和便利关于可能纳入这项要素的讨论，而不应将其解读为预设或预判这些讨论的结果。]

1. 国际民航组织及其成员国将携手合作，力求实现一个可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的愿景（愿景）x。
2. 这一愿景旨在集中和统一所有利害攸关方，以实现全球共同宏伟目标，在全球逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的规模。它认识到，在实现长期理想目标的“一揽子措施”中，可持续燃料预期将对航空二氧化碳减排做出最大贡献。
3. 每个国家的特殊情况和各自的能力将决定每个国家在其本国时间框架内为愿景做出贡献的能力，它不会以减排目标的形式为单个国家规定具体义务或承诺。

方框 1：愿景的审议和潜在量化及衡量的基础草案

该愿景应（不分先后）：

- i 促成在所有地区增加可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的生产和供应。
 - ii 可实现且可行。
 - iii 有力度，以便发出积极的市场信号，以刺激需求、触发供应和吸引大量额外投资，同时考虑到各国的特殊情况和各自的能力。
 - iv 灵活。
 - v 不会对航空运输的增长产生不利影响，特别是在发展中国家。
 - vi 避免市场扭曲。
 - vii 由适当实施手段提供支助。
 - viii 不排除任何特定燃料来源、路径、原料或技术，只要其符合 CORSIA 可持续性评价指标。
 - ix 虑及包括在长期理想目标报告以及 CAEP 后续分析中的预测。
 - x 注意到国家的燃料相关减排目标和路线图以及业界的任何其他承诺。
 - xi 不因为实现这一愿景或框架目标而产生任何强制性措施。]
4. 鼓励各国以社会、经济和环境上可持续的方式并按照其特殊情况和各自的能力，实施支持这一愿景的政策。
 5. 在制定这些政策时，请各国考虑下文第 17 段“工具包”中所载的非详尽和非指令性潜在政策组成部分清单的有用性和益处，并注意到国际民航组织的指导就这些潜在政策组成部分提供了进一步细节。

6. 鼓励各国在制定和实施其政策时认识到：
 - a) 在一个连贯和协调的国家计划下组合政策的必要性和益处，以逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的生产和部署规模，同时注意到没有任何一项单一的政策可带来最佳和最高效的结果，并且由于不同的国情，各国的适当政策组合将各不相同；
 - b) 政策的透明度、确定性和稳定性对航空器运营人、原料生产商、燃料生产商、金融机构和其他相关利害关系方的重要性；和
 - c) 根据《芝加哥公约》及其相关文书以及国家间现有的任何适当双边和多边协定实施政策的必要性，特别是在不歧视、公平和平等机会以及避免市场扭曲的基本原则方面。
7. 鼓励各国携手合作，尽可能并根据具体情况，实现国家和地区政策的协调一致，并将其作为一个长期目标。
8. 该愿景是一项需要不同利害关系方采取行动的协作努力，各国应鼓励相关利害关系方（即航空器运营人、机场、航空器和发动机制造商、燃料生产商、国际民航组织经批准的可持续性认证计划和燃料标准机构）规划、制定和实施其各自的行动，以帮助实现愿景，视情包括：
 - a) 航空器运营人优先签署可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的采购协议；通过购买可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源，为希望自愿减少航空旅行足迹的旅行者、航空货运托运人和企业提供运输便利；并采取措施提高其机队之内的可持续航空燃料兼容性；
 - b) 机场计划并实施必要的机场基础设施改造，以确保高效供应和获得现成燃料，并与航空器运营人、燃料生产商和其他利害关系方协作，探索在整个价值链中分担此类基础设施改造成本的创新方法；
 - c) 航空器和发动机制造商加快工作，在一旦认为这样做安全并符合其宣布的承诺时，确保新的、在产的和现有的飞机做到 100%与可持续航空燃料兼容是可行的，并进行创新以了解 and 最大程度地长期利用其他更清洁能源提供的机会；
 - d) 燃料生产商优先对可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源进行创新和投资，并按照 CORSIA 的要求，展示这些燃料的技术就绪度、可伸缩性和可持续性；
 - e) 国际民航组织经批准的可持续性认证计划按照 CORSIA 的要求，加快合格的可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的可持续性认证；和
 - f) 燃料标准机构，特别是如美国材料试验协会（ASTM），与所有利害关系方合作，以加快额外燃料生产路径的认证和批准。
9. 鼓励各国将其各自开发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的政策、行动和路线图纳入其国家行动计划，并在可能的情况下：

- a) 查明所需的资源、能力和其他因素（例如能力援助和获取技术）；
 - b) 帮助国际民航组织制定有针对性的能力建设和实施支助措施，包括根据国家需求便利获得融资和资金；和
 - c) 量化其计划，以支持国际民航组织监测实现长期理想目标进展的工作。
10. 应不断监测和定期审查全球框架的实施情况，包括通过国际民航组织年度盘点和召开 CAAF/4 会议来监测和审查实施情况。这能够确保对以下工作进行定期评价：
- a) 在通过可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源减少排放以实现长期理想目标方面所取得的进展，包括由国际民航组织收集、汇编和分析各国根据其国家行动计划和在其他相关国家报告机制下所采取的行动；
 - b) 在实施支助手段方面取得的进展，包括提供融资，以通过可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源减少排放以实现长期理想目标，包括由国际民航组织收集、汇编和分析各国、行业和其他利害攸关方采取的行动；和
 - c) 对航空业可持续发展的影响，成本影响（包括机票和可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源的价格），以及为可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的开发和部署提供公平和平等的机会。

组块 #2 — 监管框架：

11. 为了向原料生产商、燃料生产商和金融机构提供监管透明度、确定性、稳定性和环境完整性保障，应将“CORISIA 合格燃料”所用的 CORISIA 可持续性评价指标、可持续性认证和生命周期排放评估方法作为国际航空可持续燃料合格性的公认基础。
12. 鼓励国际民航组织、各国和各行业加强努力，在所有地区增加国际民航组织批准的可持续性认证计划的数量，以加快符合 CORISIA 要求的可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的可持续性认证，同时不排除任何特定的燃料来源、路径、原料或技术。
13. 鼓励国际民航组织、各国、行业和其他相关利害攸关方与燃料标准机构（如美国材料试验协会）合作，加快认证更多的燃料生产路径，以期最大限度地增加可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的经认证来源。
14. 认识到可持续燃料的环境效益已经在虚拟市场上进行交易，包括所谓的“订购和申报”（book and claim）概念等，因此务必应考虑关于国际航空所用可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的现有核算方法是否能够为飞机运营人使用此类燃料和申报其环境效益提供信心。这些核算方法应考虑到以下内容：

[取决于对 CAEP 技术投入意见的进一步讨论]

15. 国际民航组织应利用上述内容，在 CAEP 和其他相关利害攸关方的技术支持下，研究统一国际航空燃油核算方法的必要性和潜在好处，同时注意到，这些方法也有助于监测长期理想目标的进展。

组块 #3 一 实施支助

16. 所有国家都应该有办法参与可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源开发和部署的所有阶段，鼓励所有国家和地区本着团结的精神共同努力，确保做出真正的全球努力，为通过此类航空更清洁能源减排做出贡献并从中受益。
17. 在全球逐步扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的生产规模需要一个稳健和重大的能力建设和实施支助方案。鼓励各国、国际民航组织、业界、学术界和其他相关利害攸关方共同努力，提供这样一个方案，该方案：
- a) 认识到需要有针对性的支助，以考虑到各个国家和地区的不同就绪阶段以及不同的情况；
 - b) 促进各国和所有相关利害攸关方之间的伙伴关系、联盟和合作，包括可能为高效生产燃料带来地区解决方案的地区协作；
 - c) 涵盖各国之间的信息交流、最佳做法和技术发展的分享，国际民航组织应为此提供一个平台，以促进这种交流并跟踪进展情况；
 - d) 支助各国规划、制定和实施可适用于燃料供应链所有阶段的国家和地区政策，包括以下潜在的政策组成部分，作为并非详尽无遗的“工具包”（参见上文第 5 和第 6 段）的一部分：

方框 2：国家政策潜在组成部分“工具包”

- i. 促进多利害攸关方伙伴关系、联盟和合作，包括（酌情）与飞机运营人、机场、航空器和发动机制造商、能源生产商和金融机构的伙伴关系、联盟和合作。
- ii. 政府激励措施，包括贷款、赠款、税收抵免、监管支持和其他机制，用于以下活动：
 - 研发，包括确定技术就绪水平。
 - 寻找潜在原料。
 - 发展和加快原料生产。
 - 发展和加快燃料生产。
- iii. 为以下内容制定目标和/或任务：
 - 减排水平。
 - 可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源的采纳。
 - 燃料掺混水平。
- iv. 在有利的情况下，将可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源确定为全经济脱碳融资的优先事项。

- v. 促进增加国际民航组织批准的可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源可持续性认证计划的数量。
 - vi. 促进对潜在可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁能源路径的可行性研究。
 - vii. 促进机场和能源供应基础设施的必要变革。
 - viii. 促进利用公共-私营伙伴关系交付可持续航空燃料和低碳航空燃料项目。
- e) 定期更新国际民航组织关于“政策工具包”和“经验法则”的详细指南（如适用），以估算成本、投资需求和生产潜力，帮助各国考虑选择适合其国情的国家和地区政策。
 - f) 支持不断提供可行性研究、试点项目和“概念验证”计划，这可能有助于为其实施获得投资。
 - g) 开发和提供培训，以提高国家的意识和就绪度，并支持可持续航空燃料和低碳航空燃料项目做好准备吸引投资，包括关于项目开发的财务方面、财务规划和招商引资的培训；和
 - h) 协助国家行动计划和路线图相关方面的工作，包括国际民航组织的指南和工具，以及国家之间的支助伙伴关系，同时注意到，国家行动计划也可以提出实施航空二氧化碳减排措施所需的具体援助，这可能有助于获得投资和技术。
18. 获取技术对于各国促进和受益于清洁能源的开发和部署至关重要。因此，根据不让任何国家掉队（NCLB）的倡议并注意到增加清洁能源供应带来的全球利益，敦促各国和业界促进和推动自愿和有效的技术转让，特别是向发展中国家和有特殊需要的国家转让。
19. 应在“国际民航组织一体化”的做法下，以高效、有效和协调的方式提供国际民航组织的能力建设和实施支助，包括在可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他更清洁航空能源开发和部署的所有阶段提供支助，并借鉴 ACT-CORSIA 和 ACT-SAF 方案的成功经验。亦鼓励各国在国际民航组织技术合作方案下开发具体项目。
20. 根据不让任何国家掉队倡议，敦促各国向国际民航组织自愿环境基金提供定期和大额捐款和其他实物捐助（例如借调），以支持国际民航组织提供重大的能力建设和实施支助方案以协助发展中国家和有特殊需要的国家，包括优先进行可行性研究和技术改造。
21. 亦敦促业界提供专长和资金支持，以助提供重大能力建设和实施支助方案，包括优先进行可行性研究和技术改造。
22. 国际民航组织应定期监测能力建设和实施支助工作的进展和成效，包括确保有足够的资源来交付其支助方案，作为更广泛的实施手段的一部分。在这方面，国际民航组织应考虑制定必要的方法用于监测和向各国汇报。

组块 #4 — 融资

23. 如大会第 A41-21 号决议第 17 段认识到，“与力度水平相称的实施手段，包括融资，将推动长期理想目标的实现。这要求根据国情向国家进行大量投资，国际民航组织也可使用各种可能的模式和/或供资机制，便利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”。
24. 针对融资和供资，大会第 A41-21 号决议第 18 段 a) 和 b) 分段要求理事会：
- 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去碳的项目，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”。
25. 如果要在全球层面以可持续的方式处理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，则必须就此大会决议中的两段同时推进取得迫切进展。
26. 国际民航组织及其成员国在融资方面的首要目的，应是支持发展中国家和有特定需求的国家更好地获得融资和供资，并进一步消除可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源开发和部署项目的风险，以便刺激投资。
27. 吸引开发银行和其他资本市场对可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源加大投资的各种措施，应配合而非影响国际民航组织根据大会 A40-22 号决议的各项努力，特别是其中第 8 段，即“继续促进国际民航组织与金融机构建立伙伴关系，寻求在其议程和工作方案中将航空给予优先或纳入其中，以便利各国获得资金或为航空发展项目融资”。
28. 一些融资机构（如混合融资和公私合营）要求包括国家、行业以及公共和私营金融机构在内的各利害攸关方开展有大量合作和协调，以降低投资风险。国际民航组织及其成员国可发挥作用，酌情参与此类利害攸关方间的协作。
29. 国际民航组织、国家和行业发挥着关键作用，可通过提升国际金融业界对以下方面的认识和理解，倡导对可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源项目加大投资：
- a) 国家和行业为实现长期理想目标的集体承诺；
 - b) 国际航空部门，包括经济和社会连通性及贸易往来可持续增长的重要性；
 - c) 使用可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源处理航空对气候变化影响的益处；
 - d) 国际民航组织、国家和行业为逐步扩大全球可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源规模而开展的强力行动；
 - e) 对于可持续航空燃料和低碳航空燃料生产价值链上各国的直接和间接的经济和社会益处；
 - f) 对于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源的需求规模；

- g) 为可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源项目获取充足融资的挑战；和
- h) 潜在的投资机遇和回报。

30. 作为此倡导和外联工作的一部分，国家和国际民航组织应加强并深化其与国际金融界和其他相关利害攸关方的接触和对话，包括：

- a) 公共和私营金融机构，包括次国家级、国家、地区和多边银行；
- b) 私营资本市场，包括投资和保险商；
- c) 资本和银行联盟；
- d) 捐助国；
- e) 联合国和其他国际认可的供资和投资渠道；和
- f) 能源生产商。

31. 国际民航组织应与国家合作，借鉴各地区特点和投资风险各异的案例，开发一系列关于成功的可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源项目的案例研究。这样的案例研究可以通过提供“经尝试且经验证”的投资路径一并对项目开发商和潜在投资人予以协助，同时灌注投资机遇能够变现的信心。

32. [国家知悉且欢迎成立“国际民航组织社会投资枢纽（ICAO Finvest Hub）”，并期待其开展工作促进提升对公共和私营投资资源和金融机构供资的获取水平，同时侧重发展中国家和有特定需求的国家。]

33. 作为第一步，国际民航组织应紧急确立必要的结构和能力，推进所提“国际民航组织社会投资枢纽”倡议的落实。

34. 国际民航组织社会投资枢纽为促进获取融资可采取的措施包括：

- a) 建设平台，在项目与潜在的公共和私营投资人之间建立联系，包括“配对”功能；
- b) 与各利害攸关方合作探索适应航空去碳化的创新供资机制、激励投资，以及促进利害攸关方间的协作从而有效地调动金融资源；和
- c) 与开发银行等金融机构协作，为项目融资开辟途径。]

35. 国际民航组织还应考虑，[通过国际民航组织社会投资枢纽或其他倡议]：

- a) 建立供资和融资资源连同其条款的数据库，以便项目开发商能够参考使用；和
- b) 开发条款清单模板工具包（满足投资人要求的基本条件），用于可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源融资或起草供资提议。

36. 仅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规模的挑战。将需要大量公共投资，包括以优惠供资的形式，对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，提供支助。

37. 国家认识到国际民航组织在鼓励新增、额外和可预见公共供资流，及其透明有效的付款中可发挥的重要作用。国际民航组织及其成员国需确保“无所不尽其极”地探索支持此公共投资目的的各种途径，包括由国际民航组织建立其自己的气候融资倡议或供资机制的潜在可能性。
38. 为此，国家强调大会第 A41-21 号决议第 18.b) 段的重要性，并同意国际民航组织应加快其进一步审议在国际民航组织下建立气候融资倡议或供资机制的相关工作，同时处理可能的金融、制度和法律挑战。根据第 A41-21 号决议第 18.b) 段，此项工作必须完成供国际民航组织大会第 42 届会议审议。
39. 国际民航组织及其成员国还应启动一项工作流，积极监测联合国及整个国际金融界的发展动态，以识别并主动寻求机遇，增加公共和私营资本分配或指定用于航空去碳化项目的金额，特别是可持续航空燃料、低碳航空燃料和其他航空更清洁能源。[例如，此类机遇可能包括：
 - a) 联合国绿色气候基金
 - b) 净零资产所有者联盟
 - c) 巴黎多边开发银行愿景声明]。