国 际 民 用 航 空 组 织

工 作 文 件

A42-WP/382[1]
EX/163
29/7/25
第 1 号修改稿
(Revision No. 1)
18/8/25

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
议程项目 17：环境保护 — 国际航空碳抵消和减排计划（CORSIA）

航空业关于气候行动的意见

（由航空运输行动小组（ATAG）提出）

执行摘要

本工作文件重申了航空运输业对以下事项的支持：国际民航组织第 41 届大会通过的国际民航长期理想目标；国际民航组织国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）；国际民航组织第三次航空与代用燃料会议成果；以及国际民航组织为持续推进这些气候目标所做的工作。本文件同时提醒各成员国及其他利益相关方，若无航空业内外各界的协调行动，这些集体行动愿景将难以实现。

行动：请大会：

a) 认可业界在气候行动方面取得的进展，强调航空运输业雄心勃勃的长期目标：到 2050 年实现全球民航净零碳排放；

b) 了解业界全力支持实施国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA），且其将作为国际航空领域唯一的全球性市场机制；

c) 请求理事会在业界的鼎力支持与配合下，继续开展工作计划，推动落实航空业气候行动长期目标的相关实施措施。举例来说，此类措施可能包括：采取全球政策行动推进可持续航空燃料的部署；根据长期理想目标协助开展“国家行动计划”；为需要帮扶的成员国提供能力建设支持；

d) 呼吁传统能源行业真正接受能源转型的挑战，实现向可持续航空燃料、低碳航空燃料等清洁能源转型，确保及时调整资源、专业知识和资金配置，加强对话与合作，扩大清洁航空能源的生产规模；

e) 呼吁各成员国根据自身能力采取行动支持实现长期理想目标，此类行动包括：制定远大的政策措施；确保国内脱碳措施的资金投入；并在能力建设、技术转让和资金筹措方面获得国际民航组织及其他成员国的援助。

[1] 中文，阿拉伯文，英文，法文，俄文和西班牙文版本由航空运输行动小组（ATAG）提供。

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：	无
参考文件：	

1. 航空业承诺解决自身的气候影响

1.1 在 2022 年国际民航组织第 41 届大会上，航空业与各国政府达成共同气候目标：与世界各国政府通力合作，在整个航空业加快部署有效减排、能源转型与创新的综合方案，到 2050 年实现国际民航运营净零碳排放，即长期理想目标（LTAG）。该目标建立在航空业于 2021 年 10 月宣布的目标的基础之上，即全球（国内及国际）民航业将在 2050 年实现净零碳排放，此声明展现了航空业的领导作用。

1.2 达成 LTAG 协议之前，国际民航组织还实现了一项里程碑：国际民航组织第 39 届大会同意制定国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）。在达成 LTAG 协议之后，各方又达成了一项基础性措施：国际民航组织第三次航空代用燃料会议（CAAF/3）上所达成的协议。

1.3 航空业决心在既往成果的基础上再接再厉，加快推进增效减排进程。但业界也认识到，应对气候挑战还需要付出更大的努力与投入，包括与政府及能源部门展开重要的伙伴合作。

1.4 航空业在实现全球连通的同时，已大幅提升能源使用效率。与 1990 年同等航班相比，每座位公里二氧化碳排放量降低了 55%。通过使用新型技术飞机和提升运营能效，航空业自 1990 年以来已减少排放 146 亿吨二氧化碳。各大航空公司正在投资引进逾 15 000 架新型技术飞机，这将进一步提高效率。然而，由于航空运输量的增长速度比改进速度更快，因此必须制定长期脱碳战略，尤其是实现向新型燃料的转型。

1.5 航空业已启动并持续推进能源转型与脱碳进程。具体措施包括加快部署可持续航空燃料（SAF），此类燃料产自多种来源，包括废弃物、可持续生物质以及电转液方法（如可再生能源电力和碳捕获）。此外，航空界也正针对氢和电力推进解决方案在某些航空营运活动中的潜在应用，开展重大创新和研究。

1.6 自航空业确立净零碳排放目标以来：53 家航空公司（占全球航空运输量的 45%）已宣布，自愿将 2030 年可持续航空燃料的使用目标设定为燃料供应量的 5% 至 30%；45 个成员国已制定（或正在制定）可持续航空燃料政策来推动供需增长；自 2021 年起，可持续航空燃料产量几乎每年翻一番，预计 2025 年将达到 200 万吨。但要进一步加快这一进程，各方仍需付出更多努力。

2. 重申对国际民航组织领导航空业气候行动的支持

2.1 航空运输业再次表明支持国际民航组织的一整套基础气候行动构成要素：国际民航组织长期理想目标（LTAG）中提出的 2050 年净零碳排放目标；全球首个行业级市场机制 — 国际航空碳抵消与减排计划（CORSIA）；以及第三次航空代用燃料会议通过的国际民航组织愿景与全球框架。

2.2 实现 2050 年目标将是航空业面临的重大挑战。2025 年至 2030 年将是确定 2050 年目标线路图（尤其是加快扩大可持续航空燃料、低碳航空燃料等清洁能源的生产规模）的关键窗口期。若要把握这一重要的行动窗口期，各成员国及其他利益相关方必须鼎力相助。

2.3 航空运输业郑重表示支持使用理事会制定的长期理想目标监测与报告（LMR）方法，来追踪实现长期理想目标的进展。其监测结果将在未来几年内发挥重要作用，有助于判断国际航空业是否按计划推进，以及是否需要采取更多行动和获得额外支持。

2.4 国际航空碳抵消与减排计划已成功推动 131 个成员国一致支持建立全球机制，以遏制国际航空净碳排放增长。航空业坚定支持国际航空碳抵消与减排计划，并敦促所有成员国持续参与业界活动。国际航空碳抵消与减排计划在发展过程中需要得到有力实施，以便更好地支持能源转型和国际民航组织长期理想目标（包括对脱碳至关重要的新兴碳去除方案）。根据国际民航组织 41-22 号大会决议，国际航空碳抵消与减排计划是唯一适用于国际航空二氧化碳排放的全球性市场机制。应避免实施其他可能分散航空业脱碳资金的税费政策。

2.5 有迹象表明，各成员国现行政策措施正有效推动实现国际民航组织第三次航空代用燃料会议通过的 2030 年愿景。这一时期内的产量预测也开始趋于一致，但要实现 2030 年愿景，仍需持续关注和支持。不过当前亟需考虑 2030 年后可持续航空燃料的生产规上涨需求。从 2030 年可持续航空燃料实现减排 5%，到 2050 年实现净零排放水平，跨度巨大，充满挑战。因此，2030 年至 2045 年期间需要为可持续航空燃料提供强有力的政策支持，确保实现长期目标。这些政策必须同时解决代用燃料的供需问题，优先通过有效激励措施扩大可持续航空燃料供应。虽然许多成员国在直接补贴可持续航空燃料生产规模提升的过程中会遇到重重困难，但可通过降低资本投资风险、将化石燃料补贴转用于低碳代用燃料（例如可持续航空燃料）等方式提供支持。

2.6 国际民航组织开展了大量协助工作，为各成员国提供支持，其中包括卓有成效的 ACT-SAF 计划、ACT-CORSIA 计划以及设立重要的 Finvest Hub（金融投资枢纽）。这些工作应持续深化。业界呼吁各成员国为这些工作提供资金支持，并充分利用它们所提供的优势。

3. 航空业无法独力实现目标

3.1 航空业郑重承诺到 2050 年实现全球（国内及国际）民航运营净零碳排放，并在 2050 年前采取必要的气候行动。为兑现这一诺言，并以可持续方式继续为全世界提供四通八达、便捷高效的航空运输，航空业需要各个利益相关方给予协助。

3.2 呼吁全球各国政府支持国际民航组织秘书处着手实施相关措施并推进政治进程，助力航空运输业加速实施脱碳行动并提供资金支持。

3.3 无论是在地区或国家层面，各级政府应为以下活动创造有利的政策环境：技术部署；提升航班运营效率的基础设施改进工程；尤其是以可再生能源、低碳能源、可持续航空燃料为目标的能源转型，并将航空业需求纳入政府氢能战略的考虑范围。此外，对碳去除技术的投资也是重要的考虑因素。实施合理的监管并制定明智的政策能够营造长期可持续的稳定投资环境，而短期的惩罚措施则无法做到这一点。未来十年将是关键窗口期，关系着航空业能否得到必要的投资来满足 2050 年及以后的行业需求。

3.4 能源行业应助力推动能源转型，在全球范围内大幅提升可持续航空燃料及代用能源（包括绿色氢能和低碳电力）的产量。传统供应商还必须优先保障机场燃料系统的平等准入机会，确保能源市场开放自由。

3.5 包括多边开发银行在内的金融机构必须理解航空运输网络的重要战略意义，并提供必要的投资来支持航空运输业部署碳减排技术、基础设施和能源系统，推动实现可持续航空燃料生产与碳去除技术的资本投入。

3.6 包括企业机票采购方和个人乘客在内的客户,可通过国际航空碳抵消与减排计划，支持航空公司的碳抵消和可持续航空燃料采购行动。同时还可通过自愿额外出力贡献，在中短期内帮助减少碳排放并加速向可持续航空燃料转型。

— 完 —