



新闻稿

国际航协：2050 年实现净零碳排放

2021 年 10 月 4 日，波士顿——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）第 77 届年会批准全球航空运输业于 2050 年实现净零碳排放的决议。该行业承诺符合《巴黎协定》的目标，即全球气温升幅不超过 1.5°C。

国际航协理事长威利·沃尔什先生（Willie Walsh）表示：“全世界的航空公司达成重大共识与决定，以实际行动确保飞行的可持续发展。后疫情时代的重新连接将迈向目标清晰的净零碳排放，确保子孙后代能够自由且可持续地进行探索、学习、贸易、建立市场、文化交流以及与世界各地的人们建立联系。在整个价值链和政府支持政策的共同努力下，航空业将在 2050 年实现净零碳排放。”

实现净零碳排放的目标面临巨大挑战。航空业必须在逐步减少排放的同时，满足人们不断增长的渴望飞行的需求。为了满足 2050 年 100 亿人次飞行的需求，当年必须减少至少 18 亿吨的碳排放。此外，净零承诺意味着从现在到 2050 年将累计减少 212 亿吨的碳排放。

一个关键的直接推动力量是国际民航组织 (ICAO) 的国际航空碳抵消和减排计划 (CORSIA)。这将在中短期内将国际排放量稳定在 2019 年的水平。净零决议重申了对此计划的支持。

全行业共同努力：

从稳定排放到减排的道路需要行业的共同努力。所有利益相关者，包括政府，都必须各担其责，解决政策、产品和活动对环境的影响。大家必须共同努力提供可持续的连通性，并最终打破航空对化石燃料的依赖。

“仅靠航空公司无法实现可持续的全球连通性。航空业的所有部门必须在政府支持性政策框架内共同努力，实现所需的大规模变革，包括能源转型。这与我们在其他行业看到的做法一样。例如，制造电动汽车的企业并没有推动道路交通可持续发展，而是各国政府为基础设施提供商、制造商和车主提供政策和财政激励，才可以共同做出面向可持续未来的改变。这同样适用于航空业。”沃尔什先生指出。

计划

该战略通过可持续航空燃料、新飞机技术、更高效的运营和基础设施以及开发新的零碳能源（如电力和氢能）等行业内解决方案，尽可能减少二氧化碳排放。任何无法从源头消除的排放都将通过行业外的选择来消除，例如碳捕获和储存以及可靠的抵消计划。

“我们设有专项计划。2050 年的行业规模将需要减排 18 亿吨碳。一种潜在的情况是，其中 65% 的排放将通过可持续航空燃料减少。我们预计新的推进技术，如氢，将可减少 13%。效率提升可贡献 3%。其余的可通过碳捕获和储存（11%）及抵消（8%）来处理。实际拆分以及实现的轨迹将取决于在特定时间哪种解决方案最具成本效益。无论通向净零的最终途径是什么，实现这一目标的唯一途径绝对是价值链和政府共同发挥作用。”沃尔什先生强调。

决议要求所有利益相关者承诺以具体行动和明确的时间表解决其政策、产品和活动对环境的影响，包括：

- 燃油生产公司将大规模、具有成本竞争力的可持续航空燃料 (SAF) 推向市场。
- 政府和空中导航服务提供商 (ANSP) 消除空中交通管理和空域基础设施的低效率。
- 飞机和发动机制造商生产效率更高的机身和推进技术；



- 机场运营商提供所需的基础设施，以经济高效的方式供应可持续航空燃料 (SAF)。

政府职能

实现净零能源转型必须得到整体政府政策框架的支持，聚焦于实现具成本效益的解决方案。在 SAF 领域尤其如此。技术存在，但需要生产激励措施来增加供应和降低成本。

决议呼吁各国政府通过国际民航组织就长期目标达成协议，对应 2050 年全球航空业的净零承诺。根据管理航空气候变化影响的长期方法，该决议还呼吁各国政府支持 CORSIA，协调政策措施并避免区域、国家或地方措施的拼凑。

“政府必须成为 2050 年实现净零碳排放的积极合作伙伴。与所有其他成功的能源转型一样，政府政策已经确定了方向并开辟了成功之路。否则成本和投资风险太高。重点必须放在减少碳上。通过逆行和惩罚性税收来限制飞行会扼杀投资，并可能限制实现共同富裕的飞行事业。而且我们从未见过环境税实际上为碳减排活动提供资金。激励措施是行之有效的前进方式，既解决问题，又创造了就业机会并促进繁荣。”沃尔什先生表示。

里程碑

2050 年实现航空净零碳排放所需的措施组合将在践行承诺的过程中不断发展，并将基于特定时间点可用的最具成本效益的技术。以下基本案例场景是当前需要关注的焦点：

- **2025 年：**在适当的政府政策支持下，SAF 产量预计将达到 79 亿升（占总燃料需求的 2%）
- **2030 年：**SAF 产量为 230 亿升（占总燃料需求的 5.2%）。空中导航服务提供商已全面实施国际民航组织航空系统组块升级和地区计划，例如欧洲单一天空计划
- **2035 年：**SAF 产量为 910 亿升（占总燃料需求的 17%）。面向区域市场的电动和/或氢能源飞机（50-100 个座位，30-90 分钟的飞行时间）上市
- **2040 年：**SAF 产量为 2,290 亿升（占总燃料需求的 39%）。用于短途市场的氢能源飞机（100-150 个座位，45-120 分钟的飞行时间）变得可用。
- **2045 年：**SAF 产量为 3,460 亿升（占总燃料需求的 54%）。
- **2050 年：**SAF 产量达到 4,490 亿升（占总燃料需求的 65%）。

“SAF 将在 2050 年推动航空业的大部分全球减排。美国最近宣布 2030 年将 SAF 的供应量增加到 110 亿升（30 亿加仑）是推动航空业可持续发展的各种政策中一个很好的例子。同样，几家大型能源供应商宣布他们打算在短期内额外生产数十亿升 SAF 的做法也受到欢迎。然而，我们无法容忍只说不动的表面文章。上述举措有意义的前提是，燃料供应商必须秉持负责任的态度，以具有成本竞争力的价格交付 SAF。”

“所有碳减排的手段都将受到审查。我们承诺与报告中的成就相匹配，以明确我们的进展情况。与旅客、环保非政府组织和政府的合作都将透明公开，确保大家能够全面了解航空业飞向净零碳排放的路径。”沃尔什先生补充道。

野心

“有人说我们面临着不可能实现的数字和技术挑战。航空业的历史也是一部达成不可能完成的历史，而且达成的速度很快。从第一次商业飞行到第一架商业喷气式飞机大约 35 年。20 年后，我们拥有了第一架大型喷气式飞机。可持续发展是我们这一代人面临的挑战。今天，我们启动了一项具有挑战性的过渡任务。如果政府和整个行业能够共同努力相互扶持实现交付，30 年后，我们将看到人类智慧与协作的结晶。”沃尔什先生说。

[查阅行业承诺到 2050 年实现净零碳排放的决议](#)



编者注释:

- 国际航协在世界各地共拥有 290 家成员航空公司，其定期国际航班客运量占全球的 82%。