

船舶温室气体减排会间工作组第 22 次会议 （ISWG-GHG 22）要点快报

（中国船级社）

2026 年 9 月 7 日

一、会议总体情况

国际海事组织（IMO）船舶温室气体减排会间工作组第 22 次会议（ISWG-GHG 22 会议）于 9 月 1 日至 4 日在英国伦敦举行。交通运输部国际合作司组织国内相关单位会同常驻 IMO 代表处组成中方代表团参会。本次会议围绕《净零框架》调整、全球海运温室气体减排中期措施配套导则等重要事项展开讨论。

二、重要内容介绍

（一）《净零框架》修正建议方案磋商

会议并未就会前相关方提交的 5 个《净零框架》（NZF）修订方案逐一进行讨论。而是由主席按其归纳的下述关键要素引导代表团探讨达成共识的可行性。

1. NZF 修正案草案的全球燃料碳强度指数（GFI）公式。会议就是否仅将燃料净排放纳入 GFI 计算、对于 GFI 的修订是在 NZF 文本考虑还是纳入相关指南等进行了讨论，但未形成一致意见。此外，对 GFI 计算公式修订的完整性及与 LCA 导则关联性问题都需要在后续进一步讨论。

2. GFI 削减率曲线。会议对是否需要以及如何调整曲线进行了讨论，包括是设立单层 GFI 削减率曲线、还是维持当前 NZF 框架下的双层 GFI 削减率曲线，是否需要设立 2040 年长期目标，是否需要引入对全球可持续燃料的可获得性、可负担性和可增长性建立评估机制等。总体上，各方意见不一，但多数发言代表倾向基于下述初步共识开展后续工作（目前这些内容都没有具体年度和数值）：一是减排路径曲线考虑“软启动”“soft start”（即前期可降低或减缓要求，避免可持续燃料供应不足给行业带来负担）；二是在机制设计时需要为行业提供可预见性，后期减排曲线压低（即后续年份将出现削减率提升幅度大于前期），确保投资的预期和可持续性；三是对燃料可获得性、可负担性

和可增长性建立评估机制，并在适当情况下对 GFI 削减曲线进行调整，维持净零框架稳定。

3. GFI 的合规方式。（1）目前对船舶通过自身减排实现合规以及通过 pooling 的方式实现合规基本没有太大异议，但对是否通过缴费或者向 IMO 批准项目直接投资实现合规存在较大争议，需要进一步讨论；（2）多数接受合规盈余 SU 可在更广泛的范围使用，不支持使用能效措施产出 SU 的建议；（3）总体支持中方净额结算的建议，认为其可简化财务结算且不改变奖励构架，但提出应用的基础是保留相应的经济措施。

4. 基金与 ZNZ 奖励。（1）关于 FUND 或 Facility，会议总体认为更应关注其功能作用而不是名称，后续的讨论重点将包括其定位、功能、作用以及 IMO 是否涉及其中，或者委托其他机构管理等方面；（2）对于强制征收（levy）、为实现合规向某个 FUND/Facility 缴费、自愿贡献等三种经济措施方式，目前尚难达成一致，会议邀请感兴趣相关方可进一步在巴西 facility 概念、日本直接贡献方案等建议案基础上合作探讨；3）如果 GFI 削减要求采用软启动“soft start”，会议总体认为仍需要单独保留专门的 ZNZ 奖励机制；4）对于中国提出的奖励乘数的概念，会议认为可以一并结合相关机制进一步研究，并同时考虑其适用性以及如何保证确保公平竞争和环境的完整性。

（二）中期措施配套技术性导则

配套技术导则是实施 NZF 的技术细则和具体操作程序。本次会议对于 GFI 后续验证导则制订基础、巴西（能源消耗指数）ECI 概念、可持续燃料认证体系（SFCS）导则工作计划、基金管理导则、ZNZ 奖励导则以及相关代表团提出的就“基础商品”的合规免除、商业可行燃料和通过能效提升产生合规盈余等内容设立新导则的必要性等开展初步讨论，但由于时间关系，未能完成和形成结论，主席决定将在下次温室气体第 23 次会间会继续该议题的发言。

（三）船用燃料全生命周期排放评估（LCA）核算框架

由于时间关系，会议将该议题下相关文件推迟到下次温室气体第 23 次会间会讨论。

本次会议未明确《净零框架》具体的调整方向和内容，相关配套支撑性技术导则的讨论也将继续，主要目的还是通过磋商加深各方立场观点的沟通，为后续进一步谈判奠定基础。会议主席期望能够通过本次会议和下次温室气体减

排会间工作组第 23 次会议形成提交 MEPC85 审议的综合案文。

中国船级社

2026 年 9 月 7 日

