

航协资讯

2019 年第 23 期（总第 118 期）

中国航空运输协会

2019 年 12 月 23 日

应对全球气候变化，你准备好了吗？

党的十九大报告中指出，在新时代，中国参与全球气候治理的决心不会动摇。中国作为全球第一温室气体排放国家，必将展现负责任大国形象。根据中国民用航空局（以下简称民航局）总体规划部署，2020年，国内将全面实施民用航空飞行活动二氧化碳排放报告和核查工作。航空飞行活动二氧化碳排放监测、报告和核查机制建设是一项长期性任务，是行业绿色发展的重要基础，是彰显负责任大国形象、完成国际履约的重要抓手，更关乎各航空公司未来发展利益。

虽然应对气候变化工作存在不确定因素和严格的期限，但无论外部环境怎么变化，重视和共同努力解决气候挑战都是我们应

尽的责任义务。中国航空运输协会（以下简称中国航协）在民航局的领导下，亦将体现责任与担当，为实现民航绿色发展，建成民航强国目标贡献力量。

一、中国正在积极体现大国减排责任

2018 年受能源需求上升的影响，全球能源消耗的二氧化碳排放增长了 1.7%（约 5.6 亿吨），总量达到 331 亿吨二氧化碳的历史最高水平，是自 2013 年以来的最高增速，且高出 2010 年以来平均增速的 70%。根据世界气象组织（WMO）发布的全球气候状况声明，2018 年全球平均温度较工业化前水平高出约 1℃，是过去 4 年以来最暖的年份。2018 年全球平均海平面比 2017 年上升约 3.7 毫米；全球山地冰川仍处于物质高亏损状态，北极和南极海冰范围均较常年同期明显偏小。气候变化无疑是人类面临的最紧迫挑战之一，随着人类经济社会的发展，温室气体排放的趋势也在不断加重，减排是我们目前能够实施的唯一有效途径。

2009 年 11 月 25 日，国务院常务会议决定了到 2020 年控制温室气体排放的行动目标：“到 2020 年中国单位国内生产总值二氧化碳排放比 2005 年下降 40%—45%”，作为约束性指标纳入国民经济和社会发展中长期规划。为实现这一目标，中国做出了全方位的努力，在提升能源效率，率先广泛采用“超超临界”发电技术；改善能源结构，减少煤炭消费，增加天然气消费；大幅提升碳汇，植树造林提升植被吸收并固定二氧化碳的存量；转变能源消费理念，电动汽车、太阳能推行等方面成效显著。据报道，去年中国

碳排放强度同比下降 4%，比 2005 年累计降低 45.8%。2019 年 11 月 27 日，《中国应对气候变化的政策与行动 2019 年度报告》正式发布，中国生态环境部副部长赵英民也曾表示，中国已经提前实现了 2020 年承诺。

二、民航局已将绿色发展融入民航业发展中长期规划

航空二氧化碳排放全球占比虽然不足 2%，但增长较快，一直备受全球瞩目。据统计，2018 年全球航空旅客总数达到 43 亿人次，创历史新高；自 2000 年以来，航空二氧化碳排放量增长了近 60%；航空二氧化碳排放量正如乘客数量增加一样也在不断增长。2018 年，中国航空二氧化碳排放量约 1.09 亿吨，占 2018 年全球二氧化碳排放总量 0.3%。

为了努力构建安全、效益、服务、环保四位一体的环境友好型、资源节约型现代化民航，民航局已将绿色发展融入民航业发展中长期规划。据统计，2011-2015 年，我国在民航业推动实施了八大类 1200 多个节能减排项目，总投资额近 135 亿元人民币（不含新飞机购置）；2018 年，中国民航吨公里油耗 0.287 公斤，较 2005 年下降 13.5%。近年来，民航局根据《民航节能减排“十三五”规划》总体方针，就航空碳排放管理出台了一系列行业管理政策措施，其中包括制定和发布了《关于深入推进民航绿色发展的实施意见》、《民用航空飞行活动二氧化碳排放监测、报告和核查管理暂行办法》（民航规〔2018〕3 号）（以下简称《办法》）、《关于做好 2019 年度民用航空飞行活动二氧化碳排放报告和核查有关

工作的通知》(局发明电〔2019〕3074号)(以下简称《通知》)等相关文件。

三、中国航协在航空环境保护工作道路上迈出坚实一步

中国航协充分认识到碳减排工作的重要性和紧迫性，认真贯彻落实民航局《关于请协助做好航空碳排放管理工作的函》(民航函〔2018〕557号)、《通知》等工作部署及要求，自2018年6月以来，不断加大投入，深化行业研究，加强队伍建设，努力提升全行业碳排放管理相关人员业务能力。在各方支持配合下，协会于2019年7月成立了航空环境保护委员会(以下简称环保委)，先后完成了60家飞机运营人(46家合并报告责任主体)首次提交的46份《民用航空飞行活动二氧化碳排放监测计划》(以下简称监测计划)审核工作；会同合格评定国家认可委员会(CNAS)完成了可开展航空飞行排放核查业务单位认可及向国际民航组织(ICAO)信息备案工作；完成了民用航空飞行活动二氧化碳排放报告系统(以下简称报告系统)初步开发并进入试用阶段；于2019年12月18日-20日，协助民航局为45家航空公司的74位专业人员举办了民航碳排放管理培训班，针对报告系统进行了现场演练，效果显著；同期也完成了报告系统稳定性测试、系统账号申请及配套U盾的发放工作。

四、应对全球气候变化面临的问题

(一) 中国发展趋势所致，航司面临巨额支出

我国正处于由民航大国向民航强国迈进的历史阶段，行业可

持续发展与资源环境制约之间的矛盾愈加凸显。预测显示，中国民航未来 20 年年均增速将超过 5.5%，2021-2035 年，我国国际航空碳排放抵消总量约为 3 亿吨，增长速度将明显超过行业平均水平；而到 2035 年，国际航空运输协会（IATA）预测国际航空碳抵消与减排机制（CORSIA）将产生 400 亿美元的气候融资；在航空技术、优化运营管理、使用替代燃料等减排手段缺乏核心技术突破的情况下，中国航空公司将面临高昂的碳成本，预测或达 120 亿美元，约合 840 亿人民币，这将严重影响到正在飞速发展的中国民航与各航空公司利益。

（二）生存与利益的角力，应对气候变化前景不明

由于 CORSIA 的国际标准和建议措施（SARPs）及其实施给发展中国家带来过重负担，“共同但有区别的责任”原则（CBDR）未得到充分体现。在国际民航组织召开第 40 届大会期间，中方代表团也明确提出反对在未经讨论和谈判的情况下通过 CORSIA 决议，并提出保留意见，特别是对决议中有失公平性、可行性、合理性的段落保留意见。2019 年 12 月 15 日，在马德里刚结束的第二十五届联合国气候变化大会（COP25）上，因为各个国家的利益和诉求不同，对全球减排背景下如何执行市场机制的谈判变得异常艰难，最终仍然没有达成一致意见。

（三）多方管理，统筹协调仍需努力

就目前形势看，我国一家航空公司最多将面对多套碳排放管理机制。国内有中央、行政主管部门、地方政府相关规定；国外

有欧盟的欧盟碳交易机制（EU-ETS）和国际民航组织（ICAO）的 CORSIA；情况比较复杂，多重管理问题一时也难以彻底解决，需要长期的协调沟通和努力，统筹行业发展与生态环境关系的任务将更加艰巨。如何有效参与国内外航空减排治理议程的制定，更好维护行业合理发展权力，仍需政府、企业、研究机构和行业协会协同发力，共同应对。

五、2020 年全面开展碳排放报告和核查有关工作安排

中国航协根据民航局关于推进碳排放管理的《通知》及《办法》要求，将加快相应管理及配套机制的建设，不断加强自身能力建设，增强协会人员配备，做好系统运维服务，为每年 3 月底前各航空公司开展数据预填报的组织工作做好充分准备和全力协助服务。同期，中国航协亦将组织跟踪调研相关核查工作，针对排放报告核查质量、核查收费合理性、航空公司反馈意见以及下一步工作建议等方面，自 2020 年起每年 8 月底前向民航局编制提交年度核查总结报告。

各航空公司也要高度重视此项工作，提高政治站位，强化责任担当，明确具体负责部门，抓紧制定工作计划，建立配套政策和管理机制，安排必要预算，注重人才培养和储备，加强与中国航协及其他航空公司沟通协调，确保高质量完成 2019 年度排放报告核查工作。各航空公司应按照《办法》要求和民航局审核通过的监测计划版本，扎实开展好 2019 年度的数据监测和汇总工作，并从 2020 年起，于每年 4 月 30 日前通过系统完成排放报告和核查报

告提交工作。

对于2019年以来新成立的航空公司，以及监测事项发生重大变更的航空公司，可于2020年1月31前通过报告系统提交或更新2019年度监测计划（含一般变更和重大变更）。中国航协将在2020年3月底前协助民航局完成监测计划的审核工作。

（注：本资讯由中国航空运输协会研究部主管张宇霏供稿，内容或引自第三方公开披露之资料，文中观点不代表本会立场。任何人信任或引用其中内容，须自行核实，并对准确性和完整性负责。）

编校：杨杰 张宇霏

核签：朱耀春

送：各理事会成员，各会员单位。

编印单位：中国航空运输协会研究部

电话：010-50959706
