



新闻稿

## 航空运输业重申碳排放目标

### —欧盟必须放弃其单边的碳排放交易计划—

**2011年09月27日，北京**——国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）重申航空运输业的环保承诺，即大幅降低二氧化碳排放量和敦促欧盟放弃在2012年将航空运输业纳入碳排放交易体系(EU ETS)。国际航协力邀政府与航空运输业紧密合作，寻求降低航空业碳排放的全球解决之道。这一解决方案涵盖全球碳排放交易体系或其它补偿措施。

国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟先生(Tony Tyler)表示：“全产业链齐心协力，致力于实现这一雄心勃勃的目标和战略。而积极的经济举措、技术革新、更为高效的基础设施和运营至关重要。政府应成为更加高瞻远瞩的利益相关方和真正的合作伙伴。”

航空公司、机场、空中导航服务供应商和飞机制造商郑重承诺，至2020年，燃油效率逐年提高1.5%；2020年开始实现碳中和增长；至2050年，碳排放量在2005年的基础上降低50%。

“上述目标极具挑战性。航空公司的碳排放量仅占全球人为碳排放量的2%。今年，全球航空运输业预计旅客和货物的运输量将分别达到28亿人次和4600万吨，二氧化碳排放量约为6.5亿吨。至2050年，旅客运输量将达到160亿人次，货物运输量将达到4亿吨，而二氧化碳的排放量将仅有3.2亿吨。”汤彦麟先生表示。

航空运输业支持通过四大支柱战略举措降低碳排放，此举业已通过国际民航组织获得各国政府的认可。四大支柱为（1）技术投资（2）更为高效的基础设施（3）更为高效的运营和（4）积极的经济举措。

#### 欧盟碳排放交易体系（EU ETS）

“国际航协并非反对碳交易机制。我们支持围绕四大支柱战略的可能性机制。欧盟单边的地区性碳交易体系则可能产生误导。导致政府无法关注真正的解决之道，即由国际民航组织(ICAO)协调的全球解决方案。”汤彦麟先生指出。

汤彦麟同时指出，欧盟的碳排放交易计划是对国家主权的挑战。“欧盟的碳排放交易计划违背了国际法关于主权范围外的征税规定。欧盟有什么权利征收澳大利亚航空在中国的碳排放税？这是对国家主权的攻击，是对政府的挑战。中国、印度和美国已经正式对欧盟的

碳排放交易计划提出反对意见。美国更是通过立法程序，禁止其航空公司纳入欧盟计划。尽管欧盟认为该计划是对环保的积极倡导，但世界其他国家则视其为对主权的攻击。”

欧盟碳排放交易计划的几个弊端：

- **扭曲市场：**以欧洲航线为枢纽具有竞争优势。“从香港的长远考虑来看，直飞欧洲的航班将被征收全程碳排放税，飞往中东地区或其他枢纽的航线将只收取航程最后一站的碳排放税。这种对市场的扭曲是无法认可的。” 汤彦麟指出。
- **导致分税：**在全球性的解决计划未能妥善协调之前，欧盟的碳排放交易计划将会导致分税并增加航空旅客多次上缴碳排放税的压力。“在欧洲，英国实行航空旅客税，德国和奥地利也效仿征收离境税。以环保为理由征税是正当的，但却无法保证其他税收计划在欧盟碳排放交易体系生效后被取消。” 汤彦麟指出。
- **资金分配：**“所得税款将被用于环保改善，这一点是完全无法保障的，仅仅是一个简单意义上的处罚性质的税收。” 汤彦麟指出。

汤彦麟说：“碳排放管理体系是一个全球性课题，航空业是一个全球性的产业。我们需要一个全球性的解决方案。一切均需通过国际民航组织来协调。欧盟是时候应当将重点重新集中在国际民航组织推出的基于全球化的解决方案——“B计划”上。

汤彦麟同时也对欧盟气候行动专员康妮·赫泽高（Connie Hedegaard）的评论做出回应，从现在开始截至 2020 年，免费的碳排放体系使得航空业在净化技术上投资 200 亿欧元。“如果理应如此，我们不会抱怨！但事实并非如此。众所周知，航空公司在未来将购买碳排放许可证。从 2012 年开始执行并将耗资 12 亿美元。导致 2012 年全球航空业盈利预期降至 49 亿美元。航空业不能为昂贵的区域性错误买单，各方迫切需要重新回到谈判桌前，在国际民航组织的领导下重新商讨一个适用于全球的解决方案。

## 政府应成为减少碳排放量的合作伙伴

“在中期虽然我们支持碳排放交易体系作为一个可行的选择，但我们的长远目标是要减少废气排放，无需购买许可证。在技术、运营和基础设施解决方案完善前，经济调节是中期采纳的方法。为实现这一目标，我们需要政府的支持和战略投资以及更高效的基础设施和低碳技术支持。” 汤彦麟指出。

## 航空空域管理

国际航协与航空业以及政府合作伙伴通力协作，采取更高效的措施实现节能减排。近期，在约翰内斯堡飞往亚特兰大的航线上，iFlex 正式启用更为高效的空域管理措施，每个航班可减少 2.9 吨二氧化碳的排放，节约 8 分钟的飞行时间。亚太地区的许多项目都有着类似的目标。例如，国际航空运输协会正致力于在太平洋地区推出更灵活的航线，旨在节约 10 分钟的飞行时间和降低 750,000 吨二氧化碳的排放量。

汤彦麟先生说：“我们的远景目标更加宏大，下一届的美国前程万里计划（mega-projects of NextGen）和单一欧洲天空计划（Single European Sky）将会帮助减少 1600 万吨的二氧化碳排放量，亚洲地区是时候开始思考“无限亚洲天空”（Seamless Asian Sky）计划了。

该地区航空业发展迅速，航空业和政府正通力协作，避免在未来陷入巨大资金需求无法得到满足的困境。”

## 生物燃料

航空业可代替的生物燃料正处于高速发展中。已经有至少 6 个航空公司在商务航班中使用了生物燃料。从其生命周期来看，可代替的生物燃料可以降低航空业百分之八十的碳排放量。

“生物燃料可以改变这个行业的游戏规则。然而，虽然生物燃料目前正处于高速发展的阶段，一些巨大的障碍仍然在摆在我们面前，比如飞机携带大量生物燃料的可行性，以及促进生物燃料商业化应用的财务和政策支持。我们需要积极的政府经济决策，来支持绿色经济的增长，其中就包括关于航空业的决策。” 汤彦麟先生表示。

汤彦麟先生还提到了亚洲地区生物燃料的巨大潜力。中国国际航空公司、中石油以及波音公司在生物燃料方面的合作成果显著。这些公司资源的整合使得生物燃料项目向前迈进了一大步。各国政府应该把握这一机遇，促进生物燃料产业的发展，为整个地区发掘新的经济机遇，促进绿色经济的发展。” 汤彦麟先生指出。

- IATA-

媒体垂询：

奥博佳传播

俞冬云 李晶晶

电话：6568 2243

电邮：yuc@abjcom.com; [lid@abjcom.com](mailto:lid@abjcom.com)

编者注释：

- 国际航协在世界各地共拥有 230 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 93%。