



国际民用航空组织
工 作 文 件

A42-WP/578
EX/265
13/9/25
信息文件
(Information paper)
仅有中文和英文¹
(Chinese and English
only)

大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目15：环境保护 — 一般规定、航空器噪声和当地空气质量

民航塑料污染治理的创新实践

(由中国提交)

执行摘要	
塑料污染治理是全球环境治理的重要议题。尽管一次性塑料制品因强度大、重量轻、安全和卫生的特性在航空领域应用广泛，但由于其难以降解和回收利用率低，对环境造成严重影响。目前各国使用不同政策工具减少塑料制品使用，或进行塑料制品废弃物管理和回收利用，但在监管体系建设、替代产品选择与使用等方面仍存在困境。本文根据中国目前开展的塑料污染治理工作，主要围绕持续推进限制一次性塑料制品使用量、塑料废弃物智慧化、规范化回收和清运等方面，总结中国民航塑料污染治理的成效以及下一步重点工作方向。	
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 中文和英文版本由中国提供。

1. 引言

1.1 塑料污染治理是全球环境治理的重要议题。由于每年生产超过 4.3 亿吨塑料，其中 2/3 的塑料制品很快就会变成废弃物，在一切不变的情况下，到 2040 年，塑料的温室气体排放量将达到 1.5 度升温情境下全球温室气体排放量的 19%²。据估计，2017 年航空业产生了高达 570 万吨客舱垃圾，使行业损失 9.27 亿美元³。因此，航空业需要探索减少塑料制品使用量和进行塑料制品废弃物管理和回收利用的方法。

1.2 中国全力推进生态文明建设，着力实现人与自然和谐共生，在“双碳”目标的引领下，协同推进减污降碳⁴，全面推进美丽中国建设⁵，全链条治理塑料污染。中国塑料污染治理工作稳步推进，从塑料制品生产、流通、消费、回收利用、末端处置等全链条推进塑料污染治理，2024 年中国废塑料回收量达到 1950 万吨，再生塑料产量增长至 1640 万吨，降碳、减污、扩绿、增长协同推进。

1.3 在顶层设计指引下，中国民航在减少一次性塑料制品的使用、改变消费者习惯、加强塑料废弃物的回收利用、完善政府监管与激励机制、强化机场、航空公司和其他利益相关方的沟通协调等措施协同发力，大力推进民航塑料污染治理行动，取得显著效果。自 2022 年起，年旅客吞吐量 200 万人次以上的机场和国内客运航班已全面停止提供一次性不可降解塑料袋、吸管、搅拌棒、餐/杯具和包装袋。到 2023 年，已进一步推广至全国机场及国际客运航班。

2. 讨论

2.1 中国民航局加强政策引领，2021 年正式发布国内航班限塑令：《民航行业塑料污染治理工作计划（2021-2025 年）》，以机场和航空公司为塑料污染治理重点，对民航行业一次性不可降解塑料制品的治理目标和路径作出明确规定。

2.2 目前中国已开展多项措施减少塑料制品的使用，重点从三个方面进行实践。

2.2.1 源头治理 — 取消机上一次性塑料制品。截至 2024 年，境内航班和机场航站楼已基本停止提供一次性不可降解塑料餐具、包装袋等，航空垃圾精细化管理工作持续开展。同时，国内航班积极推动可降解材质机供品替代，例如，从 2023 年起中国国际航空公司、中国南方航空公司等执飞的国内及国际航班上全部提供一次性生物降解材质机供品；厦门航空公司也在积极探索“以竹代塑”，引入全系列的竹浆绿色服务客舱用品。

2.2.2 标准先行 — 积极推进标准建设。发布《境内始发客运航班一次性不可降解塑料制品替代规范》（T/CATAGS 78-2024），为民航限塑工作提供基础性和通用性规范。依据该标准，中国航司逐步

² UNDP. Plastics 101. <https://www.undp.org/plastics-101>

³ IATA. IATA Cabin Waste Handbook. <https://www.iata.org/contentassets/821b593dd8cd4f4aa33b63ab9e35368b/iata-cabin-waste-handbook.pdf>

⁴ 2022年6月中国生态环境部、发展改革委、工业和信息化部、住房城乡建设部、交通运输部、农业农村部和能源局联合印发《减污降碳协同增效实施方案》。

⁵ 2024年1月《中共中央国务院关于全面推进美丽中国建设的意见》发布。

在国内航班上用生物降解材质或可循环材质的机供品替换掉一次性不可降解塑料杯具、餐具、搅拌棒、吸管、清洁袋、垃圾袋等机供品的使用，打造绿色客舱。

2.2.3 技术攻关 — 加大科研投入。航空运输、航空食品加工等企业加大科研投入，联合相关单位加快研发先进适用的塑料替代产品和客舱垃圾智能回收等设备，满足安全、绿色、智能客舱服务需求。

2.3 在塑料废弃物智慧化、规范化回收和清运方面开展的工作有：

2.3.1 体系完善 — 加强基础设施建设。在航站楼、停车楼、办公区、职工食堂等场所投放垃圾回收设施，旅客吞吐量 200 万人次以上机场基本实现合理设置垃圾分类投放及回收设施。

2.3.2 智慧化应用 — 科学设定垃圾清运频次，杜绝混收混运问题。借助先进适用数字技术，垃圾收储运工作专业化、智慧化和无害化水平显著提高。

2.3.3 规范清运 — 有序推动机上垃圾分类。加强与机场、地方政府沟通协调，妥善处理好航班垃圾分类清运工作。如中国东方航空公司采取“前端有限分装”原则，配备三色垃圾袋，由客舱乘务人员做好客舱垃圾分装，并交由具备三类垃圾分类清运资质的垃圾清运服务商处理。

2.4 在加强监管和宣传引导方面，中国民航管理当局建立了月度工作检查机制，加强日常巡查与问题协调处置，并将塑料污染治理纳入民航行业监管执法信息库；同时，利用各种渠道和平台加大对塑料污染治理的发展成效和优秀做法的宣传力度，进一步促进行业交流互鉴，提高公众对民航治理塑料污染的认识。

3. 结论

3.1 当前，中国民航一次性不可降解塑料制品消费强度相较于 2020 年大幅下降，替代产品应用水平明显提升，塑料等垃圾智慧化、规范化回收处理体系基本建立，民航行业与塑料污染治理相关产业协同更加深入有效。

3.2 各国政府、航空公司、机场和其他利益相关方对民航塑料污染治理的重视程度不断提升。下一步，中国民航将进一步积极推动塑料制品使用源头减量以及塑料废弃物的规范回收和清运。