

中国处理国际航空温室气体排放的行动和立场

——马湘山在 ICAO 航空与气候变化“向可持续性迈进”研讨会上的发言

2010 年 5 月 11 日—14 日

尊敬的主持人，Christopher Surgenor 先生，
各位来宾、女士们，先生们：上午好！

首先，我祝贺国际民航组织（ICAO）航空与气候变化研讨会在蒙特利尔国际民航组织总部举行，我很荣幸参加此次会议。

全球气候变化深刻影响着人类生存和发展，是各国共同面临的重大挑战。今天，来自包括政府、航空公司、制造厂商、非政府组织在内的民航各利益攸关方聚会于此，就航空对全球气候变化影响进行评估、各种减排措施进行研讨，将对推动国际民航业更加有力地应对气候变化挑战具有十分重要的意义。

令人振奋的是，国际民航组织在应对气候变化方面做了许多富有成效的工作，重要成果是取得了《国际航空与气候变化行动方案》，并在 2009 年 10 月的国际航空与气候变化高级别会议《宣言》中予以了核准。该《宣言》进一步确认了《联合国气候变化框架公约》（UNFCCC）及《京都议定书》（KP）中关于“共同但有区别的责任”（CBDR）原则及发达

国家带头原则，提出了燃油效率形式的意向性目标，还进一步鼓励各国提交各自政策和行动。

中国作为 ICAO 一类理事国、航空运输量排名第二和国际航空运输排名前十位的国家，始终将应对气候变化工作作为推动民航可持续发展的主要任务。中国全程参与了国际航空与气候变化小组（GIACC）四次会议、高级别会议和 2009 年底在巴西里约热内卢举行的航空与代用燃料会议。中国为最终取得《国际航空与气候变化行动方案》、高级别会议《宣言》和《建议》提出了建设性意见，并显示了最大灵活性。除了积极参与 ICAO 气候变化会议及谈判，中国国内的节能减排行动也正积极有序地展开。下面，我将做简要介绍：

中国民航局认为，民航的发展应是“**可持续发展**”，即“**积极推进节能减排，建设资源节约型、环境友好型民航**”。这个目标是如此清晰和雄心勃勃，将引领我们前进的方向。中国民航局在力所能及的管理职能内，最大限度动员和实施落实措施，包括建立行业节能减排“统计、监测、考核”体系，健全针对航空公司和机场的监督管理工作体制和机制；改善空域灵活使用机制，缩短飞行距离；推广“桥载设备代替 APU”，减少地面碳排放；广泛开展行业节能减排宣传等。

中国有句谚语：“**言必信、行必果**”。以上目标和措施，取得了明显成果。在此，我愿举出几个数字：通过开辟“临时直飞航线”，2009 年共缩短飞行距离 1580 万公里，节省航

油消耗 8.8 万吨，减少二氧化碳排放约 28 万吨。在北京、上海、广州机场开展“桥载设备代替 APU”专项试点，2009 年节约航油 3.8 万吨，减少二氧化碳排放约 12.1 万吨。在中国民航局的大力推动下，中国各航空公司相继开展了倡导“绿色飞行”为主题的运营改进和碳抵消行动。未来，中国民航局还将在航空代用燃油方面寻求国际合作，进一步降低碳排放。

对于更加雄心勃勃的意向性目标和基于市场措施，我想重申中国对于 **“发展”及“国家责任”的立场**：气候变化是人类发展进程中出现的问题，既是环境问题，更是发展问题，归根到底应该也只能在发展过程中推进。为此，ICAO 应铭记《芝加哥公约》第 44 条对 ICAO 宗旨和目的的授权，将发展作为首要任务。另外，发达国家应当为历史排放负起责任进行率先减排，同时充分考虑发展中国家国际航空的发展阶段在资金、技术和能力方面的缺乏，向其提供资金和技术援助，不能要求发展中国家承担超越发展阶段、超越应负责任、超越实际能力的义务。鉴此，燃油效率目标将是兼顾发展与控制排放的最佳目标，其他抑制发展而片面追求减排的目标不仅既不现实、也不合理。

从各种减排措施看，**技术和运营将是最直接、有效减少排放的最佳做法**，特别是发动机技术、生物燃油技术、空管技术的革新将是彻底解决航空排放并确保发展的不二之选。

我们不应该畏惧科学技术的门槛，相反，应在这方面更加雄心勃勃进行技术创新。中国并不反对基于市场措施，但认为技术措施是当前减排的主要工作和优选路径，花钱买排放不如脚踏实地减少航空排放，而且市场措施应在充分论证对发展的影响，特别是对发展中国家发展国际航空的影响之后才能予以考虑，不应站在纯粹的经济学公式上鼓吹“防止碳泄漏”，而要牢记“欲速则不达”。

最后，我总结一下我的发言：中国积极参加 ICAO 各类气候变化工作，在国内卓有成效地开展了节能减排工作，并将一如既往地开展下去，今后将在减排技术和改善运营方面大力投入、积极开展国际合作；中国将继续坚持《联合国气候变化框架公约》及其《京都议定书》确定的“共同但有区别的责任”原则，坚持在 UNFCCC 框架内寻求国际航空与气候变化解决之道。

气候变化没有国界，任何国家都不可能独善其身。最后，我来回答主持人提出的问题：如果我有能力使得国际航空环境可持续，我将启动一个国际航空业确保发展为基础的“共赢”行动：倡导发达国家承诺“碳中性增长”目标、倡导发展中国家不断改进燃油效率；发达国家和发展中国家共同研究排放交易（ET）和碳税等基于市场措施对发展中国家国际航空发展的影响，发达国家区域内率先尝试并积累经验；发达国家向发展中国家提供资金、技术方面的支持，以帮助发

展中国家提高应对气候变化的能力。

中国有句谚语：“**少说、多做**”，真正见到成效的行动比泛泛空谈雄心勃勃的目标更重要。以此话与大家共勉，谢谢大家！