



## 碳中和增长的历史性协议

**2013年6月3日，开普敦——**国际航空运输协会（IATA，以下简称“国际航协”）在第69届年会上以压倒性优势通过“实现航空碳中和增长（CNG2020）战略”决议。

该决议向政府提供了一系列依据原则，包括：

- 如何将基于市场的措施（MBMs）整合到总体战略中以实现CNG2020，及
- 航空公司将如何分担实现CNG2020措施的成本。

“航空公司致力于与政府合作，建立一个未来航空业可持续发展的坚实平台。今天，他们汇聚一堂，向政府提供如何划分MBMs成本的全球解决方案。如今决定权已在政府手中，我们将大力支持政府领导层，他们将在今年晚些时候通过国际民航组织（ICAO）大会寻求全球性协议，”国际航协理事长兼首席执行官汤彦麟先生如是说。

环境问题将会是9月举行的第38届ICAO大会的首要议题。航空业亟需政府通过ICAO就MBMs达成全球方案。

“对于政府而言，就 MBMs 达成协议并非易事。由于涉及到潜在的财务问题，就 MBMs 达成协议对于航空公司来说很困难。在新兴市场快速增长的航空公司和成熟市场的航空公司之间沟通协调需要较多的妥协。可持续发展是航空业的保障，基于这一点以及对未来的专注，航空公司之间做出了历史性的让步。行业协议应有助于缓解在重要问题上的政治僵局，在政府继续其艰难讨论时应给予它们动力和关键工具，”汤彦麟先生说。

航空运输业第一个采取以市场为基础的措施进行成本分担全球方案，用以管理气候变化带来的影响。这使得航空业在这一问题上处于各界前沿，它也是第一个就全球性目标达成协议的行业，这些目标包括至 2020 年，年均燃油效率提高 1.5%；2020 年实现碳中和增长；在 2050 年将排放量削减至 2005 年的一半。航空业第一个就实现这些目标达成全球战略协议。

**MBMs** 是航空业应对气候变化采取联合战略的四大支柱之一。技术、运营和基础设施的改进将为航空业的可持续性发展提供长期解决方案。“今天的协议专注于 **MBMs**，航空解决方案是一篮子措施。直至其它解决方案逐渐成熟，**MBMs** 在短期对于填补缺口是至关重要的，所以我们不能把我们的关注从开发可持续生物燃料上移开，实现单一欧洲天空计划以及其它计划的展开将有助于改善航空业的环境问题，”汤彦麟先生说。

**MBMs** 不应作为政府收入来源。达成的原则适用于 2020 年后的排放量增长。“航空公司正在递交针对气候变化承诺达成的结果。例如，我们致力于实现年均燃油效率增长 1.5% 的目标，我们也需要政府成为认真的合作伙伴，**MBM** 不可成为资金短缺的政府收入创收的借口，”汤彦麟先生说。

这项决议原则包括以下几点：

- 根据 2018 年至 2020 年间的年均排放总量制定行业和航空公司的基准线；
- 就以下规定达成/调整协议
  - 成熟航空公司，以 2005 - 2020 年为基准，至 2025 年结束
  - 新进市场的航空公司在其运营的最初几年
  - 快速增长的航空公司
  - 航空公司净排放量减少低于整体行业基准线
- 采取平衡的方式确定航空公司的责任，包括考虑：
  - “排放份额”元素（反映航空公司在全行业排放中的份额）及
  - 2020 年后的“增长”元素（反映航空公司高于基准线排放量的增长）
- 碳排放的报告将：
  - 基于公认标准，对排放数据进行单独核实
  - 简易兼具灵活性，让运营商能从公认的方法中进行挑选
- 制定一个定期的 **CNG2020** 绩效考核周期，对单个元素和参数进行适当修正。

- 完 -

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 240 多家航空公司会员，其定期国际航班客运量占全球的 84%。