

被欧盟要求提交碳排放检测及认证报告

# 8 亿元碳费 逼航空企业变阵

“为了减少碳排放,各大航空公司现在都在研究替代燃料并改进飞机制造材料,在这方面,欧盟的做法很聪明,其实是在倒逼国内航空公司购买他们的飞机。”张杰说,“如此一来,名为碳排放,背后的经济利益就凸显了。这样来看,说欧盟此举是‘一石二鸟’也未尝不可。”



盈利能力脆弱的中国航空企业,面对欧盟推出的碳费乃至碳关税政策,还没有太有效的应对措施。  
本报记者 林瑞泉摄

■ 本报记者 王敏/文

把航空业纳入强制减排体系,本质上可以看做是对《京都议定书》的扩展,是一项应对气候变化、为人类谋求福利的积极举措,但各方对欧盟方案的反应强烈。

据测算,若国内航空公司所有飞欧盟的航班均被纳入温室气体排放交易体系,2012年中国民航业需为此支付至少8亿元。

中国航协有关负责人表示,不承认欧盟温室气体排放交易体系,在向欧盟发表声明和协商无果的情况下,中国航企不排除向欧盟提起诉讼的可能。

“但直到现在,起诉也只是雷声大,雨点小。”中国人民大学低碳经济研究所研究员郭兆晖6月上旬在接受本报记者采访时说,“其实暗地里,国内各航空公司都在积极准备欧盟要求的碳减排报告。”

郭兆晖表示:“在激烈争论的背后是权利和利益的争夺,表面上是航空界的利益之争,实则是国家、地区之间在低碳经济下的利益和控制权的争夺。”

## 国内航空公司做“两手准备”

本来,3月31日是提交监测报告的最后截止日期,但因为这不是一个相对简单的事情,期限一再延后。即便如此,据本报记者了解,南航、东航等各大航空公司都在做两手准备,很快就会提交碳排放检测及认证报告。

“国航已于2011年初向欧盟提供碳排放以及核证报告,现在还没有接到任何回音。”5月30日,在接受本报记者采访时,国航规划发展部业务主管林鹏表示,“国航飞往欧盟的航班也在如常进行。”

“其实,2010年飞往欧盟的航空公司已经开始第一年的航班监测,监测内容包括涉及欧盟航线的航班吨公里和排放数据。”林鹏告诉记者,“2010年的吨公里数据将作为2012年开始的碳交易免费配额的分配基础。”

ETS交易,是Emission Trading System的简称,即温室气体排放交易体系,欧盟ETS被称为EUETS。根据欧盟的规定,2011年3月,全球飞往欧盟的航空公司都必须向欧盟提交监测报告,否则来年将得不到免费排放配额。

业内专家林智杰介绍,根据欧盟的2008/101/EC指令,从2012年1月1日起,所有在欧盟境内机场起飞或降落的航班,其全程排放二氧化碳都将纳入欧盟排放交易体系。

此前,厦门大学中国能源经济研究中心主任林伯强在接受本报记者采访时表示,正因为航空业的碳排放计算相对简单,才使其征收变为可能。

6月2日,郭兆晖在接受本报记者采访时表示,EUETS运行的关键是

对温室气体高排放部门在排放量上实施强制约束,使碳排放权成为具有价格的稀缺资源。

郭兆晖告诉本报记者,通常做法是由加入该体系的欧洲国家为本国的相关行业分配一定二氧化碳排放额度,并将该分配方案提交给欧盟委员会,欧盟委员会对此进行评估审核,从而确定各国的配额及总排放量上限。

郭兆晖说,如果有部门排放超过所分配的额度,除了被罚款外,还需在EUETS内向其他额度盈余方或者通过发达国家之间的联合减排机制买入超出部分,也可以通过与发展中国家之间的清洁发展机制与发展中国家买入超出部分。

反之,如果额度有盈余就形成了自己的碳资产,可以通过上面的机制卖出获利。这种一方购买另一方出售的交易行为,被称为碳交易。

本来,3月31日是提交监测报告的最后截止日期,但因为这不是一个相对简单的事情,期限一再延后。即便如此,据本报记者了解,南航、东航等各大航空公司都在做两手准备,很快就会提交碳排放检测及认证报告。

## 国航首年或增2亿元成本

如此一来,各航空公司的碳排放如果达不到欧盟的要求,就会面临巨额罚款等额外成本。国航作为国内拥有国际航线最多的航空公司,未来几年肯定是开辟欧洲航线的时机,这时候增加成本,对其业务的拓展增加了额外负担。

据本报记者了解,国航在这次欧盟“碳减排”游戏中,受到的影响最大。

国航目前拥有13条欧洲航线,是中国国内拥有国际航线最多的航空公司。有关专家估计,游戏规则执行第一年或将给国航带来2亿元的额外成本。

这个游戏规则被设计为:一个航班所需支付的碳排放费用=出发地到目的地的里程×每公里碳排放量×单位碳排放。

据国航介绍,2010年国航刚刚实现欧洲航线的盈亏平衡,现在一年增加2亿元的额外成本,负担很重。

此前,中国民航局局长李家祥说,中国各航空公司有待发掘的潜力还很大,国际航线的占有率还远远不够,预计今后几年,欧洲航线将是包括国航在内的各大航空公司开拓的主要战场。

如此一来,各航空公司的碳排放如果达不到欧盟的要求,就会面临巨额罚款等额外成本。国航作为国内拥有国际航线最多的航空公司,未来几年肯定是开辟欧洲航线的时机,这时候增加成本,对其业务的拓展增加了额外负担。

国家发改委项目官员陈波告诉

本报记者:“如果航空公司的碳排放量超出了总配额,超出部分需要在每年4月30日前从碳市场购入用以冲抵,否则将会被处以每吨二氧化碳100欧元的罚金。”

“罚金不是全部,还需要以下一年度的配额抵消超出部分。”郭兆晖告诉本报记者。

“虽然有环保组织对欧盟的强硬行为表示赞赏,但反对的声音占据了主导地位。除了少部分欧洲航空公司在此事上表现低调,其他各国航空公司几乎一致强烈反对。国泰、英航从去年欧盟提出方案起,就举起反对的大旗;国际航空运输协会(简称IATA)也为业界呐喊,称新方案将沉重打击民航业。”

林鹏告诉本报记者,国航等航空公司如果决定起诉的话,只能通过中国航空协会进行。

林鹏特别强调了“共同但有差别”的责任,不同国家的民航业,因为起点不一样,未来的发展需求不一样,不可能执行同样的减排标准。

“中国民航正值高速发展时期,2009年底全国拥有运输飞机1417架,预计到2030年增长至4000架,总周转量年均增长速度超过10%,这决定了在相当长一段时间内,中国航空业碳排放总量将持续上升。对中国民航业来说,2020年及其后相当长一段时间,碳排放的零增长都是不现实的,也是不合理的。”林鹏说。

“航空业运输是一个全球性的行业,二氧化碳排放不能从一个国家或一个地区来计算,而应以全球作为一个整体来衡量,欧盟的地区方案显然不合理。”郭兆晖告诉本报记者,“另外,欧盟的计费方式存在重大缺陷,因为它采取对航线全程收费,而非从进入欧盟境内计算。如果其他国家或地区也建立自己的ETS,或者征收航空环境税,比如英国的航空旅客税,那么同样的排放将会被重复收费。”

“不仅如此,欧盟的这种单边、强制性行动,严重违反了《联合国气候变化框架公约》及《京都议定书》所确定的‘共同但有区别的责任’原则及有关规定,也不符合国际民航组织(ICAO)36届大会决议中有关实施排放交易需国家之间相互同意的规定。”郭兆晖说。

国际航协指出,目前来看,并没有任何机构来监督征收来的资金会被用于环境保护。

## 全球航空版图重新绘制?

“另一方面,也会改变各地区航空港的竞争格局,直航成本上升,更多航空公司会考虑增加中转航班,中东航空港毫无疑问会变得更加繁忙,更加有利可图,迪拜、多哈等一批中东航空港的崛起指日可待。欧洲境内的航空公司和航空港还需要考虑另一个问题,欧盟的方案会减少入境的外国旅客数量,裁员、削减服务也许不可避免。全球民航版图将可能会重新绘制。”郭兆晖说。

新绘制。”郭兆晖说。

据郭兆晖介绍,2009年9月22日,IATA在纽约举行的联合国气候变化大会上,向各国首脑提交了航空业的气候变化建议书,在当年12月举行的哥本哈根联合国气候变化框架公约(UNFCCC)会议上讨论。

会上,民航业界向世界各国首脑呼吁,应在国际民航组织的领导下,通过与国际航协的共同努力,在减少航空业碳排放方面达成一个全球性的行业解决方案。“建议书概述了行业的三大承诺目标:第一,从2009年至2020年,年均能效提高1.5%;第二,2020年实现碳中和增长,即排放量以2020年为顶峰,不再增长;第三,2050年减排目标为2005年的50%,此提议得到了8国集团的有力支持。”郭兆晖向本报记者介绍。

“尽管如此,欧盟方案2012年的生效期暂时还没有松动的迹象,而全球性协议很难在近期达成。”郭兆晖表示。

“欧盟此举,背后的利益推动占了很大的部分。碳费和碳关税还不是一回事,下一步可能就是碳关税了。现在国内很多航空公司还达不到其要求,等到几年后好不容易达到目前的标准了,欧盟可能又推出新的标准,国内航空公司永远处于一种追赶的阶段。”6月2日,在接受本报记者采访时,中国能源投资网CEO张杰表示。

“为了减少碳排放,各大航空公司现在都在研究替代燃料并改进飞机制造材料,在这方面,欧盟的做法很聪明,其实是在倒逼国内航空公司购买他们的飞机。”张杰说,“如此一来,名为碳排放,背后的经济利益就凸显了。这样来看,说欧盟此举是‘一石二鸟’也未尝不可。”

“在激烈争论的背后是权利和利益的争夺,表面上是航空界的利益之争,实则是国家、地区之间在低碳经济下的利益和控制权的争夺。”郭兆晖也如此表示。

“由于欧盟方案对航班全程排放量进行计费,飞往欧洲的直航航班的成本将大幅上升。一方面这会改变各地区航空公司的竞争格局,比如,中东的航空公司运转从中国香港至欧洲的航线时,可以从中国香港起程后在中东转机,以不同航班编号客机续程欧洲,只需对从中东飞往欧洲途中的碳排放量付费,与亚洲和欧洲的航空公司相比处于明显的优势地位。”郭兆晖分析。

“另一方面,也会改变各地区航空港的竞争格局,直航成本上升,更多航空公司会考虑增加中转航班,中东航空港毫无疑问会变得更加繁忙,更加有利可图,迪拜、多哈等一批中东航空港的崛起指日可待。欧洲境内的航空公司和航空港还需要考虑另一个问题,欧盟的方案会减少入境的外国旅客数量,裁员、削减服务也许不可避免。全球民航版图将可能会重新绘制。”郭兆晖说。

八成中小企业面临淘汰

# 电动车行业整顿 被指标准老化

■ 本报记者 刘凌林文

四部委的一纸“限期淘汰超标电动车”的通知,让业界“如临大敌”。

近日,国家公安部、工业和信息化部、国家工商行政管理总局、国家质量监督检验检疫总局等四部委联合下文,要求整改当下电动自行车产业,限期淘汰在用“超标”车。

国内300余电动车企业老板、多家省市电动车协会领导5月28日齐聚无锡,就此召开行业应对会。

与会业内人士接受本报记者采访时表示,如果按四部委联合要求整改,一大批中小电动自行车企业将面临“生死劫”。

## 现存电动车80%不达标

“原来我店里每天能卖掉十多辆电动车,现在买车的人明显减少了。”北京石景山区一位销售电动车多年的经销商告诉本报记者,“淘汰令”如果实施,对电动车的销量将产生很大影响。

本报记者发现,在一些专卖店摆放的电动车中,摩托式电动车占大部分。上述经销商告诉记者,摩托式电动车因为速度更快,跑得远,更受消费者青睐。

根据四部委发文要求,电动车生产企业必须严格按照《电动自行车通用技术条件》(GB17761)标准生产,不得生产超出这个国家标准的电动自行车。

1999年颁布实施的这一标准规定,电动自行车最高设计时速不超过20公里,整车质量(重量)不大于40公斤,一次充电后的续航里程不小于25公里,并且有骑行功能。

根据四部委的要求,最高时速大于20公里、整车重量大于40公斤的电动车属于“超标”车,将限期淘汰。

电动自行车是我国发展最快的高新技术产业之一,资料显示,目前国内电动自行车保有量超过1.2亿辆,成为除自行车之外的最大民生交通工具。

但在现存电动自行车中,不符合四部委标准的比例高达80%。

“眼下可能会对众多企业造成冲击。”业内人士分析,随着新政策的实施,电动车行业将面临洗牌,有超过80%的中小生产商面临着转型、改制甚至破产的风险,特别是行业内那些不规范、规模小、被称为“螺丝钉”的企业将被淘汰。

“眼下对大的电动车企业的影响有限。”某电动车股份有限公司副总裁胡刚接受本报记者采访时说,“即使按标准划入电摩行业,我们公司仍然有资质,不管是技术还是投资额的要求都没问题。但对中小电动车企业就不一样了,可能有一半以上的企业要死掉。”

城门失火,殃及池鱼。新政策不仅仅对电动车行业本身产生影响,以电动车为主要运输工具的快递企业的配送成本也将翻倍。

由于电动自行车方便快捷、成本低廉,其已成为快递企业主要的运输工具。京东商城董事局主席刘强东表示,对电动自行车的限制将使其公司运营成本猛增40%。

这次四部委发文旧话重提,要求严格按照1999年颁布的“老标准”进行整治,电动车生产企业有不同的意见。“核心的问题在于现行的国标。”胡刚认为,现在执行的电动自行车标准还是12年前制定的,当时的情况跟现在比已经发生了很大的变化,“电动自行车作为电子类的消费品,其标准应该与时俱进,适用市场的变化。”

据了解,目前我国电动自行车标准比欧美国家都低。如欧洲电动自行车时速标准是25公里、美国是31公里、日本是24公里。

“目前标准的最大分歧在速度和重量。”中国自行车协会一位不愿透露姓名的工作人员告诉本报记者,之所以新国标至今没有产生,缘于管理部门、企业和消费者的意见分歧过大,时速和重量仍然是最敏感的话题。

中国自行车协会建议:“适当地提高最高车速,适度地放宽重量,同时在标准修订中考虑更加重视安全指标,进一步提高产品安全性能,以获得社会各界的普遍认可以及消费群体对我们产品的认知度。”

去年,全国自行车标准化技术委员会和电动自行车分标委会召开了三次大的标准征求意见会议,分别征求各省市行业协会、生产企业、政府管理部门、各地消费者协会等方面的意见,与汽车工业协会摩托车分会和摩托车分标委进行了沟通,但由于各方对相关技术指标意见不统一,至今没有进展。

## 部委下文前未征求行业协会意见

2010年1月1日起,我国开始实施《电动摩托车和电动轻便摩托车通用技术条件》,规定“40公斤以上、时速20公里以上的电动自行车,将称为轻便电动摩托车或电动摩托车,列入机动车范畴”。

而根据工信部规定,获得摩托车牌照的企业,必须满足以下条件,项目总投资不得低于2亿元人民币,其中,固定资产投资不得低于1亿元;注册资本不得低于8000万元。

由于“这直接牵涉到2000余家自行车整车生产企业的发展,超过500万就业工人将面临失业”,这一标准刚一推出,立即遭到电动自行车行业的抵制。最后,有关部门不得不宣布涉及电动自行车部分内容暂缓实施。

而这次新政同样在电动自行车行业中引起巨大震动。中国自行车协会对此表示“高度关注”。该协会一位不愿透露姓名的工作人员接受本报记者采访时表示:“政府相关部门在下发文件前,并没有征求行业协会的意见。”

“其实,下令淘汰超标电动车对于大型企业整个行业来说是一件好事。”胡刚认为,出台这样的规定有利于行业的健康发展,通过提高生产准入标准,规范企业的生产经营,为企业创造一个良性、有序的竞争环境。

据了解,四部委并没有对“淘汰令”规定具体的实施细则,只是强调,要结合本地实际,提请各地政府设定“超标”电动自行车的过渡期限,限期淘汰在用“超标”电动自行车。并“本着平稳过渡的原则,通过以旧换新、折价回购、发放报废补贴等方式,鼓励群众主动置换和报废”。

中国自行车协会有关负责人表示,实际上,这次四部委文件发布之前,浙江、天津、江苏、上海等省市已经有了具体的规定,包括产品的目录准入和上牌备案等。各地的规定和实施细则是有差异的,其中也包括对产品速度、重量等指标的要求。

“这次四部委文件的出台,使标准修订变得更加紧迫。我们一直期盼和争取能够尽快出台一个有利于行业健康有序发展的新的国家标准,要做的工作很多,难度也很大。”上述中国自行车协会有关负责人说。

记者从中国自行车协会了解到,电动自行车主要产销省市的具体规范管理办法近期将会先后发布。