

## 中航协反对欧盟收取碳排放“过路费”

法律干线



### 新政鼓励投资 新能源行业

本报讯 修订后的《产业结构调整指导目录》(2011年本)(以下简称新《目录》)日前出台。新《目录》代表了“十二五”产业结构调整的新取向,作为战略性新兴产业的新能源产业作为鼓励类的新增条目赫然在列,这也是《新能源产业发展规划》等具体行业规划出炉前,国家层面对该行业的最新意志体现。

但新能源类中不同行业所受的“待遇”截然不同,本次修订则更细化,新能源条目下涵10个子条目,内容涉及太阳能、生物质能、风能和海洋能等。其中针对生物质能发展的条目最多,共5条,太阳能发展的鼓励条目4条,海洋能等1条。风能和海洋能集团仅以鼓励“电与光伏发电互补系统技术开发与应用”和“海洋能、地热能利用技术开发与设备制造”一句代过,此外未有更多提及。相比2005年和2007年的两个版本,新《目录》虽有大幅改动,但鼓励“核电站建设”条目则未有改变。(商武)

### 产业用纺织品规划 或拉动万亿元市场

本报讯 记者日前从中国产业用纺织品行业协会获悉,协会与有关部门联合起草的产业用纺织品行业“十二五”规划年内将出台。未来5年,产业用纺织品行业约有万亿元的市场潜力。

据中国纺织工业协会副会长王天凯介绍,产业用纺织品又称技术纺织品或智慧型纺织品,被广泛用于交通、工业、医疗、建筑、航空航天等领域,是高附加值产品。

数据显示,最近两年,产业用纺织品的年增长率都在18%以上。2009年,产业用纺织品总产量达到723.2万吨并以约2400亿元的产值,成为跨纺织和新材料两个产业的新型现代化工业。该协会人士认为,“国内产业用纺织品行业还在成长阶段,预计有1万亿元的市场潜力。”

业内人士指出,在万亿元市场中,战略新兴产业将成重要组成部分。例如,在新能源方面,风力发电机的重要部件叶片的制作,就需要使用玻璃纤维、碳纤维等增强复合材料;

与此同时,传统产业做大做强也离不开产业用纺织品。一辆轿车需要20多平方米的非织造材料,大众汽车的一款车型每天生产中使用的汽车用内饰纺织材料就达15万平方米。(欣华)

且开始征费,预计明年中国民航业埋单额将达8亿元。到2020年,支付额将超过30亿元,9年时间累计约176亿元。国际航协驻中国首席代表张保健说,“在欧盟推行的ETS体系中,中国或许将是受影响最大的国家。中国飞往欧洲的航班每增加一班,每年就将增加1500万元人民币的额外成本。”

此前各种抗议之声已经此起彼伏,但是谁都没有把握能够改变局面。国航此前已经表示没有单独起诉欧盟的打算。而东航的一位证券事务代表也表示“企业只能按照政府协商的结果行事,能做的工作非常有限。”海航的一位工作人员则透露,公司已经有专门的办公室来负责这一事务,在进行协商的同时,开始思考下一步的对策。

而波音和空中客车这两大飞机制造商与中国航企并非“同一战壕”。“政府的政策我们不便多做评论。”空中客车对外联络的负责人Sean Lee对记者表示“我们现在正在积极开发能够降低碳排放的混合燃料动力飞机,航空企业可以采购这种新型飞机来降低碳排放。”波音中国投资有限公司传播事务副总裁王玉奎也表示:“今年,我们将开始试验能够使用混合燃料的新型飞机。”

“欧盟政策实际上是在利用市场为自己的航空和节能市场增添讨价还价的砝码,两大飞机制造商反而能捞到机会,”一位专家认为“在孤军奋战的背景下,中国航空企业的胜算不大。”

### 本期说法

中国民航管理干部学院航空法专家董念清认为:“《芝加哥公约》规定,运营条件若发生改变,必须在国家之间达成协议后方可执行新规则。此次欧盟的决议实际上是在现有的航空运营规则下额外增加了一种新的运营标准,必须进行双边或多边谈判。”

而最惹人注意的莫过于“反制思维”的进一步明确。中航协指出“如若欧盟对ETS不采取取消或调整或推迟执行措施,致使双方无法达成协议,中航协将建议中国政府对进出中国的欧盟成员国航班采取比ETS力度更大的反制措施。”所谓“反制”,很可能就要由中国政府出面对于欧盟航班采取对等的碳税政策。

对此,曾在非盈利国际组织ICTSD中研究碳税问题的成帅华认为,鉴于中国当期的碳交易市场状况,这或许仅仅是一个谈判的“筹码”:“我们可以为中国航空业争取一个未来几年合理增长的空间。也可以争取到一些有利的安排,比如要求给予更多的免费配额等。”

### 航企发展恐受限

虽然ETS被看作是中国航空企业的“2012”,但是业内认为,受这一政策影响最大的并不仅仅是当下的发展,而是将来的“钱途”。

“中国的三大航中,国际航线整体比例也就在40%左右,欧洲航线就更少。所以欧洲航线受制对于三大航现在的影响不大。”一位分析师指出“但是未来欧洲航线是一个非常重要的增长点,这项政策实际上是为中国航空企业进入提高了门槛。”

据中国民航局节能减排办公室介绍,一

交易体系,其中包括中国内地及港澳台地区的33家航空公司。

按照新规计算,若国内航空公司所有飞往欧盟的航班均被纳入欧盟碳排放交易体系,仅2012年,我国航空公司需要支付的这笔“买路钱”就将高达7.43亿元人民币,如果飞往欧洲的航班每天增加一班,一年还将新增1500万元的碳税成本。这意味着,中国民航业的营运成本将大幅上升,若这笔费用分摊到赴欧的每一位旅客身上,仅2012年,赴欧的经济舱机票将至少上涨300元,而且这笔费用有可能逐年递增。

### 中航协反对收取减排费

在日前的又一份声明中,中航协表示不承认欧盟ETS,并声称已就该问题与欧盟会晤,并表明了立场。

在这份新的声明中,中航协共列举了对欧盟ETS的5点质疑。中航协在声明中指出,中国航空企业一贯主张通过与全球同行达成协议来解决“碳排放交易税”征收的问题。但是,欧盟单方面收取碳排放税,没能达到节能减排产生直接和实际的效果,而是单方面建立的一种以节能减排名义实施的迂回的具有金融性质的制度设计,将阻碍、抑制广大发展中国家航空运输业的发展。

与此同时,该声明也指出,欧盟政策没有对发展中国家的航空运输业发展需要作出合理的安排,违背了国际社会在气候变化领域普遍遵循的“共同但有区别的责任”原则。此外,还违背了《芝加哥公约》和国际民航组织对航空减排的基本立场。

■ 本报记者 静安

中国航空业与欧盟围绕国际航线ETS(碳排放交易)之争再度升级。中航协正式声明,不承认欧盟ETS。对此,广大航空企业响应者众,但是对于抗议的效果,各方表态却显得底气不足,就连两大飞机制造巨头也已开始为自己“铺后路”,研究新型燃料动力飞机。

谈到这一问题带来的影响,业内人士认为,欧洲航线虽然现在在中国航空企业的业务中占比并不高,但却是未来一个重要的盈利增长点。业内人士表示,ETS卡住的不是现在的钱袋子,而是未来的路。

### “过路费”致运营成本飙升

2008年11月19日欧盟通过新法案,将国际航空业纳入到欧盟碳排放交易体系之中,法案规定从2012年1月1日起正式开始实行航空业碳排放交易。

根据法案,从明年1月1日起,只要在欧盟区域机场起降的国际航班,无论是否中转,都需为超出欧盟规定配额标准的碳排放支付购买成本,否则便会面临巨额罚款甚至被停航。

欧盟法案规定,只有每年碳排放量低于1万吨的航空公司,才可以免交这笔费用。而据业内人士举例,一架波音777飞机从上海飞往伦敦,单程9233公里,排放二氧化碳222吨。1万吨排放量,仅够这家航空公司在上海至伦敦一条航线上来回飞22次。

根据欧盟去年公布的名单,全球共有2000多家航空公司被强制纳入欧盟碳排放

## “三大试点平台”助推中小企业信息化

本报讯 国家工业和信息化部近日实施中小企业信息化推进工程,通过建设“三大试点平台”帮助中小企业转变发展方式,增强创新能力。

据悉,工信部与中国电信、深圳发展银行、中国个体劳动者协会等10余家单位通过组建中小企业信息化服务联盟,探索建立规范、完善的联合服务模式。目前,信息化辅导站已覆盖全国,《中小企业管理运营健康调查报告(2010)》、《中小企业信息化最佳实践》等管理创新成果陆续出炉,为中小企业开展信息化咨询指导和技术支持。

截至2010年12月底,阿里巴巴已通过网络联保贷款等模式累计为15933家中小企业提供了208亿元的信用融资贷款,不良贷款率仅为0.5%。由中国中小企业协会、中国电子商务协会、中国信息协会联合发起的“信用之星计划”,探索用第三方信用管理机制解决电子商务信用问题,已积累了2000多万户企业的信用信息。

在电子商务试点方面,各地积极

拓展电子商务培训,有效缓解了中小企业“人才荒”。江苏、江西、四川等省市落实专项资金,扶持内外资企业参加信息化应用培训,或采取“政府扶持一点、电子商务企业让利一点、中小企业出一半”的方式,帮助试点企业利用电子商务平台拓展业务,开拓国内外市场。2010年,阿里巴巴(中国)网络技术有限公司还为20多万家中小企业举办了4000余场免费电子商务培训。

工信部总工程师朱宏任表示,今年起,中小企业信息化推进工作将进一步健全和完善联合工作机制,在研发设计、管理升级、电子商务和电子商务信用融资等方面深入开展试点工作,引导和鼓励地方组建信息化服务联盟,促进中小企业与信息化服务商的供需对接,加快探索适合国情的信息化支持中小企业创新发展的有效途径。(马殊瑞 刘菊花)

### 今日普法



插图设计/黎子成

## 光伏企业面临大考 行业洗牌一触即发

■ 李晓红 张娟

“质量抽检对相对成熟或质量较好的企业不会有影响,质量不达标企业将面临质量考核,达到整顿的目的。”尚德电力控股有限公司集团公共关系部总监陈晓东说,质量抽查对光伏产业将是一个利好消息。

据相关媒体报道,国家质检总局正在计划开展一次全国光伏行业质量抽查,整顿光伏行业内存在的质量问题。

据了解,质量问题与近几年光伏行业“挤破头”的乱象息息相关。一方面,地方政府批地、项目上马等关键环节都对新能源“开绿灯”;另一方面,一些没有光伏技术能力、纯粹逐利的公司陆续投产,造成鱼龙混杂的局面。特别是光伏组件的质量不稳定,抽出了“窟窿”。

“在金融危机的大背景下,光伏产业发

展迅速且回报率高,很多小厂家在技术和条件都不具备的情况下仓促进入到光伏行业。去年光伏行业比较火爆,在供不应求的状况下,部分企业的产品没有经过检测直接流入市场。”陈晓东说,“出现组件质量问题是必然的,但对整个产业链的危害很大。”

他认为,组件的质量问题会使投入回报率大大降低,让电力企业不堪承受。而优秀品牌企业受到假冒伪劣产品的冲击,使得国际上对“中国制造”产生质疑,影响整个光伏产业的国际地位和健康发展。

“对产业链两端的企业来讲,抽查的结果更有利于企业对下游市场和组件供应商有一个全面的了解,从而坚定与品牌客户和供应商合作的信心。”某光伏品牌企业相关负责人表示,质检总局的抽查,可以规范整个光伏行业的产品质量秩序,有利于整个光

伏产业的健康发展。

“如果光伏行业有太多对产品质量不重视的企业,将会影响到那些内部有品牌、有声誉的企业在国际上的品牌名誉。”阿特斯高层人士表示,相关政策的真正实施将会对整个光伏行业产生较大震动。

阿特斯上述高层人士表示,质量抽检将会加速整个光伏行业洗牌的速度和时间的到来。他分析,由于今年的光伏市场没有去年火爆,很多中小企业将面临倒闭或者被大企业兼并收购。就目前来看,今年下半年光伏行业就会进入新一轮洗牌期。

据了解,很多进入光伏行业的小厂家,仅仅是看到这个行业的利润不错,而不是抱着长期运营的想法,因而,肯定不会偏重于质量和研发,也没有相应的监测机制,所以导致组件质量问题的出现。光伏产业的快速发展对于推动国家新能源战

略的实施有着巨大作用,但如何促进光伏产业的健康、良性的发展,一直是业内人士关注的重点。

陈晓东认为,第一,国家应该通过强有力和通畅的政策渠道建设,比如在行业内进行广泛的宣传和发布,让所有的企业都知道相关的国家标准、国际标准或者行业标准;第二,要通过检测和抽查的手段进行完善,还要将国家措施、地区措施、行业内部的检查措施等配合起来,甚至把检测和抽查的结果在媒体上进行通报,督促企业加强质量意识;第三,行业内领先的企业要做一些示范性的表率,为光伏行业的质量把关多做些贡献。

### 记者管窥

### 家电下乡指标 实行配额管理

本报讯 为避免家电下乡标识卡倒卖造成骗补的行为,商务部等三部委近日再出新规,将以“基础配额”的管理办法,严格控制家电下乡产品标识卡发放数量。家电下乡中标产品生产企业,每月可领取的标识卡为本企业上年月均销售标识卡数量的120%。

商务部等三部委联合印发的《家电下乡产品标识卡申领管理办法》规定,自今年5月1日起,企业按照上述基础配额申领标识卡,如果企业因季节性备货或其他原因,导致当月标识卡数量不足时,可将当年其他月份的标识卡额度转移至当月使用,但今年只可转移5月至12月之间的额度,当月剩余的标识卡额度,也可结转至以后月度使用。如果企业提前用完了全年的标识卡额度,仍无法满足其生产需求时,可提出标识卡超额申领。

(王芳)