

低碳信息快报

二〇一三年第六期

(总第三十期)

2013年3月28日

中国杭州低碳科技馆

国际低碳学术交流中心

(国际低碳信息中心)

编

签发人：吉京杭

目 录

欧盟航海碳税计划变换策略 中国航运企业或陷被动	2
我国建立统一低碳产品认证制度	4
气候变暖威胁北极熊生存	5
日本从海底可燃冰中成功提取天然气	6
四分之三的亚太国家面临水资源安全威胁	7

欧盟航海碳税计划变换策略

中国航运企业或陷被动

日前，丹麦的马士基航运环境与社会责任部门专家向《每日经济新闻》记者透露，欧盟已经转换了策略，打算采用报告的形式对航海碳减排方式做些动作，目前正邀请多名专家讨论，报告或主要关于测量碳排放，不过目前仅是非常初步阶段。事实上，欧盟策略的转变并不意味着可以就此放松。

航运业分析人士指出，欧盟航海碳税的销声匿迹或与其在航空碳税上“碰壁”有关，航运业低迷的形势或也是其变更策略的原因。但对于一直主张遵循国际海事组织（IMO）的中国政府及船运企业来说，或处于被动局面。

2012年10月，在航空碳税遭遇阻力而“气急败坏”的欧盟称，将在2013年引入一项针对航运业的措施，用以监控、核查和报告航运业的温室气体排放，甚至考虑将航运业纳入欧盟碳排放交易体系。如果在2013年1月1日之前，航运业碳减排在IMO层面没有达成共识，那么欧盟将考虑立法，将航运业纳入欧洲碳排放交易体系，从而削减航运业碳排放。当时有行业分析人士认为，这意味着欧盟在继推出航空碳税之后，又打算搞航海碳税。

在航空碳税方面，经过多个国家长达一年多的联合抵制，欧盟终于在2012年11月提出暂停征收航空碳税议案。2013年2月26日，欧洲议会环境委员会投票通过了暂停向进出欧盟境内机场的外国航

航空公司征收航空碳排放税的提案，暂停期为一年。随着上月欧盟在航空碳税的暂停，在航海碳排放问题上似乎也暂时偃旗息鼓了。

在航海碳排放问题上，中国政府一直寄希望 IMO 主持“正义”。但 IMO 许多成员国来自欧洲甚至就是欧盟成员国，他们之间关系暧昧，中国航运企业或面临一些被动。历史资料显示，每次欧盟在航海碳排问题上的新动作，都或多或少对 IMO 产生影响。最近的消息是，在欧美等国家的推动下，船舶能效设计指数 EEDI 已经于今年正式实行，航运碳排放将从船舶制造的根源得到控制。

日前，中国船舶（600150）工业行业协会会长张广钦在接受《每日经济新闻》记者采访时透露，虽然我国新造船舶已经尽力满足 IMO 的 EEDI 的最新规范要求，但老旧船舶目前在市场上依旧占有大部分比重，尚难以满足推行的碳排放标准。由于我国绿色造船仍处于起步阶段，大多数船东对绿色船舶的选择余地也较小。在该标准的督促下，我国造船企业将努力升级改造船舶，争取超额完成标准，以符合未来发展需求，新型环保船舶的出现指日可待。

与陆路、航空运输相比，航运是非常节能的运输方式，单位碳排放量也较低。国内某航运企业人士也指出，对大部分航运企业来说，目前本来就盈利无望，航运业何时复苏大家一直在等待，一旦欧盟将航运纳入碳排放交易体系，甚至考虑征收航海碳税，这对目前低迷的航运业无疑是雪上加霜。目前来看，欧盟的减排措施并未得到世界其他国家的一致应允，预计欧盟在航运方面的主张将遭遇更大阻力。

冯春华综合编辑

我国建立统一低碳产品认证制度

3月19日，国家发改委发布我国首个《低碳产品认证管理暂行办法》，国家建立统一的低碳产品认证制度。实行统一的低碳产品目录，统一的标准、认证技术规范 and 认证规则，统一的认证证书和认证标志。国家低碳产品认证的产品目录，由国务院发展改革部门会同国务院认证认可监督管理部门制定、调整并发布。

办法指出，低碳产品，是指与同类产品或者相同功能的产品相比，碳排放量值符合相关低碳产品评价标准或者技术规范要求的产品。本办法所称低碳产品认证，是指由认证机构证明产品碳排放量值符合相关低碳产品评价标准或者技术规范要求的合格评定活动。

从事低碳产品认证的认证机构（以下简称认证机构）应当依法设立，从事碳排放审定或者核查相关工作3年以上，并符合《中华人民共和国认证认可条例》及《认证机构管理办法》等相关部门规章规定的条件，经国务院认证认可监督管理部门批准后，方可从事低碳产品认证活动。认证机构应当具备低碳产品认证活动的相关技术能力，并符合国家标准中关于产品认证机构技术能力的通用要求。

从事低碳产品认证相关检测活动的实验室（以下简称实验室）应当依法经过资质认定，方可从事检测活动。实验室应当具备从事低碳产品认证检测工作的相关技术能力，并符合国家标准中关于检测和校准实验室技术能力的通用要求。

近年来，一些国家陆续建立了碳足迹、碳核查等合格评定制度，为减排行动及建立碳排放市场体系提供了技术支撑。据介绍，建立我

国的低碳产品认证制度，将为低碳产品的生产、消费和政府监管提供科学的评价与采信依据，有利于提升我国在国际碳排放领域的话语权。

冯春华综合编辑

气候变暖威胁北极熊生存

加拿大赫德森海湾的北极熊每年夏天海冰融化时都会迁徙到陆地上，并依靠储存的脂肪生活到 11 月底或 12 月初海面重新结冰时。在整个冬春季节它们通常利用海面冰块以猎食海豹为生。

来自英国的生态学研究人士表示由于近年来气候变暖导致结冰期缩短，北极熊被迫提早上岸推迟下海。食物短缺时间的延长严重影响了食肉动物的健康、繁殖和种群延续，如北极熊。研究人员称：“只有脂肪足够厚的北极熊才能幸存下来。”

以加拿大亚伯达大学赛斯·切瑞（Seth Cherry）教授为首的研究团队分别在 1991 至 1997 年间，以及 2004 年至 2009 年间，对 109 只雌性北极熊进行跟踪监视；与此同时，研究人员利用卫星图像监测海面冰块的位置和厚度。研究结果表明，北极熊迁徙的模式与海面冰块的状况有关，即气候变化导致浮冰大小的变化，并最终影响北极熊在陆地生活的时间长短。跟踪北极熊显示它们在春季时提前上岸，秋季时再推迟下海。

北极熊遭遇的生存危机是全球变暖的又一证据，这也解释了北极

熊健康状况及幼崽数量下降的原因。也就是说，在岸上的时间越长，北极熊缺乏高能量食物的时间也越长，对它们健康的冲击也就越大，也就越难生存下来。

气候变暖导致浮冰提早融化，推迟结冰，或两者兼而有之，直接威胁着该区域北极熊的生存。

牛卢璐编译，摘自英国卫报网站

<http://www.guardian.co.uk/environment/2013/mar/20/polar-bear-hunting-migration-warming-climate>

日本从海底可燃冰中成功提取天然气

3月12日，日本经济产业省宣布，日本成功从爱知县附近深海可燃冰层中提取出甲烷，成为世界上首个掌握海底可燃冰采掘技术的国家。日本希望2018年开发出成熟技术，实现大规模商业化生产。

采掘试验由日本经济产业省属下的石油天然气金属矿物资源机构实施。该机构利用地球深处探测船“地球”号，从爱知县渥美半岛附近约1000米的海底挖掘330米，到达可燃冰层后，通过把可燃冰中的水分抽出降低其压力，使水和甲烷分离，然后提取出甲烷，整个过程约用了4小时。

据称日本西部四国岛海岸附近的大洋底部有一片面积巨大的可燃冰，这些可燃冰中含有1.1万亿立方米天然气——相当于日本11年的天然气消费量。

2011年福岛核事故后，日本大多数核电站处于停运状态，致使

火力发电所需液化天然气进口量大增，连续两年创出历史新高，天然气能否国产化备受日本关注。

不过，目前该项技术尚处于初期阶段，开发成本高，是否能投入商业化运作还有待考证。还有部分环保主义者担心其会对海洋环境造成潜在的不利影响。美国地质调查局则认为，可燃冰开发只会加速矿物燃料的利用速度，如果从控制全球变暖的角度看，该项技术毫无意义。

钱晶晶综合编辑

四分之三的亚太国家面临水资源安全威胁

亚洲开发银行（ADB）和亚太水资源论坛（APWF）近日联合发布的一份最新研究报告指出，超过 75% 的亚太国家面临严重的水资源安全威胁，如不及时加强水资源管理，许多国家将面临紧迫的水资源危机。

这份名为《2013 年亚洲水资源发展展望》的研究报告是亚太地区首次从国家角度对水资源进行量化综合分析。研究人员从家庭用水、经济用水和环境用水等 5 个角度衡量一个国家的水资源总体安全水平。

在被评估的 49 个亚太国家中，有 37 个国家正在遭受轻度的水资源安全威胁，或者还没有开展任何加强水资源安全管理的措施；12 个国家建立了基础设施和管理体制来确保水资源安全；没有任何一

个国家达到最佳标准。南亚和部分中亚、西亚国家面临河流枯竭威胁；许多太平洋岛国缺乏安全卫生的自来水，并且易受自然灾害影响。东亚国家因在防灾方面投入较多资金，因此用水安全问题相对乐观，但仍有很多城镇的水资源安全形势比较严峻。

报告还指出，目前各国在投资力度、政策和机制更新等方面都未能有效保证水资源安全，并建议各国采取用企业化提高相关公共机构的效率、增加水资源卫生安全投资、提升粮食和能源生产者的水资源利用效率、加强地下水监管、改造灌溉设施以及鼓励更多私营部门对清洁河流投资等多种措施来改变现状。

韩俊编译，摘自亚洲开发银行网站

<http://www.adb.org/news/3-4-asia-pacific-nations-facing-water-security-threat-study>

报：中国科协、浙江省科协

送：中国科技馆、浙江省科技馆，市科协主席、副主席

总编：牛卢璐

校对：冯春华
