

## 厦门航空赵东董事长在联合国可持续发展 高级别政治论坛上的发言

尊敬的 Hilale 主席，Sarmad 副主任，各位代表：

大家好！是的，航空业是“靠天吃饭”的。ICAO《2016年环境报告》表示，全球气温上升导致的大气变化，将影响飞机的飞行能力，而海平面的上升也将对机场造成影响。所以作为航空业代表，厦航认为推进可持续发展目标“气候行动”，落实《巴黎协定》是非常重要的事。正因如此，两年前的，我在这里与联合国签订协议，厦航成为全球首家支持联合国可持续发展目标的航空公司。

协议签署后，我们以十七项可持续发展目标为指导，制定了《厦门航空可持续发展规划》，从“持续安全、低碳运行、绿色服务、共享效益”四个方面推出了 12 大项目，95 个子项目，仅每年制定的节能减排措施就多达 70 项，包括按客座率配备机上饮用水、动态水洗发动机等。目前，我们正在探索塑料制品替代方案等一系列客舱用品变革，比如竹浆制的杯子。在低碳运行方面，厦航机队是全球最年轻的机队之一，平均机龄仅 5.7 年，燃效和气动性能更好，能有效减少碳排放；其实有些发达国家的航空公司平均机龄多超过了厦航的两倍，甚至还有大量机龄为二三十年的老旧飞机仍在“服役”。

近几年，厦航还引进了 12 架拥有杰出燃油效率的 B787

飞机，订购了 70 架采用全世界最新型节能发动机的新机型（备注：截至 2022 年 3 月前交付的数据），其碳排放相比替代机型分别降低了 20%和 14%。五年来，我们的吨公里油耗实现累计下降 14.8%（备注：IATA 数据显示全球行业平均每年下降 2.3%，五年共计约 11.5%），超过全球平均的燃效提升水平，实现了向联合国承诺“年减排 30 万吨”的目标。我们期待未来有更多更高效、更经济的清洁能源方案问世，让航空业得以可持续发展。

我们还很荣幸地推出了全球第一个可持续发展目标特殊涂装飞机——“联合梦想号”，结合十七项可持续发展目标，陆续策划主题航班活动，在全球推广联合国可持续发展目标，四次主题活动共计传播曝光达 7.5 亿人次。此外，中央电视台对这架特殊飞机的报道至少有 5 次，进一步扩大了可持续发展目标的影响力。

关于 CORSIA，我认为缺乏公平性。当今气候变化是由历史累计排放造成的，不应该仅治理增量而豁免存量，而且本该是排放大户承担更大的责任，但从结果来看，反而是发展中国家承担了主要的减排任务，这偏离了“共同但有区别的责任”原则，对新进入国际化发展通道的航空公司明显有失公平。我认为国际航空减排应该坚持以《联合国气候变化框架公约》及其《巴黎协定》为指引，建立各国自主贡献为主，国际磋商与对话为辅的治理模式。

谢谢大家！