



低碳交通专题系列一：碳交易对交通运输行业的潜在影响



事件：生态环境部：航空等行业碳数据核算、报送核查工作有扎实的基础，后续根据需要可以纳入全国碳交易市场。

2018 年中国交通运输行业碳排放占全社会比重为 11%，公路货运、水路货运、民航客运为交通运输行业碳排放前三。2018 年公路货运、水路货运、民航客运的碳排放分别为 5.65 亿吨、1.95 亿吨、1.17 亿吨，占比 53.9%、18.6%、11.2%。

从可行性和国际形势要求来看，航空行业是交通运输领域纳入配额碳交易相对优先行业之一。国际上，欧盟航空碳交易、美国加州交通燃料供应商碳交易积极实践。中国通过碳交易试点探索交通运输领域碳交易：上海试点国内航空、港口碳交易，积极研究管控航空、港口碳排放问题；深圳探索交通移动源碳交易，创新机制推进新能源汽车应用；北京先后纳入交通固定和移动源，管控交通运输企业。

航空公司纳入碳交易市场将增加航司运营成本。碳排放总量控制及交易的核心在于通过碳配额形成碳排放权的稀缺性，进行实现碳定价，构建碳减排的激励机制。配额方法及标准的设定将很大程度决定该项机制的有效性。纳入碳交易市场的航空公司将受到碳排放约束，未来随着航空需求处于增长趋势下，购买碳配额将成为大部分航司履约碳减排目标的主要手段之一，进而增加航司运营成本。

碳配额增加的航司成本将转移到消费者，降低航司竞争力，利好高铁等替代出行方式。根据北京大学环境金融实验室研究成果显示，欧盟航空

碳交易政策的实施将引起航空客运价格上市，航司收入和利润损失，基于情景模拟研究发现，若欧盟碳交易纳入中国航空客运，将产生 1.89 亿-2.63 亿元利润损失，且航空客运价格上涨 10.87%。若国内碳交易纳入航空行业，将降低航司与高铁等替代方式的竞争能力。

不同航空行业配额方法对航司的影响具有差异性。航空行业初始配额通常使用周转量乘以碳排放强度进行核算，该方法一方面考虑了航空行业发展需求，同时也旨在推进航空行业碳减排。航空行业碳排放配额分配方法包括历史强度法和先进基准强度法。历史强度法利好历史运输周转量规模较大的航司，但对于已采取低碳措施领先航司具有不公平性。先进基准强度方法有助于促进航空低碳转型。

投资建议：一是若航空客运纳入国内碳交易，航司成本增加，高铁客运竞争力相对提升。推荐相对更加低碳的高铁客运龙头京沪高铁（601816.SH）。二是不同航空行业配额方法对航司的影响具有差异性，我们认为未来国内碳交易纳入航空行业的配额方法会选择先进基准强度法的概率偏大，利好精细化管理的春秋航空（601021.SH）。

风险提示：航空客运纳入国内碳交易市场进度差异产生的风险，航空配额分配方法选择差异的风险，交通运输需求下降的风险，交通运输政策法规的风险。

关键词: 新能源 新能源汽车 碳交易 高铁

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_32936

