探索深港碳交易市场合作

我谈谈全球气候变化带来的深港两地的碳排放问题。自今年4月22日签署巴黎协定以来，减少碳排放已经成为全球治理的重要内容。这里有深港两地碳排放的数据。

一是香港的碳排放。2012年，香港总体的碳排放水平在1亿吨二氧化碳当量左右，在香港的整体碳排放结构中，燃料燃烧产生的碳排放占总体碳排放量的90%以上，其中发电业是碳排放量最高的行业，约占香港总体碳排放量的70%，交通运输也是碳排放量较高的行业之一，排放量占比约为17%，其他燃料的燃烧约占香港总碳排放量的5%；废弃物处理产生的碳排放占香港总体碳排放量的5.4%；由于产业结构的影响，工业生产过程和产品使用过程产生的碳排放仅占香港总体碳排放量的3-4%；由农业、林业及其他土地利用引起的碳排放仅占香港总体碳排放量的0.1%。

二是同期深圳的碳排放。2010年，深圳市温室气体总排放约8350万吨二氧化碳当量。其中，能源生产与加工转换领域约占总排放的26%；工业（制造业）约占总排放的36%；交通运输约占总排放的31%；居民生活约占总排放的7%。

从比较可以看出，香港的产业结构已经完全服务业化，深圳的产业结构仍然处于工业化的后期阶段。但是这两个城市的碳排放总量趋于接近。深圳经济年均增长8%-9%，香港经济年均增长大概是2%—3%，也就是说同等规模的碳排放总量前提下，深圳碳排放强度下降速度可能比香港要快。这个数据表明深圳的经济增长已经逐渐与碳排放增长脱钩了。前十年深圳经济增长的同时，碳排放量也随之增长，但由于这几年的经济结构转型战略有效，制造业碳排放的总量已经达到峰值，并且趋于平缓。当然深圳现在也面临一个问题，就是交通碳排放增长过快，这与香港过往的发展有点类似。

可能大家都听说过C40城市集团，全球不少大城市都加入了，2014年，深圳、香港、北京一起加入这个组织，目前，组织成员共有68个城市。C40提出一个目标，通过减少温室气体排放，在2050年之内将全球变暖的温度变化限制在2摄氏度之内。这意味着在2050年之前，达到温室气体排放总量比1990年水平下降80%-95%，同时人均温室气体排放低于2万吨/年。

当然，港深两个城市减少碳排放的治理方式有差异。刚开始，我们也尝试过很多措施，如制造业节能降耗、推行绿色建筑标准、发展轨道交通、推广电动汽车等，后来发现这都是一些分散的决策，于是我们借鉴欧盟建立碳排放交易体系的经验。从2013年6月在中国首个建立碳交易市场，到2016年6月，第一个阶段即将完成了，正准备进入第二个阶段。实施效果非常理想，制造业40%排放源纳入强制管控体系以后，排放量增长已经趋缓，而增加值在不断地上升。越是好的企业通过碳交易市场获利越多，像华为、比亚迪，这一类的企业每年通过碳排放权交易可获得的利润超过千万，这是很多企业难以想象的。

对于碳交易市场结构起初是借鉴欧洲和美国加州市场机制设计的，我们以占全国市场2.5%的规模，实现了全国市场13.6%的交易量和22.3%的交易额，配额流转率为22.7%，成为全国流动性最好、市场化程度最高的碳市场。所以国际上除了认可深圳“创新”，还认可“绿色发展”，认为深圳在气候变化治理当中采用了积极主动的策略。

国际上有两种方式，一种采用碳交易机制控制碳排放，另一种是收取碳税方式。香港也有各种各样的方式，比如对建筑的能耗有限额标准，如果达不到这个限额就会有一些惩罚的措施。当然香港的能源结构有比较大的缺失，电力供应仍然主要以煤电为主，所以碳排放总量很难降下来，但在服务业和交通减排方面比深圳做的好一些。

目前全世界碳交易市场规模约550亿美元，有人预测在2020年全球的碳交易市场大约3.5万亿美元，超过现在的石油市场，有可能成为全世界最大的交易市场。三年前深圳开始做碳交易市场时，曾经与港府有过一个合作的交流，他们认为香港实施难度比较大，因为我们是强制性的管控。我认为，香港的竞争力除了金融、贸易、航运以外，还应将绿色低碳发展优势体现出来，深圳这方面一直在努力，如果深港搭建一个碳交易市场合作的平台，将有利于双方更好地发展。例如，香港企业或建筑物“自愿加入”深圳碳交易试点，积极履行自愿承诺的减排目标所对应的碳排放控制责任；利用境外投资者参与深圳碳排放权交易的契机，借助深港合作双方优势，推动更多的跨境碳金融和深港碳金融业务的合作和创新；通过深港合作充分发挥香港国际金融的经验和人力资源优势，依托深圳碳市场现货市场优势，合作共建国际化、开放型的期货交易所，实现与国内现有期货交易所的“错位发展和优势互补”。总而言之，碳交易市场是比较新的一件事，对深港作为城市共同体的拓展、提升国际影响力有一个很好的发展空间。

**作者系深圳市发展和改革委员会副主任 蔡羽**