

充分挖掘多元市场需求 稳步推进国际减排合作

——访 OCP 首席执行官托马斯·安尼克

■本报记者 林水静



影响。

若后续相关核算方法纳入 CCER 体系，同样可应用于其他地区。相关项目若能对接 CCER 催生的市场需求，将大幅拓展 CCER 的覆盖面与国际影响力。

碳市场整体联动协同，是扩大减排实效的关键。无论核算方法是否接轨统一，CCER 要求项目须由境内主体注册的基础规则保持不变，仅项目顶层核算标准可优化调整。

依照外资认可可信的方法学核碳信用，能降低境外技术与资本参与中国甲烷减排项目的门槛。项目实际运营主体仍由中方把控。这种中方主体落地执行、核算标准兼顾国内监管与国际共识的模式，将为中国甲烷减排吸纳更多海外资本与技术资源。

新型核算模式重塑项目收益逻辑

中国能源报：OCP 引入“热足迹”（Heatprint）这类考虑短期降温贡献的核算方式，是否能从“减排价值重估”角度改变目前项目的收益模型？项目开发成本和国内市场溢价能力会如何变化？

托马斯·安尼克：热足迹可帮助采购方直观认识甲烷减排项目的突出效益。甲烷和其他“超级污染物”约占当今全球变暖的 50%。因此，对于那些以温度控制目标为气候承诺框架的买家而言，减少这些气体所产生的短期降温效应至关重要。而热足迹恰好能够量化体现该效应。OCP 认为，“热足迹”这一视角能够向买家证明此类项目的必要性。

相较其他自愿碳标准，OCP 的审核流程更为严苛。碳信用核发前，需经过联合同行评审、评级机构参与，并获得中国及国际专家的一致认可。由此产生的碳信用额应具备更高的评级，

从而在市场上获得溢价，推动盈利模式的优化。

协同共进树立方法标准

中国能源报：您认为，在像 OCP 这样的国际标准完善过程中，中国专家最应该从哪些具体环节切入，才能最大程度提升中国在减排方法论领域的影响力？

托马斯·安尼克：调整基准设定是中方可快速发挥价值的领域。中国的水稻种植体系、煤矿通风、畜禽粪便管理以及城市垃圾处理基础设施，与国际默认假设的条件存在显著差异。根据中国国情校准的基准线，能产生更准确、更具说服力的减排计算结果，其背后的科学依据也将成为国际证据库的一部分。

泄漏监测则是中方影响最长远的领域。在项目发证后的合规核查中，泄漏量核定往往争议最多。中国专家若能在国际方法学中记录中国的泄漏特征，便为全球范围内何谓可信的泄漏核算树立了标准。

非二氧化碳折算系数则属于不同范畴。这些是基于 IPCC 共识与核算准则形成的全球统一科学判定标准。无论在中国、巴西还是美国，项目均适用相同的转换系数。指标的选择最好由全球碳合规领域共同决定，在此过程中，中方专家可与各国专业人士沟通商议。

中国能源报：OCP 后续还会不会借鉴或引入能源领域的一些 CCER 方法学，比如海上风电、光热等？

托马斯·安尼克：我们对任何能够将本地相关解决方案与 ICVCM 等国际完整性要求相协调的途径持开放态度。不过，现阶段工作重点将集中在甲烷、氢氟碳化物、一氧化二氮和黑碳等超强温室气体上。

近日，国际开放碳协议（OCP）扩充甲烷减排方法学体系，正式发布四项甲烷及非二氧化碳温室气体核算方法学，覆盖中国甲烷减排重点领域：畜禽粪便厌氧消化沼气回收、填埋气甲烷回收、反刍动物肠道发酵减排。

与此同时，OCP 同步启动面向中国业界的专家招募计划，诚邀国内科研机构、行业协会及一线技术专家参与方法学研讨、项目评审及标准共建相关工作。业内人士分析，此举或释放积极信号，国际机构有望借鉴我国全国温室气体自愿减排（CCER）成熟标准体系，推动细分领域中外减排方法学逐步趋同。围绕落地进展、融合趋势等话题，《中国能源报》采访了 OCP 首席执行官托马斯·安尼克。

双向衔接助力碳标准互认

中国能源报：OCP 在 CCER 涵盖的行业中引入了甲烷核算方法，并招募中国专家参与。这是否意味着国际自愿性标准正在与 CCER 接轨？这对 CCER 的全球互认会产生直接影响吗？

托马斯·安尼克：我们认为，构建体系互通性对于扩大项目影响力至关重要，同时地域实际情况同样不容忽视。中国项目面临的制约和机遇与欧洲、拉丁美洲、非洲的项目不同，方法学需充分吸纳本土实际诉求。我们希望在 CCER 奠定的基础上，联合本地及全球专家共同制定一套方法学，使中国项目开发商能够据此发行符合 ICVCM 标准、带有 CCP 标识、获得国际评级机构高评级，且在结构上支持未来与 CCER 对接的碳信用。此类模式尚无先例，但具备探索价值。减排方案规模化落地，离不开充分挖掘多元市场需求。

中国能源报：从全球自愿碳市场的

角度来看，您如何评价 CCER 当前的国际影响力？OCP 与 CCER 之间更深入的技术交流将带来哪些益处？

托马斯·安尼克：CCER 主要面向中国市场而设计，目前国际曝光度有限，但就潜在发行量而言，已是目前规模最大的单一国家自愿碳信用机制。若能实现 CCER 资格认定标准与国际市场认可互通，国内项目便可同时对接两类需求渠道。市场需求扩容，将更快释放更大气候减排效益。

我方采用的同行评审与共识研判机制，能够有效衔接本土适配性与国际认可度。

中国能源报：如果未来 OCP 方法学能与 CCER 方法学完全接轨，是否会吸引更多发展中国家的项目在 OCP 框架下采用 CCER 方法学？海外资本和技术参与方是否会更容易参与中国的甲烷减排项目？

托马斯·安尼克：该领域目前尚无成熟实践，此前未有相关探索，但我们认为只要能理清其中的机制，必将带来积极

宁波舟山港携手全球 共同推进绿色航运发展

本报讯 作为全球年货物吞吐量第一大港，宁波舟山港携手全球港口共同推进绿色航运发展，5月27日与西班牙瓦伦西亚港、法国 HAROPA 港口联盟、阿联酋阿布扎比港、西班牙阿尔赫西拉斯港、英国费利克斯托港签署绿色航运走廊倡议。

绿色航运走廊作为全球航运业低碳转型的创新实践，由港口、航运企业、政府及行业机构多方协同推进，通过在重点航线应用零碳燃料、智能管理系统与清洁技术，探索可复制、可推广的减排方案。

此次签署倡议的 5 条绿色航运走廊中，宁波舟山港至瓦伦西亚港、HAROPA 港口联盟（勒阿弗尔港、鲁昂港、巴黎港）两条走廊已于 2025 年签署共建协议，历经一年对接，已汇聚全球航运巨头与科创企业深度参与。

其中，“宁波舟山港—瓦伦西亚港”走廊吸引了当前全球运力最大的集装箱班轮公司地中海航运集团正式加入，助力绿色走廊全程脱碳进程全面提速。该走廊还在全球范围内率先明确鼓励港区无人驾驶示范测试，吸引中国顶尖科创企业参与，以“中国智慧”赋能全球港航智能化转型。

在“宁波舟山港—HAROPA 港口联盟”走廊共建倡议签约中，达飞海运集团作为第二家航运企业合作伙伴加入，形成完整的法国“港口—航运—船检”全链条绿色生态。

此次新增的“宁波舟山港—阿布扎比港”“宁波舟山港—费利克斯托港”“宁波舟山港—阿尔赫西拉斯港”三条走廊，将进一步拓展中阿、中欧绿色航运合作版图，形成中阿（阿联酋）首条、中英首条、中西第二条港到港绿色航运走廊，构建起更密集的亚欧绿色航运干线网络。

近年来，宁波舟山港持续推进港口绿色化转型，已实现除液体化工泊位外所有码头泊位的岸电全覆盖，并创新“移动式岸电箱”模式破解船舶接电难题。同时，绿色燃料加注能力再创新高，2025 年加注液化天然气、生物燃料油数量均居中国前列。

（魏一骏 戴锦镛）



因地制宜 发展新质生产力
加快建设 现代化产业体系