

2035年前结束燃油车时代,5年后正式实施“碳关税”——

# 欧盟激进“升级”气候方案惹争议

■本报记者 李丽曼



7月14日,欧盟公布了名为“Fit for 55”的一揽子气候方案,旨在将其净零排放气候目标转化为具体行动。该方案涉及气候、能源、交通运输、税收等多个方面,目标是令欧盟到2030年在1990年基础上减排至少55%。目前,该方案已提交至欧洲议会,随后将由27个欧盟成员国投票决定是否通过。

## 全领域、多方位减排

在“Fit for 55”方案中,欧盟提出,将在未来10年内加大温室气体减排力度,采取的措施包括扩大欧盟排放交易体系(ETS)的应用范围、收紧当前各领域排放上限、提高能源利用效率、加快推进低碳交通建设、设置“碳边境调整机制”以及保护和增加天然碳汇等。

然而,统计数据显示,2019年,欧盟温室气体排放总量在1990年基础上仅下降了24%,与其设定的最终目标距离尚远。

根据欧盟官网公布的信息,针对ETS的改革,欧盟将对碳排放进行定价,进一步降低碳市场覆盖产业的排放上限,并要求成员国将所有源自碳市场的收入用于气候和低碳能源项目。同时,欧盟还首次将海运业纳入ETS管理系统之中。另外,由于目前欧盟尚未对道路交通以及建筑领域出台减排政策,欧盟也将建立一个新的碳排放交易系统推动这两大领域的减排进程。

在交通领域,欧盟提出,将在2030年前确保新车的平均排放量在2021年基础上降低55%以上,到2035年全面推行零排放车辆,并彻底停止汽油柴油车的销售。在此情况下,欧盟将要求各成员国扩大充电桩、加氢站等基础设施的建设,满足零碳排放汽车需求,并要求在主要高速路上每60公里建设一座充电站,每150公里建设一座加氢站。

同时,欧盟委员会计划将移除航空领域的免费排放限额,按照“全球国际航空碳抵消和减少计划”(CORSIA)对航空业进行排放控制。欧盟还将针对航空燃料收取一定碳税,并加大对低碳航空替代燃料产业的扶持力度,为低碳航空替代燃料生产商减税。

在能源领域,欧盟声称,能源生产与消费排放占欧盟总排放量的75%以上,因此加快能源绿色转型尤为重要。欧盟将在2030年前,将其可再生能源占比从当前的32%提升至40%,并要求所有成员国都为这一目标而努力。另外,在使用生物质能源时,“Fit for 55”方案强调“可持续标准”将是主要参考依据。

值得注意的是,欧盟也在方案中确定了被视为“碳关税”的新的“碳边境调整机制”,将有针对性地针对进口商品设定碳税,该机制预计将在2026年正式生效。欧盟同时在方案中承诺,将加强对农

业、林业等领域的监管。到2030年,欧盟计划在欧洲范围内种植30亿棵树。

## 目标“激进”引发各界争论

根据“Fit for 55”方案,欧盟将依据各成员国的具体情况,为其分配在建筑、道路交通、本土海运、农业、垃圾处理以及小型工业等领域的减排任务。

英国广播公司报道称,该方案一经提出,就在欧洲议会中引起了激烈争论,欧盟航空业、汽车制造业以及高度依赖煤炭的部分东欧国家反对声尤为明显。

法国多家汽车制造商明确表示,反对欧盟2035年停售内燃机汽车的计划,主张放宽2030年交通减排目标,并延长插电混合动力汽车的使用年限。法国汽车业界工会组织警告称,如果按“Fit for 55”方案中的时限停售内燃机汽车,从现在起至2035年期间,法国可能会有超过10万人失去工作。

同时,有分析认为,欧盟一旦正式采取“Fit for 55”方案中的措施,很可能导致欧洲居民供热价格上涨,也可能导致欧洲航班成本上涨。英国广播公司分析认为,如果要确保居民积极安装低碳供热设备,并作出长期改变,欧盟应尽快出台相应经济激励措施。

另外,“碳边境调整机制”也成为了全球关注的重点议题。在欧盟看来,实

施这一立法将保护欧盟企业不受气候政策宽松国家产品的竞争影响,主要将对进口的钢铁、水泥、化肥等产品造成影响。但《纽约时报》评论认为,实施“碳边境调整机制”相当于征收碳关税,很可能动摇全球贸易格局,在世界范围内引发贸易保护争端,同时也可能在今年11月举行的联合国气候谈判上引发新的分歧。

## 落地配套措施不足

欧洲多位业界人士普遍认为,要达成“Fit for 55”方案中提出的气候目标,欧盟不仅需要尽快敲定政策实施细则,还需要出台更多配套措施。

路透社援引欧洲商业联盟团体BusinessEurope主席Peter Gattaz的话称:“虽然现在总体方向是正确的,但如何在气候目标和经济、科技挑战中获得平衡,具体的细节操作更为重要。我们将保持警惕,确保不同立法措施之间的一致性,避免欧洲工业界遭到过度监管。”

德国工商总会会长Peter Adrian表示:“只有企业在欧盟内部市场和出口上保持竞争力,欧洲才有望实现这些气候目标。然而,在某些行业中,气候友好型的生产远达不到盈利的程度,甚至尚不可用,只有为受到影响的公司提供适当的补偿才能推动其持续进行低碳转型。”

西门子能源股份公司总裁兼首席执行官克里斯蒂安·布鲁赫评论称:“设立正确的目标固然重要,但比单纯的百分比数字更重要的是加快项目落地,尤其是加快审批程序。以德国为例,建造一条输电线路需要12年之久,如此漫长的周期对任何能源转型而言都是致命的。对此,我们应当敢于检视现行规则,判断其是否仍然有助于实现能源转型的目标。”

据了解,“Fit for 55”方案要正式成为欧盟法律仍需要经过欧盟27个成员国谈判协商决定,预计将耗时数月,而在该方案正式实施前,部分条款还可能有所调整。

## 资讯

### 阿联酋

#### 10亿美元打造绿氢项目

本报讯 据行业机构标普全球普氏报道,近日,阿布扎比国家能源公司与阿布扎比港务局签署合作谅解备忘录,双方将在阿联酋首都阿布扎比共同开发一个装机2吉瓦的绿氢项目,总投资约10亿美元,计划2024年第二季度投产,未来将主要向美国和欧洲出口绿氢。

按照计划,该绿氢项目将建设一个装机容量为2吉瓦的太阳能光伏电站,使用太阳能来电解水生产绿氢,在峰值产能下,在此过程中生产的4万吨绿氢将合成20万吨绿氨。然后再加工成液态绿氨,从阿布扎比港出口。

阿布扎比国家能源公司首席执行官Jasim Husain Thabet表示,在国际航运业、农业及工业生产中,绿氨作为优质的绿色燃料更具优势,具有替代化石燃料的巨大潜力。绿氨生产需要大规模的清洁电力以及淡化海水,阿布扎比港口在这方面具备良好的条件,此次绿氨项目的落地将有助于把阿布扎比打造成全球重要的绿氨市场。(仲蕊)

### 马来西亚

#### 棕榈油库存创新高

本报讯 据路透社报道,根据马来西亚棕榈油局近日公布的数据,因产量和进口的增长,抵消了出口的大幅反弹,截至6月底,马来西亚棕榈油库存升至2020年11月以来的最高水平。

据了解,棕榈油是制造生物柴油的重要原料。为满足能源替代需求,马来西亚种植了大规模的棕榈树,是全球第二大棕榈油生产国。

孟买植物油经纪公司Sunvin Group研究主管Anilkumar Bagani表示,受新冠肺炎疫情等影响,6月,马来西亚棕榈油消费较上月减少38%,但产量却较5月增长了2.21%,达到161万吨。这已经是马来西亚棕榈油产量连续第四个月增长。

另据相关分析师和贸易商透露,6月,马来西亚棕榈油进口量较5月大增27.09%,远高于市场预期,导致马来西亚棕榈油库存大幅增长。(仲蕊)

## 国际煤市

### 智利

#### 加快关停煤电设施

本报讯 近日,美国电力公司AES发布声明称,将加快关停该公司在智利的多座燃煤电厂,总计涉及的煤电产能达1097兆瓦,占智利煤电总产能的20%左右。

据悉,这是继2019年智利政府与该国主要电力生产商签署了“自愿去碳协议”后,智利向低碳转型迈出的重要一步。

据了解,在智利,煤电的大规模应用始于2004年前后,由于当时阿根廷宣布将降低对智利的天然气出口量,为满足电力需求,智利随后扩大了煤电产能。

目前,智利煤炭主要进口自哥伦比亚、加拿大、澳大利亚以及俄罗斯等多个国家。

截至2020年,智利国家电网系统接入的电力总装机容量为25792兆瓦,其中,约有15%电力来自于天然气以及柴油,约50%为光伏、风电、水电等清洁电力。今年5月的数据显示,煤电发电量占智利发电总量的39%左右,天然气、水电发电量分别占23%、7%。

此前,智利总统办公室曾发布声明称,2026年至2040年期间,智利将保留约1965兆瓦煤电设施,这也意味着智利超过一半的煤电设施面临关停。(李丽曼)

### 印度

#### 煤矿招标再“遇冷”

本报讯 日前,印度政府新一轮煤矿开发招标落下帷幕,寻求开发商的67个煤矿中仅有19个获得投标,另有48个煤矿区块无人问津。

据了解,印度是全球第四大煤炭资源国,同时也是全球第二大煤炭消费国与进口国。目前,印度煤炭领域仍由国有企业印度煤炭公司主导,在印度电力系统中煤电占比仍达70%左右。

2020年,印度政府曾多次修订法律,允许外资以及私有企业进入煤炭开采领域,并承诺为私有企业提供一定的财政刺激,旨在利用更多资金加大印度本土煤炭产量,降低印度对进口煤炭的依赖程度。然而,时至今日,印度煤炭行业的资金准入门槛放宽已一年有余,但效果仍不尽如人意。

根据印度煤炭部最新发布的声明,在此次开放招标过程中,仅有8座煤矿获得了一个以上的投标,而根据印度招标指南,必须要有至少两个投标才能算是有效招标。另外,尽管该招标活动向外资开放,但并没有外企参与其中。

事实上,这并不是印度煤矿招标首度“遇冷”。去年下半年,印度政府首次为私有企业以及外资开放的煤矿招标活动中,开放的38个煤矿中仅有一半左右获得投标。(李丽曼)

# 尼日利亚石油工业法案获批

成立上游监管委员会和中下游石油监管局,下调油气区块特许权使用费税率

尼日利亚石油工业法案旨在打造一个透明和强化的监管架构,为尼日利亚油气行业创造有利投资环境。尽管业界普遍认为该法案的通过,有望重塑尼日利亚在全球石油领域的地位,但在是否收紧石油精炼产品进口权方面仍存在争议。

本报讯 尼日利亚拖延已久的《石油工业法案》日前终于获得了国民议会的批准,预计年底前将正式成为法律。

该法案的具体修订条款主要包括:确保良好的行业治理和问责机制,将成立负责上游油气技术和商业监管的上游监管委员会,以及负责中游和下游业务和活动监管的中下游石油监管局;将油气区块特许权使用费税率下调,其中陆上15%,浅水12.5%,深海和边境盆地7.5%,天然气2.5%-5%,同时将本土销售的石油产品批发价税率下降,仅征收最高1%的税收;正式生效6个月后,将成立以商业为导向、以盈利为重点的尼日利亚国家石油有限公司(NNPC Limited),以逐步替代现有的国家石油公司,为下一步本土上市融资铺平道路。

尼日利亚《抨击报》指出,目前针对《石油工业法案》的争议集中于地区和社区特许权使用费分配方面。尼日利亚国民议会认为分配比例应为5%,参议院则认为3%,而石油主产区尼日尔三角洲议会则追求高达10%的比例,并声称低于这一数字是在“窃取该地区庞大的能源资源”。

尼日利亚国民议会将就参两院的版本进行协调,以确定一个最终分配比例,然后提交至总统签字生效为法律。尼日利亚政府指出,鉴于国民议会7月中旬进入一个半月

Nwakwue表示。

也有业内人士表示,《石油工业法案》的目的是创造一个公平的竞争环境,同时为尼日利亚本土能源企业可持续发展创造有利条件,如果强制剥夺汽油柴油等石油精炼产品进口权,失业率无疑将进一步上升,国民生活成本也可能进一步走高。

《石油工业法案》的获批在一定程度上缓解了尼日利亚油气行业监管的不确定性,但业内仍担忧,即便其年内顺利推行,也很难在短期内让投资者迅速恢复对尼信心,激励措施仍显不足的情况,让大部分国际能源公司持观望态度。

全球风险和战略咨询公司Verisk Maplecroft指出,与非洲地区其他产油国相比,尼日利亚石油工业的外国直接投资下降显著,该国主要是成熟油气田,随着全球加速低碳转型,石油需求将面临长期结构性下降,这将

的夏季休会期,预计最早9月可完成立法。

业内普遍对尼日利亚《石油工业法案》年内生效持正面态度,认为从尼日利亚政府到商业机构乃至国民,都期待该法案尽快落地,以加速吸引投资,重塑国家石油工业。

与此同时,《石油工业法案》中关于收紧石油精炼产品进口的规定,也引发了较大争议。尼日利亚《先锋报》指出,根据该法案规定,未来只有运营高效的炼油商,才能在尼日利亚开展石油产品进口业务。同时,还将取消对尼日利亚石油产品的价格控制,即自生效之日起,尼日利亚石油产品的批发和零售价格应基于不受限制的自由市场定价条件,以鼓励本土下游炼化行业快速发展。

事实上,尼日利亚虽然是非洲主要产油国,但石油精炼能力严重不足,汽油、煤油、柴油等石油产品严重依赖进口,NNPC过去3年多来一直是该国唯一的汽油进口商。

对此,尼日利亚石油工程师协会指出,价格管制条件下,极有可能造成“双头垄断”,从而给尼日利亚下游产业带来进一步伤害。《石油工业法案》限制所有石油产品进口,包括润滑油和基础油,只有具有炼油能力的本土炼油厂才有进口权,这会导致“强者更强”,炼化行业进一步萎缩。”该协会前主席Engr. Joseph

给尼日利亚带来很大挑战。

同时,由于尼日利亚的多个邻国均已发现石油,只有提供足够的激励措施,才能吸引更多投资者。

截至目前,尼日利亚80%的政府收入和95%的外汇收入均依靠石油工业。欧佩克数据显示,尼日利亚今年第一季度日均石油产量为140.4万桶,5月已降至134.4万桶,减产活动只是导致该国产量下滑的部分原因,油田维护不善和投资严重不足才是主因。尼日利亚几个大型油田,包括尼日尔三角洲的Forcados、Bonny、Escravos、Brass River和Qua Iboe,以及近海油田Bonga、Usan和EA,都存在技术升级和维护艰难的问题,产能十分低下。同时,由于石油管道屡遭破坏,尼日利亚每年还会损失20万桶石油,这不仅给尼财政开支带来额外压力,还会引发淡水、空气和土壤污染等环保危机。(王林)

