



与欧盟同步“加码”气候目标,拟在2040年淘汰汽柴油重型货车

英国“交通脱碳计划”被批“不切实际”

■本报记者 李丽曼

近日,英国政府公布“交通脱碳计划”,提出将在2040年前彻底禁止以汽柴油为燃料的所有新车销售,并将通过“改变公众行为习惯”实现减碳。然而,根据英国官方的统计,交通领域目前仍是英国温室气体排放量占比最大的排放源,更是英国唯一一个自1990年以来温室气体排放量上升的领域。

交通领域脱碳需求迫切

英国政府官方消息显示,英国最迟将在2040年彻底停止销售非零碳排放的车辆,这其中将包括“以柴油和汽油为燃料的重型货车的销售”。据了解,该计划与英国此前公布的“2030年前停止汽柴油汽车与货车”的计划互为补充,英国将首先淘汰小型柴油货车,随后利用其他低碳车辆逐步代替超过26吨的重型汽柴油货车,实现道路交通领域全面脱碳。

英国交通部门在公告中称:“由于新冠肺炎疫情持续,英国公众的行为习惯已经出现了改变,在办公通勤、休闲旅行等方面尤为明显,自行车以及步行出门成为了更多人的首选。”

根据英国政府的计划,未来总计将投资20亿英镑,加强骑行、步行相关基础设施

的建设。同时,英国政府也将加快城市公共交通系统和公共服务设施的建设,让公共交通系统更加方便好用,并加快这一领域的电气化改造进程。

不仅道路交通,英国政府同时表示,将大力推动铁路运输网络以及航空运输领域脱碳,力求在2050年实现零碳排放。另外,英国政府承诺,将发挥政府部门的“示范作用”,确保该国4万辆政府用车在2027年前达到零碳水平。

据了解,“交通脱碳计划”已提交至英国议会,正等待讨论结果。

“全面电气化”成本巨大

事实上,在英国公布交通零碳计划的同时,欧盟也公布了其最新的气候目标,提出在2035年全面推行零碳排放车辆,并停止柴油车与汽油车的销售,但与之相比,英国在推行交通脱碳方面的态度更加激进。

多家外媒分析认为,英国此时公布这一计划正是希望争当“全球首个推行全面零碳交通的主要经济体”。然而,要达成这一目标并不容易。英国政府的文件显示,交通领域是目前英国占比最大的温室气体排放领域。根据2019年的数据,仅是道

路交通的温室气体排放量就占英国温室气体排放总量的1/4左右。而截至2018年底,英国所有获得证照的车辆中仅有0.5%是超低排放车辆。

英国《卫报》撰文称,英国要达成零碳道路、铁路以及航班的目标,需要依赖英国能源系统,推动英国电网设施更加“清洁绿色”的措施必不可少。业内普遍认为,在接下来的数十年里,由于上述各个领域都将大量使用电力,英国的电力需求可能会在当前基础上翻倍。

英国国家电网公司未来市场主管Graeme Cooper表示,能源工业将很大程度上帮助交通领域实现脱碳。“要达成绿色交通系统的目标,英国需要投资数十亿英镑改造更新老旧的电网系统,同时需要新建大量的电动汽车充电基础设施。另外,英国需要大量清洁能源装机用于制备氢气,以供重型货车、轮船或长途客车使用。”

业界指其“不切实际”

气候保护组织The Climate Group的首席执行官Helen Clarkson称:“没有哪里的交通脱碳能够在一夜之间实现,我们将等待英国政府发布更多细节以及具

体时间表,并敦促英国政府将这一计划变为现实。”

但在业界看来,英国当前的“交通脱碳计划”明显“不切实际”。英国公路运输协会工作人员Rod McKenzie在接受《卫报》采访时表示:“目前,英国能够替代汽柴油驱动的重型货车尚不存在,我们并不知道这类产品什么时候会出现,也不知道未来将如何实现这一转变。英国政府的计划没有脚踏实地。对于当下来说,这一计划的提出很可能导致现有货车价格暴跌,企业也并不确定未来技术的成本究竟如何。”

《福布斯》杂志撰文称:“对于英国政府来说,要大幅削减交通领域的排放量,就需要大幅削减该国的道路建设计划。而如果英国的道路交通以及飞行需求持续增长,此次推出的‘交通脱碳计划’达成的效果很可能就此抵消,更谈不上达到零碳目标。”

据了解,去年3月,为了扩充公路交通容量,英国推出了总投资270亿英镑的道路扩张改造项目。

英国自行车协会政策主管Roger Geffen表示,英国的“交通脱碳计划”整体方向令人疑惑。“这明显浪费了一次机会。发展低碳交通本可以为达成零碳目标贡献力量。英国需要重新分配交通各个领域的投资支出比例。”

关注

机构:上半年全球太阳能企业融资同比暴涨193%

本报讯 根据市场研究机构Mercom Capital Group最新发布的半年度报告,今年上半年,全球太阳能领域的企业融资总额达到135亿美元,较2020年同期的46亿美元大涨193%。

“与受新冠肺炎疫情影响十分严重的去年相比,今年上半年,太阳能领域的投资全面增加。”Mercom Capital Group首席执行官Raj Prabhu表示,“随着全球太阳能开发商扩大生产规模,石油和天然气等化石能源公司持续向可再生能源业务转型,多种基金开始购买更多可再生能源资产,太阳能领域的企业收购活动也显著增加。”

报告数据显示,今年第二季度,太阳能项目的收购量创下历史新高,收购的太阳能项目总装机容量超过24吉瓦,而第一季度,这一数字为14.6吉瓦。

Raj Prabhu认为,环境、社会和公司治理的投资趋势,影响了今年上半年全球范围内太阳能项目的收购活动。

根据报告,太阳能项目开发商和独立发电商是今年第二季度最活跃的收购者,总计收购了13.3吉瓦的太阳能项目;其次是石油和天然气巨头,共收购了9吉瓦的太阳能项目。

另外,今年上半年,太阳能公开市场融资也暴涨了386%,共13笔交易筹集了37亿美元,相比之下,2020年同期只有6笔交易,共筹集了7.58亿美元;风险投融资则增加了680%,共有26笔交易,筹集了16亿美元,而2020年上半年,为14笔交易筹集了2.1亿美元。同时,今年上半年宣布的太阳能相关债务融资活动也比去年同期增长了125%。(仲蕊)

国际煤市

全球煤电产能明年或创历史新高

本报讯 近日,国际能源署(IEA)发布最新预测称,今年,全球煤电产能预计将“反弹”,超过2019年的水平,较去年上涨5%左右;到2022年,煤电产能可能进一步上涨约3%,达到历史新高。

IEA分析认为,今年煤电产能上涨的主要推动因素仍是亚太地区煤炭需求相对高企。截至今年7月,印度、美国等国的燃煤发电量均已明显上涨,煤电在其电力结构中的占比也随之“水涨船高”。另外,今年一季度的数据显示,由于天然气价格持续走高,煤电在欧洲电力供给中的占比也已回升至疫情前的水平。

值得注意的是,在可再生能源方面,IEA认为,尽管风电、光伏装机量快速上涨,但今明两年内全球可再生能源装机增量仍将难以满足电力需求的增长。数据显示,2020年,煤电在全球电力供应中的占比达到34%,天然气占比为25%,包括核电、风电、光伏等在内的低碳电力占比则为37%。根据此前IEA发布的“2050零碳路线图”,全球每年燃煤发电量需下降6%以上。IEA表示,这一趋势表明当前市场趋势与全球气候目标仍有一定差异。(李丽曼)

澳大利亚拟加大煤炭开发力度

本报讯 日前,澳大利亚政府发布最新大宗商品预测称,澳大利亚目前在建或即将新建的煤炭产能为2620万吨/年,已探明但尚未开发的煤炭产能为3.99亿吨/年,澳大利亚政府已批准其中1.02亿吨/年的煤炭产能开发计划。

据澳大利亚首席经济学家办公室透露,目前,澳大利亚规划的煤矿项目大多为动力煤项目,主要将利用现存基础设施扩建位于南威尔士地区的煤矿。另外,印度能源公司阿达尼开发的Carmichael项目也即将投产,计划产能为1000万吨/年。

市场研究机构阿格斯的评估数据显示,7月9日,澳大利亚6000千卡/公斤动力煤的纽卡斯尔离岸价格为140.79美元/吨,高于今年6月4日的120.58美元/吨和去年9月4日的46.18美元/吨的低点。

阿格斯分析认为,今年以来,全球动力煤和炼焦煤价格持续上涨,这一局面促使澳大利亚的中小煤炭生产商加快恢复因去年疫情搁置的煤矿生产计划。不过,目前澳大利亚仍有大量煤矿有待开发,多家主流煤炭生产商仍在观望,预计将进一步评估当前价格环境的可持续性。(李丽曼)

法国新气候法案“诚意不足”引争议

■本报记者 王林

舆论将此份法案称为“气候妥协法案”,认为其不仅无助于法国完成《巴黎协定》框架下的气候目标,反而会进一步拉低法国在应对气候变化领域的公信力和影响力



7月20日,法国议会通过了新版气候法案,但因为减排力度不足且措施缺乏进取性而引起强烈争议,包括如何落实清洁能源目标、强制企业减排责任等关键性条款全都不见踪影。舆论称这是一份“气候妥协法案”,不仅对法国完成《巴黎协定》框架下的气候目标毫无帮助,反而会进一步拉低法国在应对气候变化方面的公信力和影响力。

大部分关键性条款被砍

法新社报道称,法国国民议会以233票对35票通过了新气候法案,其中包含了对交通、建筑、工农业等多个行业领域的减排措施,旨在实现到“2030年温室气体排放量较1990年水平减少40%”的目标。

法国政府声称,新气候法案涉及经济、工农业、文化等核心议题,同时还给历史建筑、航空和汽车行业带来深刻影响。法国生态转型部长



Barbara Pompili表示,新气候法案的通过标志着法国已经将环境问题置于公民生活的核心。

据了解,法国政府于2017年6月正式提出气候计划,随后启动了“国家低碳战略”和“能源计划”修订工作,同时制定了“未来15年实现能源结构多样化和温室气体减排目标”的行动蓝图。

然而,业界却普遍认为,这份新气候法案“诚意不足”。此前,法国政府召集了一个由150名公民组成的公民气候委员会,为气候法案草案进行了数月研究和讨论,但进入议会参众两院进行审议之后,大部分提出的意见和建议均被修改和调整,甚至直接否决。

据悉,149条提议中仅有13条被完全采纳。其中,业内高度关注的“强制大型企业特别是能源企业履行减排责任”等关键性条款均被淡化和忽略,使得这份气候法案的效果和影响力大打折扣。

具体措施避重就轻

据了解,法国新气候法案主要从4个方面推进减排。其一,汽车污染治理。到2025年,法国拥有超过15万人口的城市必须设立低排放区,对污染最严重的车辆实行更严格的速度和进出限制;从2030年起,污染最严重的车辆将被禁止上路。欧洲新闻电视台指出,目前,法国道路上大约1/3的汽车都将被排除在这些区域之外。

其二,航空飞行限制。鼓励法国民众选择排放相对较低的铁路,限制不必要的航空路线,即如果乘坐火车可以在两个半小时内到达目的地,相关航线会被取消。但是,法国公民气候委员会的提议是取消4小时内可以完成旅程的航班,因为2.5小时只会影响法国100多条航线中的几条,对于限制航空排放根本是杯水车薪。

其三,引入“环境标签”。强制要求商品和服务打上“环境标签”,重点关注纺织业等高污染行业,这些标签的主要目的是建立一个“碳评分”,告知消费者所购商品和服务的

真实碳足迹情况,包括2028年起禁止为污染最严重的车辆投放广告,标准为每公里排放超过123克二氧化碳的车辆。

其四,大力改善房屋能效。法国政府将对本国公寓、住宅、商业大楼等进行能效评级,评级最差的房屋租约将受到限制。目前约有500万套房屋属于此类。2025年起,能效评级为F或G的房屋将不再被视为“体面的住房”,业主需要对其进行翻新才能再次合法出租;2034年起,租赁禁令将调升至E级房屋。

反对声四起

对于法国新气候法案避重就轻的问题,其国内反对声音络绎不绝。

7月21日,一群抗议者走上法国街头,反对该法案。这已经是该国围绕这份气候法案掀起的新一轮游行抗议。两个月前,气候法案刚刚提交至法国参议院时,各大工会、环保团体等600多个大小团体就进行了全国大游行,旨在向议会施压,要求法国政府不要被“追逐无止境的经济利益”蒙蔽双眼。

法国舆论也普遍对这份气候法案感到失望。世界自然基金会法国分会指出,这与国民和业内期待的气候目标和减排手段相差甚远,对于法国能否完成《巴黎协定》框架下的气候目标表示严重关切。

法国政府下属的独立执行机构高级气候委员会警告称,法国当前的“努力”不足以实现2030年减排40%的目标。