

不立法、不强制、不去煤、零细节——

澳大利亚减排承诺被指“空头支票”

■本报记者 王林

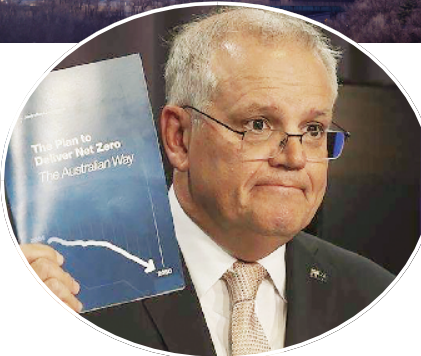


10月26日,澳大利亚总理莫里森公布了该国的碳中和路线图,承诺到2050年实现净零排放目标。然而,这个“千呼万唤始出来”的承诺,不仅没有挽回澳大利亚在国际社会的声誉,反而进一步坐实了该国在应对气候变化议题上的虚伪嘴脸。

长达126页的“净零”排放指导文件,不仅细节严重缺失、目标模糊不清,反而明确表示不会立法,甚至不会通过强制手段督促减排。这一敷衍至极的“净零”排放目标,受到国际舆论的严厉批评,被称为是对全球气候行动的一种变相“侮辱”。

减排规划“纸上谈兵”

莫里森表示,澳大利亚会寻求一条“澳式路径”实现“净零”排放,即通过碳抵消、碳捕捉和封存(CCS)以及现有技术



到本世纪中叶将电力、运输、重工业和农业部门的排放量削减85%,剩下的15%将依靠“尚未开发”的新技术。

同时,澳大利亚政府明确表示,会为减排活动提供相应的资金、技术、政策支持,但不会对2050年净零排放目标立法,而且不会强迫相关行业和企业采取行动。

英国《卫报》指出,澳大利亚的“净零”排放只是数字游戏,减排规划也只是纸上谈兵,似乎是在对全球喊话;我们不愿意减排,只是受大环境所逼。

事实上,莫里森还拒绝更新澳大利亚

根据《巴黎协定》提交给联合国的2030年减排目标,当前目标是到2030年将温室气体排放量较2005年减少26%-28%。

澳大利亚反复强调,2005年以来,其国内排放量已经下降了20%,但《卫报》调查发现,如果除去土地清理和林业利用的变化,澳大利亚碳排放量实际上增长了1.7%,从2005年的5.245亿吨增至目前的5.533亿吨。

麦肯锡咨询公司指出,依靠现有技术只会让全球净零排放目标的完成率目标达到85%,如果要100%完成净零排放目标,各国政府必须采取更强有力、更积极的减排措施。

具体细节一笔带过

澳大利亚100多页的“净零”排放指导文件,对于如何推进减排、采取哪些措施,只有寥寥几笔。比如,澳大利亚计划与美国、印度、日本建立一个“四方碳信用合作机制”,但机制起草细节、各方谈判态度、具体推行时间、可能带来的效益等,全都是空白。

此外,澳大利亚政府计划出台一项限制工业碳污染的政策,但拒绝通过命令的形式强制碳密集型企业减排。

据澳大利亚媒体报道,莫里森政府提出“尚未开发”的新技术,是指“超低成本太阳能发电技术”,但这个所谓的“超低成本”到底多低、如何更低,统统没有说明。事实上,当前太阳能发电已经达到平价上网的程度,行业一直寻求新一轮技术和成本突破,但这并没有一个准确的时间点。

澳大利亚“空洞且敷衍”的“净零”排放承诺,已经引起国际舆论的强烈指责,该国实际上在减排领域的投入甚至远低于一些新兴经济体。《纽约时报》指出,澳大利亚政府作出的不是承诺,而是一种

变相的拖延减排的借口。

澳大利亚詹姆斯库克大学气候科学家Terry Hughes表示:“在没有立法的情况下,‘净零’排放承诺毫无意义,我们又一次失去了推动减排的机会,留给我们的时间越来越少了。”

澳大利亚前总理陆克文和马尔科姆·特恩布尔更是公开炮轰莫里森政府在气候行动方面“玩忽职守、态度冷漠”,称实现净零排放是“最低限度”的气候行动,做出没有意义、没有可信度的“净零”承诺,只会让澳大利亚继续在国际社会面前丢脸。

坚称不放弃煤炭

澳大利亚“净零”排放承诺被国际舆论强烈攻击的另一个原因是,该国明确表示不会放弃煤炭。“净零排放目标并不意味着我们会终止化石燃料行业。事实上,我们会继续推进煤炭的开采、利用和出口。”莫里森声称,“我们将在煤炭利用方面进行技术创新,以更‘友好’的方式燃烧煤炭。”

《金融时报》汇编数据显示,2019-2020年间,化石燃料占澳大利亚一次能源结构的90%以上,可再生能源仅占7%。如果澳大利亚认真对待气候变化问题,就不会继续鼓励大规模煤炭开采和利用。

另外,碳抵消和CCS被澳大利亚视为减排的重要手段。路透社指出,碳抵消可以是一种减排的手段,但不能完全依赖,更不是澳大利亚寻求化石燃料行业扩张的借口。CCS迄今仍然没有大规模的商业应用案例,投入资金却不容小觑,澳大利亚目前只有一个试运行的CCS项目,并且该项目只有一小部分排放量被捕获并存储于地下,减排效益根本不值得推广至整个行业。

资讯

韩国

计划削减20%燃油税

本报讯 据路透社报道,韩国政府日前宣布,将从11月12日起将燃油税暂时下调20%,为期6个月,以减轻全球石油和其它能源价格飙升带来的压力。

根据该项措施,韩国汽油价格每升将下调164韩元,柴油每升将下调116韩元,丁烷气每升将下调40韩元。此外,韩国政府还计划将LNG的进口关税,从目前的2%降至0。

韩国执政党共同民主党议员Park Wan-joo表示,迄今韩国燃油税最高下调幅度为15%,此次燃油税下调幅度创下历史最高纪录。

韩国一家液化石油气进口供应商表示,此次韩国政府降低燃油税的部分原因可能是为了鼓励更多的韩国国内旅行。据韩联社报道,到明年4月30日,这些措施预计将为韩国消费者节省约2.5万亿韩元。(仲蕊)

智利

2035年禁售燃油车

本报讯 据能源信息网“国际智慧能源”报道,智利政府日前宣布,将在2035年禁售燃油车。

智利能源部部长Juan Carlos Jobet指出,汽车电动化是建成可持续发展城市的关键,也是达成气候目标的重要一步。

据Juan Carlos Jobet透露,为加快实现更高效、无污染的汽车电动化目标,智利政府计划先在公共交通领域开展电动汽车替换工作。“根据招标计划,将有1000辆燃油公共汽车率先被替换为电动公共汽车,并完成系统录入。此外,我们正在推进阿里卡市、科比亚波市等7个地区的电动公共汽车的招标工作。”智利交通和电信部部长Gloria Hutt说。

智利能源部副部长Francisco Lopez表示:“我们设定了雄心勃勃的目标,并且在社会各界的努力下,我们相信这一目标将顺利实现。”(董梓童)

国际煤市

印尼

煤炭生产目标恐落空

本报讯 日前,印尼能源部官员称,近期印尼主要煤炭产区饱受强降雨天气影响,港口物流运输不畅,今年印尼煤炭生产和出口量可能无法达到政府制定的目标。

据路透社报道,印尼能源部煤炭部门主管Sujatmiko在近期举行的一次线上会议中表示:“受天气因素影响,今年,印尼煤炭产量不及预期。我们希望到年底能够恢复煤炭正常生产,到今年12月争取达到6.1亿吨的总产量。”

据了解,此前印尼政府制定的煤炭生产目标为6.25亿吨,预计全年产量将较预期下降2.4%。

Sujatmiko还透露,今年1-9月期间,印尼煤炭总产量约为4.56亿吨,较去年同期产量上涨8.7%,占今年预期产量的72%。

路透社分析认为,今年全球煤价持续上涨,印尼作为全球主要动力煤出口国,正计划抓住这一机会提振动力煤产量并恢复国内经济,然而持续暴雨或导致该国计划落空。(李丽曼)

印度

最大电力生产商海外寻煤

本报讯 日前,印度最大电力生产商NTPC发布煤炭进口招标通知,计划进口100万吨海外煤炭,以满足该国燃煤发电需求。

据了解,这是NTPC近两年内首次针对煤炭进口招标。业内普遍认为,这一举措凸显出印度当前严峻的缺煤、缺电形势。

NTPC在其官方网站上称,寻求热值至少为4700千卡/千克的动力煤。油价网援引印度煤炭交易公司KIS主席Rahul Bhandare的话称,NTPC也对进口动力煤灰度、湿度等参数做出了规定。

据了解,印度电力供给中约有70%来自于煤电,但受本土煤炭产能不足、进口煤炭价格高企等因素影响,今年8月起,印度就出现了煤炭短缺的现象。根据印度电力部发布的最新数据,10月起每日运往印度燃煤电厂的煤炭总量仅为去年同期的1/4,远不及发电所需。(李丽曼)

近日,多国气象研究机构相继发布拉尼娜状态预警,称今年10月到明年年初期间,北半球气温或较往年同期偏低,甚至可能出现极端严寒天气。当前,油气煤集体短缺、电力供应持续紧张、能源价格飞速飙升,能源危机席卷全球,全球能源系统扛得住这个即将到来的寒冬吗?

寒冬预警来袭

美国国家海洋和大气管理局气候预测中心近日发布今冬气候展望称,今年,美国阿拉斯加东部和西北太平洋地区气温将低于往年平均水平,未来数月内飓风、龙卷风等极端天气在美国发生的几率显著增大。与此同时,拉尼娜现象也将扰乱美洲地区的降水情况。美国西部的加州和南美地区极端干旱天气发生的几率也将增加,将导致这些地区粮食、水电减产风险增加。

东北亚的寒意更甚。日本气象厅发布最新预警称,今年秋冬季节出现拉尼娜现象的可能性为60%,11月,日本气温可能会低于往年的正常水平。韩国气象厅则表示,今年初雪较去年已早了半个月左右,冬季很可能更冷。另外,澳大利亚气象局也警告称,今年年底正是澳大利亚的夏季,该国降水量可能超出往年平均值,洪涝灾害的风险骤增。

据了解,全球上一次大范围出现拉尼娜现象是在2020年秋季,直至今年5月才消失。在业界看来,气候变暖正让极端天气出现得更加频繁,而今年再度出现的气候异常将带来“双峰型拉尼娜”,其对天气的影响可能会更加复杂。

油气煤齐涨价

面对“冷冬”预期,石油、天然气、煤炭等能源商品的价格快速上扬。自今年1月以来,全球原油价格一再上涨,截至10月下旬,WTI原油价格已突破85美元/桶,创下自2014年以来的历史新高,而布伦特原油价格也突破了86美元/

凛冬将至,全球能源危机会升级吗

■本报记者 李丽曼



桶,较年初涨幅已超过60%。煤炭价格也呈类似暴涨趋势。澳大利亚纽卡斯尔港口动力煤价格目前已涨至269美元/吨,较去年最低涨幅超500%。

另外,日韩、欧洲等国的天然气贸易商为“锁定”货源一再竞价,今年10月初,亚洲液化天然气(LNG)的现货价格也创下历史新高,较去年同期价格翻了5倍以上。

高昂的大宗商品价格推高了居民用能成本。严重依赖天然气发电的欧洲国家,电价目前已涨至历史新高。标普全球普氏的数据显示,今年9月一个月内,英国电价就跳涨了506.34美元/千瓦时,西班牙的电价则从夏季开始价格飙涨了200%以上。

在印度,由于电力供应中约有70%来自于煤电,近几个月来,印度公用事业公司的动力煤储量一再告急,频繁的降雨洪灾不仅导致印度本土煤炭减产,更对印度煤炭运输造成阻碍,印度已有多地出现长时间停电事故。

美国政府也在近期发布提醒称,取暖油、天然气等化石燃料价格高企将导致今冬美国居民取暖账单较去年上涨三成左右,最高涨幅甚至可能超过50%。

印度高级经济师Kavita Chacko在接受路透社采访时表示,高昂的燃料价格让消费者承压,这一现状很可能为经

济复苏带来下行风险。“尤其在交通领域,运输成本正急剧升高,这也将拖累整体社会消费能力。”他强调。

据路透社报道,截至今年10月中旬,印度汽油价格已突破106.89印度卢比/升,约合1.43美元/升,法国柴油平均价格达到了1.55欧元/升,均创下了历史新高。今年9月英国也经历了“史上最严重”的燃料危机,无铅汽油平均价格达到了1.41英镑/升,较疫情封城时期上涨了40%左右,创下近9年来新高。有测算显示,这一数据意味着英国司机每加满60升油箱就需要多花费至少15英镑。

多国全力“囤气囤煤”

美国银行在近日发布的一份备忘录中指出,考虑到今年可能会出现一个异常寒冷的冬天,同时航空燃油需求有回暖,发电侧存在天然气石油转换过渡,这些因素都可能导致油价进一步上涨,今年冬季原油价格很可能会突破100美元/桶大关。

面对可能愈演愈烈的能源危机,“囤积”能源成为各国的普遍选择。路透社汇编行业数据显示,截至目前,日本、韩国进口自美国的LNG总量已经创下了历史新高,而欧洲国家更是在与东亚国家

“争抢”天然气货船。

日本发布“冷冬”提醒后,日本经济产业省召集主要能源采购商、电力供应商等开会,要求他们为可能到来的极端事件做好准备,以避免日本再度出现全国范围内的严重电力危机。据日本经济产业省自然资源和能源厅厅长Shin Hosaka透露,截至10月,日本LNG库存较去年同期高出了70万吨左右,较近4年的平均库存高出了24%左右。同时,据路透社报道,随着冬季临近,欧盟LNG进口量较数月前也出现飙升,基本恢复至往年平均水平。

然而,即便如此,全球能源可能还是不够用。以欧洲为例,标普全球普氏援引LNG行业分析师Luke Cottell的话称,虽然欧洲能源贸易商正加紧进口天然气,比利时、法国、荷兰和英国每天的LNG进口总量已经达到1.14亿立方米,但这一数据仍低于去年同期的1.16亿立方米,在高涨的电力需求面前,目前的LNG供应可能仍然难以缓解欧洲紧张的电力供应局面。

美国行业媒体“能源环境新闻”撰文称,现在各类能源商品短缺很可能都归结于去年新冠肺炎疫情导致的大幅度减产或停产,当时石油、天然气以及煤炭价格的暴跌直接影响了能源生产行业,如今,供应的短缺反过来又将推高能源成本,拖累经济复苏。