

欧盟驻华代表团一等参赞、绿色转型处处长骆浩君:

“应当珍惜全球气候治理的成果”

■本报记者 李慧



今年是《巴黎协定》签署十周年。十年来,全球气候治理在挑战中前行、在合作中进步。从气温升幅放缓,到各国自主减排扩大,《巴黎协定》推动全球绿色转型实现历史性进展。欧盟驻华代表团一等参赞、绿色转型处处长骆浩君(Laurent Bardon)近日在接受《中国能源报》记者采访时表示,《巴黎协定》是当今世界最成功的多边合作范例之一。

■《巴黎协定》十年: 从承诺到行动的全球转变

“十年前,全球升温趋势在3.4至3.7摄氏度之间;如今,我们正处于2.3至2.5摄氏度的路径上。”骆浩君表示,“如果没有《巴



黎协定》,如果我们什么都没做,局势将远比现在糟糕。”

十年来,《巴黎协定》以其包容性的多边框架,促成了前所未有的全球协同行动。目前,已有众多国家提交了更高质量的国家自主贡献目标,在国内采取减排行动的同时,为发展中国家提供支持。骆浩君指出,《巴

黎协定》的真正意义不仅在于减排数据的改善,更在于建立起全球协同行动的政治与制度基础。“尽管气候大会上常有争论和不确定性,但最终结果依然是积极的。全球合作在艰难中前行,并取得成果。”

数据显示,如果各国2030年目标得以落实,并配合长期减排努力,全球升温有望被控制在2.1摄氏度以内。这一进展,将是全球治理机制在气候领域的实质性成效。“回顾这十年,《巴黎协定》是全球治理中少有的成功案例。”骆浩君认为。

不过,骆浩君同时提醒,气候变化的威胁并未远去。“全球变暖的影响日益明显。比如,在美国,已有保险公司因灾害风险过高而退出多个州市场。虽然我们走在正确道路上,但速度仍然不够快。”

■欧中合作: 推动全球气候治理的重要力量

谈及欧中合作,骆浩君评价:“如果说

《巴黎协定》让全球迈出了共同行动的第一步,那么欧中合作则是推动全球气候治理走得更稳、更远的重要力量。”

他指出,碳市场是欧中合作最具代表性的领域之一。“今年9月,我们在上海参加了中国碳市场大会,并与巴西举行了三方会议,探讨建设‘强制碳市场开放联盟’。欧盟与中国正共同帮助巴西设计一个更具吸引力的开放联盟,吸引更多国家参与碳市场建设。”

骆浩君认为,欧中双方在碳市场领域的合作基础坚实、互补性强,欧盟拥有成熟的碳定价体系与监管经验,中国的全国碳市场规模可观且覆盖行业广泛。“碳市场是目前最有效的减排工具。我们希望把欧中合作成果转化为可推广的国际经验,帮助更多国家建立符合本国国情的碳市场体系。”

除碳市场,气候适应与风险融资正在成为欧中合作的新增长点。骆浩君表示,欧中双方正在气候适应与风险融资

领域保持密切沟通,探讨如何为农业、农村与脆弱地区提供资金支持,并探索基于自然解决方案的城市防灾和生态修复机制。“欧盟与中国已在这些领域展开头脑风暴,探讨未来更具创新性的合作路径。”

事实上,近年来,欧中双方保持高频沟通,在应对极端气候、推动可再生能源、完善碳核算机制等方面形成多层次合作。在骆浩君看来:“欧中合作的意义不仅限于双边,更体现在为全球气候治理提供稳定支撑。我们共同的目标是让绿色转型惠及所有国家。”

展望未来,骆浩君呼吁国际社会保持理性与信心:“气候大会往往冗长、复杂,甚至嘈杂,但请看到整体趋势——全球正在前进。或许进展还不够快,但在当今世界,没有哪一个多边进程像气候合作这样有效。我们应当珍惜全球气候治理的成果,因为它证明了全球治理依然有效,国际合作仍然可能。”

全球海上油气运输路线发生转变

■本报记者 王林

近年来,全球地缘局势呈现复杂多变态势,推动油气运输版图重绘,当前主要海上运输路线已悄然生变。睿咨得能源咨询公司日前发布最新报告指出,全球5个最关键的海运通道——马六甲海峡、霍尔木兹海峡、苏伊士运河/曼德海峡、土耳其海峡、好望角,目前正面临地缘冲突、航行安全、环境危害等多重风险考验。

值得关注的是,5大海运要道承担着大部分原油和天然气海运任务,受中东地缘事件影响,海上油气运输路线出现较大调整,比如曾经严重依赖霍尔木兹海峡和马六甲海峡的贸易商,开始绕道好望角或选择管道运输,这一转变不仅显著增加运输里程与成本,更对全球能源供应链稳定性和韧性构成持续压力。

■好望角用量持续攀升

数据显示,2023年,5大海运要道运输约7130万桶/日的原油和石油产品以及约260亿立方英尺/日的液化天然气(LNG);2024年,原油和石油产品日运输量降至6500万桶,LNG日运输量降至248亿立方英尺。与此同时,保险费和运费出现大幅上涨。

睿咨得能源咨询公司上游研究高级分析师德里纳·巴德瓦杰表示,5大海运要道风险上升,给全球能源供应链韧性带来严峻考验,任何中断都将引发极端能源价格波动,并对全球经济造成严重损害。

据了解,全球约3/4原油需求通过这5大海运要道运输。其中,马六甲海峡作为全球最大海运贸易枢纽,承担着全球1/4的原油运输,日处理约2400万桶原油和天然气。这条位于印度洋和太平洋之间的狭窄通道,是大部分原油和LNG运输至亚洲的关键走廊,其中沙特原油占比达25%。

与此同时,位于非洲南端的好望角已成为全球海上贸易的关键替代路线,目前处理全球8%—10%的海运量。受非洲原油产量下降、印度等国转向进口俄罗斯原油等因素影响,通过好望角的原油运输量从2021年的700万桶/日降至2023年的

600万桶/日。不过,2024年情况发生变化,该通道原油总流量激增近50%,原因是红海危机导致原来经苏伊士运河/曼德海峡的船舶,开始绕道好望角。经由好望角运输的原油约1/3来自美国、近1/4来自南美。此外,沙特、伊拉克等中东国家也将原计划通过苏伊士运河运往欧洲的大量原油改道至好望角。尽管运费成本更高,过境时间更长,但与全球其他海运要道相比,好望角是目前原油运输最安全的海上航线之一。

■霍尔木兹海峡地位难撼

与此同时,霍尔木兹海峡的地位仍然难以撼动,全球1/5的原油运输,近一半中东原油和约1400万桶/日的凝析油,都需要通过这条狭窄水道运往亚洲。同时,其也是LNG海运关键路线,承担着全球1/5的LNG海运量,卡塔尔2/3天然气产量需通过霍尔木兹海峡出口至亚洲。

德里纳·巴德瓦杰表示,霍尔木兹海峡位于阿曼和伊朗之间,连接东部的阿曼湾和西部的波斯湾,是海湾地区原油输往世界各地的唯一海上通道,更是一个被地缘政治风暴所环绕的脆弱节点。

美国能源信息署提出,封锁霍尔木兹海峡将严重影响从中东地区进口原油的国家,进而给原油和天然气供应链带来极大冲击。

为降低此类风险,中东国家一直在开发绕过霍尔木兹海峡的替代运输路线。路透社报道称,沙特有一条从靠近波斯湾Abqaiq原油处理中心延伸至红海延布港的“东—西输油管道”,运力为500万桶/日;阿联酋建有一条将陆上油田与富查伊拉出口通道连接起来的“阿布扎比原油管道”,运力为180万桶/日;伊朗Goreh Jask管道,可以直接将伊朗原油出口至阿曼湾。

不过,由于运力限制和持续地缘威胁,上述替代路线不足以完全缓解霍尔木兹海峡关闭带来的所有影响。据美国哥伦比亚广播公司报道,由于运营和政治方面的困难,伊朗Goreh Jask管道运力仅接近30万桶/日,去年9月以来一直处于停运状态。

■地缘风险和运营挑战需重视

苏伊士运河和曼德海峡是全球海运关键节点,二者通过波斯湾形成联动关系,共同构成连接地中海与印度洋的海上要道。

目前,曼德海峡已成为中东第二大要道,也是全球原油和天然气贸易稳定的另一个潜在威胁。这条狭窄水道连接红海与亚丁湾和阿拉伯海,是船舶往返于苏伊士运河和印度洋之间的关键路线。苏伊士运河以及250万桶/日的“苏伊士—地中海原油管道”将红海与地中海连接起来,构成全球能源流动的重要走廊。

2023年底之前,曼德海峡约占全球海上原油贸易12%,之后受中东地缘事件影响,通过该海峡的日流量骤降近50%,截至目前一直低于正常水平。

土耳其海峡是连接地中海和黑海的狭窄且具有关键战略意义的海上航线,是里海地区和俄罗斯向亚洲和欧洲市场运输原油和LNG的主要中转点,约占全球海上原油贸易5%。

近年来,通过土耳其海峡的原油流量有所波动,从2020年的350万桶/日下降至2021年的340万桶/日,并在2022年受俄乌冲突影响进一步降至320万桶/日,2023年回升至350万桶/日,预计今年数量不会出现太大变化。俄罗斯仍是土耳其海峡原油海运流量最大贡献者,占比达40%,其中约1/6都交付给土耳其。

市场认为,5大海运要道面临不同程度的地缘风险,任何中断或调整都可能引发连锁反应,给本就紧张的全局能源供应链带来进一步压力,进而将区域性安全危机放大为冲击全球能源市场的系统性风险。



■曹人之

夏季需求旺季结束,全球原油供需压力加大,水上浮仓飙升。10月,美国制裁俄罗斯两大石油生产商,近期俄罗斯原油出口出现下滑。若制裁持续,俄罗斯原油产量面临下滑风险。然而,由于“欧佩克+”12月继续增产,非欧佩克国家原油产量创历史新高,俄罗斯原油减产难以改变全球原油过剩局面,预计四季度油价持续承压,SC原油受迪拜市场、原油运费支撑,预计表现强于布伦特市场。

■俄罗斯原油出口开始下滑

近期,受到美国对俄罗斯两大石油生产商制裁影响,伊拉克国家石油营销组织SOMO已取消3批卢克石油公司原定于11月装船的原油货物。印度两家国企HPCL、MRPL通过招标从美国、中东采购约500万桶原油,包括阿布扎比Murban原油。近期俄罗斯到印度原油物流出现扰动,初步出口数据表明,10月俄罗斯原油出口环比下滑5%,但较去年同期仍高约10%。印度信实集团、MRPL、HMEI集团已经停止对俄罗斯原油采购,目前约80万桶/日俄罗斯原油供应受到威胁。

■“欧佩克+”确定产量计划

11月2日,“欧佩克+”宣布12月将小幅增产13.7万桶/日,并暂停2026年第一季度进一步增产计划。“欧佩克+”成员国将于11月30日举行下一次会议,商讨2026年的产量水平。届时该组织将评估增产对市场实际效果、全球需求情况以及地缘政治局势发展。另一方面,沙特下调12月销往亚洲官方销售价格,其中阿拉伯轻质原油对亚洲售价每桶下调1.2美元,较阿曼/迪拜原油均价升水1美元/桶,此外中质与重质原油每桶调降1.4美元。

■美洲产量预期强劲

今年以来,巴西产量持续刷新历史纪录。根据巴西国家石油公司数据,9月巴西原油产量为399万桶/日,环比下降1万桶/日,同比上涨41万桶/日。10月,巴西原油出口量达到232.4万桶/日,环比上涨10%,同比上涨52%。根据IEA预测,2025年巴西原油产量将达到380万桶/日,平均增长39万桶/日,2026年将继续增长24万桶/日。9月底,巴西Buzio油田第七艘海上浮式生产储卸油轮P-78准备就绪,预计年底正式开始生产原油。

圭亚那9月原油产量接近80万桶/日,10月原油出口量达到88万桶/日的历史新高。目前圭亚那有四套FPSO正在运行,产能共计90万桶/日,未来仍有三套FPSO,预计在2026年四季度、2028年、2029年投产,预计2030年产能将达到160万桶/日。根据机构预测,到2030年,来自巴西近海、圭亚那、苏里南以及阿根廷卡穆尔页岩区的石油将成为具有成本竞争力的非欧佩克石油供应的关键来源。

■全球原油过剩格局难改

夏季需求旺季结束,全球供需过剩格局加剧。9月全球原油浮仓增加约1亿桶,10月进一步增加约3000万桶,总量达13.3亿桶,运距增长、国内补库及港口拥堵是背后主要因素。由于欧佩克12月仍将增产步伐,非欧佩克(美国、巴西、圭亚那等)产量历史高位,四季度全球原油供应过剩压力较大,即使俄罗斯产量出现下滑也难改全球过剩局面。四季度迪拜市场月差受印度采购等因素支撑,叠加近期原油运费大幅上涨,国内SC原油较布伦特原油支撑更强。

(作者系永安期货能化分析师)

国际油市呈现供应过剩局面

