风云访谈录

2018年11月28日当天,一封通函发到欧洲议会、欧洲联盟理事会、欧洲经济社会委员会等各方手中。这份通函是关于如何把欧洲建设成为繁荣、现代、有竞争力的气候中性经济体的长期战略愿景报告。人们开始明白:在接下来的50年,欧盟将在碳减排上"动真格"了——欧盟将着力发展气候零负荷经济。

近日,这份报告的中文版及解读在京发布。记者就欧盟去碳化相关问题,对欧洲委员会气候行动总司气候战略、治理和非碳排放交易部门排放司司长Artur Runge-Metzger进行了专访。从2003年开始接触欧盟的气候政策至今,Artur Runge-Metzger已经在气候变化领域工作了16年。2016年1月,他正式接棒成为欧洲委员会气候行动总司的主要负责人,与他的同事们一起,开始了《巴黎协定》出台后欧盟的一揽子减排计划。现在,谈及欧盟的减排进程,他信心十足。

采访对象:Artur Runge-Metzger
欧洲委员会气候行动总司气候战略、治理和非碳排放交易部门排放司司长

欧盟踌躇满志:

2050年要实现气候中性

着力发展气候零负荷经济 谋划未来清洁蓝图

◆本报记者张倩

中国环境报:欧洲委员会提出了欧盟长期战略提案,为什么在去年11月发布?应该如何看待这份报告?您预计报告对欧盟接下来50年的气候政策将产生何种影响?

Artur Runge-Metzger:我们在去年11月提出这份战略,主要有两个因素。一是应联合国气候变化框架公约秘书处的邀请,包括欧盟在内的各缔约方要在2019年以前,提交各自的长期战略,以助于各方能在2050年前实现承诺的减排目标。因此,在起草这份提案之前,我们和欧盟所有的成员国政府讨论了可行的减排举措。同时,与当地贸易联盟探讨减排战略,这花费了大约1年半-2年的时间。我们与各成员国的当地民众特别是青年人进行沟通,让他们加深对气候变化的理解,向他们描绘2050年的蓝图。我们的计划非常大胆,所以各行各业涉及的转型升级必不可免,需要大家做好心理准备。

二是我们需要尽快地给欧盟社会强烈的信号:应对气候变化刻不容缓,特别是在商业界。我们希望借此让商业部门了解哪些新技术他们应当引进,以及这些技术在欧盟各国的适用性和可行性。如在化工、发电和冶炼等行业,我们希望其根据这份战略作出调整,助力欧盟实现气候中性。

应对气候变化离不开各行各界的支持,需要社会各界默契配合,发挥出最大合力。在过去半年,在成员国首脑层面,也进行了几次讨论。大多数国家都表示支持2050年的气候中性目标。我们预计到今年年底,得到所有成员国的认同,同时我们也计划在2020年提交这份战略计划。

中国环境报:当前,英国的脱欧进程正在继续。假如英国脱欧后,您认为会对欧盟实现此前在《巴黎协定》中设立的目标有影响吗?届时,英国和欧盟的气候政策和举措能否保持步调一致?

Artur Runge-Metzger:我们坚信英国脱欧将不会影响欧盟的气候政策和决心,也不会改变英国国内的气候政策。一直以来,英国是应对气候变化积极的实践者,所以尽管离开欧盟,有理由相信英国的立场不会改变,减排进程将继续。此前,欧盟定下这样的目标:到2030年,温室气体的排放量较1990年的基础上至少减少40%。在过去的3年,英国与其他成员国不断完善相关立法,如果这些法律法规能够落实到实处,那么预计碳减排量可能达到45%以上。所以,脱欧后的英国将与欧盟继续完成我们建设清洁星球的蓝图。

下一步,我们的工作将围绕这份长期战略展开。在2050年实现气候中性,这一点也得到了英国的肯定和支持。尽管当下有一些变化,但是在应对气候变化方面,欧洲国家已经彰显了足够的决心。

中国环境报:在美国宣布退出《巴黎协定》后,欧盟在气候领导力方面发挥了重要的作用。能否介绍一下,未来欧盟会在哪些领域继续发力应对气候变化?

Artur Runge-Metzger:欧盟的脱碳决心并没有因为美国宣布退出《巴黎协定》而动摇。欧盟始终相信,减少碳排放是有利长远的抉择,并能给欧洲企业带来诸多益处。未来,我们将会协助各部门完善相关监管体系、帮助相关企业引进或升级减排技术。如在风能、太阳能的利用上,在新能源汽车的研发与合作上,我们会加强引导和监管。众所周知,中国在新能源汽车领域做得很出色,我们也期待能和中方加强这方面的合作。

此外,我们将进一步提高能源利用率。比如,在新修建的房屋建筑屋顶加装太阳能板、加热泵等装置,将以往楼宇的角色从能源"消费者"逐渐转变为"生产者"。同时,对一些高能耗的建筑升级改良,降低楼体能耗。接下来,欧盟将对各行业摸底、检测以及进行技术升级。当前,欧盟研发的一些技术,已渐渐被人们熟知,但仍未被运用到更广的范围,这需要时间做出适应和调整。比如,将氢作为钢铁、化工和生态燃料行业中的原料,将有助于实现去碳化,但不同行业会有不同的处理方式。这次来华,我们也希望能与中国扩大合作领域,进一步挖掘双方在减排上的潜力。

中国环境报:目前欧盟的去碳化进程面临哪些困难?在实现《巴黎协定》定下的减排目标方面,目前欧盟进展如何?

Artur Runge-Metzger:真正实施碳减排,对每个经济体都不是易事,欧盟也不例外。积极的政策引导必不可少。前面提到的楼宇升级改造,因为私有产权等问题,有很多工作要做。另外,推广新能源汽车代替燃油汽车,也需要克服一些阻力。要想提高市场中新能源汽车的占比,基础设施以及相应的政策机制也十分关键,诸如充电桩的布设、供电价格等。只有当这些条件成熟了,公民才会意识到:哦,我可以试着考虑换一辆混合动力汽车或者新能源汽车了。不仅如此,各成员国还需加强合作,在一些主要交通枢纽和交通要道上设立足够的充电桩等。目前看来,公民支持新能源汽车,只是他们还会有一些疑问。我们正在消除他们的困惑,提高政府服务水平。

每一年,我们都会发布年度减排进度报告。今年的报告预计会在10月底公布,请大家拭目以待。从2017年-2018年的成果来看,减排效果明显,这也证明了方向的正确性。在这里也可以剧透一下,不久后我们会官宣挪威和冰岛加入到欧盟的减排"大军"中,与欧盟国家共同完成《巴黎协定》中的减排目标任务。

中国环境报:若英国脱欧后,欧盟将由27个成员国组成。这些国家应对气候变化的资金、技术、社会条件等不尽相同,欧盟如何解决这些难题,让各成员国共同、有序完成阶段性目标?

Artur Runge-Metzger:如您描述的那样,欧盟成员国各方面条件存在较大差异。一些成员国的技术、资金比较充足,当然不乏相对落后的成员国。因此,在引进减排新技术的能力上会有高低之分,其减排行动也会拉开差距。不过,欧盟的改革进度和决心不会改变。

一方面,一些国家仍面临不小的减排阻力。如波兰的电力生产,长期以来十分依赖煤矿,所以我们也和波兰一直探讨可行的办法,让他们尽快顺应国际环境,有效地减缓气候变化所带来的影响。另一方面,我们也会合理地将欧盟的减排目标分配给各成员国。比如,在2030年前,除去碳交易以外,所有行业要达到减少30%的减排目标要求。我们会按照0%-40%的目标任务进行分配。在卢森堡、瑞士这样较为富裕的地区,将承担较大的减排比例。在保加利亚等相对落后的成员国,则不会有太难以完成的减排任务。毕竟能力不同,角色也不尽相同。

同时,欧盟也会实施一系列合作项目。如在煤矿开采方面,我们就以德国、西班牙和波兰为主要合作方,进行沟通研究,找到高效的减排路径。通过类似的项目,增进各成员国之间减排举措、技术的交流和互补,加快改革步伐、缩小差距。我们希望通过欧洲委员会的协调,让所有成员国能够"拧成一股绳",在完成2030年欧盟的减排目标任务的基础上,共同描绘出直至2050年的美好愿景,向国际社会交出一份满意的答卷。

国际资讯 Hot Information

中日环境合作进一步加深

将有针对性地实施一批合作示范项目

本报讯 改善大气环境相关研究与示范项目启动暨VOC课题组研讨会日前在辽宁省大连市召开。日本环境省、日本环境卫生中心等相关部门代表参加会议。

项目启动后,将有针对性地实施一批符合中日双方需求、发挥双方互补优势的合作示范项目,充分借鉴和引进日本在改善大气环境领域的先进管理理念和治理技术,服务好各地方城市的大气环境质量改善以及协同推进温室气体减排。

据悉,2015年以来,中日双方实施了为期4年的中日改善大气环境城市间协作项目,并在中国相应的示范城市开展了VOC控制政策与技术、臭氧污染成因研究、机动车尾气检测等合作,为推动中国地方大气污染治理、提升治理能力做出了积极的贡献。

2018年6月,为持续加大大气污染治理力度,两国环境部长共同签署合作备忘录,决定继续实施为期3年的改善大气环境相关研究与示范项目,中国大连、天津、上海等10余个城市参与此示范项目。 吕佳芮 杨安丽

亚马孙地区国家领导人将共议环境保护

巴西政府开始接受国际捐助

据新华社电 巴西总统雅伊尔·博索纳罗日前宣布,亚马孙地区国家领导人将于9月6日在哥伦比亚开会,共商亚马孙地区的环境保护和发展政策。

博尔索纳罗表示,除委内瑞拉外,亚马孙地区其他国家领导人将参会,商讨统一政策,以保护环境,并以可持续的方式开发这一地区。

亚马孙雨林位于南美洲亚马孙盆地,总面积约550万平方公里,横跨巴西、玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔、圭亚那、秘鲁、苏里南、委内瑞拉等8个国家。

今年8月,亚马孙雨林火灾受到国际社会广泛关注,其中巴西和玻利维亚火情较严重。截至8月28日,巴西亚马孙雨林本月累计出现逾2.8万处着火点,为2011年以来同期最高纪录。目前,巴西政府已派出军队灭火,并开始接受国际捐助。

德国欲建人工岛将风电转化成氢能

计划修建数条输电线路"北电南送"

据新华社电 德国联邦交通部议会国务秘书埃纳克·费勒曼近日提出,为加强利用海上风能,可在德国北部的海上风电场附近新建人工岛屿,将多余风电就地转化为氢能,推动氢能产业发展。

费勒曼当天在德国北部库克斯港参加一场关于氢能的专业会议时表示,德国北部海域风电场生产的多余电力转化成氢能后,为过往船只提供能源补给,或被输送至陆地。他说,交通部下属联邦航海和水文局已做好准备勘察相关海域。

风电制氢是将风力发电直接通过水电解制氢设备,将电能转化为氢能。也有观点认为,应把多余风电传输到陆地后,再转化成氢能使用或储存。汉堡市经济部部长米夏埃尔·韦斯特哈格曼表示:"这样操作的条件更现成。"目前,德国风电资源主要集中在北部地区,为把风电运输到经济发达、用电量大的南部,德国计划修建数条输电线路"北电南送"。

德国总理默克尔日前宣布,将在今年底前正式推出发展氢能源的国家战略,政府不仅支持电动汽车相关技术发展,也非常重视氢动力技术的开发与应用。费勒曼说,目前消费者对相对昂贵的氢能源汽车需求仍较少,建议德国城镇优先采购氢能源公共汽车。

美计划研发核动力航天器

最快3个月抵达火星

据新华社电 美国航天局局长吉姆·布里登斯廷日前表示,美国将研发下一代核热推进技术,利用核裂变反应产生的热能推进航天器进行深空探索。

布里登斯廷在美国国家航天委员会第六次会议上说,核热推进是改变规则的创新,美航天局正在努力开发这种技术。核热推进航天器利用核反应堆来加热液态氢,将其变成电离的氢等离子体,并通过喷嘴来产生推力。

美国国家航天委员会委员、BWX技术公司首席执行官雷克斯·格夫登说,核动力发动机有望使航天器用3个月-4个月时间抵达火星,比最快的传统化学动力航天器快大约一倍。BWX技术公司是美国政府主要核部件和燃料供应商。

宇航员深空旅行时间越久,受到的辐射量越多。布里登斯廷说,使用核动力航天器,可以减少核辐射来保护宇航员健康。

据美国能源部下属洛斯阿拉莫斯国家实验室介绍,美国曾于20世纪50年代到70年代间研制核动力发动机,以增强火箭运载能力,为登陆火星做准备。但在美国放弃登陆火星计划后,项目也于1972年叫停。今年3月底,美国副总统彭斯提出,5年内让美国宇航员重返月球,这一时间表比美航天局的原计划提前了4年。布里登斯廷随后表示,将重返月球计划提前到2024年,目的是为了在2033年实现登陆火星。核热推进等新型空间推进技术再次受到关注。5月22日,美国国会已批准美航天局1.25亿美元预算用于开发核热推进技术。

2019中国国际清洁能源博览会近日在杭州国际博览中心开幕。本届博览会以"清洁能源融合发展"为主题,聚焦清洁能源科技成果、清洁替代、电能替代,吸引了来自清洁能源行业的150家企业参展,展示新技术、新产品、新应用、新业态,塑造清洁能源生态大版图。

新华社记者 林云龙摄

本报地址:北京市东城区广渠门内大街16号 邮编:100062 电话:67194786(总编室) 67113790(广告部) 67113791(发行部) 广告经营许可证:京东工商广字第8048号 年价:390元 月价:32.50元 零售:每份1.50元 人民日报印刷厂印