

欧盟新能源战略雄心勃勃

□ 翁东辉

日前，欧盟委员会公布一份“近海可再生能源战略”草案，旨在大幅度提升可再生能源在总体能源消费中的占比。欧盟制定的风能开发战略雄心勃勃，一方面是为应对气候变化，另一方面是为寻求保持全球领先地位。

另一方面是寻求保持全球领先地位。欧盟在海上风力发电领域处于世界领跑地位，目前全球42%的海上发电能力分布在欧洲沿海。欧洲业内人士不无骄傲地称：“海上风电是关乎欧洲‘无可争议的技术创新和工业领导地位’的故事。”世界上第一个海上风电场早在1991年就在丹麦南部海岸文德比成功运转。不过，全球各地的竞争者正在追赶，特别是中国和印度正在挑战欧洲风电先发优势。此外，欧盟现在还要面临来自英国的激烈竞争。在美国，外界推测民主党将重启绿色能源政策，重点也是推进风能技术。

当然，有竞争就有合作。欧洲将充分利用其风电技术优势，如北海风电场在削减成本、提高效率等方面取得了重大突破，引起来自中国、美国和其他地区投资者的浓厚兴趣。据分析，到2040年海上风电项目在全球将吸引1万亿美元投资。

最为关键的因素是海上风电较少环保压力，随着技术不断取得突破，可以在降低成本方面实现重大飞跃。这也是许多具有近海油气钻探经验的石油和天然气公司开始介入海上风电开发的原因。

此次最新制定的欧盟风电战略草案有针对性地提出了需要解决的几方面内容。第一是资金筹措。为保证海上风电快速发展，该战略计划耗资7890亿欧元，同时也将创造6.2万个就业机会。资金预计将来自多个渠道，包括欧盟应对新冠肺炎疫情复苏基金，各国公共资金将承担部分投资，即将修订的“欧盟国家能源项目援助指南”也将为海上项目融资提供帮助。

第二是欧盟成员国需要加强相关领域跨境投资合作。目前，欧洲海上风电跨境混合场地的立法仍处于起步阶段，涉及复杂的跨国谈判和法律问题。例如，位于德国和丹麦之间的海上风电场就因为缺乏欧盟立法，只

能通过过渡性安排运营。草案为此提出了一个解决框架，欧委会将批准建立海上电力招标区，以确保发电融入欧盟电力市场，将规模较小的国家项目与完全网格化的近海能源系统和电网有效地连接起来。

第三是解决产业链价值链问题。最新公布的风电行业数据显示，2019年欧洲新增海上风力发电量达到创纪录的3.6千兆瓦。专家认为，这一速度仍然太慢，无法达到气候目标要求。因此，欧盟再生能源战略旨在完善海上风电的整个价值链，包括促进部分制造和陆上港口基础设施建设。其中，港口配套设施是重中之重，需要加固码头、深水泊位，以及为超过100米的叶片提供存储空间。此外，在岸电网的扩展也是海上价值链不可分割的一部分。

欧洲曾是风能行业的摇篮。今后有可能再次领先10年吗？也许在不远的未来，海上风电技术取得突破，产业成本大大降低，人们终将看到一场无声的、类似美国页岩油革命的降临。届时，风电大发展局面就形成了。

世经述评

疫情致2亿人陷入极端贫困

本报日内瓦电 记者杨海泉报道：联合国开发计划署日前发布一份研究报告指出，新冠肺炎疫情影响深远，目前已使全球2.07亿人陷入极端贫困，到2030年这一数字将超过10亿。如果对可持续发展目标进行重点投资，可使1.46亿人摆脱极端贫困。

报告评估了新冠肺炎疫情后不同恢复方案对可持续发展目标的影响，以及在未来10年产生的多方面影响，认为疫情造成全球生产力严重受损，需要很长时间才能恢复，其引发的经济危机将持续10年。报告说，新冠肺炎疫情是一个转折点，选择正确的疫情应对之策，将会把世界引向可持续发展方向。未来10年，全球在社会保障及福利、治理、数字化和绿色经济等可持续发展目标上的投资，将有助于遏制极端贫困加剧。报告建议采取全球协调一致的可持续发展目标干预措施，如提高治理的有效性和效率，改变食品、能源和水的消费模式等。鉴于疫情造成的新增极端贫困人口集中于脆弱国家，推动可持续发展目标投资对于改进这些国家的脆弱性并促进其发展具有巨大潜力。

联合国开发计划署署长阿希姆·施泰纳表示，未来10年，加大对可持续发展目标的投资，不仅有助于疫情后的恢复，而且将推动重新确立人类和地球的发展道路，使其走向更公平、更有韧性和更绿色的未来。

德国疫情后将迎来消费高峰

本报柏林电 记者谢飞报道：新冠肺炎疫情不仅对德国经济产生了深远影响，也给德国居民的消费和储蓄习惯带来很大改变。近日，德国银行业协会的一份研究表明，今年德国居民的储蓄率已达17%，这意味着德国人会从每100欧元（1欧元约合7.8元人民币）收入中拿出17欧元用于储蓄，如此高的比例已创下历史纪录。

根据德国联邦统计局数据，此前德国居民储蓄率最高的年份是1991年和1992年，当时德国居民储蓄率为12.9%，2019年德国居民储蓄率仅为10.9%。今年第二季度和第三季度，德国居民储蓄率分别为21.1%和16.2%，远高于去年同期水平。

分析认为，导致今年德国居民储蓄率迅速升高的主要原因是各国政府采取的一系列防疫措施给居民消费带来了一定限制，特别是受到旅行限制的影响，很多德国人今年放弃了旅行休假。这笔开支在德国家庭消费中的占比很大。

专家认为，如果明年社会和经济秩序恢复正常，有可能迅速激发德国人的消费热情。数据预测显示，明年德国的购买力总额有可能高达19660亿欧元，人均购买力高达23637欧元。

印度就业人数持续下滑

本报讯 记者施普皓报道：印度经济监测中心(CMIE)最新发布的报告显示，印度11月份就业率环比下降0.9%，这已是印度就业率连续第2个月下滑。

根据报告，受新冠肺炎疫情采取封锁措施影响，印度就业率于4月份跌至最低点，之后出现反弹，但回升趋势在第三季度逐渐放缓。10月份和11月份，印度就业人数连续两个月出现下滑，10月份环比下降0.1%，就业人数减少60万人；11月份环比下降0.9%，就业人数跌幅达到350万人。

报告还对比了印度今年和去年的就业数据，2020年11月份的就业人数为3.936亿人，较去年11月份同比下降2.4%。实际上，自2020年3月份以来，尽管印度国内经济正在复苏，但每个月的就业率仍大大低于去年同期水平。

不过，报告同时指出，11月末至12月初的两周里，劳动参与率和就业率已出现上升，因而就业率下降趋势有望在12月份见底。

南非公司推出上门加油服务



图为南非Refuel公司员工驾驶加油车上门，准备为客户的汽车加油。本报记者 田士达供图

本报比勒陀利亚电 记者田士达报道：近日，南非一家名为Refuel的公司推出一款手机应用程序，用户可以在线预约加油上门服务，为汽车补充燃油。

这家公司的创始人伦茨表示，该公司与南非多家加油站合作，通过加油车为客户特别是企业园区员工提供上门加油服务。该服务提供的燃油价格与加油站相同，但收取每单20兰特（约合8元人民币）的上门服务费。加油车由卡车改造而成，能够同时装载汽油和柴油，安全性经过消防部门认证，驾驶员也经过培训并获得了危险货物运输许可。

伦茨表示，南非加油站经常出现排队情况，也是盗窃犯罪高发地，客户通过预约上门加油服务，能够节省时间并保障安全。伦茨还说，公司还计划提供胎压压力和机油检查等附加服务，并在明年添置10台加油车。

日本“脱碳”之路不平坦

本报驻东京记者 苏海河



图为位于日本大分县的光伏发电站。

苏海河供图

务的从业人员达540万人，大型汽车公司又关联着众多零部件供应商，如果取消传统汽车，还将引发严重失业问题。

再看氢能源车，根据日本政府2017年制定的氢气基本战略，到2030年氢气采购量将达到30万吨，生产成本降低2/3，并使氢燃料电池汽车普及率达80万台，家庭用氢燃料电池发电设备达530万台。

但现实情况是，尽管在巨额财政补助下，丰田、本田汽车开发出了世界领先的氢能源汽车，但由于价格昂贵以及充电站不足等原因，导致氢能源车无法普及。6年来，全国仅销售了4000辆。加之日本氢气生产不足，需要依赖进口，价格偏高，到今年年底销售量仅达到政府目标的十分之一。因此，2050年之前不可能用氢能源汽

车完全代替化石燃料汽车。统计显示，自2014年首台氢燃料电池汽车面世以来，日本在全国建立的充电站将近140所，尚有16个县无充电站。日本政府计划到2030年将充电站扩建至900所。12月7日，丰田汽车、三菱住友银行等88家企业合作成立氢能源推进协议会，旨在普及氢能源技术。12月9日，丰田汽车的新一代氢能源汽车“未来”上市，一次充气的行驶里程可达850公里。但每台达800万日元（1日元约合0.06元人民币），虽然补助金最高可达225万日元，但普通家庭仍难以接受。

政策加码各地积极行动

日本政府将减排和数字经济作为引导后疫情时代经济发展的两大重要引擎，并致力于向世界出口节能减排技术。为此，政府将从财政和税制上激励企业投资节能减排，新出台了本年度第三次经济对策，设立2万亿日元基金，鼓励新能源、新科技研发。同时，新税法修正案对开发新型电池、半导体等项目和风力发电等投资额的法人税予以5%至10%减免。此外，日本经济产业省还提出了扩大减排技术出口的贸易保险额度，履赔额从90%提升至100%，以鼓励相关企业对外投资出口海上风力发电、氢能源等技术。同时，日本政府决定明年在政府设施采购中，来自风能、太阳能等新能源电力的比例达到30%，以表明国家为实现2050年碳中和的决心。日本环境省提出其所管辖的全部设施2025年达到90%、2030年全部采用可再生能源。

当下，日本钢铁、化工、机械等制造业也是排放大户。据日本国立环境研究所最新统计，2019年度日本二氧化碳排放量为10.3亿吨，其中制造业占比达36%。这些传统行业也在努力实现减排目标。日本最大的钢铁企

业——日本制铁公司日前宣布启动对化石燃料的高炉改造工程，引进氢氧制铁法，增加电解炉，目标是到2050年实现零排放。不久前，川崎重工公司在神户建成1000万千瓦级氢气发电站。

现实迫使电动汽车成为日本政策的唯一选项。近来，日本政府开始鼓励电动汽车发展，丰田、本田、日产等车企纷纷推出充电车型。同时，政府不仅对购置环保车型提供购车补助，还在税收方面实施优惠政策。不过，目前日本电动汽车发展环境尚不完善，充电站不足，制约了电动汽车的普及。据统计，目前日本全国快速充电桩只有3万个。

据报道，日本经济产业省正在研究到2030年中期停止纯燃油汽车生产，全部采用电动汽车，各地方政府更是积极行动。东京都更先于政府宣布2030年开始全部销售电动汽车，为此将修改条例，放宽充电桩设置标准，并为住宅区、商务区设置公用充电桩提供财政补助。横滨市在2018年就发表了2050年零排放宣言，新建成的市政府大厦，已经完全采用可再生能源。德岛县在全国率先制定“脱碳条例”，提出尽量利用当地生产的可再生能源。熊本县提出可再生能源产地计划，并与周边18个市町村共同发表了2050年零排放宣言，将在近期内出台生物发电行动计划。截至目前，已有187个地方自治体提出了2050年零排放目标，覆盖人口占到日本总人口的68%。在碳排放大户发电行业的10家电力公司中，冲绳电力公司宣布2050年实现零排放，东京电力公司称正在研究实现零排放的具体步骤，并将“脱碳”作为提升企业形象的重要手段。

根据日本政府原定减排目标，到2030年实现碳排放比2013年减少26%，这显然无法实现2050年碳中和目标。当前，虽然菅义伟政府致力于追赶并领先世界能源发展潮流，但具体落实举措还有待观察。

今年的12月12日是《巴黎协定》签署5周年。近来，世界各国为应对气候变化，实现2050年碳中和目标，纷纷发表2030年行动计划，绿色发展成为拉动世界经济的新引擎。据国际能源机构测算，2050年之前世界新能源投资每年将达1.2万亿美元（1美元约合6.5元人民币），并将带动世界GDP增长3.5个百分点，并为全世界创造900万个就业机会。对此，日本首相菅义伟在其首次国会施政演说中也提出到2050年实现碳排放中和目标。但是，日本采取的措施与西方主要国家有所不同，被日本媒体称作“路径纷争”。

汽车产业路径崎岖难下

自《巴黎协定》签署以来，各国为减少碳排放，纷纷开发利用太阳能、风能等再生资源。与他国不同，日本更加注重提升石化能源效率，通过降耗实现减排。

根据2018年统计，日本碳排放中的16%来自汽车，而且日本是全球汽车制造大国，所以日本汽车业能否实现零排放具有重要意义。与世界主要国家将电动汽车定义为电动汽车的概念不同，日本提出的电动汽车是包括油电混合、氢燃料电池等不同动力的汽车在内的。可是，由于欧美部分国家限制油电混合汽车，氢能源车普及难度大，日本汽车产业减排之路漫漫。

在欧洲、中国等地开发普及充电式电动汽车之时，日本的重点放在了普及油电混合动力汽车上。日本政府和汽车业界当初作出这一判断的逻辑是，即便充电汽车零排放，但如果发电系统不减排也难以减少环境负荷，油电混合汽车却能实现真正减排。可是，日本这一逻辑已被现实否定。最终结果是当其他国家实现电动汽车零排放时，日本的油电混合汽车仅仅实现了低排放。日本第一生命研究所研究员熊野英生认为：“如果日本企业坚持油电混合动力发展方向，将与国际市场脱节，最终影响其长期战略。”此外，有专家指出，日本汽车制造业产业链固化，在全国6730万就业人口中，从事汽车制造、销售、服



图为日本市场销售的氢能源汽车。

苏海河供图