

中国在应对气候变化国际合作中发挥关键作用

——访中国能源研究会副理事长周大地

本报记者 钱通

应对气候变化是人类共同的事业。中国作为最大发展中国家，已作出郑重减排承诺，将用全球历史上最短的时间实现从碳达峰到碳中和。中国能源研究会副理事长、国家发展改革委能源研究所原所长周大地在接受经济日报记者采访时表示，中国在应对全球气候变化国际合作中发挥了关键作用。

周大地认为，如要达到《巴黎协定》所定控温目标，全球必须加快低碳转型。现在已经到了各国开展具体行动的阶段，各方应抓紧行动，避免承诺停留在口头表态。

周大地表示，中国在做好自身工作的同时，应从三方面推动并引领国际合作。第一是大力推动各国在联合国框架内平等合作，共同应对气候变化风险，拒绝气候霸权。

应对气候变化是建立在科学性基础认知之上的共识。任何国家和地区都必须重视气候变化带来的重大风险，明确认识到应对气候变化、加速减排进程是“我们自己要干的事”，既不是因为外界压力也不是对他人的追随。

应对气候变化能不能合作、在何框架下合作是严肃的政治议题。中国主张在联合国气候公约框架下进行磋商，通过联合国体系促进发达国家与发展中国家平等合作，共同应对，这是中国在气候变化方面合作的主渠道。

中国的低碳转型要根据自己的发展进程而定。“我们要推动具有独立性、自主性的国际合作，相关规则的制定要在联合国体系下共同磋商。不能允许少数国家将意愿强加于他国，要拒绝气候霸权。”周大地表示，

在应对气候变化议题上保持独立性与自主性不等于不加快行动。绿色低碳转型需要国际社会坚持共同但有区别的原则，各方要共同向《巴黎协定》控温目标努力。

第二是加强低碳、零碳技术创新，推动国际技术合作。

在各国拥有政治共识的基础上，开展国际层面的技术合作意义重大。目前，全球正在探索更好实现碳中和的方案。虽然各国的情况不一样，但依然存在很多共性的东西，比如大力发展非化石能源、可再生能源，推动生产生活方式低碳化转型，这些均建立在大量技术创新的基础之上。

中国作为工业大国，尤其需要重视低碳、零碳技术创新。中国在非化石能源发展方面已经走在世界前列，但在用能方面仍有进步空间，如目前以火电为主的电力

系统需要尽快向可再生能源过渡。推动低碳、零碳技术进步需要加大国际交流合作力度。“从历史上看，过去的能源技术及工业技术基本被少数发达国家所垄断。我们要改变少数发达国家的垄断地位，在能源技术、工业技术以及能源消费技术等方面加强创新，努力成为世界低碳技术、零碳技术的引领者。”周大地说。

第三是帮助发展中国家应对气候变化。在未来的日子里，中国要在大力发展低碳和零碳技术、加速推动绿色低碳转型的同时，发挥国际领导力，为大力发展中国家低碳化转型提供帮助。“我们要秉持人类命运共同体理念，既要加快自身发展，也要为其他发展中国家提供帮助，提供绿色低碳技术以及绿色公共产品，助力广大发展中国家实现低碳化。”周大地说。

“只有身处健康的地球，人类才能实现可持续发展。”当前，所有环境、社会和经济挑战都相互关联，人类必须紧急采取行动，共同应对全球性环境问题。多边合作是守护地球家园的应有之义，各尽所能是守护地球家园的内在要求。虽然疫情给经济社会发展带来压力，但是国际社会不能因此放松对环保的要求，而要从绿色发展中寻找机遇和动力。

联合国环境规划署最新发布的报告显示，过去50年全球经济增长了近5倍，但环境为此付出了沉重代价——本世纪全球变暖或使温度上升3℃，塑料垃圾流入海洋并使海水酸化，而与污染有关的疾病每年导致900万人早逝，超过100万个物种正面临灭绝。

“只有身处健康的地球，人类才能实现可持续发展。”在第五届联合国环境大会上，联合国秘书长古特雷斯警告称，当前所有环境、社会和经济挑战都相互关联，人类必须紧急采取行动，共同应对全球性环境问题。

构建人与自然生命共同体是人类的共同梦想，加强地球保护行动、加快绿色发展刻不容缓。

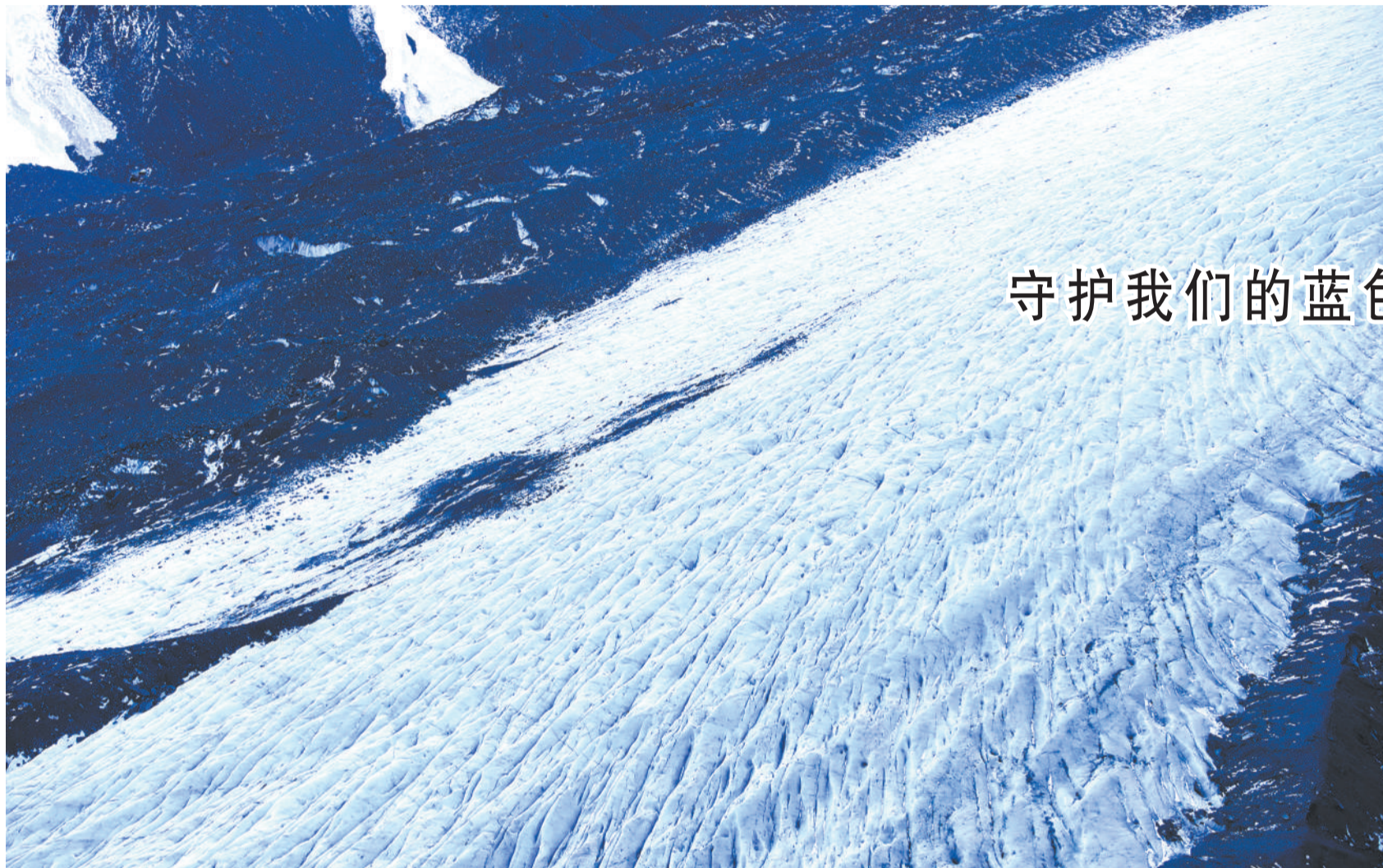
多边合作是守护地球家园的应有之义，今年一系列国际环境会议将凝聚各方共识，重塑人与自然的联系。全球最大的环境和自然保护会议——世界自然保护大会将在法国马赛举行，与会各方将明确大自然在实现《2030年可持续发展议程》目标中的作用。《生物多样性公约》第十五次缔约方大会将在中国昆明举办，国际社会期待大会通过兼具雄心、务实和平衡的“2020年后全球生物多样性框架”成果文件，有效遏制生物多样性丧失趋势。《联合国气候变化框架公约》第二十六次缔约方大会将在英国格拉斯哥举办，届时所有国家都要拿出更具雄心的国家自主贡献目标和碳中和愿景。此外，针对全球化学品和废物污染，如何对其进行无害化管理、制定强有力的“2020后框架”也是今年环境领域的重要议题。

各尽所能是守护地球家园的内在要求，各国应承担与自身发展阶段相适应的国际责任，最大程度强化行动。中国高度重视生态文明建设，将良好生态环境作为最普惠的民生福祉，同时认真履行各项国际公约，作出郑重减排承诺，将用全球历史上最短的时间实现从碳达峰到碳中和，并倡议成立“一带一路”绿色发展国际联盟，为全球环境治理提供中国方案。欧盟委员会发布《欧洲绿色新政》，鼓励环境友好型投资，发出绿色低碳转型的信号。美国将应对气候危机视为优先事项，并重新加入气候变化《巴黎协定》，填补了协定缺失的一环。泰国、越南等鼓励地方参与小规模循环经济计划，取得明显成效。非洲多国禁止进口、生产、销售和使用塑料袋，为减少“白色污染”作出贡献。

生态文明建设关乎人类未来。虽然新冠肺炎疫情给经济社会发展带来压力，但是国际社会不能因此放松对环保的要求，而是要从绿色发展中寻找机遇和动力。

从绿色发展中寻找机遇和动力

田士达



守护我们的蓝色星球

4月22日是

“世界地球日”。面对气候环境领域挑战，每个人都有义务行动起来，守护我们的蓝色星球。

图为新西兰南岛库克山国家公园航拍的塔斯曼冰川。

新华社记者

郭磊摄

里海是世界上最大的湖泊，不仅鱼类资源丰富，湖底更是储藏着丰富的油气资源。上世纪90年代以来，随着苏联解体以及里海不断勘测出油气资源，沿岸国家因边界划分、资源分配等问题一度剑拔弩张。经过数十年的博弈与谈判，如今，互利共赢正在逐渐成为里海地区开发的主旋律。

土阿关系的里程碑

2021年1月21日，土库曼斯坦和阿塞拜疆外长在两国领导人的见证下签署了关于里海“友谊”油气田联合勘测和开发的谅解备忘录。3月15日，土库曼斯坦批准了与阿塞拜疆关于共同开发里海“友谊”油气田的协议。按照协议，油田资源将按7:3的比例分配给土阿两国。

阿塞拜疆总统阿利耶夫认为，备忘录的签署是多年艰苦工作的结果。这意味着，阿塞拜疆与土库曼斯坦之间的关系进入了一个新阶段。

近期，土库曼斯坦与阿塞拜疆的“友谊”油气田项目发展迅猛。专家认为，该项目对土阿关系、里海区域发展，甚至对欧亚能源市场都将产生深远影响。

繁荣发展的风向标

北约加拿大协会能源安全项目主任、里海能源与地缘政治专家罗伯特·卡特勒认为，土阿“友谊”油气田项目的发展得益于2018年签署的《里海法律地位公约》。

2018年8月12日，在经历了22年马拉松式的谈判后，哈萨克斯坦、俄罗斯、阿塞拜疆、土库曼斯坦、伊朗五国国家元首在哈萨克斯塔阿斯塔纳举行会晤，并签署《里海法律地位公约》。俄罗斯总统普京表示：“我们的峰会意义非凡……《公约》确定5个国家享有里海的专有主权，能够负责任地开发利用海床及其他资源，在协商一致和互利共赢基

土阿联手开发里海

础上解决所有现实问题，确保里海的真正和平。”

《公约》规定，里海沿岸国家海岸线往外延伸15海里的水域为该国内海，领海往外再延伸10海里的水域为该国内海专属捕鱼区，其他水体以及这些水体的渔业资源将由里海沿岸五国共同拥有。《公约》中包含“里海国家在遵守环保条约、获得管道穿越水域所属国家同意而非沿岸五国一致同意的情况下，即可铺设海底油气管道”的规定，使得“友谊”项目仅需在土阿两国之间协商，大大降低了项目的复杂程度。

“友谊”油气田项目是《里海法律地位公约》签署后首个区域内大型合作项目，其进展很大程度上取决于沿海五国能否有效执行《公约》内容。可以说，该项目已经成为里海地区安全、稳定和繁荣发展的风向标。

油气运输的新通道

“友谊”油气田项目的重要内容之一是修建跨里海、连通土库曼斯坦和阿塞拜疆的油气管道，同时也是从土库曼斯坦到欧洲的跨里海天然气管道的一部分。

土库曼斯坦的天然气管道约为19.5万亿立方米，目前仅销往亚洲和俄罗斯，每年通过俄罗斯输往欧洲的天然气管道约为1000亿立方米，相当于欧洲进口天然气的四分之一。“友谊”油气田项目顺利实施后，土天然气将通过跨里海管道经阿塞拜疆连通跨安那托利亚天然气管道，加入欧盟“南部天然气走廊”。

“南部天然气走廊”是欧盟、土耳其、阿塞拜疆等国的重要能源合作项目，旨在将阿塞拜疆天然气经格鲁吉亚、土耳其等国输入欧洲，从而实现欧洲能源供应渠道多元化。

目前，土阿“友谊”油气田项目已经引起国际社会广泛关注，多国企业已明确表达出参与意向。

俄罗斯加快建设北极国际运输走廊

本报记者 李春辉

俄罗斯总统普京日前在参加俄地理学会主席团会议时表示，他与同事讨论了北极航道运输问题，该海路或将在数年内实现全年通航。

近年来，俄积极开发北极，针对北极航道强优势、补短板，旨在将其建设成为有竞争力的国际运输走廊。

俄罗斯高层高度重视北极地区。普京定期关注北极发展问题，并认为北部地区开发对俄具有特殊意义。去年12月，普京在参加俄国务委员会、战略发展与国家项目委员会联席会议时指出：“过去我们的未来在西伯利亚，现在我们的未来在北极。”

不仅如此，着眼于北极地区长期发展，俄政府在过去几年间接连通过了一系列具有战略意义的重要文件。2020年3月，普京签署《2035年前俄罗斯联邦北极国家基本政策》；同年10月，签署《2035年前俄罗斯联邦北极地区发展和国家安全保障战略》。上述文件在改善人口生活质量、促进经济增长、开发北极航道、强化军事保护等方面，为俄北极地区发展设定了目标，建立了相关机制。

事实上，近年来俄方一直在加强北极航道开发工作。俄政府官员表示，过去5年间，北极航道运输量增长5.5倍，2020年达3300万吨。随着应对气候变化日益成为各方关注的议题，开发北极的话题热度也不断提升。不久前，苏伊士运河事件的发生更进一步引发了人们对“以北极航道替代苏伊士运河”的讨论。

与其他国际运输航线相比，北极航道有其独特优势。一是经济便利。俄远东和北极发展部副部长阿纳托利·博布拉科夫日前表示，根据俄建立的北极地区发展数字模型，考虑到当前的碳信用成本，与苏伊士运河相比，通过北极航道运输同样数量货物每年可为托运人节约约5亿欧元运费。俄能源部表示，北极航道的通航时间正在不断延长，加之航线较短，可大大减少欧亚货物运输时间。二是环境友好。莫斯科斯科尔科沃管理学院新兴市场研究所的研究显示，相比于苏伊士运河，从北极航道运输货物将减少23%的温室气体排放，若使用液化天然气(LNG)作为燃料则可减少38%。长远来看，北极航道将是可持续发展的环保路线。

不过，北极航道离成为国际运输走廊的目标还有不小的距离。例如，气候条件恶劣，大部分航道需破冰船领航，无法实现自由航行。这些不利因素使得苏伊士运河替代方案的现实性遭到质疑。又如，缺乏必要的基础设施，俄北极地区大多数港口建于上世纪六七十年代，泊位和近海区域深度不符合现代要求。

目前，俄方已经将推动北极航道建设成为具有国际竞争力的运输走廊定位为战略任务，并计划在2024年前将该铁路运输量提高到8000万吨。俄副总理、远东联邦区总统全权代表特鲁特涅夫认为，要实现上述目标需要尽快补齐短板。

首先，加大基础设施维护和建设力度。4月9日，普京指示俄联邦政府与国家原子能公司共同研究北极航道破冰的长期税费以及位于该水域海岸的港口税率问题，同时讨论如何更好维护和建设港口基础设施。3月底，特鲁特涅夫也专门召开

过会议，讨论北极航道基础设施建设问题。

其次，规范航道运营。特鲁特涅夫日前指示国家原子能公司向联邦政府提交有关在北极航道建立定期航行时间表的建议，以便托运人了解通航时间。

再次，优化气象和通信保障。2月底，俄成功发射“北极-M”卫星，该卫星将收集北极地区气象和水文信息、冰层运动情况，作出更准确的天气预报，并大幅提升全球卫星搜救系统能力。在通信方面，俄航天国家集团公司总裁德米特里·罗戈津日前表示，该公司计划在3年内为俄全境提供空间通信和宽带互联网访问，并将优先考虑北极地区，这对于开发北极航道是极为必要的。

最后，俄还将对北极海底进行勘测，并打造全球最大破冰船队，不断提高航道安全性和吸引力。在特鲁特涅夫看来，要使北极航道真正成为有竞争力的运输路线，俄罗斯要做的事情还很多。



图为在俄罗斯摩尔曼斯克拍摄的核动力破冰船“列宁”号。

新华社记者 白雪摄