责编 汤艺甜 美编 李烝 责校 唐斌 电话:64101949 bbtzbs@163.com

COP26艰难落幕

加时一天后,格拉斯哥终于平静下来《联合国气候变化框架公约》第26次缔约方大会(COP26)在万众瞩目中落下帷幕。虽然关于目标、途径、方式,新的一揽子协议已经白纸黑字,但正如这两周谈判历程的艰难,在真正通往碳中和的路上,各国要付出的无疑将会有很多。

13日,与会代表在《联合国气候变化框架公约》第26次缔约方大会闭幕会上拥抱。

13日《联合国气候变化框架公约》第26次缔约方大会主席夏尔马在英国格拉斯哥举行的大会上发言。

艰难的共识

北京时间11月14日凌晨3时50分,COP26主席阿洛克·夏尔马敲下槌子,正式宣告,全球197个国家达成了这项旨在加强气候行动的重要协议,即《格拉斯哥气候公约》。

这一会议是巴黎气候峰会后全球最大、最重要的气候相关会议,恰逢《巴黎协定》签署后的复盘和更新各国减排计划的节点,被普遍视为"人类免于灾难性气候变化的最后一次机会"。来自全球190多个国家和地区的近2万名代表齐聚英国格拉斯哥,会议为期两周,自10月31日正式拉开帷幕,原定于持续到11月12日。

"我要为协商过程致歉,我深感抱歉。"在协定通过前致辞时,夏尔马突然哽咽,热泪盈眶,会场响起掌声。BBC指出,让夏尔马如此失态的关键原因是COP26谈判过程的曲折和不顺。

11月1日-2日,COP26期间的世界领导人峰会召开,各国领导人纷纷作出雄心勃勃的承诺,如到2030年停止并扭转森林砍伐和土地退化进程,并投入190亿美元的公共和私人资金,以保护和恢复森林。

但在领导人峰会结束后的技术新谈判阶段,由于各方分歧严重、谈判艰难,会议不得不延期一天。原定COP26的结束时间是在当地时间12日18点,但一些国家一直都对碳减排提反对意见,当晚各国代表不得不熬夜继续讨论。

直到13日晚,关于淘汰煤炭、向贫困国家提供资金等问题,各方仍然争论不休。当晚19时40分,协定的最后时刻,印度突然出手,印度环境和气候部长布平德·亚达夫要求对协定内容作出修改,把"逐步淘汰"煤炭改为"逐步减少"。

对于印度的这一做法,虽然一些国家表示了不满,但好在并未投下否决票。紧急修改后,经过26年、26次国际磋商后,这一历史性协定终于获得近200个国家的一致通过。

保住1.5℃

六年前,超过190位国家领导人签署了《巴黎协定》,取代《京都议定书》,期望能共同遏阻全球变暖趋势。该协定的重要共识即,把全球平均气温升幅控制在工业化前水平以上2℃之内,努力控制在1.5℃之内。

不过,各国当时承诺的碳减排目标远远没有达到。根据现有的数据,1.5℃的升温幅度在2030年前就会被突破,到本世纪末,温度将升高至少3℃。今年9月,联合国秘书长古特雷斯警告,各国的承诺水平正使地球走在气温上升2.7℃的"灾难性道路上"。

而此次协议的重要看点就在于"让1.5℃的承诺活了下来"。根据《格拉斯哥气候公约》,2022年召开COP27时,各国再将现有的国家自主贡献评估一遍,以使全球努力向1.5℃的温升目标更加靠拢。

就在此次峰会期间,不少国家都作出了关于新的减排承诺。比如英国,在COP26气候谈判之前设定了雄心勃勃的气候目标,承诺"到2030年实现电力系统脱碳,到2050年实现净零"。美国政府则又重新加入《巴黎协定》,并设定了到2050年实现净零排放的目标;而印度则承诺到2070年实现净零排放,尼日利亚也承诺2060年实现净零排放。

根据COP26主席国英国11月3日发表的声明,目前已经有151个缔约方提交了更新版的国家自主贡献举措;许多经济体已经宣布将于本世纪中叶达到净零排放或碳中和目标,这些经济体的排放量占全球的近90%,其GDP也占全球的90%以上。

与此同时,与会各国还承诺在2030年前结束砍伐森林活动,并为相应国家提供190亿美元的公共和私人资金,用于保护和恢复森林。这一联合声明得到了包括巴西、印尼和刚果在内的国家领导人的支持,这些国家的森林总计占世界森林的85%。

不过,正如夏尔马所言,"现在可以说,我们让1.5℃的承诺活了下来。但是,它的脉搏是微弱的,只有当我们履行承诺并转化为快速行动时,它才能存活"。

但1.5℃其实也并非安全值,政府间气候变化专门委员会(IPCC)研究认为,即使升温1.5℃,世界也将面临严峻的热浪、海平面上升、物种损失等问题,但升温2℃的风险更为显著。

"(对小岛国来说)任何变暖都太暖了。1.5℃已成为最低要求。即使是1.5℃,我们也无法真正接受。"来自巴哈马群岛的代表阿黛尔·托马斯说道。

钱的问题

除了大方向保持不变,此次协议还提出,应逐步减少煤炭使用,减少对化石燃料的补贴。这是在联合国气候大会的宣言中首次触碰化石燃料问题。

据了解,让各国承诺逐步淘汰化石燃料也是本届COP26主席夏尔马最主要的目标。虽然有关燃煤使用的规定由"逐渐停止"改为"逐渐减少",但在外界看来,比起过往规避终结化石燃料这一话题,此次被提到已经算是一种进步。

另外值得一提的是,缔约国此次还批准了一项有关《巴黎协定》中全球碳市场实施细则的内容。根据最新协议,国家之间的碳交易有了新的规则,一个国家的政府可通过资助另一个国家的温室气体减排项目来实现其排放目标,预计这些规则将为国际碳交易市场奠定基础。

承诺有了、方向没变,但眼下,问题还在于钱。在闭幕后的视频演讲中,联合国秘书长古特雷斯说,与会各方迈出了重要的步伐,但还"不够",发达国家、金融机构和技术持有者应结成联盟,共同帮助新兴经济体减排、加速转向绿色经济。他呼吁发达国家兑现每年提供1000亿美元帮助发展中国家应对气候挑战的承诺。

中国人民大学生态金融研究中心副主任蓝虹指出,整体来看,在碳减排过程中,面临一些地域错配的问题。现在之所以全球气候变化问题严峻,与工业化排放大量二氧化碳有关。这就要解决两个问题,一是已经工业化的国家如何去实现减排,另一个则是还没有走向这一路径的国家,如何对可以吸收二氧化碳的资源进行保存,比如森林等。而发展中国家的经济实力跟不上,这就需要建立"共同但有区别"的机制。

在2009年的哥本哈根气候大会上,发达国家承诺,在2020年前,每年向发展中国家提供1000亿美元的气候资金。但根据OECD最近的数据,到2019年为止,该目标仅完成了80%;而在这800亿美元中,只有20%投给了气候适应相关的项目。

资金问题不只在于南北之间。蓝虹对北京商报记者分析称,要实现碳中和,需要的资金规模还是比较大的,而现在的缺口也比较大,需要绿色金融更多的支持。

以中国为例,"虽然现在我们绿色信贷贷款余额达到13万亿元,但这跟中国现在要达到碳中和需要的资金量还是有差距",蓝虹表示,最近央行已经推出了碳减排支持工具,利率只有1.75,这个比常规的再贷款利率2.25还要低,相当于是央行进行贴息了。这一工具是精准性的,设置了一些投资领域,且要求先贷后借。从效果来看,通过央行的一小部分撬动更大规模的资金,即激励金融机构投入更多绿色资金。

放眼全球,各国也都在为资金问题努力。11月3日,450多家世界最大银行和养老基金成立格拉斯哥净零金融联盟(GFANZ),成员来自45个国家、资产价值达130万亿美元,承诺致力于实现限制温室气体排放的关键目标,未来相关机构管理的所有资产都将与净零排放保持一致。

"全球都在为碳中和努力,但道路是曲折的,这涉及到各个国家的经济能力和发展路径,肯定需要各方的妥协和不断努力。"蓝虹坦言。

北京商报记者 汤艺甜/文

新华社/图

空客下调客机需求预测

疫情仍在持续,航空业想象中的完美复苏远未到来。在这背景下,航空业对未来的预测也变得悲观起来,当地时间上周六,全球飞机制造巨头空中客车发布最新预测,未来20年全球对商用飞机的总需求将达39020架,这一数字较疫情前(2019年)预测的39213架下调了0.5%。

此次预测报告是在正值迪拜航展开幕之际,聚焦的时间是2021-2040年。具体到各个细分市场,例如小型飞机领域,预期全球对新飞机的需求将达29690架,空客在这一领域的产品包括A220和A320系列;而在中型机领域,预测的需求量达5340架,空客的产品包括A321XLR和A330neo;另外,在A350所涵盖的大型飞机领域,预计到2040年需要交付3990架飞机。

空客的判断与波音的预期基本相同。波音9月发布2021版《民用航空市场预测》,未来20年全球总需求量达43610架,较2019年预测(44040架)低1%。

这并不意外,复苏对于航空业而言将是一个漫长的过程。据国际航空运输协会(IATA)预测,2022年度全球航空需求将同比增长51%,但依然没有达到疫情前的水平,只有2019年同期需求的61%。

而在眼下能源危机的背景下,航空业的日子更难过了。达美航空公司首席执行官Ed Bastian在最新一季度财报发布后坦言,能源价格如果继续上涨,将给四季度利润带来压力。IATA表示,2021年的行业损失将比原先预期的更严重,达到518亿美元,高于4月预测的477亿美元。全球航空公司将在2022年亏损120亿美元。

IATA的数据显示,2021年全球客运总量将达到23亿人次。2022年将增长至34亿人次,与2014年的水平相似,但远低于2019年的45亿人次的客运量。与此同时,航空货运需求将继续保持强劲,2021年需求比2019年水平高7.9%,2022年则高出13.2%。

IATA指出,全球航空货运业务表现出色,全球国内旅行也将在2022年接近危机前的水平。不过,挑战在于,国际旅行市场因各国政府实施的旅行限制措施仍处于严重低迷的状态。

也并非完全没有好消息,从全球国际旅行限制严格程度变化来看,近期各国均有一定程度的放松迹象。比如美国,10月25日,总统拜登正式签署了旅行新规,11月8日起解除自2020年初以来对多国实施的旅行禁令,包括大多数欧盟成员国、英国等;而在欧盟内部,7月1日,"新冠数字通行证"在欧盟成员国以及挪威、冰岛、列支敦士登等国正式启用,简化了欧盟国家间的旅行。

根据美国航空运输协会(Airlines for America)数据显示,截至10月25日的最新一周,美国旅客吞吐量已恢复至2019年同期82%的水平,其中国内吞吐量恢复至85%;国际客流量恢复至59%,墨西哥地区的需求已超过2019年同期,而太平洋地区不到2019年同期的10%。

而对于飞机制造商而言,未来的一大重要趋势在于脱碳带来的机遇。空客在报告中也提出,全球航空业的更新需求未来将出现明显的提速趋势。

"随着经济和航空运输的成熟,我们看到需求越来越多地受到更新而不是数量增长的驱动。更新是当今脱碳最重要的驱动力。全世界都在期待可持续飞行,而这将在短期内通过引进大多数更先进飞机而成为可能。"空客国际首席商务官Christian Scherer表示。

根据空客的预测,在未来20年,航空运输需求将逐步从机队数量增长转向燃油效率较低的老旧飞机加速退役,在39000架的需求总量中有15250架用于更新旧机。因此,到2040年,绝大多数商用飞机都将是最新一代的,这比今天的13%占比有所上升,这将大大提高全球商用飞机的二氧化碳减排效率。

另外值得一提的是,在客运需求不振的背景下,货运成了新的机遇。几乎所有适航货机都已投入使用,以满足对空运的激增需求。租赁公司正在购买二手客机,改装为货机。由于货运增长的前景令人鼓舞,飞机制造商寻求推出更多的货机。

就在刚刚开幕的迪拜航展上,空客和波音两家巨头都在力推全货机,比如空客A350宽体客机的货运版,波音则准备公布其777X宽体客机全货运版的初步交易。据知情人士透露,潜在买家包括联邦快递、德国汉莎航空、新加坡航空和德国邮政。

北京商报综合报道

波白边境难民危机加剧

波兰和白俄罗斯边境难民危机近来持续发酵,随着天气转冷和难民越聚越多,滞留在两国边境地区的数千名难民生存处境堪忧,人道主义组织和当地居民呼吁各方尽快解决危机。

日前,新华社记者在波白两国边境地区采访时看到,这些难民大多被困在边境地区茂密的森林中,其中有不少老人、妇女和儿童。当地最低气温已降至零度左右,而且还将继续下降。难民们住在简易帐篷里,甚至露天睡在地上,缺衣少食,面临严峻的生存危机。

今年8月以来,为进入德国等西欧国家,越来越多来自中东的难民取道白俄罗斯进入欧盟成员国波兰和立陶宛,波立两国边境管控压力随之加大。

为防止难民穿越边界,作为欧盟东部门户的波兰在边境地区部署了超过1.5万名士兵,架起了180公里长的铁丝网,并设立了3公里宽的戒严区,只有住在其中的居民可以进出。

根据波兰军方消息,仅在波兰边境村庄库伊尼察附近的白俄罗斯边境一侧,目前就聚集着数百名主要来自中东地区的难民。"我非常同情那些人,他们饥寒交迫,处境绝望。"16岁的库伊尼察居民玛蒂娜·比亚乌斯告诉记者。

"我祖母在她的后院发现了衣服和有人来过的痕迹。"比亚乌斯说。需要经常出戒严区工作的她不免有些担心,"现在我在夜晚的时候都不敢出门"。

联合国人权事务高级专员巴切莱特日前表示,波白边境难民危机"不可容忍",敦促有关国家立即采取措施缓和和解决这一危机。

不少人道主义组织正在想方设法帮助难民。在位于波兰东北部与白俄罗斯接壤的波德拉斯省首府比亚韦斯托克,当地国际红十字组织负责人伊丽莎白·帕什科夫斯卡说:"我们在比亚韦斯托克设立了一个物流中心,工作人员可以在这里领取物品,包括衣服、食品和药品。"

然而即便是人道主义工作人员和媒体记者也无法进入戒严区。帕什科夫斯卡说:"我们很难主动将物资分发给有需要的难民,好在不少当地居民会来领取物资,送给难民。"

"难民中的很多人需要医疗救助。"志愿者组织"边境小组"的医生宝利娜·鲍尼克说,"他们不敢去医院,即使病得很严重的时候。"

鲍尼克只能帮助那些从戒严区出来的难民,但对那些仍旧在里面的她却无能为力。"我认为这太糟糕了,他们都是有孩子的家庭,甚至还有怀孕的妇女。"

波兰军方也在履行人道主义职责。军方发言人马雷克·彼得扎克说:"军队士兵的职责是制止任何非法入境行为。如果我们在边界波兰一侧发现难民,我们会帮助这些在艰苦环境中跋涉了多日的人们,给他们提供热的饭食、水等,然后把他们交给边防部门。"

据新华社