



积极参与全球油气生产 稳定国际大宗产品市场

□查道炯

作为观察国际政治与经济情势演变的一个话题,“能源”既常说常新又不得不面对避免虚学成分高于实际参考价值的挑战。

常说常新,是因为类似“谁控制了石油,谁就控制了所有国家,谁控制了粮食,谁就控制了整个人类”的分析视角在国际媒体和学术观察中颇有市场。余下的工作便是将能源作为政治外交(至少是大国外交)的工具之一来审视。我们所处的这个世界,不乏能源输出国与能源进口国之间的种种非经济矛盾。以中文呈现的能源国际政治研究成果中,包括翻译作品,有一个长盛不衰的命题,中国是国际石油地缘政治大棋局中的下一个目标。

回应和释疑成了职业任务

显学之危,从知识结构的层面而言,来源于能源实业界的操作过程并不易为国际问题观察者所知。从地质分析、融资组织、设备和技术、人员的配置和培养、市场运营等环节,都形成了从人员日常活动到职业话语的不同活动空间;这些“圈子”具有了提高运作效率而必不可少的排他性。国际政治分析在何种情形下成为实际操作者的知识需求,只有在职业活动交叉时才能够体现出来。而这个交叉是否出现,主动权并不在我们从事国际问题观察的人员这边。

举例而言,“威胁”是国内外观察中国能源与国际政治经济情势演变的学术和媒体语汇中出现频率特别高的一个表述。但是,从链条上的环节互动情形看,没有足够的需求,就没有充足的投资,也就难以维持稳定的产能。时下国际能源商业界所关注的不确定性之一便是,倘若中国经济增速放缓,印度、巴西等新兴经济大国对进口能源的需求是否足以弥补空缺。

中国的国际问题观察成果中,不乏担忧国际上对中国的能源(粮食、水)“威胁”言辞的痕迹,回应和释疑成了被动或主动的职业任务。其实,我们往往没有注意到,外国学者们“点名中国”的终极服务目标,是为了敦促其所在社会如何把降低在国际能源供需情势变化中的脆弱程度这个经常性需求转化为节约能源消费、推动替代能源开发、促进新能源技术创新和领先的动力。毕竟,一份学术成果的首要服务对象是其国内受众,而国内受众的认同是调动包括公共财政资源在内的国内力量形成新合力的重要基础。

变节能减排为良性压力

联合国气候变化德班会议已闭幕。会议设立的“德班平台”将负责制定一个适用于所有《联合国气候变化框架公约》缔约方的法律工具或法律成果,且规定了时间表:2012年上半年着手,

不晚于2015年完成。这些法律成果将包含各缔约方2020年起如何减排的路线图。此前气候谈判所形成唯一有法律约束力的安排是《京都议定书》。虽然至今中国仍是《京都议定书》中的发展中国家(没有法定减排义务),而美国也因为宣布退出而不受其约束,德班所达成的共识意味着包括美国、中国在内的国家都要考虑实施强制减排目标。

德班会议的结果意味着我们所熟悉的气候问题“共同而有区别”的责任中“区别”部分开始走进历史。那么,2020年之后,中国要面对的“重新站队”,在减少温室气体排放等方面将承受更大的“国际责任”是一种良性还是恶性的压力呢?

气候变化的人类活动诱因,早在1972年便进入了联合国专门机构的议题。1992年的里约会议是一个分水岭。巴西承办该次会议有其直接的国内需求背景。从20世纪70年代开始,巴西便试图通过开发生物柴油来应对该国依赖石油进口的被动局面。丰富的甘蔗等生物资源为这种努力提供了国内现成的原材料。通过举办气候会议,巴西巩固了国内继续发展替代能源的公共政策和民众支持基础,推动了全球替代能源市场势头的稳定,这种稳定反过来有利于巴西做强做大其生物制能产业。近年巴西在其近海海底盐层之下发现了轻质石油,储量可观。但是,这个发现并没有改变巴西依然坚持其开发替代能源的基本政策方向。

中国能源利用的首要挑战并不来自进口石油,而是如何应对煤炭生产和消费总量的不断上升,煤炭在总体能源消费中居高不下的比例。燃煤产生的污染物有烟尘、二氧化硫、氮氧化物、一氧化碳和二氧化碳。其中,排放的二氧化硫随酸雨返回地面,对污染地居民的健康、农作物以及土壤造成看得见、摸得着的损害。颇有几分讽刺意味的是,笔者这些年所接触到的欧美谈论气候变化的官员和学者们,普遍性地指出二氧化碳是地方性(即中国自己的)问题,其重要性远不及影响大气变化的二氧化碳重要。这种认知差距提醒我们,要努力找到支撑全球性关注背后的真问题。

全球气候运动是一个过程。即便按照联合国政府间气候委员会专家们设计的方案,减排成效也要等到100年之后才能显现。这个过程中,各国都在寻找自己能从气候运动得到的产业经济副产品。例如,欧盟向进入其领空的民用飞机征收碳排放税,其所欲得到的眼前收获很清楚,促进欧洲制造的飞机的出口。《京都议定书》项下的清洁发展机制,也是承诺减排义务国家推动设备和产品出口的渠道,而且名(全球减排贡献)利(出口方和进口方的设备依赖)兼收。波音飞机公司携手中国国际航空公司试飞生物柴油客机,其目的再明显不过了:锁定中国航空器的制造、使用、维修对波音的机构性依赖。

由此观之,全球气候运动的演变是

国际间多年跟踪中国油气公司“走出去”具体操作的研究项目形成了一个共同结论:中国公司的海外开采绝大部分供应了国际油品贸易市场,对稳定和扩大全球油气产能作出了正面贡献。



中国自身节能减排的良性压力。我们的国际问题研究,需要聚焦的是中国自己的能源结构优化任务如何能从类似巴西的经验中得到启示,努力转化为国内政策行动。例如,我们有必要努力寻找提高我国煤炭消费效率的国际途径,其中包括通过进口优质煤而将国内的劣质煤挤出消费市场。

如若我们的国际问题研究界依旧不断强调中国被“绑定”与发达经济体一起承诺减排目标是否具有国际正义一类的论说,研讨的是如何在谈判条文上取胜,那么我们向自己的社会发出的将是一个劣性的信号,于己有害,于促进中国的国际声望无益。

只有加强技术力量才能提高“软实力”

在战后形成的全球油气流动的格局中,中国基本上被定格为消费地。这既是中国自身的油气资源禀赋的全球性对比所致,也是全球油气工业发展历史的结果。当20世纪70年代的两次“石油危机”开启对油气供应稳定性关注的时候,中国尚无须也无力消费中东油气。到90年代中后期,中国在全球能源经济中的分量才有了提升。

国际间对能源情势发展的观察,在进入了21世纪后惊讶于中国的油气公司“全球找油”。国际能源署在2011年初发布了一份中国公司“走出去”的回顾性研究报告,其中印证了中国的油气实业界多年的“申辩”:其实,中国公司所能拿到的海外油气项目,多半是其他国家大型跨国公司所“剩”区块,开采难度大,政治和社会风险高。此外,国

际间多年跟踪中国油气公司“走出去”具体操作的研究项目形成了一个共同结论:中国公司的海外开采绝大部分供应了国际油品贸易市场,对稳定和扩大全球油气产能作出了正面贡献。

源自油气公司“走出去”的国家外交“软实力”关联,大有形成定式之势。“中国的油气公司绑架了中国外交”的声音,在国内外的国际问题研讨场合时有所闻。持类似观点的,不乏中方的国际问题观察者。这种局面的出现,一方面源自我们的油气实业界与国际问题研究人员的交流有限。另一方面,也因为能源开发的理念发生了变化。进入21世纪,优质成了与高产同样重要的国际油气产业发展理念。在开采环节,“优质”包含环境友好和项目管理中必须注重社会和人文影响两个方面。油气资源开发,难免直接导致生态环境的变化以及移民安置等敏感性社会问题,部分因为欧美国家的社会发展已经走过了依靠加大强度开采境内资源的环节,主要来自西方发达国家社会的国际非政府组织力量高度关注在非洲、拉美等不发达国家所进行的油气开发活动。这种关注,往往难以跳出地缘政治、国家利益、国家间关系等意识形态制约,也难以出现外部世界冠李戴地向该地区输出发展模式的偏差。中资油气企业在这些地区开拓新项目,其国际行业竞争的非技术性、非经营性成本因此而变得更高、更复杂。与此同时,我们特别有必要在这种国际舆论所形成的气势与我们自己要应对的问题之间,找到什么才是有益于我们的油气行业发展所需要研究的课题,而不能错将气势等同于实质。

▲中国国家能源局称,按照2020年非化石能源消费占15%的目标,中国“十二五”期间(2011—2015年)将加快开发利用可再生能源,培育具有国际竞争力的可再生能源产业。

从国际政治的角度观察我们通常所称的中外油气合作与外交“软实力”的关联,需要回到对具体项目运行的了解为基础。从事跨境采掘业公司的社会责任话题,既取决于公司的实际行为,也与公司自身的公关努力密不可分。在这一点上,中资企业与中国学者间的沟通有待加强。我们面临的一个尴尬局面是,面对来自不同方面的评论甚至指责,中国学者们往往因为没有实地考察的经验,所说所引用都难免苍白无力。

决定一个油气企业跨国经营竞争力的核心依然是其技术力量,其余都是辅助性因素。中资油气企业技术力量(特别是海上作业)的发展,历史上得益于对外资油气开采公司的开放。在海外经营油气田项目,是提高技术力量、锻炼专业队伍的必要途径。在这一点上,只有企业的技术硬实力和应对具体项目所在地的社会和政治环境的能力不断提高,方有可能在“软实力”领域增强话语的说服力。

进入新的一年,能源与中外关系很有可能继续是国内外国际问题研究的热门话题。如何使我们的观察更有效地为推动我国自身的节能减排事业服务,如何提高我们研究成果与油气实业的关联,依然是中国国际问题学术共同体的挑战。

(作者单位:北京大学国际关系学院)



■维诺德·托马斯

缓解气候变化 为经济增长 提供机遇

2012年1月,亚洲开发银行独立评估局局长维诺德·托马斯(Vinod Thomas)发表报告,为未来全球经济和环境发展提供对策。托马斯指出,尽管进入了新的一年,但世界继续受困于多重危机中:经济走势持续低迷,失业率继续滑坡,全球气候加剧恶化。人们不禁产生疑问,在全球经济衰败的大势下着力缓解气候变化是否会牵绊经济复苏的脚步?他在报告中回应,恰恰相反,缓解气候变化能为经济增长提供机遇。不尽快实施节能减排、治理环境,经济增长就是空谈。

然而,应对经济衰退和缓解气候变化看似是个难以协调的僵局。在2011年底德班举行的世界气候大会上可以看到,人们对经济的焦虑远甚于对环境的担忧,环境问题最后不得不受制于各国的国内经济和政治现状。托马斯指出,要打破这个僵局,坚定缓解气候问题的决心需要确凿的证据。这些证据涉及如下三个关键领域:能源、林业和公共交通。

从提高节能率中获益

托马斯首先指出,能源对于全球经济发展、气候变化影响巨大。能源支出占据了全球GDP的8%,而能源在发电、供暖以及工业上的应用总共占全球温室气体排放量的40%。因此,向低碳能源方向“转舵”是缓解气候危机的重要决策。

幸运的是,如果方法得当,决策明朗,政府就会从提高节能率中获益,既可以推动经济的增长,同时亦可以大力削减排放。以中国为例,中国通过加大投资力度、制定奖惩策略和增强节能减排意识,在国内最大的1000家大公司中实施了节能计划。该行动帮助中国在2006—2009年间减少二氧化碳排放2.65亿吨。

重建已退化的土地

林业为经济增长提供了另一大新机遇。在美国亚马逊河畔,牧场主为创建一个价值约500美元的牧场经常要消耗一公顷的森林。在“森林改牧场”这一过程中,上百吨二氧化碳被释放到大气中。对此,报告提出应尽快停止砍伐树木。

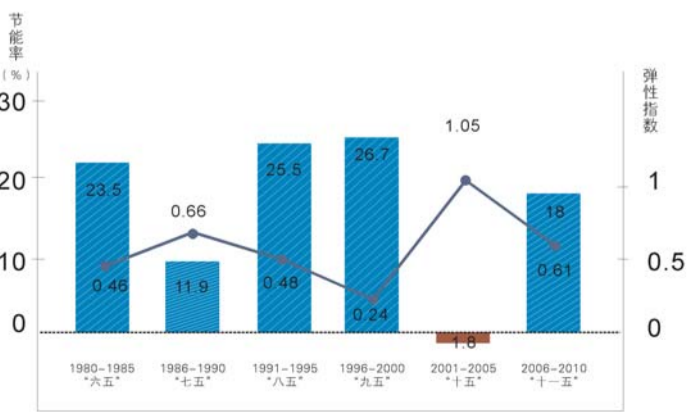
另一个解决方案是重建已退化的土地。目前世界上最贫穷的国家之一尼日尔为人提供了很好的例子。通过植树造林,重建土地,约有450万尼日尔人从中受惠。此举促进了粮食生产和农民增收,创建了新兴市场。此外,在巴西,约有3亿公顷的退化林地蕴藏着巨大商机,能为巴西人提供就业机会,而在已退化的土地上建设牧场将避免破坏更多的原始森林。

降低公共交通能耗蕴藏盈利机会

由交通工具产生的温室气体排放量占了全球排放总量的12%。随着中产阶级的不断扩大,全球各地汽车产业蓬勃发展,城市遭遇发展僵局,空气质量持续恶化,导致全球气候危机升级。托马斯指出,在公共交通领域加大投资力度,不仅可以改善空气质量,还可以增加就业机会,这正是未来交通发展的大方向。扩大汽车产业的发展只能代表一个国家的经济复苏,但加大公共交通的投资力度则会产生更大的经济效益。

托马斯还指出,即使节能改造、可持续造林以及加大公共交通的投资对世界未来发展的益处明显,然而实施过程中还有很多阻碍。各国应意识到改善环境关系到国家利益和人民福祉。世界将会不可避免地迎来一个低碳的未来,因此,各国应团结共促这一未来的提早到来。

(张哲/编译)



1980—2010中国“五年计划”节能率和弹性系数