

航空碳减排博弈升级,26国拟联手对抗

欧盟“碳税”或搁浅

■ 本报记者 陈昌成

欧盟对各国强制征收航空碳税的计划或被迫放缓。

2月7日,欧盟气候行动司司长德贝克称,如果今年各国在创建全球排放控制体系上取得显著进展,欧盟或将暂停实施要求航空公司为其温室气体排放承担责任的新法规的部分内容。

德贝克在布鲁塞尔举行的一次会议上称,他可以建议“有条件的暂停”实施排放交易体系的部分内容。德贝克称,其前提是未来建立的全气候保护体系都应优于目前实施的仅适用于欧盟的体系。全球体系还必须对所有航空公司一视同仁,并设立短期降低排放的目标,如2020年前,而不是本世纪中期。

这一表态被业界解读为欧盟在碳排放政策上的松动。德贝克的态度显示,欧盟正在考虑如何缓解与其最重要贸易伙伴因碳排放法规产生的冲突。

欧盟曾宣布于2012年1月1日起正式开始征收航空业碳排放税,规定几乎所有起飞或降落在欧盟境内的国际空运活动都需要纳入欧盟碳排放交易体系(ETS),不论其是否属于欧盟成员国。对拒不执行的航空公司将施以超出规定部分每吨100欧元的罚款以及禁止其在欧盟境内飞行的制裁措施。国航、南航、东航等在内的33家中国航空公司均被纳入名单。

集体对抗

这一态度的转变正是由于来自各国官方和行业的强硬抵制。

就在德贝克表示建议“暂停”征收航空碳排放的前一天,中国民用航空局有关负责人6日表示,禁止中国境内各运输航空公司参与欧盟排放交易体系,禁止各运输航空公司以此为由提高运价或增加收费项目。

实际上早在2011年初,中国航空运输协会就曾发表声明,不承认欧盟碳排放交易限制,并指出其不合理之处在于:(这种方式)非直接减排手段,没有对节能减排产生直接和实际效果,而是单方面建立的一种以节能减排名义实施的迂回的具有金融性质的制度设计,将阻碍、抑制广大发展中国家航空运输业的发展;也没有对发展中国家的航空运输业发展作出合理的安排,违背了国际社会在气候变化领域普遍遵循的“共同但有区别的责任”原则。

其中中国航空企业尤为不满的是,欧盟按“历史碳排放量”来设定限额;以前曾大量排放的欧美老牌航企限额高;发展中国家尤其是中国的航企仍在成长期,历史排放量低,未来需大量拓展航线,限额远远不够,从这个角度看,航空碳税是“变相的贸易制裁”。

中航协同时指出,这违背了《芝加哥公约》和国际民航组织对航空减排的基本立场,实施范围超越了欧盟的管辖权,违反了惯例国际法,触犯了国家主权;另外,实施对象颠倒,没有首先针对飞机及发动机的制造商,减排没有直接从源头抓起。“中国内地航



分析认为,由于多国明确反对欧盟ETS,更多的法律挑战和诉讼可能接踵而至,最大的可能是各国重新谈判,或者在各方支持下国际民航组织强势介入,达成一个全球解决方案。 CNS供图

空公司将拒绝支付欧盟新的碳排放交易体系下的任何开支。”

中国航空的坚决态度也得到国际同行的认同。2011年8月,包括中国多家航空公司以及美国航空公司、日本全日空航空公司、新加坡航空公司、泰国航空公司在内的20多家航企在北京发布《共同声明》,反对欧盟单方面将航空业纳入欧盟碳排放交易体系。

在中国官方正式表态的同时,美国参议院2月6日晚通过了价值630亿美元的航空法案,明确提出,反对欧盟向飞经欧洲的航班征收碳排放税,将动用“一切政治、外交和法律途径”确保欧盟碳排放交易体系不对美国航班征税。

最新的消息显示,中国、俄罗斯、印度和美国等26国将于2月21日在莫斯科会谈,讨论针对欧盟碳排放交易体系的行动计划。

利益博弈

遭遇多国强硬抵制,欧盟缘何一意孤行?是真的在减排上的执着?一位国内资深航空业人士指出,“说到底还是利益驱使,但打着减排的旗号就显得太过了。”

“排放量控制是飞机制造商应该做的,而不是航空公司,要谈减排标准是不是要把现在这些不合规的飞机都停飞?”上述航空人士指出,“就目前的飞机而言,谈减排纯属多余。”

“在一个更宏大背景下讨论这个问题可能会更清晰一点,我认为欧盟这样的政策推出,实际上是国际碳市场应对气候变化新的政治博弈、经济博弈、国家关系博弈,或者国际贸易之间的博弈。”北京市环境交易所总裁梅德文说,探究欧盟碳税背后的问题,一

定站在更加宏大的背景下看待。

在民航专家朱文川博士看来,“欧盟强制推行航空排放交易体系的深层目的是为显示其在国际政策、市场机制和国际气候变化谈判中的领导力。”而如这一方案顺利实施,“则有助于欧盟未来在钢铁、电力、水泥等其他行业推广实施碳排放交易体系,有助于在低碳技术领域占据世界领先地位,有助于铸造一个全球金融市场全新的交易商品,有助于掌握全球碳金融话语权。”

中国航空运输协会的有关资料显示,中国在欧盟27个成员国中的12个国家拥有航权。一旦欧盟ETS正式征收,2012年中国民航业将至少支付约8亿元人民币,2020年将达到30亿元人民币,未来9年累计相关支出将超过176亿元人民币。

此间有评论指出,表面上看,欧盟紧盯航空业减排,究其实质,则不难看出欧盟真正的巨大经济利益诉求,其谋求掌握全球航空市场主导权之心,已昭然于世。如果欧盟能够开启在相关高碳排放领域征收碳税的先例,那么,不难想见,接下来欧盟极有可能如法炮制,给更多行业带来严重冲击。对眼下复苏乏力的世界经济而言,这不是利好。

求解僵局

简单的直接对抗最终将无法解决欧盟航空“碳税”的胶着状态。

分析认为,由于多国明确反对欧盟ETS,更多的法律挑战和诉讼可能接踵而至,最大的可能是各国重新谈判,或者在各方支持下国际民航组织强势介入,达成一个全球解决方案。

“我们呼吁在减少航空碳排放方面有一个全球性的解决方案出台,而

不是像ETS这样区域性的解决方案。”2月10日,波音中国公司总裁马克·艾马仑对此事如是表态。

日前,国际航协提出三方面方案,第一是推广生物燃料。航空业想要实现2050年碳的净排放量比2005年减少50%,可持续的生物燃料是一个关键助力;第二是通过机场航班规则进行修改,使航空公司在没有需求的情况下不必安排航班;第三,增加航运营量,减少成本。

对此,中央财经大学气候与能源金融研究中心主任王遥表示,“我对这个建议是非常支持的,国际航协是真的基于节能减排角度出发的。”

王遥表示,如果说欧盟的出发点是为了节能减排,航空公司能够实现减排,也许还能有更多的配额卖。航空公司通过提高能源使用效率,通过管理使排放减少,这是一个积极的措施,所以国际航协提出的相关方案她非常支持。

国际航空运输协会理事长兼首席执行官汤彦麟表示,国际航协继续呼吁通过国际民航组织(ICAO)寻求一个全球解决方案。汤彦麟称,欧洲立法者应与航空业携手,共同寻找双赢解决方案,单边的举措不仅扭曲市场,其他国家也会认为自己的主权受到侵犯,欧洲航空公司也可能面临一些反制措施。

“我也看到中国国航首次生物燃料试航成功了,也就是说它促使整个航空业去想办法怎么样节能减排,怎么样提高能效管理。客观来说还是很积极,我觉得他们的方案还是很积极的,而且航空公司应该去考虑,我们在一味讨论从政治、经济去批判它的时候,确实要自省一下,我们怎么样可以通过一些方式提高这个减排能力。”王遥表示。

案例

中国有色：“突围”赞比亚

虽然罢工事件最终在赞比亚总统萨塔的“支持中国有色集团”的明确表态下画上句号,但这场长达两周的大罢工,被认为是中国企业海外受挫的焦点案例。

■ 本报记者 万斯琴

年前,被称为“中赞合作典范”的中国有色集团在赞比亚遭遇2000名当地员工罢工事件,引起不小的波澜。

虽然罢工事件最终在赞比亚总统萨塔的“支持中国有色集团”的明确表态下终于画上句号,但这场长达两周的大罢工,被认为“走出去”的中国企业海外受挫的焦点案例。

劳资矛盾冲突

据介绍,中国有色谦比希铜矿工人突然罢工的事件,为企业带来了不小的麻烦,罢工工人的要求,让企业难以负担。最后,在赞比亚总统萨塔表示支持中国有色集团后,罢工风波就此画上句号。

据媒体报道,在赞比亚,此类罢工事件时有发生,据悉,每年11月到12月份都是工资谈判的敏感时期,但这次罢工的工人没有与相关组织进行过沟通。

按照赞比亚的《劳工法》规定,除了基本工资外,工人还享有22项社会福利。举例来说,即为增加1美元的基本工资,相应的,也要增加1.5美元左右的社会福利。

事实上,十多年来,中国有色集团成功应对了一年一度的劳资谈判,多次化解了矛盾与冲突,积累了可贵的经验。

中国有色集团高度重视建设和谐的劳资关系,并在实践中逐渐提高正确处理矛盾的实际技能,积极稳妥地处理与工会的关系,积极避免劳资问题“政治化”。

在赞比亚,中国有色集团在赞方员工中开展了“看中国有色集团为当地做的贡献,看给社会办的好事,看给自己家庭带来的变化”的“三看”活动,破除赞方员工从西方企业承袭的“单纯雇佣劳动”思想,增强他们对企业的认同感。

虽然遭遇了这次大规模罢工风波,但中国有色矿业集团有限公司副总经理陶星虎仍然坚信中国企业在海外发展是能够取得成功的。

据介绍,如今,中国有色集团在赞比亚已经形成了勘探、采矿、选矿、冶炼、加工、贸易的产业链,是中国在赞比亚的第一大企业。

“中国有色集团在赞比亚投资近20亿美元,缴纳各种税收近1亿美元,投入基础设施建设近1.3亿美元,为当地创造了12500多个工作岗位。”谈到在赞比亚的投入及解决当地人就业的问题,陶星虎干脆用一连串数字回答了《中国企业报》记者。

陶星虎指出,很多人想象赞比亚的工业基础和基础设施都相对落后,在非洲的工作、生活一定非常艰苦。事实上,经过14年的积累,中国有色集团在赞比亚的企业都有了一定基础,能够在企业发展时惠及中国和非洲国家员工。

再者,中国有色集团大力推进“本土化”,在赞比亚、蒙古国和泰国的公司高管层中设立了外方副总经理,双方互相尊重、合作共事。

“中国有色集团不仅在国内积极塑造和谐企业,在境外企业尤其注重这一点,因为企业代表的是国家形象。”中国有色集团党委书记张克利说。

中赞经贸合作区效应

中国有色集团是中国有色金属工业最早“走出去”并且开展国际合作最成功的企业。“中赞经贸合作区就好比是中赞友好的一个缩影。”外交部副部长翟隽说。

赞比亚中国经济贸易合作区发展有限公司总经理管宝森接受《中国企业报》记者采访时表示,“目前,随着赞比亚中国经济合作区的建设和发展,大量来自中国的投资进入赞比亚,促进了当地的发展和就业。”

早在1998年,中国有色集团通过国际竞标购得赞比亚谦比希铜矿85%的股权,同时拥有41平方公里的地表土地使用权和85平方公里的地下勘探开采权,期限99年。

以谦比希铜矿为基础,中国有色集团投资的谦比希湿法冶炼厂、谦比希铜冶炼厂等一批重大项目相继启动,渐成产业集群,为日后设立赞比亚中国经济贸易合作区打下了坚实的基础。

“建设国家间经济贸易合作区,既可以升华矿业企业开展的业务层次,也可以向赞比亚政府表明我们着力帮助发展经济的良好用意,加强互信,化‘单赢’为‘双赢’。目前,我们正在深化形成更为紧密的‘中赞合作,共同发展’关系,逐步将赞比亚和非洲国家的资源优势化为经济社会发展的力量源泉。”管宝森说。

目前,该区有17家企业入驻,吸引投资近10亿美元,实际完成投资近9亿美元,利税近5亿美元,累计实现销售收入43.5亿美元,为当地创造了1.2万个就业机会。

2011年赞比亚总统大选后,新任总统萨塔上任伊始便听取了经贸合作区等中国有色集团赞比亚重点项目的情况汇报,鼓励中国有色集团为中赞友好合作作出更大的贡献。

管宝森说,“我们会进一步加快合作区的工程建设和招商引资,打造中国境外经贸合作区的示范区、中国有色金属循环经济技术海外示范区、中央企业与海外当地社区和谐共处的典范。”

近年来,中国和赞比亚之间的贸易往来频繁,整体经贸合作保持持续增长。

得益于中国的投资,为赞比亚的就业带来了较大的机会。一位赞比亚当地工人曾对媒体表示,“从前人们总是抱怨没有工作,中国企业来到赞比亚后,就带来了工作机会。”赞比亚当地媒体也曾表示,“现在,很多赞比亚人都希望赞比亚和中国的经贸合作,能够为赞比亚经济带来更好的明天。”

记者从中国有色集团获悉,“十二五”时期,中国有色集团将以经贸合作区为平台,在中南部非洲形成矿产产能铜20万吨、钴2000吨,冶炼产能铜30万吨、钴3000吨,形成我国最大的境外铜钴生产基地。

成功走入海外不易

“其实要做成功‘走出去’的企业,当有一定的难度。”管宝森意味深长地说。

(上接第一版)

1月28日,噩梦就开始了!一群手持AK47冲锋枪的反政府武装士兵,没收了他们的手机,并强行将他们带走。几天里,他们被迫连续行走,“甚至24小时不停”,一直到一个类似“猪窝”一般的低矮的关押地点。

员工被劫持的消息传到中水电第七工程局,公司上下无不担心焦虑。张占国在QQ日志上这样回忆了当时的心情“突然得知苏丹141公路项目的绑架事件,心一下子就被揪起来了,打开电脑、电视、手机,急急搜索,等待各个方面的消息。一会儿有消息说是有10多名同胞躲进小树林了暂时没有被绑架,一会儿又传来被绑架的同胞被释放……急忙询问落实,又说人质被释放的消息不确切……我的心就这样忽地被揪起来,忽的又落下去,就像坐翻过山车,一夜未眠,鬓角华发丛生。”

“1月29日,晚上陆续传来消息,躲在树林的同胞开始分批突围,更让人揪心”……直到2月7日,整整11天,孙世伟和同事们靠互相安慰,互相鼓励,苦苦支撑,直到被释放。

而这次被劫持的经历让他很快由一个青涩尚存的男孩变成了一个敢于担当的男人。“我很自豪,终于带队把29名同胞都带出来了,履行了一个男

人的职责,一个党员的职责。我爱你,中国。”2月8日,被反政府武装人员释放之后,孙世伟在博客上写下了这样的话。

苏丹事件中,最让人痛心的是,在遭遇袭击躲避时,一名员工不幸中弹身亡。

“很年轻,只有24岁,还没成家。”2月13日,刚刚随四川省红十字会到遇难员工家属进行慰问回来的张占国告诉《中国企业报》记者,“他的父母哭得很伤心,都是老实人。”

张占国表示,公司会妥善处理对遇难员工家属的安抚工作。

不过,对中水电七局来说,最为棘手的还是自冲突事件发生至今仍在停工的公路项目。

乌阿公路项目停工

2月13日,刚刚和南苏丹道桥部部长完成会谈的中水电苏丹项目部张经理在苏丹接受《中国企业报》记者电话采访时透露,乌阿公路项目目前仍处于停工状态,公司正派人对现场情况以及设备和设施损坏程度进行清点评估,并按照相应法律程序,向业主进行索赔,以降低此次冲突事件对公司的影响。

据称,乌阿公路项目的业主是苏丹公路局,项目主要工作内容为修建

总长141公里的沥青混凝土高等级公路。合同额6320万美元,原定完工日期2013年3月。截至2011年12月31日,项目累计完成产值2313.9万美元,为合同总额的36.61%。

“其实,中水电公司在苏丹还是很少遭遇到这样的武装冲突的,这次只是个意外事件,他们针对的也不是中国工人。”张经理告诉记者,由于中水电在苏丹承建的项目基本都是建水电站以及修路、造桥等造福当地人民的工程,所以中水电的施工人员和当地百姓的关系非常好,当地人从不为难项目工人。

张经理主要负责中水电在南苏丹的建设项目。目前正在建的是马拉卡尔市政公路项目。张经理透露,由于当地政局较为动荡,此前公司的某些项目也受到过一些影响。如2009年左右中水电在南苏丹承建的长达340多公里的和平路项目,因为南北苏丹政局动荡,该项目修建了不到20%就被迫停工至今。“公司现在正积极和当地道桥部门沟通,想重新启动这一项目。”张经理说。

“在海外特别是某些较为动荡的非洲国家,中国公司遇到类似武装冲突事件并不算稀奇。”中国港湾工程有限公司苏丹项目经理吴迪告诉《中国企业报》记者,“以前华北地勘、中石油等央企都在苏丹遇到很多次这样的

突发事件。”

吴迪告诉记者,虽然中国港湾公司在苏丹的项目都选在距离首都比较近的对安全的地方,但是仍然会遇到某些突发事件。

吴迪介绍,2011年4月底,中国港湾公司的项目组在从新建项目返回基地途中,忽然遭遇到一起军事冲突。“火箭弹就从不远处飞过,声音大得吓人。”吴迪说,“工人们紧急下车进行躲避,并告知后面的车先不要过来。同时立即将事件报告给中国驻苏丹大使。”

直到冲突过后,工人才继续赶路。“外部环境无法控制,但公司可以加强内部管控,尽量降低风险。”吴迪称,中港湾公司防范风险的原则主要是三点,第一是尽量不去有争议的地区;第二是对员工进行各种应对危险的培训;第三是努力和当地民众交朋友。“做到了这些,绝大多数危险都能避免。”

吴迪告诉记者,中国港湾公司在苏丹的项目人员约为200多人,至今并未发生过因遭遇冲突导致的伤亡事件。据了解,水电公司除对海外员工进行各种安全培训外,还有一套完善的安全措施和应急预案,“正是因为做到了这些,此次员工被劫持事件,才得以最终实现圆满解决。”张经理称。

(相关报道请见第二十七版《企业海外投资要健全风险评估机制》)