

对欧洲能源危机的考验刚刚开始

国际经济观察

随着秋冬季临近,面对能源价格飙升和供应缺口扩大,“欧洲如何过冬”受到密切关注。欧洲多国近期调整相关能源政策试图应对,而对碳中和目标的质疑声也在加大。

8月19日,俄罗斯天然气工业股份公司称,“北溪—1”天然气管道8月31日起将停气3天进行技术检修维护。这个消息加剧了对欧洲天然气供应不足的担忧,在欧洲天然气和电力市场引发恐慌性购买,欧元区电力市场价格随之出现大幅波动。8月24日,被视为欧洲天然气价格风向标的荷兰所有权转让中心(TTF)天然气期货价格突破300欧元/兆瓦时,已是去年同期价格的10倍以上。此外,欧洲电力系统均价,德国、法国电价均出现大幅上涨。

能源危机带来的经济压力正在蔓延至欧洲各国。8月26日,德国市场研究机构捷孚凯报告显示,9月德国消费者信心先行指数连续第3个月创下新低,为负36.5点,环比下降5.6点。有分析认为,由于担忧今后几个月能源支出可能大幅上升,许多家庭采取预防措施,削减了其他方面的支出。8月26日,英国能源市场监管机构天然气和电力市场办公室称,如果政府不采取行动,那么今年10月起,英国户均能源账单将升至一年4188英镑。英格兰银行日前警告,英国经济可能陷入长期衰退。德国央行8月22日发布报告称,德国经济因能源危机在今年冬季出现萎缩的可能性上升,预计秋季德国通胀率将达到10%左右。

在能源供应不足的重压面前,德国、奥地利、荷兰、法国等欧洲国家近几个月来纷纷宣布重启燃煤发电或推迟退煤进程。如荷兰6月底表示,计划取消燃煤能源生产上限,允许燃煤发电厂满负荷运转到2024年;德国7月初放弃了到2035年电网中“接近100%可再生能源”的目标,并表示能源行业的碳中和目标要在燃煤发电淘汰后实现;英国国家电网则决定延长两座发电厂的4台燃煤发电机组的使用寿命。

欧洲多国调整能源政策的副作用也很明显,对碳中和目标的质疑声逐渐变大。8月22日,丹麦首都哥本哈根宣布放弃2025年前实现碳中和目标。哥本哈根放弃的理由是一家环保企业不符合政府碳捕捉方面的资助标准,这本身是个技术性原因。然而,由于哥本哈根多年来以“环保先锋”的形象示人,在欧洲能源危机的大背景下,此举放大了对欧洲碳中和目标的质疑。有观点认为,欧洲各国追求“绿色能源”太激进,在需求变化不大的情况下,人为削减能源供应的做法推高了能源和大宗原材料的价格,而碳积分价格的上涨同样助推了能源价格,因此欧洲碳中和目标过于超前并不合理。

其实,早在2021年冬季,欧洲能源价格就曾因“脱碳”政策影响抬升,导致当地民众生活成本上涨。有分析指出,乌克兰危机发生后,欧洲虽然试图通过能源供应多样化、加大能源投资甚至节能等手段减少对俄罗斯能源的依赖,加快向绿色能源转型,但这不可能一蹴而就,欧洲对化石能源的依赖并非朝夕可变。面对持续的能源危机,欧洲至今仍拿不出切实可行、能够解决燃眉之急的办法,对欧洲碳中和目标的考验恐怕才刚刚开始。



李俊

俄罗斯加速开发北极航道

本报驻莫斯科记者 李春辉

面对西方制裁,开发北极航道正在成为俄罗斯重点优先事项之一。俄将主要从三方面发力:一是加强战略规划;二是重视政策扶持;三是加强控制管理。相较于其他国际航道,北极航道优势明显,但也存在基础设施不足、航行安全水平不高等短板,其开发非朝夕之功,需要多个部门共同努力。

乌克兰危机爆发以来,美欧等西方国家不断加大了对俄制裁力度。在此背景下,俄对外经济贸易活动显现出重新“定位”的趋势,其中北极航道的作用越来越得到重视。对俄罗斯而言,在西方集体围堵下,加大开发北极航道力度“不仅重要,而且必要”。

俄总理米舒斯京认为,在制裁压力下,开发北极航道的任务正在成为国家重点优先事项之一。他表示,北极航道是一条可靠、安全的运输走廊,可作为与友好国家运输货物的替代路线。俄外交部无任所大使尼古拉·科尔丘诺夫认为,由于经济前景不明朗叠加政治和法律风险,欧洲市场正在失去以前的吸引力,与之合作面临更多不确定性因素。基于这一原因,北极航道在确保全球经济平稳运行方面正发挥着越来越大的作用。

目前,北极航道正吸引越来越多目光。今年以来,俄与之相关的政策频出,地球极寒之地“热度”攀升。为助力北极地区和北极航道的发展,俄总统普京第二季度召开专门的北极地区发展会议。他在会上表示,考虑到外部限制和制裁压力,俄需特别关注与北极有关的项目和计划,并最大限度地加快落实步伐。

综合来看,俄将主要从三方面发力:



图为俄罗斯天然气工业股份公司办公大楼。

亚历山大摄(新华社发)

一是加强战略规划。7月31日,在“北方之都”圣彼得堡进行海军阅兵式前,普京签署新版俄罗斯国家海洋政策和海上活动领域的战略规划文件,专门明确了北极地区和北极航道的发展方向与优先事项。俄在该地区的优先事项之一,就是为北极航道发展成为具有国际影响力的国家级运输通道创造条件,同时还要完善航道航行管理工作,发展港口等基础设施,完善航行、水文和气象等领域的配套支持。

二是重视政策扶持。8月初,米舒斯京签署了一项法令,批准俄2035年前北极航道发展计划。该计划预计总投资近1.8万亿卢布,着重发展以下领域:一是发展出口货物基地、沿海运输和过境运输,计划开通圣彼得堡、摩尔曼斯克和远东港口之间的定期沿海航线,并组建专门的集装箱运营商;二是升级改造现有北极港口并建设新港口,计划新建12个港口码头;三是发展破

冰船队、建造新船舶,计划到2035年建造包括12艘破冰船和救援船在内的共153艘船舶;四是建立并完善水文、医疗、卫星和应急等基础和人员保障;五是开发配套信息系统,计划将为北极航道运营企业开发配套信息和数字服务系统,用以预测船舶流量、记录冰层数据和气象情况等。

三是加强控制管理。俄政府已向国家杜马(议会下院)提交了由国防部起草的,目的为“确定外国军舰和其他非商业用途的国有船只在俄内海水域通过”的相关法律制度。俄政府称,全球气候变暖,北极冰层融化将不可避免导致北极航道的运输量和地区各国军事活动的增加。根据法案,上述舰船须提前90天通过外交渠道提交申请并获得特别许可后方可进入俄北极航道内海水域,且进入后须严格按照既定航线通过。此外,法案允许国防部和联邦安全总局拒绝外国船只进入北极航道

内海水域。根据现行立法,外国船舶、军舰和其他政府船舶享有豁免权,可和平通过北极航道。不过这一立法行动引起外界猜疑。俄总统环境保护、生态和交通特别代表伊万诺夫表示,俄没有兴趣禁止其他国家在该航道通行,这不符合俄国家利益。

相较于其他国际航道,北极航道有明显优势,但也存在显著短板,如消除沿线“基础设施沙漠”、航行安全、延长通航时间等问题亟待解决。俄为北极航道的发展提供了战略规划、政策支持 and 立法保护,但其开发非朝夕之功。

俄副总理、总统驻远东联邦区全权代表特鲁特涅夫表示,与不友好的西方国家断绝经济联系将导致俄出口转向东方,贝加尔—阿穆尔干线和西伯利亚铁路的负荷急剧增加,而其中一部分可以且应该由北极航道承担。但北极航道的开发需要多个部门的共同努力。

APEC《2030年粮食安全路线图实施计划》呼吁——

建设可持续有韧性全球粮食体系

本报驻新加坡记者 蔡本田

8月26日,亚太经合组织(APEC)第七届粮食安全部长级会议在泰国举行。会议就“确保世界粮食安全为首要任务”达成广泛共识,并批准通过《2030年粮食安全路线图实施计划》。

应对粮食危机和确保本地区粮食安全是本届APEC部长级会议的重要议程之一。

今年以来,新冠肺炎疫情、全球极端气候以及地缘政治风险等因素给全球粮食安全带来严峻挑战。在此背景下,APEC成员围绕《2030年粮食安全路线图实施计划》,力争在关键行动领域深化合作,共同

制定出台具体实施计划,促进世界和区域粮食安全。

联合国粮农组织最近的一份报告指出,2021年,全球近30%的人口,即23亿人,处于粮食不安全状态;有7.02亿人至8.28亿人受到饥饿影响。据预测,到2030年仍会有近6.7亿人处于营养不良境况。

更为严重的是,乌克兰危机的直接和间接影响,将通过贸易、生产以及价格渠道对全球农业市场产生多重负面影响。

目前,健康、经济和环境挑战正在给全球粮食体系带来巨大压力。主持会议的泰国农业与合作部部长查霖猜表示,有必要

重新调整APEC的工作和目标,以建设一个强大、包容、有韧性、“经得起冲击”的“社区”。本届会议突出了APEC作为区域论坛的重要性和相关性,各成员需要齐心协力、共同努力,继续积极有效应对挑战,为确保全球粮食安全作出贡献。

查霖猜表示,APEC各成员的农业部长和粮食部长正在通过鼓励数字化创新、提高生产率、促进多样性、优先考虑可持续性以及加强公私伙伴关系等方式,加快在区域和国内层面应对粮食安全问题的行动。确保粮食安全将是APEC部长们的首要任务。

据了解,去年通过的《亚太经合组织2030年粮食安全路线图》,旨在建立一个开放、公平、透明、高产、可持续和有韧性的APEC粮食体系,确保人们始终能够获得充足、安全、负担得起和有营养的食物,满足饮食需求和食物偏好,过上积极健康的生活。

今年通过的《2030年粮食安全路线图实施计划》则更加具体,旨在指导和协调实现本地区粮食安全的行动、项目和活动;建立抵御国际粮食贸易中断风险的韧性。实施计划确定了各经济体可以单独或集体实施的具体自愿行动和倡议,如采用全球粮食和农产品数据标准、推广创新产品和技术以及改进易腐货物的边境通关制度等。

查霖猜指出,要解决好粮食安全,需要做出多方面努力。一是要突出妇女作为农业部门经济和社会发展关键驱动力的重要性;二是通过创新产品、服务和技术,提升企业家能力建设水平;三是需要吸引更多人才在农业部门工作,以改善工作流程,促进创新和研发;四是必须加强农业部门的合作,扩大利益相关者网络;五是私营部门和基层社区在确保粮食安全方面发挥着至关重要的作用。

查霖猜认为,推动农业与粮食安全可持续发展的首要因素是良好和有效的管理,以减少整个供应链的损失,并减少对社会和环境的影响,如水管理、土壤管理、植物管理以及采用市场驱动的生产方式的农场管理。

据了解,今年会议的主题为“开放、连通、平衡”。会议通过并发表了关于APEC第七届粮食安全部长级会议的主席声明,在五个关键领域达成共识成果,分别为支持粮食安全和贸易便利化,改善生计和福祉,促进自然资源环境的可持续性,加强农业粮食部门的创新和技术,平衡经济、社会和环境。

另外,部长们还同意促进政府和民间伙伴关系的积极参与,寻求协同与合作,以提高本地区的粮食安全水平。

外企微观察

8月24日,巴斯夫举行活动,庆祝其中国数字化中心成立两周年,并宣布加速建设中国数字化人才。巴斯夫方面表示,未来公司将进一步提升其在广泛领域的数字化能力,将包括企业管理解决方案(SAP)和规划解决方案、网络安全、人工智能和大数据、物联网、云计算以及电商解决方案等进一步纳入中国数字化格局。

巴斯夫中国数字化中心位于南京,目前拥有约80名数字化专家。为满足市场对定制化数字化解决方案日益增长的需求,巴斯夫计划在两年内扩大其团队规模至百多名。

与很多跨国公司一样,巴斯夫高度重视数字化战略。在他们看来,随着在华投资步伐加快、业务范围扩展,如果为数字化战略提供服务的能力和速度跟不上,企业在中国的发展将受到严重制约。

近年来,增强数字化能力已经成为跨国公司在华布局的重点之一。这一动向一方面反映出企业自身发展的内在需求,另一方面也意味着中国在数字化、智能化建设方面已经展现出巨大的潜力和能量,谁能在这个过程中抢占先机,谁就会赢得市场的认可。

资料显示,除了巴斯夫,包括日立能源、欧莱雅、宜家在内的各行业跨国公司已经纷纷宣布新的在华数字化战略。有跨国公司高管表示,中国数字经济发展蕴藏着推动经济发展的巨大动能,提高数字化能力不仅能赋予企业更强的数字驱动力,同时也能使企业可以更好地服务世界各地的客户。

数据显示,从2018年到2021年,中国在全球创新指数的排名从第十七位跃升至第十二位,我国数字经济规模从31.3万亿元增长到超45万亿元,数字经济占国内生产总值的比重由34.8%提升至39.8%。事实证明,中国数字经济的蓬勃发展为跨国公司提供了新的机遇。

与之相应的是,在数字经济加速发展的当下,在华跨国企业要保有竞争力也面临不小的挑战。一方面,跨国企业要继续保持其业务的延续性;另一方面,要密切关注包括中国等在内的国际市场的新变化、新特点。来自内外两个方面的需求,共同构成了影响跨国企业未来发展命运的浪潮,考验着跨国企业进一步开拓、深耕国际市场的勇气与智慧。

本版编辑 韩叙美 编夏祎

外

朱琳



视频报道请扫二维码

因为一个位子也门萨那的出售粮食的摊位。穆罕默德·穆罕默德摄(新华社发)