

## Sophie Punte: 热情倡导亚洲清洁空气

— 访亚洲城市清洁空气行动 (CAI-Asia) 执行董事 Sophie Punte 女士

亚洲城市清洁空气行动 (CAI-Asia) 起初只是总部位于马尼拉的亚洲发展银行 (ADB) 的一个项目，自 2011 年启动，后来逐步发展成为独立的非政府组织 (NGO)。

CAI-Asia 的使命是通过将知识转化为政策法规和行动，减少交通、能源和其它部门的空气污染及温室气体排放，促进空气质量的提升和宜居城市的建设。该 NGO 组织有四大核心业务：空气质量和气候变化；低排放城市发展；清洁燃料和车辆；及绿色货运和物流。

作为一个完全意义上的组织，CAI-Asia 在去年庆祝了自己的 10 周年纪念之后，计划更换名称，以更清晰的方式把自己从事的业务传递到更广的领域。

CAI-Asia 执行董事 Sophie Punte 女士表示：“今后我们努力将业务扩展到更多的私营公司，在以往我们是非常依赖于捐助的，我们发现随着时间的推移，会需要更多的私人领域的公司参与进来解决问题。”她说，随着该组织启动新的名称“亚洲清洁空气” (Clean Air Asia)，大家将会立刻把我们的组织与“我们致力要做的东西”联系起来。

CAI-Asia 伙伴关系的旗舰性活动，即改善空气质量会议 (BAQ) 召集了包括决策者和私人部门的大约 600 名与会者。BAQ 已经向大家证明了在政策制定、新项目启动和伙伴关系建立方面的能力。今年会议在 2012 年 12 月 5-7 日香港举行。

Punte 说，“香港将成为我们一个新的起点。我们和香港一道在 2002 年举办了第一届改善空气质量研讨会，如今已经发展成为了大型的改善空气质量会议。现在，我们已经不仅得到了来自各级政府的政策决策者的支持，而且还拥有了广泛的空气质量专业人士网络。”

Punte 女士国籍为荷兰，ACFA 最近对她进行了访谈，讨论了该组织今后发展面临的挑战。

**亚洲清洁燃料协会：**迄今为止，您遇到最大的挑战是什么？是像语言障碍这样简单的问题，还是来自清洁空气政策抑或捐助压力方面的挑战？

**Punte 女士答：**空气质量问题与气候变化在争取捐助方面存在着多方面的竞争。如今的捐助者也有那方面的倾向，所以空气政策确实从来没有象现在这样热门。幸运的是，我们能够将清洁空气或者空气污染与气候变化联系起来。当然，这么做的难度并不大。

巨大的挑战来自于如何把空气污染问题提到发展部门及其所在国的优先日程上来，对于捐助者来说，由于气候变化是一个有吸引力的全球性话题，每个人都能理解，所以能够吸引到大批捐助。

那么我要做的就是，向捐助者解释，如果你真的想为减少温室气体排放做些根本性的贡献，空气污染确实是一个不错的着眼点，因为它不那么具有政治性。空气污染是一个区域性的议题。城市--被污染的城市--需要治理它面临的空气污染问题，许多市长或者当地的政治人物可以通过这种方式将气候问题与我们呼吸的空气联系起来，那么公众会发现这是一个需要优先解决的问题。

气候变化的概念从最初开始提出就非常抽象。所以，我发现现在的情形已经发生了变化。气候变化常常作为发展部门和各基金优先考虑的问题，为了解决大量的气候变化问题，我们必须关注当地怎样运用各种具体手段去开展工作，而其中空气污染又是最优先的问题，通过这样的方式我们已经打开了局面，引来捐助。

其次，挑战来自于怎样将科学研究和实际情况结合起来。现在许多研究工作都在进行中，例如关于健康问题的研究。但是，还没有清楚的事实表明研究的东西与政策制定的直接关系。由于资料繁多，对于所研究的问题做出科学定量的结论是一个富有挑战性的工作，这样政府会存在争论，要不要坚定地支持改变现有政策。科学研究和政策制定之间还存在着巨大的鸿沟。

第三个挑战是我们是在捐助资金的支持下工作的，我们的运作依赖于资助，包括各发展银行、发展部门、双边机构、各基金，还有未来希望增加更多来自私人部门公司的捐助。问题在于，许多资助者都希望得到明确的结果，他们要看到我们减少了多少的二氧化碳和减少了多少的排放。而我们的工作是非常宏观的支持减排的框架性工作----能力建设、政策制定、制度框架等，这对于实现清洁空气至关重要，但是却很难从根本上明确地同减少排放联系起来。

资助方，尤其是基金方，给予的压力越来越大，他们希望看到物超所值的胜利炮声。例如，这个到底带来什么样的好处？你们是如何测定确定的？而

我们所做的是正在帮助各个城市进行能力建设来实现这些目标；我们正在帮助他们清洁我们的星球。

我们在中国启动了一个针对卡车的小型项目，目标是 10 辆卡车，考察哪一种技术能够帮助它们提高燃料效率和减少排放。当然，这种项目是非常显而易见的，人们能够真切地看到它。这样做很好，看起来非常好，但然后，即使你仅仅打算做中试项目…你知道单单广东就有多少卡车吗？有 180 万辆！所以你无论如何也达不到那种规模的。

所以，我们之后所做的是为中国设计一个方案，包含所有管理路上卡车燃料和排放需要的全部东西，包括需要参与的决策部门和合作伙伴；知识能力建设；技术方案；投资以及物流管理，因此可能产生不同的解决方案。如今我们的工作从开始那个中试项目进行到了支持已经启动的中国绿色货运行动—历时 3 年，我们现在可以加速进行了。但是，如果要得到政府部门的支持，批准进行更大规模的工作确实是一个挑战。

我喜欢这种三明治式的方法，先进行一些中试的工作，同时在政府部门层面进行一些政策制度上的框架性工作，确保这些中试项目完成后再进行下一步工作时不至于碰壁。

例如，绿色货运这个项目，我们就选择了恰当的时机。当我们找中国交通部谈的时候，当时他们刚刚完成十二五计划的制定，在十二五计划中他们在燃料效率提升和碳排放强度降低方面设定了非常雄心勃勃的目标。我们所想做的和带来的解决方案正与他们的计划吻合；这样，我们打算与他们合作的东西与他们已经在五年计划里计划了的工作契合了起来，所以工作进行得非常顺利。

所以，我们要了解决策者们真正计划要做的事情—让他们有正当的理由在工作中推动进行，把与我们的合作当成快速推动工作日程的契机，而不是感觉到威胁到自身工作的顺利进行，是不是？当然，特别在中国这样的国家，与 NGO 的合作仍然是一种挑战。

### 亚洲清洁燃料协会：你们迄今在多少国家已经拥有了工作网络？

**Punte 女士答：**我们的工作网络已经包括八个国家（中国、印度、印度尼西亚、尼泊尔、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡和越南），建立了三个办公室（马尼拉、北京和德里）。这是一个地区性工作和国际性工作的结合，因为工作中几个西方国家的团体机构也明显参与其中。这样，各国的工作网络能够让我们不仅能够直接倾听和理解来自当地的声音，了解发生的事情，还能够从更深层次的意义为更广泛的地区提供借鉴意义。

例如，我们就要完成一项与世界银行合作的历时三年的工作，研究来自交通和能源部门的温室气体空气污染指示指标。重要的是，这是一项区域性的研究，一般来说除非能够在整个亚洲采用统一的指示标志，否则将很难将工作顺利进行下去。我们建立的标准越统一，不同国家的工作进行起来将越容易有效（当然，根据各国自身需求而定，因为每个国家有不同的需求）。所以，我们只有可以进行规划设计和协调才能达到这些目标——具体到亚洲的指示标准这个项目——这样做的结果使得各国能够更容易地制定政策并相互比较借鉴，为这些国家的互相帮助创造基础。

**亚洲清洁燃料协会：那么对于这一次的 BAQ 会议，我们期待能够取得那些成果？**

**Punte 女士答：**空气污染是有害健康的，它使人们丧失生命，损害我们的健康，影响我们的生活，与空气污染斗争是一项未竟的事业。

如果我们不能妥善解决空气污染的问题，将来我们就无法建立起宜居城市。不可能实现的！这才是重要的问题。

在欧洲，人们已经形成了既定的生活方式，观念已经深入人心了。如果我们在亚洲发生错误，那么整个世界都没有希望了。亚洲需要找到自己的解决方案，我们可以看看美国或者欧洲或者其它地区已经做的工作，可以作为示例激发人们，但是依样复制是行不通的。

亚洲的发展计划与其它地区不同；我们有更多的人口，而有时也有非常合理的理由例如气候问题来执行发展计划。在欧洲，气候比较寒冷，欧洲的燃料质量标准和排放标准应用在在热带地区如马尼拉就不合理。欧洲的很多城市已经发展成熟了，现在甚至开始萎缩。

在亚洲，未来 20 年中国将增加 3.5 亿人口，印度将增加 2.5 亿人口。因此，这一地区将涌现出新城市，全新的城市，还会出现城市群，象三个马尼拉那样的城市胶连在一起，因为它们彼此靠得太近了。所以，亚洲要面临的问题和情况与是欧洲非常不一样的。我们需要的是符合亚洲特定要求的解决方案。可以借鉴，但是不能试图依样照搬……那是行不通的。