

今日聚焦

不顾国际舆论反对,自二战结束以来首次退出主要国际组织 日本重启商业捕鲸,不止为了经济利益

■本报记者 廖勤

7月1日上午,捕鲸船队从山口县下关市港口启程,开启为期数月的捕捞活动。随着捕鲸船队出海,在日本被“禁闭”31年的商业捕鲸全面解禁。

这一消息引起舆论关注,特别是一些环保人士,甚至惊呼日本又要制造一个“海豚湾”?既然已禁止了30多年,日本为何要取下“封印”,重操旧业?

“身在曹营心在汉”

重启商业捕鲸始于去年日本惊世骇俗的“退群”决定。

去年9月,在巴西召开的国际捕鲸委员会(IWC)大会上,日本提出重启商业捕鲸提案,但是遭大会否决。这是日本数次重提放开商业捕鲸却又数次被拒的其中一次而已,不过或许是把日本“逼上梁山”、最终抛弃组织的最具决定性的一次。

日本在1951年加入国际捕鲸委员会成为“会员”。1986年,IWC通过《全球禁止捕鲸公约》,禁止缔约国从事商业捕鲸。日本在两年后,即1988年停止商业捕鲸。

据英国广播公司(BBC)报道,当时,支持捕鲸的国家认为,一旦各国就可持续捕捞配额达成协议,但是遭到欧盟、美国和澳大利亚等成员反对,始终未果。

日本显然“身在曹营心在汉”,虽然受到公约束缚,却一直想突破制约,恢复自由身。它屡屡以小须鲸等部分鲸鱼种群数量回升,相对充足为由,反复向IWC提议重启商业捕鲸。同时,日本还极力推进委员会就可持续捕捞配额达成协议,但是遭到欧盟、美国和澳大利亚等成员反对,始终未果。

在日本看来,IWC须承担保护和利用鲸鱼资源的“双重职责”,但IWC部分成员仅关注鲸鱼保护,却拒绝准许合理利用这类资源。

于是,安倍政府在去年12月26日不再拖延,果断宣布“退群”。成员资格会在半年之后,也就是今年6月30日终止。而商业捕鲸活动也在次日即7月1日(昨日)正式恢复。

共同社称,这是日本自1945年第二次世界大战结束以来退出的第一个主要国际组织。

分析人士认为,日本之所以会“离经叛道”,可能是意识到在IWC框架内寻求重启商业捕鲸的希望已经渺茫。因为若想重启商业捕鲸活动,须获得IWC四分之三成员的认可。但是,目前在IWC 89个成员中,半数以上持反对态度。考虑到批准门槛很高,所以日本决定以“退群”来摆脱制约。



5月4日,日本以青森县八户港为据点开展所谓的“科研捕鲸”,当天就捕获了7头鲸鱼。东方IC

自民党的加分项?

只是日本为什么那么迫切渴望恢复商业化捕鲸?不惜“自毁形象”也要孤注一掷?

日本农林水产大臣吉川贵盛给出一条很实惠的理由。他说,食用鲸肉是日本的传统饮食文化,希望重启商业捕鲸能够带动地方经济复苏。

在专家看来,日本重启商业捕鲸背后不限于此,包含多重考量:经济与政治利益、文化因素乃至国家战略。

日本是高度依赖渔业资源的国家,捕鲸活动已形成颇具规模的市场。仅太平洋沿岸地区,日本就有捕鲸船1000艘,捕鲸业还关联大约10万日本人的生计。若放开商业捕鲸,会给日本渔业等相关行业发展带来利好。“如果鲸鱼肉能更容易获得,价格就会下降,大众消费也会增加。”一名鲸鱼肉加工者说。据日媒报道,鲸鱼肉预定于今年8月底前后上市。

上海国际问题研究院副研究员陈友骏认为,在国民经济层面,日本重启商业捕鲸可能还想实现两个目的。一是日本国内粮食自给率很低,未来若能捕鲸鱼肉搬上餐桌,多少能填补食物供需的缺口。日本《每日新闻》称,二战之后,鲸鱼肉曾帮日本人熬过缺粮时代。据农林水产省统计,日本1962年度鲸肉消费量达23万吨。

二是通过商业化捕鲸推动农林水产品的出口战略。“鲸鱼肉可以作为未来日本高级食材出口的主要抓手,并以此扩大日本的农林水产品对外出口。”

上海社科院国家高端智库资深专家、上海交通大学日本研究中心顾问王少普还补充道,鲸鱼生存需要捕食大量其他鱼类,比如蓝鳍金枪鱼、秋刀鱼和乌贼等。一头巨鲸一天消耗近两吨食物,再加上鲸鱼成群活动,不利于海洋渔业资源发展。

经济好坏自然与政客的选票和仕途深度捆绑。日本媒体称,来自传统捕鲸地区的自民党议员等要求“退群”恢复商捕的呼声高涨,这也构成了安倍政府作出决断的背景。

众所周知,在日本政治版图中,从事农林渔业和出身农村的选民是自民党的重要票仓,自民党自然不会放弃。而且为了选票,自民党一直在给农民与渔民高额补贴。要知道,日本国会参议院选举即将在本月举行,在月初“适时”重启商业捕鲸,对自民党来说未尝不是一个加分项。

“捕鲸情结”驱动?

除经济和政治方面的考虑外,文化因素或许也是日本执意恢复商业捕鲸的驱动力之一。据日本《每日新闻》报道,日本自绳文时代就有捕鲸文化。“日本将捕鲸和食用鲸鱼视为

日本文化的一部分。日本沿海地区的许多社区从事捕鲸活动已绵延几个世纪。”BBC报道。

在这一文化背景下,日本民众有着很深的“捕鲸情结”。据BBC援引的数据,日本此前每年捕捞约200至1200头鲸鱼。

日本政府2018年调查发现,大约7成日本人支持退出国际捕鲸委员会。还有报道称,大多数日本人认为国际社会反对捕鲸是“日本受欺负、日本文化不被尊重”的表现。

“尽管受到外界一些非议,但日本确实有捕鲸和食用鲸鱼的传统。”王少普说,日本此前一直以科研名义,在南极海域及西北太平洋捕鲸,只是在数量和品种上受到控制。如今,日本把原来的科研捕捞转变为商业捕捞,可以用来销售,在市场上流通。

有评论指出,鲸鱼是沿海渔民的传统食物,但是摆上日本普通民众的餐桌却是二战之后的事。上世纪40年代末到60年代中期,鲸鱼成为日本最大的单一肉类来源。但由于1986年实施捕鲸禁令,鲸鱼价格被推高,从此变成一种奢侈食品,食客逐渐变少。而在“婴儿潮”时期出生的日本人,对鲸鱼仍有一定程度的怀旧之情。

战略转变的开端?

开禁商业捕鲸最深层的动因或许还牵连战略问题。

从日本去年底罕见“退群”可能就露端倪。二战后,日本几乎没有脱离国际组织的先例,“此次罕见退出国际捕鲸委员会,对于一贯重视国际合作的日本来说是一次重大战略转变。”日本共同社评论道。

上海对外经贸大学日本经济研究中心主任、全国日本经济学会副会长陈子雷指出,日本怀揣海洋强国之梦,但在实现过程中,日本一直觉得受到挑战,特别是在涉及海洋权益方面,比如围绕钓鱼岛(日本曾想把冲之鸟礁变成岛)就受到批评。商业捕鲸涉及海洋动物保护问题,为了获得捕鲸的权利,一向谨遵国际组织规则的日本也不惜选择退出IWC以重启商捕活动,说明日本不愿再受到约束,透露出日本对待海洋事务的态度在趋于强硬。至于日本是否在推动战略转型,值得观察和关注。

陈友骏认为,重启商业捕鲸只是一个战术动作,背后则隐含一个更为综合、更为庞大的战略计划。一方面,在涉海问题上,日本希望未来能在海洋资源的利用开发方面实施大规模投入,恢复商捕能为以后开发和利用海洋资源做好铺垫。另一方面,日本的国家战略定位就是海洋国家,它志在成为海洋大国,希望依托海洋问题入手,在全球政治经济舞台上取得引领和决策地位,而重启商业捕鲸只是个开端。

新闻分析

可能得不偿失

■本报记者 廖勤

带来经济利益、巩固选民基础、传承悠久文化,甚至发展国家战略,重启商业捕鲸的理由可能千条万条,但是最关键的一点恐怕在于,是否能如愿以偿?有评论认为,退出国际捕鲸委员会(IWC)、恢复商业捕鲸的代价恐怕会很沉重,日本很可能得不偿失。

市场需求未必充分

从实际层面看,恢复商业捕鲸后,国内的需求“胃口”到底有多大?据日本《朝日新闻》报道,鲸鱼肉只占日本所有销售肉类的0.1%。IWC日籍退休委员森下文二说,日本市场上每年鲸鱼肉供应量大约4000至5000吨,“有充分的需求吗?可行性足够吗?”

“过去30年,各种各样的食物进入日本,能吃的东西如此丰富,”日本捕鲸协会会长山村和夫称,“靠鲸鱼肉赚大钱的时代已经不复存在。”

其实政府自己都心里没底。“今年收获如何,捕多少、卖多少,我们拭目以待。”自民党议员江岛浩说,“我们基本是在跟着感觉走。”

对于重启商业捕鲸,一些餐馆老板也是喜忧参半。他们认为,重启商业捕鲸应是一件喜事,但对营业额不敢奢望。

国际形象失分不少

从日本形象来讲,执意退出IWC、解禁商业捕鲸也让日本在国际上失分不少。

有评论称,捕鲸是日本的“外交红字”,它损害了日本的国际地位,同时疏远了一些最亲密的盟友。上海国际问题研究院副研究员陈友骏表示,由于环境和动物保护人士担心商业捕鲸及食用鲸鱼肉对生态和环境造成破坏,重启商业捕鲸未来将加剧日本与反捕鲸力量之间的对立,对日本构建大国形象不利。

值得注意的是,在重启商业捕鲸的同时,日本也很“自觉”地规定只在领海和专属经济区捕捞鲸鱼,还公布了下半年的捕鲸配额(227头)。“这一安排反映出日本的某种顾虑,担心国际社会过激的批评与指责,对其未来构建政治大国形象形成掣肘。”陈友骏说。

日本媒体担心,国际社会对日本的形象变差后,不仅不利于日本扩大出口,还可能引发拒买日本食品的运动。“不得不说,日本将失去很多。”《日本经济新闻》称。

为排放就必须妥协车辆性能? 上汽通用汽车用技术实力说话



7月1日起,国内部分城市开始实施“国六”排放标准。车企为清库存强力促销,由此带动汽车零售在5-6月迎来了一波小高潮。

对于车企和经销商来说,虽然短期内库存压力有所缓解,但从长期来看,市场压力不仅没能减轻,反而有所上升。从市场一线了解到,由于排放标准的升级,多家车企国六车型与此前国五同款车型相比,售价普遍上涨了2000-3000元不等;涨价的同时,部分品牌的“国六”车型,虽然实现了排放升级,但与“国五”车相比性能指标下滑,油耗也相应增加。

有分析人士认为,这样的“国六”车型,可能并不会被市场接受,在“国五”车型清仓甩卖已造成市场透支的背景下,车企在排放升级的同时,不能平衡好成本和性能之间的关系,无疑会造成产品竞争力的下滑。而那些在技术积淀上更加深厚,成本和性能平衡更好的车企,可能会在新一轮的竞争中取胜。下半年如若没有刺激政策出台,车企间的竞争可能会十分激烈。

技术挑战加倍 部分“国六”车为排放妥协性能

对于消费者来说,选择国五还是国六车型,选择哪款车?其考虑的关键性要素并非只有环保与否,还包括价格、油耗和性能等综合因素。

这对车企驱动技术以及系统研发能力提出了严峻挑战。改善排放的手段从方法上大体可以分为两种:一是从源头减少排放物的产生,也就是优化燃烧过程,比如改变点火提前角,使用外部EGR等;二是净化燃烧产生的排放物,也就是使用三元催化器对排放物作后处理。

在国五阶段,通过上述一种方式基本可以达到标准,但到国六尤其国六b的排放标准阶段,轻型汽油车的一氧化碳、碳氢、非甲烷总烃和氮氧化物排放需要比国五降低50%左右,颗粒物排放则需要降低40%左右。

要达成这一限值,基本上需要上述两种方式合力才能达成。一是在后处理阶段增加尾气处理,同时在源头上,为减少排放物的产生,还需要作出一些努力。首先是对硬件进行升级,比如喷油器和供油系统,国六会提高喷油压力,以降低油耗和颗粒物排放;其次需要各种进气可控的技术运用,比如增压器升级换代,或者配备EGR等;第三会通过控制燃烧温度和空燃比来控制排放物的成分。比如说通过点火迟角(相当于调整喷油点火时刻)来降低燃烧温度从而减少NOx的产生。

这样做的结果是什么?显而易见,一是成本增加;二是如果没有更多的辅助技术加入,会带来油耗和性能的下降。原因也很简单,拿上述点火迟角来说,因为点火角偏离了MBT



(Minimum advance for the Best Torque,也就是能让发动机输出特定工况下峰值扭矩的最小点火提前角),就会导致燃油消耗率上升,扭矩下降。即为了实现降低排放的目标,空燃比可能不是最佳的,燃烧室温度也可能不是最合适的,所以会影响性能。

所以,很多车友质疑目前市场上推出的部分“国六”车型“减排却不节能”,排放升级的同时,性能下降,油耗也随之升级。同时,在完成从国五到国六的排放升级之后,一些合资车企的多款主流车型,都出现了性能下降和油耗上升的情况。

不想妥协 上汽通用用技术实力说话

排放升级和油耗和性能的妥协无法破解吗?并非如此!动力参数是否一样,取决于整车的技术能力以及动力总成的匹配。

比如根据实测数据,达到国六b排放标准的迈锐宝XL 1.3T+CVT车型,其百公里加速仅8.8秒,40-80km加速仅3.9秒,80-120km加速为6.2秒,不仅在性能上完全超过上一代迈锐宝XL 2016款 1.5T双离合车型,在油耗上也较上一代车型降低了0.5L,百公里油耗仅5.8L。

良好的性能和油耗表现源自于其搭载的上汽通用推出的第八代Ecotec发动机系列,这是首批面向全球最严苛排放标准正向开发的发动机。并且与全新CVT及9AT/10AT变速箱同步开发,在拥有全工况“最优动力输出”的同时,直接满足国六b标准。综合优势的背后,是技术积淀和科技实力的具体体现。

Tripower可变气门管理技术

全球首创的Tripower可变气门管理技术,

实现了智能控制下的多级“变缸”功能,发动机可在四缸高性能模式、四缸经济模式和两缸超经济模式间平滑切换,可提升燃油经济性最高达15%。

35Mpa高压直喷系统

全球领先,国内率先使用35Mpa系统,通过增加油轨壁厚,升级高压油管材料牌号和高效的高压油泵,满足燃油系统更高压力需求,同时静音水平媲美20Mpa燃油系统;喷油器使用最新激光打孔技术,大幅提高了打孔精度,确保了喷雾性能的一致性。此外,每个单件完成近5亿次循环耐久试验及多种油品的适配性试验,确保燃油系统的可靠性。

系统压力由20MPa提升至35MPa,使燃油雾化效果更好,燃油粒子直径达到3微米,燃烧更加充分,热效率更高,同时降低微小颗粒物排放数量和质量,满足国六b排放标准。

ATM主动热管理系统

全球首创采用电子水泵+电控球阀模块组成的主动热管理系统,结合发动机分体式水泵设计,通过ECU直接控制水泵转速及智能热管理模块的球阀角度,可以智能、精确控制冷却系统各环节的流量,进而满足对系统热量的精确管理,实现快速暖机,机油加热,停机冷却的功能,提高发动机工作效率,减少排放。

智能主动电控碳罐泵

全球首次应用电子泵,实现汽油蒸汽由传统的被动吸附升级为主动吸附,通过发动机标定控制的优化,使得油箱油气抽吸在发动机全部运行工况下都能进行实时冲洗碳罐,同时为蒸发排放系统额外建立7kPa的压差,使得燃油蒸汽更快进入进气系统参与燃烧,令蒸发排放大幅降低(67%),满足国六b及全球最严厉的加州蒸发排放法规要求。

此外,这款发动机还创新搭载了全可变排量机油泵、电动放气涡轮增压器等智能机电一体化技术。与之相匹配的通用汽车新一代CVT/9AT/10AT变速箱,是目前国内唯一一款采用钢链结构的横置前置CVT变速器,可以在相当宽的范围实现无级变速,可获得传动系与发动机工况的最佳匹配,依靠变速器无级调速来适应汽车的各种速度,使发动机长时间工作在最佳工况,因此可以提高发动机燃烧效率。

继2018年11月在业内推出第一批直接满足“国六b”车型以来,目前这套动力系统已搭载在凯迪拉克XT4、CT6、XT5、别克新君越、雪佛兰迈锐宝XL、创酷、昂科拉、科沃兹等车型上,在2019年7月1日前,三大品牌在提前实施国六b地区全部提供国六b车型,到9月,三大品牌将完成全部车型国六b切换。

在“国六”来临之际,做好排放,油耗,动力三项核心技术指标的平衡优化,是对车企技术实力的考验,而能否做好价格的平衡,则在一定程度上反映出车企的综合成本控制能力,以及是否是以用户为导向的经营思维。

目前,对于车企来说竞争才刚刚开始,面对更加严格和理性的消费者,部分车企可能会加速淘汰,而诸如上汽通用这样在成本和技术领域兼具综合优势的企业,才可能走得更远。

