

日本执意“排污入海”害人害己

本报记者 高乔

环球热点

据日本共同社报道，7月22日，日本原子能规制委员会正式批准了东京电力公司（简称“东电”）福岛第一核电站（简称“福岛核电站”）事故后的核污水排海计划。东电将在获得地方政府同意后开始全面建设核污水排放设施，排海计划预计在2023年春季启动。

自2021年4月决定将福岛核电站核污水排入大海以来，日本政府不顾国内民众和国际社会的强烈反对，一意孤行推进“排污入海”进程。如今，核污水排海计划在实施程序上再进一步，引发广泛担忧。



日本福岛县大熊町航拍的福岛第一核电站。

美联社

批准核污水排海计划

据日本共同社报道，围绕东电有关福岛核电站事故后的核污水排海计划，福岛县废堆安全监视协议会7月26日同意了专家等提交的报告书草案，该草案结论为“东电提出的对策可以确保周边地区的安全”。

日本核污水处理难题已困扰日本社会10余年。2011年3月11日，日本东北部海域发生9.0级地震并引发特大海啸。受地震、海啸双重影响，福岛核电站大量放射性物质泄漏。持续冷却堆芯的作业以及雨水、地下水流入反应堆设施产生了大量核污水，并在不断增加。截至2021年4月，已储存约130万吨核污水，且每天新增140吨。东电称，到2022年秋季，现有储水罐将全部装满，且无更多空地用于大量建设储水罐。

2021年4月13日，日本政府决定将福岛核电站大量核污水经过滤、稀释后排入大海。当年12月，东电提交福岛核电站核污水排海计划审查申请。根据计划，东电将用大量海水稀释核污水，使处理水中氚这一放射性物质的活度低于国家标准的1/40，再通过新设的海底隧道排放至约1公里外近海。核污水全部排完预计需要几十年。

然而，核污水排海并非解决福岛核电站核污水问题的唯一可行方案。此前，日本经济产业省围绕福岛核污水处理问题进行了多次讨论，提出了包括蒸发释放、电解排放稀释入海、地下掩埋以及注入地层等多种方案。但日本最终选择了核污水排海这一“成本最低、最易操作”的方案。

据《东京新闻》报道，今年5月，日本原子能规制委员会已对东电提交排放计划的“审查书”草案进行确认，认为内容没有问题，之后进入公开征集意见环节。公开征集到的1200多份意见中，有670份是技术层面的意见。尽管如此，原子能规制委员会7月22日仍对东电的核污水排海计划予以认可，正式批准该计划。此后，东电只需获得福岛县等地方政府的同意，即可

正式实施排放计划。

“日本原子能规制委员会是福岛核电站事故发生后专门成立的机构，既是一个学术机构，也兼具行政职能，相当于日本核监管方面的最高机构。福岛核电站事故发生后，核污水不断增加，储存和处理核污水的成本持续升高，也给福岛当地核灾难后的重建工作带来影响。因此，日本政府必须解决核污水排放相关问题。但目前的核污水排海计划并没有获得国内外认可，尤其在受该计划冲击较大的渔业、旅游业等领域，日本国内存在强烈的反对声音。接下来，该计划能否获得地方政府的支持，仍需进一步观察。”中国政法大学东亚国际问题研究中心主任孙承接接受本报记者采访时说。

国内外持续强烈反对

日本核污水排海计划自公布以来，就遭到福岛县渔业协会和日本全国渔业协会联合会等组织及国际社会的强烈反对。6月23日，刚刚出任日本全国渔业协会联合会新任会长的坂本雅信说，福岛核污水排海计划未得到日本全国渔业从业者和国民的理解，他对这一计划表示反对。

日本龙谷大学政策学部教授大岛坚一认为，日本核污水排放入海引发周边国家担忧也是合情合理的。因为这是利益攸关的事情，应该听取中国、韩国等国家的意见，排入海并不是日本能够单独决定的。中国、韩国、俄罗斯、菲律宾、太平洋岛国等受日本核污水排海计划影响的周边国家都在密切关注该计划推进情况。

中国外交部发言人表示，一年多来，日本政府和日本东京电力公司始终没有对福岛核污水排海方案正当性、核污水数据可靠性、净化装置有效性、环境影响不确定性等问题作出充分、可信的说明。在国际原子能机构尚未完成全面评估的情况下，日方仍持续推进排海方案审批进程和排海工程建设。日方这种罔顾国内民意和国际关切的这种做法十分不负责任。

据韩联社报道，韩国政府7月22日表示，对日方核电监管机构正式批准福岛核电站核污水排海表示忧虑。7月26日，韩国总统尹锡悦表示，日方应向周边国家透明地公开信息，并征得相关国家同意。

今年7月，太平洋岛国论坛外长会发布文件称，日本向海洋排放核污水可能会产生跨代际影响，太平洋岛国人民对此有重大关切。外长们审议了论坛独立专家小组提出的科学咨询意见，专家指出，日方提供的数据和信息不足以做进一步安全评估。

“在日本核污水排海问题上，中国一贯主张在与利益攸关方和相关国际机构充分协商并达成一致之前，日本不得擅自启动核污水排海。作为核污水排海的利益攸关方，中国的主张符合国际法原则，也有理有据。人类此前没有核污水大量排海的先例，对该计划可能带来的严重后果无法预知，而后果有可能对海洋环境和周边国家利益造成严重损害。基于这一点，中国有必要在排海行动发生前充分表达意见，向日本不断施压，阻止日本继续推行不负责任的方案。其他相关国家也有充分理由对此发表批评看法，也可以组成国际合作团队，共同对日本核污水处理问题进行监督。”孙承接说。

费尽心机逃避国际责任

为安抚国际社会，日方极力宣扬排放的所谓安全性。日本表示，使用名为“多核素去除设备”（ALPS）的过滤设备，可以过滤掉62种放射性物质。该设备难以去除的氚，将被稀释到远低于日本国家标准的浓度后排入海中。

然而，东电在福岛核事故处理方面的诚信记录已是“前科累累”。日本媒体曾查出，福岛核污水中除氚以外，还有多种放射性物质超标。东电也承认，经ALPS处理的核污水有70%以上不符合排放标准，需要再次过滤。

在日本核污水排海计划的安全性上，全球科学界频频发出批评声音。公开资料显示，如果人类持续暴露在氚辐射下，可

能导致细胞死亡和DNA损伤。德国海洋科学研究机构指出，福岛沿岸拥有世界上最强的洋流，从排放之日起57天内，放射性物质就会扩散到太平洋的大半区域，3年后美国和加拿大将遭到核污染影响，10年后蔓延到全球海域，影响全球鱼类迁徙、远洋渔业、人类健康、生态安全等方面，对人类社会和海洋生态环境健康的潜在威胁难以估量。

面对国际社会的广泛质疑和批评，日本希望借国际原子能机构（IAEA）增加国内外舆论对核污水排海计划的理解和支持。今年2月，IAEA调查团抵达日本，进行对核污水排海计划的首次实地调查。调查团将于下半年再次验证最新的实施计划，并在排放开始前公布结论和综合报告。

“日本深知，若与周边国家协商解决核污水排放问题，日本将面临周边国家对核污水排放标准的严苛要求和漫长的协商过程，承受巨大的国际压力，日本不愿在核污水处理问题上与周边国家‘纠缠’。而日本对IAEA有较大影响力，美国等西方国家对本国核污水排海持‘隔岸观火’的默许姿态。这些因素纵容了日本对核污水问题采取不负责任的处理方式。”孙承接说。

武汉大学中国边界与海洋研究院副院长孔令杰接受本报记者采访时表示，日本是1982年《联合国海洋法公约》的缔约国，担负公约第十二部分规定的保护和保全海洋环境的一系列义务。

具体而言，日本要按照国际通行标准、程序和做法，全面、系统、准确评估核污水排海计划的影响，需要向可能受到影响的国家进行通报，提供必要的信息，并与这些国家就环评程序和结果以及避免、减轻、消除影响的措施进行坦诚磋商，充分交换意见。这是一套非常严格的程序义务，日本绝不能自己干，不能自己认为不存在风险就没有风险，也不能以其已经与IAEA就核事故处置进行了密切合作甚至借IAEA认为向海洋排放核污水符合国际惯例做法，就声称本国不需要履行这些涉及环境生态影响的程序义务了。任何可能受到日本核污水排海计划影响的国家，均有权要求日本履行上述义务。

观察台

近日，中国首条中欧班列线路迎来新的喜讯——开行量突破1万列！在新冠肺炎疫情蔓延、国际局势动荡、全球流通不畅的背景下，这个消息振奋人心。作为共建“一带一路”的重要合作纽带，中欧班列蓬勃发展，已成为畅通中欧贸易的“稳定器”和“加速器”。

2011年3月19日，从重庆直达德国杜伊斯堡的中国首条中欧班列线路“渝新欧”正式开通运行，中国“钢铁驼队”跨越欧亚大陆的旅程由此开启。2016年6月8日，中国铁路启用中欧班列统一品牌，“渝新欧”更名为中欧班列（重庆）。

开行11年来，中欧班列（重庆）一路飞驰，跑出发展“加速度”：从最初仅有1条线路到如今拥有稳定运行线路近40条，辐射国内59个铁路站点和29个港口，通达亚欧近百个城市；从最初运送单一的IT产品到如今货物种类拓展至智能终端、汽车整车及零部件、高端医疗药品及器械、邮包、轻工制品、大宗物资等上千种，运输货值超4000亿元。中欧班列（重庆）实现一次又一次跨越，是中欧班列高质量发展的缩影，展现了中国对外开放的脚步前行不辍。

中欧班列不停摆、效率高，形成富有韧性的国际物流供应链，成为亚欧大陆运输的骨干通道。目前，中欧班列共铺画了82条运行线路，通达欧洲24个国家的190多个城市，运输货品达5万余种，逐步从“连点成线”走向“织线成网”，形成一张贯通亚欧的物流网。今年以来，中欧班列运行质量和效益稳步提升，已连续26个月保持“月行千列”水平，去回程综合重箱率高位企稳，保持在98%以上的高水平，全程运行时间保持在15—20天。中欧班列稳定、可靠、高效的物流服务，传递着力量和信心，极大拓宽了中欧之间的贸易往来通道。

中欧班列升级快、动力足，为沿线国家和地区带去发展新契机，带动中欧合作驶入快车道。开行以来，中欧班列不仅为沿线国家输送源源不断的“中国制造”，也将各种各样的欧洲商品带回中国，促进了各国之间的经贸合作。近年来，随着中欧班列跨境电商专列、邮政专列以及“班列+贸易”“班列+超市”等新型服务业态快速发展，中欧班列运送货物品类更是不断拓展升级。2021年，中国与中欧班列通达国家之间的进出口贸易额同比增长19.8%，不仅带动了相关产业发展，还催生了许多新的物流、工业、商贸中心和产业园区，为沿线国家民众提供大量就业机会和实实在在的便利。

一趟趟跨越欧亚大陆的中欧班列，既架起互联互通、互利共赢的“黄金桥”，也打通守望相助、休戚与共的“生命通道”。新冠肺炎疫情暴发初期，空运、海运不同程度受阻，中欧班列凭借独特优势，一枝独秀，将大量紧缺防疫物资通过陆路运送到沿线各国。截至今年6月底，中欧班列累计发送防疫物资1417万件、共计10.9万吨，生动诠释了人类命运共同体理念。

中欧班列源自中国，属于世界。中国多次向世界宣示，中国改革脚步不会停滞，开放的大门只会越开越大。今年以来，中欧班列不断拓展新线路，为高质量共建“一带一路”注入新动力。未来，伴随中欧班列轰鸣不息的引擎声，中欧贸易将继续保持良好发展势头，书写更多合作共赢的新篇章，为世界经济注入更多确定性与正能量。

中欧班列是畅通中欧贸易的“加速器”

□ 严瑜

“北溪—1”恢复通气困难重重

李浩嘉

塔斯社日前报道称，根据德国天然气管道运营商Gascade数据，7月27日，受另一台涡轮机停止运行的影响，“北溪—1”管道的天然气供气量已降至最大运力的20%。“北溪—1”通气受阻，对严重依赖俄罗斯天然气的欧洲国家，如德国、意大利等国产生重大影响。

“北溪—1”通气一波三折

“北溪—1”东起俄罗斯维堡，经由波罗的海海底通往德国，是俄罗斯向欧洲输送天然气的主要管道，供应欧盟约40%的天然气，是国际能源格局中的重要一环。自今年6月以来，“北溪—1”因维修相关问题，通气受阻。

据俄新社报道，6月中旬，俄罗斯天然气工业有限公司（简称“俄气”）称，因西门子子公司未及时向俄方交付送修的涡轮机等原因，俄气被迫将“北溪—1”的输气量减少近60%，从日均1.67亿立方米降至6700万立方米。当时西门子方面称，涡轮机被送到加拿大蒙特利尔维修，但受加拿大对俄制裁影响无法交还。

据加拿大《环球邮报》报道，加拿大自然资源部长乔纳森·威尔金森7月9日发表声明称，加拿大已同意将俄罗斯“北溪—1”天然气管道的一台涡轮机交给德国。

据俄罗斯《生意人报》披露，涡轮机原定于7月23日从德国经由芬兰发往俄罗斯，但因俄气缺乏必要文件没有成行。目前涡轮机仍在德国，如果俄气能够提供所有通关文件，涡轮机有望本周运往俄罗斯。

俄欧美加多方博弈

据路透社报道，美国国务院表示，美国支持加拿大将维修过的“北溪—1”天然气管道的涡轮机部件送回德国的决定，此举旨在确保能源持续流入欧洲，以应对俄乌冲突爆发后出现的天然气短缺。

“俄罗斯的核心诉求就是通过‘北溪—1’维修和通气问题，向西方对俄罗斯能源制裁政策施压，迫使欧洲在对俄罗斯能源制裁方面做出调整，从而缓解西方制裁对俄罗斯的压力。”中国人民大学欧洲问题研究中心执行主任闫瑾接受本报采访时指出，以德国为代表的欧洲国家，因对俄罗斯天然气需求难以替代，主张加拿大应尽快归还修理好的天然气管道涡轮机，并持续向加拿大施压。而乌克兰一再反对，认为返还涡轮机是向俄罗斯低头，破坏对俄制裁形势。“北溪—1”未来能否正常通气，取决于俄罗斯、欧洲、美国、加拿大多方博弈的结果。

欧洲面临多重困境

据美国有线电视新闻网报道，俄罗斯将“北溪—1”产能降至20%，在大西洋两岸引发恐慌，因为这可能导致即将到来的冬季出现严重天然气短缺。

闫瑾分析，在经济层面，德国等欧洲国家能源储备不足，在过冬燃气储备方面可能面临短缺难题。油气价格上涨还会加剧欧洲已经高企的通货膨胀，给经济的恢复发展带来更大困难。

在政治层面，德国若要彻底摆脱对俄罗斯的能源依赖，需重新审视德国的能源政策。在可再生能源难以快速替代化石能源的当下，因俄罗斯天然气供应减少，德国不得不重新审视其超前的新能源政策。这给德国社民党、绿党和自民党组成的二战后首个三党联合政府造成新的不确定性，甚至可能引发内部矛盾分歧。

在社会层面，面对高涨的能源价格、被压缩的能源用量、即将到来的寒冷冬天、不断攀升的通胀、困难的就业形势，德国等欧洲多国民众的不满情绪日趋上升，更倾向于在道义上支持乌克兰和维护自身利益之间寻找平衡点。未来，能源短缺有可能加剧一些欧洲国家政局动荡。



美国二季度经济萎缩0.9%

美国商务部7月28日公布的首次预估数据显示，今年第二季度美国国内生产总值按年率计算下滑0.9%，这是美国经济连续两个季度萎缩。

图为美国首都华盛顿的一家超市。

沈 霆摄（新华社发）

环球掠影