

## 火烈鸟在希腊被毒杀、水貂在丹麦被捕杀等引发各界关注

## 为物种发声：它们的生命不该如此悲伤

◆本报记者张倩



觅食时头往下浸，嘴倒转，将食物徐徐吞下，姿态十分优雅。脖子长，常呈S型弯曲，通体长有洁白泛着粉红的羽毛，这是不少人对火烈鸟的初印象。在我国，火烈鸟鲜有被记录。根据世界自然保护联盟、世界濒危动物红色名录，大火烈鸟主要分布于非洲、中亚、南亚等区域。但日前，在希腊北部地区，发现有多只火烈鸟吞食非法狩猎留下的铅弹被毒杀，令希腊的非法狩猎问题再度受到关注。

## 铅弹在欧盟法律框架下早被禁止，但非法捕猎团伙仍大量使用

据悉，案件发生在希腊北部哈尔基迪基(Halkidiki)Agios Mamas的泻湖，位于自然保护区内，那里也是希腊唯一的火烈鸟繁殖地。希腊非营利组织“野生动物行动组”表示，在近几年接到的火烈鸟中毒报告中，解剖动物尸体内部都发现铅弹。近日，其负责人卡尔巴斯基称，目前已有约50只火烈鸟死亡。

这种因漂亮的颜色和优雅的体态而闻名于世的大型水鸟，究竟如何因铅弹中毒而死？

WWF野生生物政策专家 Colman O'Cruidain在接受记者采访时表示，“铅弹很小，当鸟类啄食沙砾帮助它们研磨消化食物时，或者当它们在泥沼

中觅食小型无脊椎动物时，便有可能将铅弹一起吞下。但铅具有毒性，可致命。因此在欧盟法律框架下，铅弹的使用在许多年前就已逐步被禁止。”

尸检报告也证实了专家的观点。报告显示，死亡的火烈鸟不是被铅弹击中，而是吞食了含有铅弹的食物。据推测，可能是猎人们用铅弹射杀其他动物。当火烈鸟捕食到被铅弹击中的其它禽鸟时，铅这种重金属也就随着食物进入它们的身体，因此接二连三的几起火烈鸟事件或为“误杀”，但从侧面证实铅弹仍在非法捕猎团伙中被大量使用，并且可能会对与火烈鸟有相似习性的野生生物种再次造成生命威胁。

## 丹麦捕杀并“土葬”上千万只水貂，可能带来环境隐患

近几个月来，在欧洲大陆引发关注的不仅希腊的野生动物火烈鸟，还有大量被捕杀的丹麦养殖水貂。2月，丹麦兽医与食品管理局确认，历时约3个月，丹麦完成宰杀全国超过1500万只貂，以防一种在水貂身上发现的变异新冠病毒感染更多人。

2020年11月4日，北日德兰半岛12人感染在养殖貂身上发现的变异型新冠病毒，令丹麦国内争议不断。11月4日，丹麦首相弗雷泽里克森发布行政命令，宣布在全国范围内捕杀所有存栏水貂。为杜绝疫情传播风险，随后约400万只被捕杀的水貂遭“土葬”——被埋入丹麦西部小城霍尔斯特布罗和卡鲁普附近军事用地上。但丹麦一向提倡环境保护、动物保护，一时间，反对人道对待水貂、抗议“土葬”污染环境的声音四起。

12月，丹麦议会通过一项政府提交的法案，

## 物种的处境能变得更好吗？

对于一些常年被枪口对准的物种，它们的处境可能没那么糟糕了。根据全球监测数据不完全统计，近几年非洲象和犀牛的数量都有所下降。这得益于国际社会各界的努力，包括反盗猎，加强执法打击非法贸易和减少对濒危物种制品的需求等工作，是多方努力后的成果。

“但这并不意味着盗猎情况变得乐观了。”WWF(北京)打击濒危旗舰物种非法贸易项目总监金钟浩告诉记者，“除了旗舰濒危物种之外，动物盗猎也会发生在其他不受广泛关注的物种上，例如海龟、鲨鱼等。盗猎导致的非法交易和生物多样性破坏等后果仍然是非常需要关注的议题。盗猎背后的非法野生动物贸易是全球第四大非法贸易，仅次于走私毒品、军火和贩卖人口的金额，每年总交易额高达230亿美元。暴利的背后就是杀机，在非法捕猎团伙面前，不论是否濒危或者珍稀，不论捕杀行为是否会对其他物种带来致命影响，不论如何破坏生物链，他们手中的子弹和刀不

至2021年底，禁止貂养殖。这部法律为宰杀全国养殖貂提供了依据。

上千万只貂被杀害，感染新冠病毒的动物只能等待被猎杀的宿命？Colman O'Cruidain告诉记者，“病毒在圈养动物中传播速度极快。这就是为什么起初一部分人在新冠溯源时会怀疑病毒可能由养殖场传播开来。当前，我们并没有更好的选择。这种情况下，除了捕杀受感染动物并销毁尸体，别无他法。”

但捕杀数量惊人的水貂的确带来了新的环境隐患。据报道，大量已腐烂的水貂可能已经造成丹麦地下水污染，丹麦政府坦承此前遭扑杀水貂的尸体可能已经污染了地下水。12月21日，丹麦宣布禁止饲养水貂一年，同时宣布将把此前“土葬”的400多万头水貂尸体挖出来，重新“火葬”并作“无害化处理”。

会停下。”

自上个世纪80年代至今，全球平均每年仍有约两万多头大象被非法猎杀。Save the Rhino数据显示，2019年被非法猎杀的非洲犀牛的数据是754头。2019年，全球的穿山甲有超过19.5万只被盗猎和非法贩运。目前，全球老虎被非法猎杀的数据仍然缺失，但已有数据显示，印度作为虎分布最多的国家，2020年老虎非法猎杀的数量为31头，这个数字对于全球仅有3900头的老虎家族来说并不乐观。

大火烈鸟本可以活到40岁，但如今极大地受到人类活动的影响，随时可能致命。雌水貂每胎本可以产2只-10只幼仔，拥有一个子女成群的家庭，却因在一些地区遭受多氯联苯(PCB)带来的环境污染，一度面临不育的威胁。一些动物因为近年来环境的变化，数量变得稀有而受到珍视，但对那些并不稀有且数量却正悄悄减少的物种，人们应同样予以关注和爱护。

## □ 相关链接

## 一个物种离濒危究竟有多远？

2020年，科学家和保育组织宣布了上百个物种可能已经灭绝的消息，包括几十种蛙类、兰花和鱼类。尽管人们常会定期进行野外考察，以确定这些物种是否还存在，但大多数物种已经很久没被发现过了。灭绝的原因包括物种入侵、栖息地丧失等，但很多都脱离不开人类活动的影响。



突尼斯苍羚(Nanger dama):区域性灭绝

又被称作小鹿瞪羚、达马瞪羚，是偶蹄目牛科苍羚属的一种食草动物。虽然这种极度濒危物种仍生活在一些国家内，也存在一些圈养繁殖的群落。但去年突尼斯境内最后一只苍羚的逝去标志着这一物种在这个国家的区域性灭绝。

图为在乍得西部的Manga地区拍摄到的苍羚 John Newby / SCF



22种中南美洲蛙类：极度濒危

IUCN将22个长期未被发现的中南美洲蛙类物种评估为“极度濒危(可能已灭绝)”。其中包括已经有46年没有被发现过的阿拉瓜盗蛙(Pristimantis anotis)、在20世纪80年代几乎完全消失的皮尼昂戈粗脚蟾蜍(Atelopus pinangoi)、1992年后再没有被发现的桔红箭毒蛙(Oophaga speciosa)等。

图为桔红箭毒蛙 Marcos Guerra / Smithsonian Tropical Research Institute



孟加拉国的32种兰科植物：区域性灭绝

在2020年发布的一份研究中指出，孟加拉国内已知的187种兰科植物中，可能已有17%的物种灭绝，有些物种在其他国家还有分布。

图为十九世纪绘制的兰科植物图

## CEN 国际资讯

全球电力行业2020年CO<sub>2</sub>减排3.3%

可再生能源发电量在全球能源结构中的比重增加

本报综合报道 国际能源署近日发布《全球能源回顾：2020年二氧化碳排放》报告说，过去一年，受新冠肺炎疫情影响，全球与能源相关的二氧化碳排放量下降5.8%，这也是第二次世界大战以来的最大年度降幅。

根据报告，从绝对值来看，2020年全球与能源相关的二氧化碳排放量较前一年减少约20亿吨。其中，受疫情影响，交通运输部门因使用石油而产生的二氧化碳排放量就减少了11亿吨。

全球电力行业去年二氧化碳排放量减少3.3%，绝对值减少4.5亿吨，是有记录以来最大下降。受疫情影响，全球电力需求减少。太阳能、风能等可再生能源发电量在全球能源结构中的比重在增加。

国际能源署指出，新冠肺炎疫情对二氧化碳排放量的影响在2020年2月下旬开始显现。4月，大多数发达经济体采取了多种限制活动的疫情防

控措施和旅行限制措施，全球二氧化碳排放量呈现最大的月度下降。

受经济复苏和缺乏清洁能源政策影响，2020年12月，全球与能源相关的二氧化碳排放量比上一年同期高出2%。目前，许多经济体的二氧化碳排放量都在攀升。

国际能源署认为，2020年二氧化碳排放量的趋势变化表明，在确保经济增长和能源安全的同时，全球仍面临遏制二氧化碳排放的挑战。

国际能源署署长法提赫·比罗尔日前接受采访时表示，中国是可再生能源的主要推动者，积极发展光伏发电、风电、水电、核电等。中国去年提出二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值和努力争取2060年前实现碳中和，比罗尔对此印象非常深刻。比罗尔表示，国际能源署愿与中国政府继续合作以支持和推动中方实现减排目标。

## 亚行与中国合作聚焦高质量绿色发展

将侧重关注环境可持续发展、适应和减缓气候变化等

本报记者邓佳报道 为支持中国实现高质量绿色发展，亚洲开发银行(以下简称“亚行”)日前批准了针对中国制定的、覆盖2021年至2025年的新一期《国别合作伙伴战略》(以下简称《战略》)。

亚行在中国的业务将侧重于环境可持续发展、适应和减缓气候变化以及老龄化社会和卫生安全这3个相互关联的战略重点。亚行驻中国代表处首席代表冯幽兰表示，“亚行将重点关注可通过创新示范项目创造更大价值的领域，生成可供复制推广的区域性公共产品、知识和最佳实践。”

亚行提出，2021年至2025年，亚行对华主权贷款承诺总额将70亿至75亿美元(2016至2020年为90亿美元)。非主权贷款承诺额依然保持在每年4.5亿美元。经过多年的高速增长，中国已建设了现代化的实体经济和

基础设施，并崛起成为世界第二大经济体。中国已宣布消除极端贫困，但快速增长也带来了新的发展挑战，包括环境退化和污染问题、社会快速老龄化等。

新《战略》认识到，上述及其他挑战需要通过加强社会和经济体制建设来应对，同时，它们也指引着亚行与中国的合作方向，亚行致力于帮助中国在一些关键体制建设上缩小与发达国家的差距。

同时，新《战略》与中国即将出台的“十四五”规划中的政府工作重点相一致。两者都强调要加强自然资源管理，以应对气候变化、生物多样性丧失和生态系统破坏等挑战；促进低碳发展；增强人口老龄化背景下的社会包容性；以及加强区域卫生安全。在未来几年内，支持全球及区域公共产品也是亚行与中国的合作重点。

## 印度成功发射巴西地球观测卫星

用于监测亚马孙地区森林破坏情况及巴西农业状况

据新华社电 印度空间研究组织用PSLV型极轨卫星运载火箭，成功发射一颗巴西地球观测卫星和18颗印度卫星。这是印度今年首次发射人造卫星。

据印度空间研究组织当天发布的消息，当地时间，一枚PSLV型极轨卫星运载火箭从位于印度东南部安得拉邦斯里赫里戈达岛的萨蒂什·达万航

天中心发射升空，随后其运载的巴西卫星“亚马孙1号”成功进入预定轨道。作为此次发射的主要卫星，“亚马孙1号”重637公斤，是巴西国家太空研究院自主设计的光学卫星，用于监测亚马孙地区的森林破坏情况及巴西境内的农业状况。其他18颗印度卫星主要用于提供无线电中继服务。

## 新西兰北岛以北海域连续发生强震

此次地震震感强烈，目前铁路线路已暂停运营

据新华社电 据新西兰地质与核科学研究所消息，新西兰北岛以北海域日前连续发生强烈地震。新西兰民防部门已发布海啸和地质灾害预警，目前没有人受伤和财产损失报告。

第一次地震发生在当地时间3月5日2时27分，震级为7.1级，震源深度约90公里，位于新西兰北岛东北约95公里。新西兰北岛大部分地区 and 南岛克赖斯特彻奇市均有较强震感。由于地震持续时间较长，震感强烈，很多居民被晃醒。

随后，距离新西兰北岛约1000公里的克马德克群岛地区6时41分和8时28分相继发生7.4

级和8.0级地震。由于距离较远，新西兰本岛居民并无震感，但新西兰民防部门再次发布海啸和地质灾害预警。

另据美国地质调查局地震信息网消息，当天这3起地震的震级分别为7.3级、7.4级和8.1级。新西兰民防部门在其网站发布信息说，克马德克群岛地区地震引发的海啸可能在白天影响新西兰北岛东北部海岸，当地居民应远离海岸，不要参与任何水上活动。

据报道，新西兰北岛的铁路线路已暂停运营，工程人员将检查地震是否对线路造成潜在安全影响。

## 国际汽车市场如何减碳？

德国、日本等相继制定目标，多国积极推广新能源汽车

◆本报见习记者邢影

国务院发展研究中心、中国汽车工程学会、大众汽车集团(中国)联合编著的《中国汽车产业发展报告(2020)》(以下简称“蓝皮书”)日前在京发布。蓝皮书通过六大篇章对国内外碳中和发展现状、未来愿景、实现路径和政策思路等进行系统论述，对推动我国汽车产业低碳化发展提出了进一步建议。

蓝皮书中，有相当篇幅是对全球汽车市场推动汽车产业低碳发展的研究。在发展规划、政策扶持、企业积极推动等方面，全球主要汽车市场采取的相关措施、取得的成效，对我国汽车产业的低碳化转型均有一定的借鉴作用。

## 各国在新能源汽车发展上制定了怎样的目标？

汽车产业要实现低碳化，首先要制定发展战略和目标。中国汽车工程学会产业研究部马今秋在蓝皮书中阐述：“各国已经把发展新能源汽车作为应对能源短缺和环境危机的主要手段，并确定了比较清晰的发展战略和目标，但各国的技术路线各有侧重。”

据了解，德国早在2009年就制定了《国家电动汽车发展计划》，并启动电池电动车的研究、发展、市场准备和引进。到2020年，德国计划新能源汽车保有量达到100万辆，并争取在2030年达到500万辆，最终在2050年前

后实现城市交通无燃油车的目标。此外，为落实国家电动汽车规划，德国政府成立了“国家电动汽车平台”，制定“三步走”计划确保电动车发展规划任务如期完成。

与德国相比，日本政府更注重新能源汽车的市场占有率。2010年，日本经济产业省发布了《新一代汽车战略2010》，提出了到2030年日本新一代汽车新车销量达到总销量的50%-70%的目标。2016年3月，日本又发布了“EV(混合动力汽车)、PHEV(插电式混合动力汽车)路线图”，提出了截至2020年完成累计推广EV、PHEV100万辆的规划。

此外，英国在2013年提出《英国超低排放汽车发展战略》，提出到2020年，电动汽车注册比例达到5%，到2030年，中央政府车队将完全由超低排放车辆构成，到2050年，所有的客车和货车都替换成超低排放车辆。法国政府在2009年也确定推广EV和PHEV汽车，提出在2020

年前完成生产200万辆。作为全球新能源汽车市场份额最高的国家挪威，也提出了计划在2025年实现100%电动汽车销售占比的目标。

## 发展新能源汽车产业各国开展了哪些实践？

日本政府为实现新一代汽车销量达到总销量的50%-70%的目标，把关注点主要集中在经济产业省推行的补贴政策 and 国土交通省推行的减税政策上。

“补贴政策主要包括针对汽车本身的‘清洁能源汽车导入补贴’、面向充电设施建设的‘充电设施补贴’，以及面向加氢设施建设的‘加氢设备补贴’，以促进新一代汽车的销售，从完善充电、加氢等基础设施的建设和普及，形成一套完整的市场组合措施，进而推动新能源汽车的普及。”国际汽车工程科技创新战略研究院氢能燃料电池汽车研究中心雷雪亚指出。

此外，日本各地方政府也分

别推出了当地的购置支持政策。“例如，东京都对EV/PHEV(混合动力汽车/插电式混合动力汽车)实施与普通车差额1/4的补贴。各县以下地方政府也各自推出了符合当地情况的新一代汽车补贴政策。”

同时，日本政府推行减税政策。主要包括绿色税制(汽车税的减免)和环保车减税(汽车购置税和汽车重量税的减免)，避免范围也延伸到低油耗、小排量的传统燃油车。

与日本不同的是，英国在提出《英国超低排放汽车发展战略》后，在提高认知、完善基础设施、政策支持、合作研发4个方面采取了措施，以确保战略目标如期实现。

## 汽车企业为减碳做了哪些努力？

汽车产业迈向碳中和目标是大势所趋，要实现“降碳”“低碳”“零碳”不仅需要政府的引导，也需要汽车产业相关企业积极参与，主动减排，形成合力，才

能真正领跑零碳时代。

其中值得注意的是，就整车企业而言，制定电气化战略，推动产品技术路线转型是大多数汽车企业的选择。例如沃尔沃等汽车企业提出推行全面电气化战略来解决尾气排放的问题，提出到2025年，公司全球纯电动车型年销量达到总销量的50%。丰田在2015年也发布了“丰田环境挑战2050”战略，从“节能”和“燃料多样化对策”角度出发，以HEV(混合动力汽车)技术为核心，推动FCV(氢能燃料电池汽车)等新一代汽车技术开发。

另外，奔驰汽车在德国的工厂以额外购买风力、水力等清洁能源电力等方式运营，实现工厂低碳化生产。从事汽车与智能交通技术的德国博世公司也计划扩充集团自有的光伏系统，扩大装机容量。并计划与世界各地新建的风力及太阳能发电厂签署长期独家购电合同，在没有政府补贴的情况下，可以通过这些发电厂实现盈利运营。