

近日,中国科考船“雪龙”号在南极营救俄罗斯被困游船“绍卡利斯基院士”号,引起国际社会关注。透过这次救援,有不少外媒看到中国不断扩大的极地脚印:尽管“雪龙”号救援受阻,直到7日才成功突围,但中国探索的边界却越来越宽。

南极大营救牵动全球目光



去年圣诞前夜,载有74人的俄罗
斯科考船“绍卡利斯基院士”号在南
极冰区遇险。在收到求救信号后,正航
行在南大洋的中国极地科考船“雪龙”
号全速前往救援。但在今年1月2日
“雪龙”号将俄科考船上52名乘客转移
到了澳大利亚“南极光”号破冰船上后,
因为天气原因,撤退途中的“雪龙”
号却在3日意外被厚冰困住。

一场被许多外媒称为“救援大戏”的
极地营救活动在南极海域持续上演。
最新加入的是美国“北极星”号破冰船,
“几乎拥有世界最强破冰能力”的“北极
星”号5日从澳大利亚出发,前往南极营
救被厚冰围困的中国“雪龙”号和俄罗斯
“绍卡利斯基院士”号科考船。

“雪龙”号此前成功完成对“绍卡
利斯基院士”号上52名受困乘客的救
援,却使自己陷入浮冰围困之中。在感
叹南极凶险的同时,也有人忍不住批评
“肇事”的俄罗斯科考船:一支游客
和科研人员混搭队伍的“冒失”惹出

如此大的麻烦,把中澳等国真正的科
考活动搅黄了。澳大利亚方面还开出
高达40万澳元的“救援账单”。

透过这次救援,有不少外媒看到
中国不断扩大的极地脚印:尽管“雪
龙”号救援受阻,但中国探索的边界却
越来越宽,希望成为科技强国的中国,
扩大南极科考绝不会只是为了更好地
研究企鹅。

作为靠近北极的大国,俄罗斯是
世界上拥有破冰船最多的国家之一。
《环球时报》记者曾去过号称“极地首
都”的摩尔曼斯克,那里几乎是所有俄
罗斯破冰船的母港,其中包括世界最
大的“北极”级核动力破冰船。在那
里,记者还见到世界第一艘核动力破
冰船“列宁”号,虽然已服役50多年,但
它那拥有奇怪外形的巨大身躯停泊在
苍凉的巴伦支海上,让人印象深刻。

俄新网4日称,目前世界上功率
超过1万马力的破冰船有大约50艘,
俄罗斯数量最多,约为18艘,其中有6
艘核动力破冰船,它们是俄开发北极
的利器。虽然俄拥有多艘世界上最先
进的核动力破冰船,但都在北极地区
活动,鞭长莫及。

一艘俄罗斯科考船的冒失行动居
然把那么多国家的科考破冰船都难住,
这表明南极海域的危险性和在南极实
施紧急救援的复杂性,一些科学家对‘不
必要的科考’行为提出批评,并提出一个实

际问题:这么多国家出动这么多船,谁来
承担救援成本?”法国《十字架报》的质疑
代表了不少人对“肇事者”的态度。法新
社5日称,被困的俄罗斯“绍卡利斯基院
士”号上搭载22名科学家、26名付费游
客、4名记者和22名船员。营救行动引
发一些批评。除了“雪龙”号,澳大利亚
的“南极光”号和法国的“星盘”号破冰船
也都中断南极科考任务赶来营救。法国
极地研究所所长伊夫弗雷诺表示,这场
救援大戏迫使法国科学家放弃为期两周
的海洋科考活动。他说:“不过我们相对
还算比较幸运,中方不得不取消全部科
考计划,澳大利亚同行非常生气,因为
他们整个夏天都完蛋了。”

《澳大利亚人报》以“极地救援耗资
40万澳元”为题称,纳税人将为营救俄
罗斯科考船上的科学家、游客和记者支付
40万澳元大单。澳大利亚环境部长亨特
说:“这件事提醒所有在南极海域活动的
人,无论是捕鲸者、示威人士、相信气候
变化的或者持不同观点的,都必须将安
全置于其他一切事情之上。”

对于外界的批评,“绍卡利斯基院
士”号科考负责人、澳大利亚新南威
尔士大学气候变化教授克里斯特尼奋
起回击,他在英国《观察家报》上撰文
说,这次科考活动并不像有些人说的
那样是一次轻松欢快的旅游活动,活
动受挫主要是运气不佳,而不是人为
失误。

(据《环球时报》)

新闻链接

众多国家为何 都在南极考察

这是人类最后到达的大陆,尽
管目前人迹罕至,但在科考和资源
潜力的驱动下,南极正成为世界众
多国家追逐的“热土”。

其实,在南极科考遭遇冰封对
于各国科考队员来说是“家常便
饭”。不过,随着近年来各国加
快对南极科考的步伐,一场潜在的
“资源争夺战”正在悄悄浮出水面。

救助体系启动

中美澳三国在此次的冰封事
件中携手相助恰恰体现了不断完
善中的“南大洋救助体系”所发挥
的重要作用。记者梳理发现,在上
世纪初经历了“泰坦尼克号”事件
后,为保障海上航行船舶上的人命
安全,国际海事组织于1950年5月
订立《国际海上人命安全公约》
(OLAS)。目前,该公约有81个缔
约国,中国也是其中一员。公约规
定,所有缔约国“确保海上安全和
防止人命伤亡”。只要国际海事组
织给出遇险船只的求救信号,周围
船舶都有责任和义务提供帮助。

战略意义重大

自上世纪50年代起,随着科学
技术的进一步发展,南极已不再神
秘,多国政府派遣南极科考队到南
极地区考察。目前,全球28个国家
共在南极建立80多个考察站。

如此众多的国家纷至沓来,不仅
仅因为南极掌握着控制全球风云变
幻的“钥匙”。第29次南极科考的副
领队之一、中国极地研究中心的副主
任李院生对记者表示,南极在整个气
候变化系统中占有非常重要的地位,
在那里可监测到全球平均状态变化,
因此南极是重点关注区域。

国内出发每人10万出头

据陶永亮介绍,南极游都会附带
阿根廷,以及周边的巴西、秘鲁等国家
的旅游,行程全程在十七八天左右,从
国内出发,费用每人10万元出头。

而对于公众关注的南极旅游是否
会影响当地生态的问题,陶永亮告诉
记者,由于游客总量比较少,加之游客
普遍都很注意相关防护,对环境的影
响不会很大。“船只大都使用轻型柴
油,排放很低,游客登陆前都已阅读公
约、规定,上岸前也会做清理鞋底等准
备工作,他们也被要求不准带走任何
东西,因此不会影响很多。”

(据《新闻晨报》)

每年2000国人南极游

俄罗斯“绍卡利斯基院士”号被
困南极冰川事件,根据记者了解,重要
原因就是船上部分游客坚持要上岸游
览导致延误了撤离时间。实际上,南
极游最近几年已在国内外逐渐流行,当
下正好是南极旅游的最佳季节。事件
发生后,就有网友晒出自己在南极的
旅行经历。

近日,国内运营南极定制旅游的
德迈国际旅行社负责人接受记者采访
时介绍说,南极游线路集中南极西侧,
“和俄船被困的南极东侧海域相比,西
南极较暖,被困风险很小。”

旅游大多去暖和的西南极

南极游近几年在国内悄然兴起。
国内运营南极旅游的德迈国际旅行社
负责人林建勋告诉记者,每年全球约
有3万人登上南极洲旅行,来自中国的
游客占到2000多人。“每年11月至第
二年2月是南极洲旅游的旺季,这时候
(南极)正值夏季,气候相对适宜,去年
这段时间有400多人通过我们去了南
极。”林建勋介绍说,去南极游客年龄
跨度很大,最年长的有70多岁,主要以
年轻的较富有人群为主。德迈上海负

责人陶永亮表示,前往南极洲旅游基
本上都是要先抵达阿根廷,从阿根廷
南部的乌斯怀亚港口坐船出发,穿越
德雷克海峡后到达南极洲,航行时间
在40多个小时。

陶永亮说,在乌斯怀亚与南极洲
之间运营相关航线的大都是欧美的
小型极地探险公司,他们会安排船
期,船只都比较小,有一定破冰能力,
容量在一两百人左右。

分奢华观光和刺激探险

那么,去南极洲旅游,游客们究竟
能看到些什么?陶永亮对此表示,针
对不同人群的需求,南极游主要有奢
华观光和刺激探险两种安排。“大部
分线路,游客坐船会在南极洲附近海域
停留6天时间。”陶永亮介绍说,船只每
天会停留2次,游客转乘冲锋舟登陆南
极洲,在陆地上的活动以参观不同种
类企鹅的聚集点、探访科考站,以及观
赏各式冰山为主,而后再返回船只。
“南极洲有多个这样的观光点,在各个
点之间的交通还是靠船,并非徒步行
走,睡眠也是在船上。游客在单个点
参观时,行走的距离最多能达到十几

公里。”

陶永亮说,另一种线路更加刺激,
活动内容会包括宿营、登山、雪鞋行
走、划皮划艇等。“去年底我就带了一
个这样的团去南极,在一位专业的登
山爱好者带领下,攀登了600米的山,
做了许多户外活动。和此前以观光为
主的南极游,体验完全不同,会更加兴
奋、刺激。”陶永亮告诉记者,他一共去
过4次南极,每次去都有不同的感受。

国内出发每人10万出头

据陶永亮介绍,南极游都会附带
阿根廷,以及周边的巴西、秘鲁等国家
的旅游,行程全程在十七八天左右,从
国内出发,费用每人10万元出头。

而对于公众关注的南极旅游是否
会影响当地生态的问题,陶永亮告诉
记者,由于游客总量比较少,加之游客
普遍都很注意相关防护,对环境的影
响不会很大。“船只大都使用轻型柴
油,排放很低,游客登陆前都已阅读公
约、规定,上岸前也会做清理鞋底等准
备工作,他们也被要求不准带走任何
东西,因此不会影响很多。”

(据《新闻晨报》)

在众多资源中,世界上最大的
铁矿储藏地区与煤田都位于南
极。据估计,前者可供世界开发利用
200年,后者的储藏量也约达
5000亿吨。南极的海洋生物资源
也丰富多样。仅磷虾一项蕴藏量
保守估计约为4亿~6亿吨。此外,
南极还是世界最大的淡水资源库,
仅南极大陆就储存了人类可用淡
水的72%。(据《第一财经日报》)