

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名被困乘客的救援,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愉快的旅游活动,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,随着近些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士对记者表示,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。

除了作为全球气候的“调节器”,石油、金属矿石、煤炭、淡水、生物资源等其他大陆所具备的资源,南极大陆也不缺。只是因为勘探和开采的难度、领土主权、环境污染等一系列问题,使得各国尚处于观望之中。

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》)

## 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》)