



2011中国(中山)首届航运博览会 暨中国(中山)珠江水运发展论坛

China (ZhongShan) Shipping Expo 2011

珠江片区中国航海日系列庆祝活动

一流的平台 一流的商机

展品范围

- ◎船舶制造业
- ◎船用设施设备（通信导航、电子海图、救生设备、自动化监控等）
- ◎航运物流业、港口工程、港口服务业
- ◎相关安全类、游艇休闲类

主办单位：中山市人民政府 交通运输部珠江航务管理局 广东海事局 中国机械工业联合会

承办单位：中山火炬开发区管委会 中山海事局 中山市经济和信息化局

协办单位：珠江航海事业发展基金会 珠江啤酒股份有限公司 珠江水运杂志社 中山市航海技术协会



时间：2011年6月25日至27日 地点：广东省中山市火炬国际会展中心

招商热线：0760-88171338 89933136 13822799038

[Http://www.shipingexpo.com](http://www.shipingexpo.com)



一流的平台 一流的商机

2011 中国(中山)航运博览会

绿色航运商机无限 临港装备成就未来

辛亥革命百周年，伟人故里——中山再一次站在了历史发展的潮头。伴随着 2011 年珠江片区“中国航海日”系列庆祝活动的陆续开展，“2011 中国中山首届航运博览会”也将于 2011 年 6 月 25 日在中国广东省中山市拉开帷幕。

广东省中山市地处包括港、澳在内的“大珠三角经济圈”腹地，承接“广佛肇”、“莞深惠”、“珠中江”经济圈的辐射。拥有国家级产业基地 27 个，省级技术创新专业镇 15 个，省级以上名牌名标 406 个 / 件，落户中山的世界 500 强企业有 24 家，大小船舶制造厂 18 家，涉水及航运、物流企业近 200 家。

为了进一步推动中山市区域经济发展，打造中山立足近洋成为珠江水系江海联运的集散地，将中山港建设成为西江沿岸和珠江三角洲中西部地区物资交流的重要集散地，联系港澳，开展东南亚、韩国、日本等近洋经济贸易的重要口岸；以及具有仓储、多式联运、诱发引导临港产业布局、拉动城市发展等功能的综合性港口，《珠江三角洲地区改革发展规划纲要》赋予了中山市一个时代的强音——建造一个国家级的临海装备制造基地。

为了促进中山市临海装备制造业的发展，形成一个“众星捧月”产业环境，进一步扩大中山市招商引资力度，深化优化产业链结构及产业配套服务功能，加快产业转型升级，在中共广东省委宣传部、中山市人民政府、交通运输部珠江航务管理局、广东海事局、共青团广东省委、广东省海员工会的共同促进下，“2011 中国中山首届航运博览会”将于 2011 年 6 月 25 日至 27 日在广东省中山市隆重举行。

此次博览会将是一场临港装备制造业以及其他相关配套产业的盛大聚会，是一场“意义大、规格高、成效好、影响深、可持续”的展会。在博览会期间，还将同时举行“2011 中国(中山)珠江水运发展论坛”。

为进一步发挥此次航运博览会和珠江片区“中国航海日”系列庆祝活动的聚集效应和平台作用，系列活动将邀请粤港澳滇黔桂交通运输部门、港航部门及企业参加，并将邀请珠江沿线 23 个城市的主要领导，“2011 中国(中山)珠江水运发展论坛”的成功举行将进一步促进《珠江三角改革发展规划纲要》赋予中山临海装备制造基地优势的发挥，进一步拓展中山港口功能、促进技术升级、实现港口规模化、集约化、差异化、专业化、现代化，同时，促进珠江水运的发展。

因此，此次论坛举办期间将会邀请国务院研究室、国家发改委、交通运输部的知名专家、学者、政要共同把脉珠江及中山航运的发展，突破瓶颈，再现历史辉煌。

广东中山，是一个人杰地灵的城市，随着改革开放，中山市的经济发展取得了世人瞩目的成就。此次航运博览会以及论坛的成功举办将会为社会各界特别是船舶制造业、物流业和游艇及港口服务及港口工程带来更多的商机、提供更加广阔更加便利和有效的交流平台。

在此，真诚地邀请各大相关企业前来报名参展及观展。同时，热情地欢迎各界有识之士前来加入这一次航运界的博览盛会。

咨询方式

地址：广东省中山市火炬开发区康乐大道会展中心写字楼 407 室

联系人：严小姐、范先生

联系电话：0760-88171338 89933136

寻找推动的力量

本刊编辑部

如果一滴水不能推动另一滴水，或者被另一滴水所推动，那么，这滴水必定成为静止的水，扩而大之就是静止的河流。但这样的河流迟早都会死去。因为河流的生命就来自动荡不安的流动。流动才是河流的灵魂。

我们其实一直在寻找这种推动的力量。在寻找中，我们有时候成为一滴推动的水，有时候又成为一滴被推动的水。在推动与被推动之中，我们蜿蜒成流淌的溪水或河流。我们笃信一条大河的澎湃与壮观，就是无数一滴水绵密推动力量的合唱。

珠江就是一条亟待我们推动的河流。她冰冷的闸坝与枢纽，她一段段被斩断的肌体，她有形与无形的边界，她维权的法度，甚至她的文化气质与精神，都呼唤着推动的力量。

你能成为推动一条南方大河的一滴水吗？甚至是一个大浪和潮汐？如果你是，就请捧出你赤诚的心。渔民们休渔了，把渔网高高地晾晒在五月的阳光中；河道清洁工沉默地劳作，将堆积如山的垃圾满船满船地清理掉，像清理掉多年的积怨与愤怒；航标人在巡察，让航行者永远不要搁浅和触礁……

他们就是推动这条大河流动的一滴滴水，哪怕在低洼处，也要以己绵薄之力，成为一朵翻滚的细碎的浪花。

凌启明是我们寻找到的一滴活力四射的水珠，甚至是一波大浪。在贵州的北盘江，他将一个沦落的码头和一条寂寞多年的大江搅动得风生水起。他用责任、激情、执着来推打一个闸坝的霸道，并推动一条江成为一个贫穷省份致富的通道。他的热爱，他的良知与精神，与高原贵州，与蓄势的北盘江，形成了一种对应。他和他亲手举起的白层港，正在成为珠江新精神一个象征。

梧州航道管理局也是我们发现的另一朵浪花。这个胸前挂满勋章的英雄集体，在“三江”交汇、枢纽堵航频发之要冲，默默地续写着一页页光荣的历史。他们正以科学治航精神，使得一个“百年商埠”焕发新的青春。

而本期《水生态警钟》的独家策划，则是我们寻找推动珠江乃至中国内河、近海力量的另一种表达。我们想把中国水生态无以复加的危境打开给读者看，我们也剖析了造成这个危机的深层原因，并试图给出建设性意见。我们要重重敲击的，就是这口外表看上去很新，内里却锈蚀殆尽的大钟。因为我们深知，皮之不存、毛将焉附的道理。因为中国内河水运的命运，与健康的河流唇齿相依。

我们甚至提议，将业界乐观认为“内河水运春天来临”的未来五年，应该定义为“寻找推动中国内河发展力量”的五年。因为我们需要足够的时间，去除河流身上的各种病根，也需要给予河流喘息和休养生息的机会，还需要再构人与河流的关系以及重建河流精神。

而这一切，都需要持续不断的推动的力量。II

每一滴水里，
都含有思想的影子



ZHU JIANG SHUI YUN

2011 第5期（上）

半月刊（总第286期）
本期15日出版
1993年9月创刊

主管 中华人民共和国交通运输部
主办 交通运输部珠江航务管理局
网址 <http://www.zjhw.gov.cn>
编辑出版 珠江水运杂志社

本刊编委会
主任委员 梁建伟
副主任委员 蔡启文 周一农
邱江 吴强
委员 韩剑波 王玉潜 王德忠
杨文 云峰
理事会理事长 刘丽扬
社长 董永楼
副社长 陈国雄 李东育
副总编辑 陈亦农 李明月
主编 李明月
文字编辑 曹洪梅 杨玲 宾玥
钟悠云 陈文欣
美术总监 周辉
美术编辑 黄育琪 古洁菲
地址 广州市沿江中路263号
邮政编码 510110
电话 (020) 83231161 83231150
传真 (020) 83231160
(0771) 5516552（驻邕记者）
电子邮箱 zjsy@zjhw.gov.cn
国内刊号 CN4-1376/U
国际刊号 ISSN 1672-8912
定价 人民币12元 / 港币25元

广告经营许可证 粤工商广字010738号
发行单位 本刊自办发行 邮局发行
发行范围 国内外公开发行
邮发代号 46-357
开户名称 广东珠江水运杂志社
开户行 中信银行广州分行
银行帐号 7443020182600184435
印刷单位 广州千彩印刷

声明

*本期选登了部分资料照片，请作者与本刊联系。
*本刊欢迎转载，依照有关版权的法律规定，转载时需明确标示文章来源。对转载时未标明作者及本刊名称者，本刊保留追究法律责任的权利。
*本刊所用图片除署名外，均由本刊资料室提供。

CONTENTS

目录



016

独家策划 EXCLUSIVE 水生态警钟



040

观察 OBSERVATION 失海的渔民



078

文化 CULTURE 珠海，人岛相惜

卷首语 Preamble

003 寻找推动的力量

特稿 Feature

006 白层港口听风雷

014 传统价值观的守望者

社论 Editorial

015 沧浪之水浊兮，警钟当重敲长鸣

独家策划 Exclusive

水生态警钟

016 珠江污染现状调查

019 珠江，无鱼授渔的悲歌

022 湘江，何时再现碧波荡漾

027 被糟蹋的海洋

读图 View

030 不能忘却的伤痛

034 声音 Voice

论坛 Forum

036 《航道法》，何时露峥嵘

评论 Comment

038 后亚运时代，广州治水如何作为

039 港区联动，一加一等于几

观察 Observation

040 失海的渔民

046 “小南海”之忧

052 海岛消失“加速度”

专题 Topic

056 沧海横流，英雄本色

063 我敬仰与热爱的梧州航道人

人物 People

066 邓兆祥的传奇人生

072 绽放的“海空之花”

074 湛蓝海洋上的洛阳大副

文化 Culture

078 珠海，人岛相惜

082 美龄九号黑岛触礁记

084 走在新世纪前列的迪拜港

专栏 Column

086 经济“硬着陆”风险已不容小觑

087 惠誉一定输

088 中国经济宏观紧缩政策“加时赛”延长

089 读书 Book

月度新闻 News

090 消息

092 珠三角高速客轮航班时刻表

096 理事会名录

本期广告导读 Ad.List

封二	茅台酒加盟商招商
扉页一	中山航运博览会
扉页二	中山航运博览会
055	雷克萨斯
065	一汽大众
077	中国航海日系列庆祝活动
095	乐施会
封三	中信银行
封底	陆风汽车



凌启明 贵州白层港新港港务有限公司副总经理

珠江水运
风云人物系列报道之一

白层港口 听风雷

文、图 / 本刊记者 李明月

引子

凌启明怎么也没有想到，在临近花甲一步之遥的年份，自己的命运居然会与一个港口发生如此深刻地联系。这使得他常常感叹命运的诡异和奇妙。

比如，一个多年前的朋友多年后一个突然冒出来的电话，可能使得一个人的人生就此发生重大转折。

2009年初春，凌启明刚刚从自己工作了数十年的化工企业“内退”，正在妹妹工作的城市桂林阳朔享受人生难得的清闲，或练练书法，或脚踏自行车到风景如画的遇龙河寻访唐城遗址，放情于山水之间……突然有一天就接到了徐明华的电话。

“徐明华？贵州白层港新港港务有限公司董事长？”凌启明回忆起来，那是多年前在贵州合作做过煤炭生意的一个朋友。他现在从事码头和水运生意了？

果真是世事沧桑。

就是这个盛情的招贤纳士的电话，仿佛一道闪电，照亮了那些望不到边的闲散的日子。他抱着试试看的想法，接受了徐明华的邀请，来到了一个与过去自己从事的职业八竿子也打不到的陌生行业。

今天，他仍然能够清晰地回忆起2009年9月17日那个初来乍到的夜晚。

有如银盘的月亮悬在江上，黛绿湍急的江水闪烁一江的鳞片，在寒意弥漫的山涧，像无数只发问的眼睛。

北盘江，白层港，悬崖夹江的深山，恍如隔世的布依族古老民乐荡漾；56岁，从大半辈子工作的广西河池化工集团公司到贵州黔西南贞丰县境的白层镇，斑驳的港口，全新的水运，人生再出发，不可预知的明天……

凌启明一脚将一颗碎石踢向江心，禁不住问自己：这就是我人生冲刺的港口与码头？



1	2	3	4
---	---	---	---

1 因下游龙滩水利枢纽闸坝堵航，白盘江上船只稀少，空空荡荡。
2 白层港对岸，贵州金州港船舶运输有限公司新造的船舶，等待下水。
3、4 白层港改扩建工程在加速。

“复航”使命

“白层港的使命就是——复航！”

这是徐明华对走马上任白层港新港港务有限公司副总经理凌启明说得最多的一句话。每一次，徐明华的眉宇间，都透着无限信任与期待，语气却坚定得很。仿佛徐明华邀请凌启明加盟新港就是为了传递这个指令。

凌启明开始四处奔走。在国务院一个部门领导专题调研珠江水运问题的座谈会上，云南省交通运输厅厅长杨光成的发言，第一次使得凌启明体会到，“复航”对于云南和贵州其实是一个沉重得令人喘不过气来的希望。

杨光成厅长饱含深情的陈述至今仍然清晰地在他的耳边回荡。“为了解决水电闸坝阻航，打通云南走向大海的通道，云南两任省长不知赴京‘奏请’过多少次，揪心过多少个日子，直到他们先后带着深深地遗憾离开了自己的工作岗位。但至今投入1.5亿元的云南文山州富宁港，在下游百色水利枢纽闸坝的阻航中，仍然是一个‘死港’。”

凌启明甚或在一种心酸与悲凉中，感觉到了一种责任与使命的传递。

他仿佛一下子理解了徐明华为什么总是把“复航”挂在嘴边；提及“复航”，徐明华的目光为什么总是那样深远和坚

毅。应该说，他的加盟，就是对徐明华“复航”使命的一个分担——尽管白层港担当的是一个民间使命。

沿着“两江一河（白盘江、南盘江、红水河）”考察归来后，凌启明对“复航”的理解更加深刻。他用这样一句话来描述“复航”——一座短时间难得撼动的“大山”。

有谁能轻易撬动这座“大山”呢？

凌启明计算过，广西红水河段的大化枢纽是上个世纪八九十年代形成的第一座航运闸坝，几经努力，算是打通了，但过船能力偏低，常常造成堵航。之后，尤其是最近10多年间，西江上游的“两江一河”，形成的水电枢纽碍航、断航闸坝多达6座，这又以白层港下游的红水河龙滩水电枢纽闸坝为甚。

2006年龙滩水电枢纽下闸蓄水（黄海高层375米），切断河流，迄今仍在等待国家发改委蓄水黄海高层400米的答复，

于是将本应“同步建设过船设施”的相关法律法规推诿得不见踪影。龙滩，成为贵州、云南打通珠三角的最大水运障碍。

尽管云南、贵州、广西，以及交通运输部珠江航务管理局一次次努力，但短短几年间的7次复航计划，7次悉数夭折。

夭折之困，困在水电枢纽的断航闸坝。

这是多么复杂的一个关系纠葛！这又是多么积重难返的一个困难险阻！

凌启明甚或在一种心酸与悲凉中，感觉到了一种责任与使命的传递。

夜深人寂的子夜，凌启明常常打开自己绘制的“两江一河闸坝图”陷入沉思。许多时候，竟然生发出“今不如昔”的喟叹。

他知道，水运之兴在古之白层续写过怎样的夺目璀璨。

贞丰因北盘江而生城，又因古渡白层而兴盛。司马迁《史记》中所记“牂牁江”就是今天的北盘江。班固在《汉书》亦有记载：“夜郎者，临牂牁江也。江宽百步可行船。”

贞丰白层镇扼“滇黔锁钥”之要，坐落其间的白层古渡就此成为北盘江第一个通航渡口。至清嘉庆年间，朝廷将白层渡辟为官渡，白层古渡更是盛极一时：日泊船只数百条，贵阳、南宁、百色、广州等地商贾云集于此，纷纷设立商号。那时的贞丰因白层古渡的繁华就有了“小贵阳”的美誉。

水运的繁华不再，被誉为“石头王国”的贵州在历史演进2000多年之后，还继续沉睡在与世隔绝的“夜郎自大”而又极度贫困的深山吗？

就在白层镇，凌启明发现了一条江对一个村、一个县及至一个省的意义。

他叫王永朋，布依族，在凌启明的数次访问中，两人成为无话不谈的朋友。王永朋世代临江而居，今为白层镇这洞村村民，世代的生活来源就是靠北盘江的水运生意。自下游龙滩水电枢纽下闸蓄水，白层古渡被淹，这一条江就冷清起来。尽管后来政府在毗邻古渡的地方建起白层港，但终因下游不通，北盘江一直再没有热闹过。水运生意做不成了，又因这一带山地

沙多土少，雨水冲刷得厉害，国家强行推行退耕还林政策，全家16口人的生活仅靠一点微薄的政策补贴。

那是怎样的一种绝望的贫穷啊。两头瘦牛，一辆做载人生意的破旧摩托车，一座拥挤、破烂、四处漏风的瓦房，16双仿佛写着“活着就是受苦”的无望的眼睛……

正是这种走村串户的访问，让凌启明对水运业的认识实现了重大转折——从一个职业经理人过渡到一个具有强烈责任感的事业打拼者。

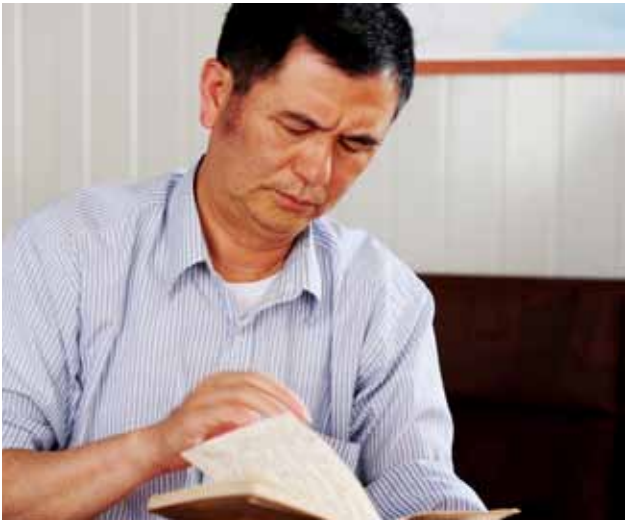
赴任四个月之后，他在工作日志中写道：“贵州守着金山银山，为什么还要当‘叫花子’？水运不兴，贵州不兴。振兴贵州水运，就落在我们这一代人的肩上……”

“翻坝”，谁的眼泪在飞？

“常态化运输”是凌启明为新港提出的第一个战略。

在凌启明看来，“复航”是终极目标，也是一个动态发展的过程。在暂时不能达成终极目标前，怀着远大理想的新港以及白层港不能坐等，也等不起。抱着“金娃娃”的贵州已经等待得太久，更是等不起。

几乎每一天，凌启明都要接待这样的造访者，他们焦急地问道：白层港什么时候可以通航？我们的煤炭、矿石可以直达广西柳州吗？我们的陶土可以运抵广东佛山吗……如果下游的天峨龙滩闸坝阻航，可不可以上岸走陆路？即便先水路，再上岸走陆路，我们的运输成本也比单一的铁路、公路运输划算得



1	2	3	4
---	---	---	---

- 1、2 安全检查是新港、金州港船舶领导们的“常修课目”。
- 3 翻看工作日志，还有哪些问题需要赶紧解决？
- 4 一江春水“枉”东流。北盘江，我要尽快改变你这种现状。

多。还有，铁路和公路运输与水路比较，不仅价格高，而且因满负荷，根本就找不到可运的车辆。

被追问包围的凌启明，真实地触摸到了贵州强烈地改变现实命运的愿望，以及走出重山的“路”之珍贵。

不仅仅是被来访者追问，就是每次驱车省城贵阳，他都有这样的感叹。他的雅阁本田不知在群山间要盘旋多少回，才能转到高速公路上。从贞丰到贵阳，要跨过北盘江大峡谷，要经过世界上最高的峡谷公路桥，曲折、蜿蜒与陡峭让人顿生“黔道之难，难于上青天”的围堵。那些载着煤炭或矿石的货车，则像一辆辆牛车，沉重、蹒跚，粗重的喘息就像扔给大山的一声声怒吼。但，他和所有的人都看见了，时而在桥下时而在不远的峡谷间奔突、呼号的北盘江。

空无一船的北盘江，空空荡荡的北盘江，兀自高歌兀自慵懒的北盘江，谁应该负起放逐你的罪与罚？

一种紧迫感便如影随形，迫使他加快工作节奏，甚至折磨得他经常夜不能寐。但最终促使他拉开“翻坝”帷幕的则是2010年7月珠海“航海日”仪式之后。这是中国航海日珠江片区的一个重要活动。其中的珠江沿线“市长峰会”尤让他热血沸腾。原来珠江沿线的每一个城市，都渴盼着珠江这条黄金水道的通达。他听到了每一个沿江城市的急切呼唤，以及她的人民

遥望海洋、扬帆出海的期盼。

从珠海直取南宁。他找到了广西大唐水电分部，想探知所属的龙滩水电的升船设施建设究竟还要等待多久，设计能力究竟有多大。老总把他挡在了门外。办公室的一位负责人私下里告诉他：“你们不要找了，这些项目的背景深厚得很。什么时候建，设计多大能力，谁也说不清。”

当头一瓢凉水。但凌启明的热血热忱今天已经无法浇灭。“翻坝”，哪怕是从水路上岸，再走陆路，把那些急需从白层港

运送出来的煤炭、矿石，送达广西的天峨，至少可以利用白层港至天峨的220公里水运通道，解决出黔之难。

这个夏天特别酷热。从南宁出来，南宁的太阳烤得令人愤怒。凌启明大汗淋漓地直驱

天峨。在龙滩水电站的上游再次查看那个简易码头后，就直奔县政府。他想游说天峨整治和扩建码头，合力实现白层港与天峨的“翻坝”。

其实，凌启明对于天峨已经不是一个陌生的客人。从白层港赴任到此次游说，短短10个月，他已经先后八下天峨。龙滩电站上下游的地理位置，尤其是那个简易码头和其间的一条简易山路，他已经烂熟于心。

此次游说，凌启明仍然没有得到更明确的答复。像过去的若干次一样，天峨告诉他：“天峨的港口规划还在批复中；即使

批复下来，要天峨这个国家级贫困县拿出几千万元建港口，恐怕是难上加难。”

一种划拉不动的感觉。这种感觉在梦中能够清晰地体验。“翻坝”的瓶颈就“卡”在天峨港上，上面不动，下面没钱，白层港该怎么办？凌启明不知怎么说好，只是生硬地扔下一句：“如果天峨没钱，就把岸线资源批给白层港吧，我们来建。”然后转身，直扑贞丰。

奇怪的是，没有哪一次像这次这样，心中如此强烈地想回到白层港。一路上，客户企盼通航的声音在耳边挥之不去，他的脑海翻来覆去就一个词——“翻坝”。不经意间，他的手攥成了拳头……

“开船罗——嗨嗨——嗨嗨——”不知是谁在吆喝古老的船工号子。两岸站满密密麻麻看热闹的人群。人群兴奋地指指点点、窃窃私语：“白层港终于又可以通船了。听说这些船可以直达香港、澳门的，然后飘扬过海。”

可是他们不知道，这些船现在还只能抵达220公里外的广西天峨。然后上岸，接着公路运输。这就是龙滩闸坝造成的无奈之举——“翻坝”，而且还是“水——陆”方式的不完全“翻坝”。就是这样的“翻坝”也大有市场。短短几个月，就在天峨上岸3万吨煤炭。2011年，白层港有望实现30万吨煤炭的“翻坝”目标。这是后话。

两艘500吨的货船，整装待发，将为河池南丹冶炼的业主送去1000吨急用的煤炭。北盘江沸腾了，汽笛、古老的船工号子、两岸的欢呼声此起彼伏。

这一天是2010年9月7日，刚好是凌启明白层港赴任一周年。站在码头上的凌启明，不禁热泪纵横。他知道，即便是最无奈的“翻坝”，北盘江从此也将结束“孤独一江向天号”的过往，并将与繁华的万帆竞发的历史对接。

“为什么我的眼里常含泪水，因为我对这土地爱得深沉”。

“翻坝”——白层港，你看见谁的眼泪在飞？

一个港口的重生

其实在“复航”与“翻坝”的努力中，白层港的改扩建一直在紧锣密鼓地展开。

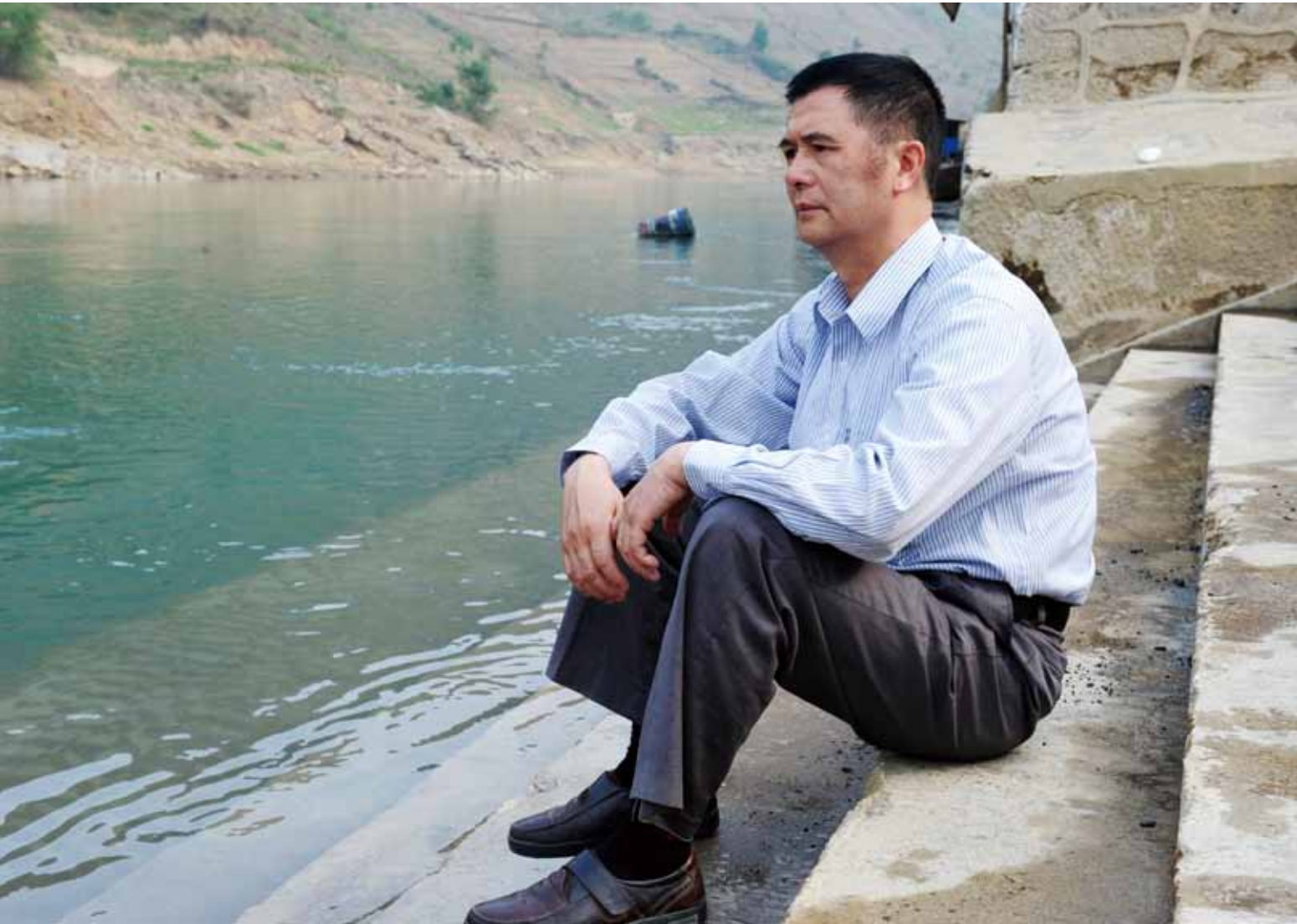
这个位处西南水运出海中通道，并被交通运输部列为“两横一纵两网十八支线”的重要支线航道港口，被凌启明兴奋地称为得天独厚的资源“禀赋港”。

方圆50平方公里就有几十个煤矿，年产量1200万吨。而且皆为精煤，可广泛地应用于发电、冶炼、化肥、水泥等工业领域。除煤矿外，贞丰还被誉为“金都”，国家级金矿就占到2个。资源富集量和水运可辐射半径，堪称中国内河港口之独有。未来的能源输出港，她亦当之无愧。

“天佑白层，人当自强”，凌启明把白层港的改扩建看作是天赐良机。这就注定了白层港将在凌启明的手上诞生奇迹。

2010年3月，白层港改扩建一期项目煤码头正式破土动工。开炮炸山的轰鸣，推土机的马达，混凝土搅拌机的歌唱，以及无数飘动的彩旗，把寂寥多年的白层港变成了一个火热

起风了。好大的风。江风劲吹，彩旗猎猎。久久注目咆哮的北盘江，不禁心潮澎湃。“无数水运人为之奋斗的梦想就要成为现实，这是历史赋与我们的使命与机遇。注定我们要为这个时代担待一些什么，注定我们要为历史写下一点什么……”凌启明一字一句认真地说。



思考，都与眼前这条江有关。

的大工地，也把凌启明变成了精力充沛、事无巨细皆过问的“大管家”。他既是新港的副总，也是新港与金州港船舶运输合资企业的副总，还是两个企业的生产安全责任人。管施工，管安全，管项目协调，管地方关系的处理，也管两个企业的制度设计，两个企业的人事调停，还管项目所涉及的移民补偿与安置。

丰富的人生阅历和把握大势的洞察力，使得凌启明得心应手，如坐春风。一边是项目的大干快上，一边是企业内部管理的井井有条；一边是政府关系的妥善处理，一边是周边村民的和谐融洽。除繁忙的工作之外，他还有余力撰写有关水运与港口的长篇论文，并获得专家的高度肯定。

他把这一切首先归结为“人生有梦”。他说，有梦才有追求的执着，有梦才有被点燃的激情。他的梦就是“白层港理想”。

就让我们倾听他的梦想吧：总投资3000万元的一期煤炭码头项目已经接近尾声。届时，白层港年吞吐量将从过去的60万吨增加到160万吨。二期投资6800万元，为150万吨的散货码头，计划在今年6月招投标，2012年4月竣工。三期为投资6200万元的危货、件杂货、集装箱、滚装码头。计划2012年2月招投标，2013年4月竣工。完成三期投资，可使白层港在3.5公里的岸线上实现“无缝”对接，港口总吞吐量将逾650万吨，并成为贵州名副其实的出海起运第一大港。

这还不是凌启明心中白层港的全部。他要用3年的时间实现港口硬件的革命，同时用约5年的时间实现港口软件的武装，包括数字化港口、信息化港口的建设。以总共5年的时间打造软硬件齐备的“第四代港口”，实现白层港的百年跨越。

现在，这一切正在凌启明与时间的赛跑中，逐步变成现实。

而凌启明的“白层港梦想”和“白层港速度”，也正在成为一拨又一拨考察者眼中的惊叹。全国政协常委王显政赴白层港调研，连称“了不起”。广西河池市市政府副秘书长覃献生半年间两次来到白层港，直呼：“6个月，这里的变化惊人！”并惭愧地表示：“天峨（系河池所辖）的配套港口，从规划到建设准备工作都落后了。”

这时的凌启明，心中总会泛起一丝丝宽慰。在凌启明的战略中，白层港改扩建的“快”，本身也含有“催促”天峨尽快完成配套码头建设的意图——自白层港改扩建开工的那一天起，天峨的“对接”码头建设就一直是凌启明心中的一个隐忧。

……

在千头万绪的繁忙中，凌启明享受着工作带来的喜悦与快乐。屈指算来，赴任白层港不觉已经18个月，近600个日日夜

夜，白层港正在获得新生，他自己也仿佛年轻了十岁。“海阔凭鱼跃，天空任鸟飞”，在凌启明看来，惟有信任才有鱼跃与鸟飞的自由与放达。他把他的白层港事业归结为提供这一平台，并给予他无限自由创造空间的徐明华。

他选择了一种私语般浅唱低咏的方式，来表达自己的心情。

他是一个多年的“冬泳者”。只要时间允许，黄昏总要到北盘江中畅游一番。江水澄明，月上柳梢，这样的时刻，斜倚水中看着亲手扩建的码头，他常常哼唱的歌词是：感谢明月照亮了夜空，感谢朝霞捧出的黎明，感谢春光融化了雪水……感谢生活赠友谊爱情，感谢苍穹藏理想梦幻……感谢收获，感谢这美好的所有……

贵州灼热的目光

苏醒的白层港，正在吸引贵州的目光。

今年4月，贵州省政府口岸办罗副主任带队到白层港调研，拟将白层港、龙洞堡空港物流中心、贵阳火车东站铁路港物流中心规划为贵州省内三个国家一级口岸。罗副主任还透露，今年9月，白层港区有望成为省级物流中心，省里将出台相应的配套政策。

凌启明清楚，就水运而言，贵州其实有两个出海通道：一个是乌江抵涪陵入长江达上海，一个就是“两江一河”下西江入南海。前者比后者入海的距离要远1000多公里。而且，就经济辐射来说，发达的珠三角更贴近云贵。这是贵州选择白层港的真正原因。

这样的选择带给凌启明的是惊喜，也是压力。

当围绕白层港的惠兴、鲁贡和港口专用三条公路打通，整个贵州抵达白层港将四通八达。坐拥煤炭92亿吨、磷矿11亿吨、重晶石6300万吨、铝土矿1200万吨以及更丰富资源的贵州，渴望将资源优势转化为经济发展优势，白层港将要挑起大梁。

凌启明在思考，白层港改扩建计划是不是应该更快速推进？原先规划的港口规模是不是应该向更大更强的方向修改？650万吨年吞吐量，能满足流域社会经济发展的需要吗？国家一级口岸和省级物流中心又将给白层港带来怎样巨大的变迁？

……

起风了。好大的风。江风劲吹，彩旗猎猎。久久注目咆哮的北盘江，不禁心潮澎湃。“无数水运人为之奋斗的梦想就要成为现实，这是历史赋与我们的使命与机遇。注定我们要为这个时代担待一些什么，注定我们要为历史写下一点什么……”凌启明一字一句认真地说。

传统价值观的守望者

——采访后记

文 / 本刊记者 李明月

贵州采访归来后，我的内心一直处在矛盾与纠结之中：究竟应该写出一个怎样的凌启明？按照我的采访以及对凌启明精神世界的观照，至少还有另一个凌启明，或者凌启明的另一种面貌的呈现。我这样表述，并不是说，你现在阅读到的凌启明是虚假的，当然是绝对真实的。但这个真实只是真实凌启明的“冰山一角”。

我为什么没有写出一个人物的全部呢？尤其是他更深邃的精神世界？因为我需要人物以水和港口展开，并在这种收紧的视野中铺陈他与水有关的故事。这就使得凌启明58年丰富的人生，只能呈现出一个与白层港有关的时间切片。大量的采访素材，被我认为“枝蔓”闲置掉了。

这是一次捡了“芝麻”、丢了“西瓜”的写作。并让我在内心生出对采访主人翁的深深歉意。

而我内心博弈后撇掉的“西瓜”又是什么呢？那就是一个普通人的深度责任感——尤其是强烈地社会责任的自我担当、一诺千金的诚信、知行合一、和善、仁慈，以及流俗中的自我约束与坚持，这些传统价值观中的精粹，在凌启明的过往人生中随处可见，也是凌启明精神世界最为闪光和最为打动我的一个部分。

军营未圆的梦想，农村下放与招工的曲折经历，外贸公司的震动与余波，暂短的“下海”与湖南深山那个有色冶炼企业的“交钥匙”工程，村民的围攻与一个诚信者的持守，矛盾的化解，老板的感激涕零，河池化工集团那个仗义并一呼百应的“凌处”，作为兄妹中老大的责任肩负，对毕业于人大的儿子的言传身教……所有这些与白层港无关的过去，我都一一扔到一边去了。我急功近利地截取了白层港的一段经历，作为一个人物的全部精彩，放在水与港口为背景的舞台上，就好像抽刀断水——流水又岂可截断？

当然，白层港的凌启明是过往凌启明的继续，就像一条河流，既流动着今天，也流动着往昔。而我想强调的是，我最应该和最有可能叙述冲动的是，沉积在这些过往中的人物精神禀赋和性格特质，她们一直在召唤我的写作良知，并使我陷入现实功用与人物最本质把握的“两难”困境。

其实，细细思考，这样的内心困境与冲突最根本的原因在于，凌启明身上体现的精神价值，在今天这个传统价值几近崩溃的时代，太过珍贵，甚至珍贵得不合时宜。尽管我们一直在对这个世界标榜责任、信用、友善、仁义、原则以及知行合一，但这个世界呈现的几乎是完全反向的残酷现实。传统价值的破坏与流失，以及现实空洞无力的口号忽悠，让这个世界真假莫辨、混淆不堪。

当凌启明认真地说出“我们这一代人注定需要担当”的时候，我感觉天空一下子明朗起来。其实，在这个我们看似灰蒙蒙、什么都可以不在乎、信仰缺失的时代，的确有一些人有着内心的坚守与担当，或者他们从来就没有放弃自己的责任与信仰。只是我们被蒙上了发现的眼睛。

需要指出的是，凌启明对优秀传统文化的恪守，并没有妨碍他一以贯之的进取和创新精神，他56岁进入水运这个全新的行当就是明证。他最让我难忘的一句话“不走官路，不走回头路，总想走新路”也是佐证。

这就使得凌启明很像一个“标本”——至少在我数十年的记者生涯中，他成为最能打动我的写作良知、最使我矛盾与纠结的优秀传统文化价值观的坚守者。

这是一次写作的背离甚至背叛，也是一次心灵的煎熬与淘洗。不管这个社会对优秀传统文化价值观是否全部失守，也不管凌启明是否成为优秀传统文化价值观最后一个持守者，我都愿意说出我的不安与愧疚，并向优秀的传统价值观和她的坚守者表达我的敬仰。II

沧浪之水浊兮，警钟当重敲长鸣

文 / 李明月

水生态尤其河流与海洋生态危机并非始于今日。淮河生态危机甚至成为跨世纪治理的“顽劣”，便是一例。正值珠江休渔期，我们将触角伸向珠江、湘江和近海海洋，在鱼和渔民命运的悲鸣中，在珠江、湘江、近海海洋触目惊心的污染中，我们试图再次重重地击打悬在危若累卵的中国水生态之上的那口警钟。

有目共睹的是，就中国七大水系污染而言，虽然状况各异，但程度都接近和达到“恶之水”的境地。

淮河的污染病入膏肓。它已经成为污染最为深重、治理投入最大和时间最长，迄今仍然没有起色的中国最糟糕的河流。松花江似乎成为了中国最令人忧心的河流。中上游密集的石油、石化企业就像一颗颗巨型炸弹，不知何时就会爆发一场严重的污染事件。前年吉化苯泄漏就是极其严重的一例。作为我国北方的重要水源，黄河在近十多年中污染也在不断加重。据统计，黄河干流近40%河段的水质为V类，基本丧失水体功能。与黄河一样，长江的污染面积也在不断扩大。一项最新的调查显示，长江干流六成河水目前已遭污染，超过Ⅲ类水的断面已达38%，比8年前上升了20.5%。湘江的重金属污染可谓臭名昭著，近些年沿江居民群体性身染疑难杂症病患高发，比如“血铅事件”和“癌症村”时不时见诸媒体。重金属污染也正在珠江水系抬头，前几年在珠江源头曲靖发现的砷超标、广东北江镉污染就是两个佐证。重金属严重污染的地方必定是冶炼尤其是有色冶炼企业驻扎之地。湖南、贵州、广西、云南皆为矿产资源丰富且冶炼企业密集布局的省区，对河流的重创似乎成为一种宿命。

当河流与海洋遭遇GDP至上，受伤害的必定是河流与海洋。

再以珠江为例，专家称，珠江生态的恶化主因是工业污染、过多过滥的水电闸坝建设以及河道的滥采滥挖。以海洋为归宿的河流带给接纳者的同样是污染。据广州海洋地质调查局的调查结果表明，珠江口海域有95%的海水被重度污染。

水生态恶化又反向削减GDP。国家环保总局和国家统计局联合发布的《中国绿色国民经济核算研究报告》表明，2008年以来，每年全国因包括水污染在内的环境污染造成的经济损失至少在5000多亿元以上，占年GDP的比重均超过了4%。

够了，这已经足够表明中国水生态“四面楚歌”的岌岌可危。面对这个严峻形势，中国首先需要深刻反思的是所谓“先污

染，后治理”的发展理念。当然，其本质还是GDP惟上。值得注意的是，恰恰是中国开始给力环保的最近几年，反而成为污染和重大污染事件的高发期。比如去年发生的、至今还在被社会舆论揪住不放的紫金矿业“福建门”和大连海域原油重大污染事件。细究之，社会舆论监督更有力了，把更多过去通常“捂”着的盖子揭开了，这是原因之一。

但更可怕的原因可能是，压根儿就不存在所谓的“顶风作案”。也就是“高发”本身就是一种常态。

一位深入研究中国企业的学者撰文称，根据他的调研，中国多数企业迄今为止，其实“只有污染，还没有治理”。因为即便是重大污染事件也可以在各种利益集团的护卫下，被大事化小、小事化了。这就使得所谓的“先污染，后治理”看上去颇能给人一些盼头，殊不知，却正在成为一个口号和幌子，并演变成“只污染，不治理”的真实图景。环保部门仍然没有从根本上改变“人微言轻”的地位，加之官本位盛行，法治力不从心，污染违法成本低廉，污染照旧，所以大小污染事件沿袭了其常态性的频发。

其次需要反思的是，公共管理体制的失衡和羸弱。水资源是公共产品，应当纳入政府资源建设和管理的范畴。水环境的保护和建设考量着政府的管理能力。事实是，从水资源到医疗资源、教育资源，其管理体制的构建和管理能力的显现，没有一个不是被社会所诟病的。尤其是水资源的管理，因了“九龙治水”的体制格局，造成各方利益的冲突和失衡，使得强者恒强，弱者恒弱，并导致一系列社会深度并发症。

由此，我们有充分的理由认为，水生态的根本治理之策是自上而下的路径选择。没有管理层真正的理念之变、体制之变和法度之变，就不可能有水生态的缓解与修复，也就不可能有中国经济的可持续与健康发展。

在高度工业化、城镇化的21世纪的今天，日益紧缺的水资源和危机中的水生态正在成为人类关注的焦点。甚至有专家指出，未来的国家竞争力，最为核心的就是水生态与环境资源的竞争力。道理很简单，没有健康的水，就没有人健康的生命，也就没有一个国家的经济与社会的可持续发展。

今日之中国，理当真正觉醒了。

沧浪之水浊兮，警钟当重敲长鸣！II



河里的垃圾堆积成山，打捞河道垃圾的清洁工不堪重负。

珠江污染现状调查

文 / 本刊记者 钟悠云

4月，江门市外海镇，太阳温和地照着大地，清风阵阵扑面吹来。

“这样的天气是最佳的捕鱼季节。”60多岁的郑明躺在村里渔民们集资合建在江边的木屋的网床上，遥望着微起波澜的江面，轻轻地叹了一口气。

适逢珠江两个月的休渔期，郑明和其村里的渔民只得收拾网具，静候下一次捕渔的通知。

70多艘渔船就安静地停靠在木屋旁，江水泛着残渣，船上机械已卸，桅杆下垂。

休渔背后，既是防止过度捕捞，更是对日益严峻的珠江水污染作出的无奈妥协。

2010年出炉的《2009年广东省海洋环境质量公报》显示，广东省珠江流域以及珠江口海域污染面积比2008年增加12.33%。且自2001年来，珠江流域及珠江口海域已经连续8年被列为“严重污染区域”。

珠江口的“渔殇”

严格来说，郑明已经不算真正的渔民，十几年前，他儿子郑海已另谋职业，在岸上安家，此后，随着珠江的鱼越来越少，

郑明便过上了“两天捕渔三天晒网”的日子。

在郑明记忆中，直到上世纪90年代中，江门西江的水还很清，珠江出海口的水还很蓝。他与村里的渔民，卷起裤腿，用水桶般大小的网篓子在江边捕虾，一个晚上就能收获5、6斤。当时村上的500多户人家，几乎每户都是依靠捕鱼为生，村里拥有渔船400多艘，晚上，渔民捕鱼满载归来，江畔渔火，热闹非凡，渔船停靠的岸边就是临时的鱼市场。

光阴荏苒，珠三角城市群也在以惊人的速度成长，并成为“全球制造中心”。工厂逐渐林立，在社会财富骤然增加的同时，也带来了环境恶化的衍生品。

珠江水渐渐变黑了，水中肉眼看不见的金属污染悄然多了，鱼虾慢慢少了……

如今，即使是开船在江上捕鱼，一天能有5、6斤的收成，就已经是件很开心的事情了。

“工厂多了，江边到处都是排污口，每天都不停地向江里排污水。”郑明说。

工厂逐渐林立，珠江海域鱼量的迅速减少，迫使不少像郑明的儿子郑海这些40岁以下的村民只得“弃江投岸”，目前，全村渔船仅剩70多艘。

珠江流域水质总体良好，但珠江流域从南盘江中游就开始受污染，其中珠三角局部河段污染严重，部分湖泊水库富营养化，水质不容乐观，未来发展面临的水环境保护压力很大。

郑明算了一笔数，现在一个勤劳的渔民每月的收入1000元左右，一年大概就一万元，但现在由于经过“工业水”浸泡，渔船每年至少需要修理两次，每次估计要1000多元，另外还有网具破损修理费等，渔民一年的收入也就7000元左右。

“稍有点力气的，都出去外面打工了，现在做什么不比做渔民强？”郑明说。

捞不完的河道垃圾

和郑明一样，让负责打捞江门西江段垃圾的洪良明怀念的，也是在上世纪90年代中之前事情了，那时候，河里还有人洗衣服、冲凉。

如今，光顾这水里的除了他们捡垃圾的人，就是各种各样的垃圾、污水……

已经49岁的洪良明在江门从事打捞西江段垃圾工作已经多年，尽管一天的工资50块钱，但他感觉心里踏实，对于他这样文化不高的人来说，这是一份比较稳定的工作，很少人跟他抢饭碗。何况河里捡到的塑料制品还可以到废品站换钱。

江門市虽处于珠三角地区，但相比广州、深圳、东莞等地，经济仍显落后，河里的污染也没那么严重，河里的垃圾相对也少一些，但尽管如此，近几年来，洪良明显感觉到工作量越来越大了。

“就是不睡觉，河里的垃圾也都捞不完，”洪良明一边打捞着河里的垃圾一边说。他的小船上已放满了竹筐，竹筐已装满了发臭的垃圾。

对于这种恶臭，洪良明似乎已经“习惯成自然”，但工厂里排出的污水的臭，却让他心有余悸。“闻了就想吐，想都不敢想。”

另洪良明感到十分不满和无奈的是，政府环保监管力度不

强和市民的环保意识太差。

“大包的衣服、成堆的蔬菜、发着恶臭的粪便、各种塑料都往河里扔，工厂的污水大量往江中排放，这些都已是最为常见的事情了。”为此，洪良明曾多次找过领导反映情况，但都无济于事，最终不了了之，垃圾照样向河里扔，污水照样向河里排，洪良明只好无可奈何作罢。

产业转移=污染转移？

事实上，江门西江水质污染其实只占珠江一隅。

中山大学水资源与环境中心黎坤博士在接受记者采访中认为，相比珠三角其他的城市，江門市西江下游段的水质污染总体已不算很严重了，而且由于西江水量巨大，污染还没有超出西江水的自净能力。

2009年10月，黎坤参加了“寻访珠江考察活动”，并发布了《珠江流域考察报告》，黎坤认为，珠江流域水质总体良好，但珠江流域从南盘江中游就开始受污染，其中珠三角局部河段污染严重，部分湖泊水库富营养化，水质不容乐观，未来发展面临的水环境保护压力很大。

对此，记者在走访广西、云南、贵州、清远等省市了解到，由于近年来，一些欠发达的省市大量承接了珠三角等地转移的陶瓷、水泥、电子、金属加工等高污染产业，珠江流域的水环境迅速遭破坏。

记者在广西梧州了解到，尽管多年来，梧州段西江交给下游广东的水质常年保持在三类以上。但该地沿江而建的工业区一些工厂的污水依旧粗放。工厂外乱堆的尾碛池，对西江水质构成了直接污染。这其中还包括不少由珠三角转移过去的企业。

据记者了解，仅广东省内，目前就有20多家“产业转移园”，多在广东省东西两翼及粤北山区，而这些地区，恰恰是广



被污染的虎门太平水道。 曹洪梅/摄

东最重要的生态屏障和主要水源地所在。此外，在珠江上游的省份，如广西、湖南、云南等地区，也已接收了部分从珠三角地区迁移出去的重污染企业，这意味着工业污染源在沿江上移。

对此，环保部门亦表忧心，“源头如果失控，污染后果将更加严重。”

“珠江目前的治理已取得一定的成效，但成效只是阶段性的，这一成果很不稳定，形势很可能因城市污水处理能力跟不上或上游工业污染加重，而随时再度严峻。”广东省环境保护厅宣教中心主任钟秉照向本刊记者说。

他指出，污染产业向欠发达地区转移，明显加大了环保部门的工作难度。因为越是经济欠发达的地、市、县，地方政府与环保部门的冲突越大。“有些地方环保部门连进企业检查都困难，企业领导只消给政府一个电话，环保就被挡驾了。”

黎坤认为，产业转移不是简单的复制，更不能转移污染和落后，但目前，由于大多数地方官员仍坚持‘先污染，后治理’的发展一方经济的思路，出现了地方政府环保监督不力，造成了这些地区的污染逐渐严重起来。”

珠江的水质正在变好？

珠江流域的水质污染日益严重，所幸的是，在遭受珠江污染切肤之痛后，各地政府的环保意识和监管力度已经有所加强。

本刊记者致电广东省环境保护厅、东莞环境保护局、东莞水务局、清远环保局等部门采访了解到，各地环保部门已对珠

江水质污染均已加强了整治力度。

钟秉照向本刊记者介绍，广东省近几年一直都十分重视对珠江水质污染的治理，1998年，时任广东省委书记的李长春就对广州提出“到2003年初见成效、2005年不黑不臭、2010年江水变清”三个阶段性目标。2003年，广州启动“青山绿水，蓝天碧水”工程，要“努力恢复城乡水生态，彰显岭南特色的水文化”。2009年，广州借迎亚运的契机，启动“每天一个亿”的重大举措，投400亿元巨资治理河涌。

作为珠江流域污染最为严重地区，东莞也是大笔投入，2009年至2010年，东莞仅为改善东莞与深圳两市界河、跨界河污染情况，就投资近20亿元……

清远则提出了打造名副其实的“绿色清远”的目标，全面整治环境污染……

此外，在管理体制方面，省海洋、渔业局已推动省政府跟珠江口河口地市签订海域环保责任状，将对这些地市实行排污总量控制和逐年削减的严格制度。《广东省实施〈中华人民共和国海洋环境保护法〉办法》也已于2009年7月1日正式实施，完善海陆联动协调机制，实行专项整治，打击陆源污染物超标排放现象。

“珠江的水正在慢慢变好了”，钟秉照说：“不过，这个‘先污染、后治理’的沉痛教训却应该值得政府部门深思。因为污染问题治理方式的选择，实际上是社会各种利益之间博弈的结果，但最终的结果却是由最弱势的一方——普通民众来承担最大的成本，而在此前的水污染过程中，普通民众其实也是最大的受害者。”



随着西江鱼类的日渐其少，渔民们望江兴叹的日子将越来越多。

珠江，无鱼授渔的悲歌

文、图 / 本刊记者 曹洪梅

这是西江下游一段命名为“横沥涌”的水道，不远处就是珠江入海口，连江通海、咸淡过渡的地域，水肥草丰，环境正好契合了鱼儿们的要求，因而自然形成一个优良渔湾，繁盛时此处每天都会泊着上千条艇子。

4月末的季候，天气晴好，江水微微起澜，清风拂面，人工铺就的堤岸一直牢固地延伸到江边；宽敞处晾晒着渔民们用来捕虾的簍子，岸边平坦处种了几畦蔬菜，豆角、南瓜被人打理得清清爽爽。几条木板桥架搁在水草丛生的沼泽之上，颤颤悠悠地通向一簇木房。简易搭起的木板房不见旅游度假区的精致，剥落斑驳的景象更多透露出没落的气息。

渔歌，不再唱晚

4月28日，在江门海事局工作人员的指点下，本刊记者试着去找当地渔民攀谈，却遭遇了一条狼狗的狂吠，主人不知所踪。正当举目无计可施之时，岸边传来摩托车熄火的声音，一个40岁开外的中年男子，轻步走上另一座木板桥，朝着最靠近江边的一间木屋走去。记者连忙折回来，跑过去，喊住他，几经解释，他才把另一条狗赶开，让我们进到木屋。

木屋是渔民们集资合建，用来修补渔具、休整船只的地

方。几个男人正坐着抽烟、闲聊。带我们进来的男子名叫朱会祥，虽然名为渔民，但是他却不敢以渔民自居，“我是看行情打渔的，有鱼打的时候，就下来打一阵子。现在大不如以前，几乎没什么可以捕捞的了，像我这样的年纪，上有老，下有小，要想法子谋食才行。”

朱会祥指着悠闲地躺在吊床上的吴阿伯说：“他才是真正的渔民。”今年66岁的吴阿伯从小就在船上撒网捕鱼了，“那个时候，鱼多得不得了，像鲢鱼这样的一般鱼种，都不放在眼里。”吴阿伯兴奋地数说当年，但是随着西江鱼类的日渐其少，他这样躺在吊床上吹风望江的日子日渐其多。他的儿子另找了一份职业谋生，已在岸上安了家，只是偶尔光顾一下父亲的渔船，打打下手，虽然还跟打渔有着丝缕关联，但生活已经完全转型了。

“这个季节，正好是捕捞黄鱼最好的时候。由于这个江段的位置特殊，从这捞起的黄鱼，肉质疏松有致，口感最好，现在一斤能卖到5、6块钱。”相当熟悉水情、鱼情的朱会祥向记者介绍着，“但是，现在是珠江禁渔期，所以我们就修修船，维护一下机器。”

记者注意到，不远处的水闸上挂了一方横幅：4月1日——6



禁渔期间，虾篓晾晒在堤岸边，而吴阿伯们则吹着江风，靠闲聊来打发日子。

涸泽而渔的做法已经大范围铺开在珠江流域，从东江到北江到西江，屡见不鲜。

月1日，为珠江禁渔期，禁止所有捕捞作业，违反规定最高处罚5万元。今年是千余年来珠江实行的首次禁渔，动作、范围都相当大，地跨云南、贵州、广西、广东、湖南、江西六省（区），时间持续两个月，政府为渔民发放两个月的柴油补贴。

禁渔实属无奈之举，据中国水产科学研究院珠江水产研究所研究员李新辉的说法，根据上世纪80年代的调查，珠江水系共有鱼类385种，几乎占了我国淡水鱼类种数的一半。而目前，以珠江中下游为例，少见或不见的鱼类达到131种，约占总数的1/3。中华鲟、鲟鱼、舌鳎等鱼类更成了珠江多年未见的鱼类。

当记者询问他们是否赞成禁渔时，朱会祥迟疑了一阵才说道：“如果政策取得得当，禁渔能收到一定的效果。”但是，他认为禁渔并不能解决根本问题，对于无鱼可打的状况，他把原因归结到涸泽而渔的江西渔船上。

说到江西渔船的行为时，在场的几个人都义愤填膺起来，退休后才跑来江上打渔的何阿伯指责他们太残忍。从2005开始，江西渔船就出没在附近水域了，急于发财致富的他们不但日夜出船捕捞，还想出电鱼、毒鱼，甚至“滩边罟”的办法。“滩边罟”是利用涨退潮的时机，把竹竿垂直插于海边滩涂，竿下密布细网、小笼等工具，让大大小小的鱼虾、壳类等水生生物无处可逃，尽收网底。

当地渔民强烈谴责这种做法，也曾与江西渔船发生过冲突，但境况并没多大改观。记者就这个问题采访了江门海事局副局长周社宽，他只是无奈地摇摇头说：“牵涉到碍航现象，

我们海事部门会依法进行取缔、驱赶，但是其他方面的问题，我们就顾及不到了。”

人为因素的重创

渔民的见识或许有偏于一隅之嫌，但据本刊记者的走访了解，涸泽而渔的做法已经大范围铺开在珠江流域，从东江到北江到西江，屡见不鲜。而对于珠江流域鱼类资源日益衰竭的现象，水产专家们给出另一个重要原因，那就是水生环境发生了很大程度的改变。

一方面，为了加快经济建设的步伐，水利被大大地开发利用起来。“一江春水向东流，流的都是电和油”，水电大坝如雨后春笋，林立珠江之上，此举严重阻碍了洄游性鱼类的繁衍之路。原珠江航务管理局副局长郑明钰向本刊记者介绍说，靠近广西大藤峡地区有一个“东塔产卵场”，下游70%的鱼类喜欢洄游到此产卵，但是2007年梧州长洲水利枢纽建成后，就判了很多鱼类的死刑。

“有一年我去那边调研，亲眼看到有些鱼翻不过去，就撞死在大坝下，江水都染红了，”郑明钰痛心地对记者说道，“由于科学技术、思想意识等方面的原因，当年建设水利枢纽时，忽略了鱼道的问题，这是个很大的教训。”继而，他又转折道：“现在政府已经开始有所作为，情况会大大好转起来的。”

另一方面，高速发展的工业化建设，造成珠江水体污染。上中游地区的矿物开采，化肥生产，金属冶炼等、下游地区的



趁着禁渔的空档，许多渔民都把自家的渔船拖上岸，修葺一番。

生活污水污染对珠江水生物造成致命性伤害。目前，毫不夸张地说，污染已经演变成全国瞩目的焦点问题。

4月29日，本刊记者搭乘东莞海事局太平支队的巡查船“海巡1536”，对“臭名昭著”的太平水道进行了一番调研。太平水道贯通虎门，联通珠江，是一条重要的通航水道。“但是，污染太严重了，”太平海事处处长肖达中对本刊记者述说道，“夏天的时候，整个河水都是臭的，在这种环境里捞出来的鱼看都不敢看，别说吃了。”

虽然是阴雨天气，恶臭气仍然扑鼻而来，而接连几个排污口，不断有废水涌进江中。随同记者一起调研的太平海事处副处长郑海涛对两岸情况相当熟识，他向记者指陈沿岸工业废水直接排放，虽然有法律规定净化处理后再排放，但监管制度跟不上的话，制度也是一纸空文。

当然，江门地区的横沥涌也没逃出污染的黑掌。“以前那边有一个毛纺厂，前几年的情景简直让人呕吐，”朱会祥指着前方，向记者描述他的亲身经历，“一张雪白的网落下去，捞上来时完全变黑了，并且挂满了毛发，臭不可闻。”

何阿伯也指着岸边方向，左右扫描了一下说：“这附近的排污口多得数不清，每天都有污水排到江里，鱼儿怎么受得了？”

水至清则无鱼，同样，水至混也无鱼，水生环境遭遇破坏，无助的鱼儿只能死给人看。

转行，无奈之举

“以前一个晚上可以收获5、6斤虾，现在好的时候可以收到1斤到1斤半。”朱会祥向记者诉苦道，“这两年，连最常

见、最容易繁殖的鲢鱼都不见了。”自从污染、闸坝、恶性捕捞等一系列人为因素对珠江造成重创以后，横沥涌的渔民收入锐减，无法维持生计，许多人纷纷上岸转行。“年轻点的就当保安，年纪大点的就去码头卖力气了，”何阿伯大着嗓门说道。

周社宽向记者介绍说，靠江吃江的日子靠不住了，当地政府鼓励渔民出海打渔，进行远洋捕捞。“说实话，出海打渔对我们有一定的难度，一是船只设备不够，要添置大船等设施，成本拿不出；二是家里人不放心，风险太大。”朱会祥代表当地渔民道出实情，“江上实在呆不住了，就只好上岸了。”但是，渔民在岸上没房、没地，一切要从头开始，其艰辛程度比想象中的还要多几分。

面对渔民的窘境，政府也曾出力组织过转行活动。据郑海涛介绍，早几年，虎门太平海事处曾组织当地渔民转行，免费对

他们进行培训，讲授船上消防、应急等相关知识，发放《船员服务簿》，“拿到这个之后，渔民不但可以继续正常的捕捞作业，在休渔期还可以在

在内河船舶上谋得

水手和机工的工作。”太平水道不在禁渔范围，但整个水面上难得见到一两只捕鱼船，大量渔船规矩地泊在渔港，“他们大多是出海打渔的渔船，本地早已经不适合捕鱼作业了。”郑海涛向本刊记者说道。

细雨霏霏下的江面灰暗一片，记者站在虎门大桥下远眺，往来商船突驶过，珠江搭载着人类的生存与兴衰，而人类除了贪婪攫取，还应该意识到休养生息。不远处的大海以更宽广的姿态接纳了珠江，往前一步是幸运，退后一步是人生，几代、几十代历熬了江风江雨的渔民们，最终将弱势地退出？

（尊重受访者意愿，文中渔民采用化名。）



渔民在岸上没房、没地，一切要从头开始，其艰辛程度比想象中的还要多几分。



湖南湘江株洲市霞湾港至长沙江段，触目惊心的镉污染。

湘江，何时再现碧波荡漾

文、图 / 本刊特约记者 张英

近日，随着《重金属污染综合防治“十二五”规划》和《湘江流域重金属污染治理实施方案》相继获国务院正式批复，湘江流域郴州三十六湾、衡阳水口山、湘潭竹埠港、株洲清水塘……再次成为世人关注的焦点。

湘江，中国最沉重的河流

湘江，肇始于广西桂林市兴安县海洋山，她出百越、过永州、绕麓峰……一路向北，沿途接纳潇水、耒水、蒸水、涓水、涟水、沅水等大小支流1300多条，浩浩汤汤奔入洞庭、涌进长江。湘江全长969公里，在湖南境内773公里，被湖南人民称为“母亲河”，全省近80%、超过4000万的人口依江而居，生生不息。

“漫江碧透、鱼翔浅底”，这是伟人毛泽东在《沁园春·长

沙》里对湘江美景的动人描述。然而，岁月如梭，不经意间，清澈的江水已难觅踪影。近代以来，由于工业化与城镇化的加速发展，湘江水质警报频频拉响。1966年，湘江水中首次检出铬、铅、锰、锌、砷等重金属；1971年，湘江流域出现部分江段饮用水重金属严重超标现象，这一年，衡阳市区发生停水事件，这是国内环保史上第一次因江河重金属严重超标而出现的居民饮用水供应被迫停供事件；1976年，湘江流域汞、镉、铬、铅、砷、氰化物、酚、氰等8种有毒物质的总检出率79.2%，有机氯（666、DDT等）污染严重；1978年，中科院地理研究所的报告指出，湘江已成为国内污染最为严重的河流之一。“十五”以来，湖南的汞、镉、铬、铅排放量位居全国首位，砷排放量居第二位。

究竟是怎样的遭遇让清澈见底的湘江染上一抹抹黑污，

变成了如今这副模样？

湖南山多，矿藏亦多。湖南省政府曾有数字称，在工业时代最需要的多种矿藏中，湖南的锑、钨、铋、雄黄、海泡石、重晶石、独居石储量均列全国第一，而锰、钒、铌、芒硝、砷、高岭土，则居全国第二。

论及湘江重金属污染，不可不提郴州三十六湾。明朝万历年间开始，就有成千上万居民在这里疯狂地掠夺铅锌矿。不少人带着财富离开，却给子孙后代和这里的青山绿水留下了长久的伤痛。“从山谷到上面层层叠叠都是房子，都是洗矿厂、毛毯厂，就好像布达拉宫一样。比布达拉宫还要壮观。”郴州临武县环保局副局长李忠兴看着满目疮痍的山坡向记者叙说。最高峰时曾有8万人在此从事开采，采矿窿道及采矿点达三百多个，选厂及选矿附槽三百多处。这些几乎没有任何环保设施的矿企，选矿产生的尾砂、废水直接排入河流造成污染，而随意堆放的废石、废砂、废渣经山洪冲刷流入河道。矿区周边几公里，寸草不生，树木全部死亡。

水口山，顾名思义，有山，也有水。衡阳常宁市水口山曾是中国铅锌工业的发祥地，被誉为“中国铅锌工业之摇篮”。从900多年前铅锌被发现，到1896年清朝在此设立铅锌矿局，再到世界“铅都”，拥有60万吨矿石采选、26万吨铜铅锌冶炼、1000公斤黄金和300吨白银年生产能力。与之对应的是，水口山



在她的印象中，上个世纪80年代开始，地里的庄稼收成一年比一年少，到上个世纪90年代初期，庄稼就开始绝收，“原来还可以种麦子啊，后来就种不出来了。”

有色金属公司高峰时二氧化硫年排放达2万吨以上，年产生废渣达15万吨，日排放废水4000吨以上。尤其是大量排放的砷、铅、镉等重金属废水，一度成为湘江中下游饮用水安全的巨大威胁。水口山有色金属有限公司工会主席吴保华说，建国之初乃至更长的时间，大家没有什么环保意识，企业实行粗放的生产模式，环保技术也非常匮乏，只对冶炼、选矿废水进行有色金属简单回收后就直排湘江。

71岁的周永英嫁到衡阳常宁市松柏镇常青村已经整整50年，在她的印象中，上个世纪80年代开始，地里的庄稼收成一年比一年少，到上个世纪90年代初期，庄稼就开始绝收，“原来还可以种麦子啊，后来就种不出来了。”

解放初期，中央决定把湖南作为资源开发的重点省份，交通便利、水量丰沛的湘江流域沿线成为冶炼、化工企业首选地。株洲清水塘，曾经是共和国工业文明的见证者。然而，重化工业的高密度聚集，使这里成为湘江母亲河挥之不去的“梦魇”。清水塘湘江沿岸重金属污染带长达近5公里，最深处重金属污染底泥达20米。铬、砷、汞、镉、锰等重金属污染源在废水中几乎是来无影去无踪，但一旦渗透到土地中就会原形毕露。由于重金属的长期渗透性污染，整个清水塘被重金属污染的土地，包括河流、池塘在内，总面积34平方公里。清水塘附近的一片农田实际上成了根本无法耕种的土地。由于担心已经受

到重金属污染，清水塘区域附近种植的蔬菜，市场上无人问津。清水塘村村民刘作为说话很直接，“但我们自己还是要吃，没办法”。

湘潭竹埠港是因岸边一度竹蒲繁茂而得名，上个世纪60年代起，这片仅仅数平方公里的狭长地带成为化工企业聚集区，这里也曾是国家首批十四个精细化工基地之一。滴水村距离湘潭电化厂的排污口不到一公里，电化厂的锰渣以及周围大大小小的企业的废渣堆放于此，几十年过去，黑色废渣堆积成一座小山。9万平方米的面积，260万吨的容量，这座渣场就如同湘江边一颗“定时炸弹”。上个世纪90年代，化工企业的繁荣达到顶峰，40多家企业开足马力生产，数以万吨计废水直排湘江。1997年，竹埠港被确定为全省三大重点污染区域之一。“那时候钓鱼啊，水面上都有鱼打乱（跳），现在没有了，现在都污染了。”忆及当年的情景，湘潭市民楚赞湘心中五味杂陈。

据统计，湖南省70%以上的大中型企业沿江而立，整个湘江干支流拥有1600多家工矿企业，湘江承载了60%以上的污染，特别是重金属污染之重，一度被称为“中国最沉重的河流”，2007年，湘江流域排放的工业废水和生活污水总量超过16亿吨，其中重金属汞、隔分别占到全国排放总量的五成和近四成。

原湖南省委书记熊清泉在湘江流域生活、工作至今，对于湘江，年过八旬的他始终抱有遗憾，那就是没有治理好湘江，“虽然想治理，但是没治理好，株洲的清水塘空气慢慢治理好了，但水还是没治理好。”

共饮一江水，同治一条江

湘江污染由来已久，湘江治理也一直在求索。摸清家底，争取外援，推行环境保护目标责任制，实行污染集中控制、限期治理，颁发排污许可证，推进环境污染责任险试点，实施绿色信贷制度……一次又一次艰难探索，目的只有一个——遏制湘江污染蔓延。

2006年，湖南开启湘江治理大幕，流域内660家造纸企业关停超过三分之二，郴州四大矿区198家企业全部关停到位；2008年4月9日，这是湘江流域综合治理史上一个具有里程碑意

义的时刻。省政府常务会议通过了《湖南省人民政府湘江流域水污染综合整治实施方案》，决定投资174亿元加强湘江流域水污染综合整治。这是湖南首次对湘江实施流域联动综合整治，也是新中国成立以来，力度最大，投入最多，措施最坚决、最有成效的湘江流域综合治理。

“不治理湘江，湘江饮用水安全无法保障；不治理湘江，国家下达的节能减排指标没法完成；不治理湘江，湖南就没法实现科学发展和可持续发展；不治理湘江，湖南的‘两型’社会建设不可能成功……”2008年6月2日，时任湖南省省长的周强主持召开湘江流域污染综合整治工作会议，宣布正式启动为期三年的“千里湘江碧水行动”。会上，周强提出了“打造东方莱茵河”的远景目标，湘江流域永州、郴州、衡阳、娄底、株洲、湘潭、长沙、岳阳8市市长一一向周强递交了湘江污染治理责任状。湘江污染整治进入多部门配合、沿江8市同防同治的新时期。上游城市的市长对进入下游的水质安全负责，成为一条刚性措施。

2010年6月11日，刚刚履职的湖南省省长徐守盛主持召开省政府常务会议，要求全力打好“十一五”节能减排攻坚战。他特别强调，要加强湘江流域综合治理，对完不成节能减排任务的地区要坚决实行行政问责和区域限批。3年来，环保部门多次祭出“区域限批”这把达摩克利斯之剑。湘潭县、东安县、永州零陵区、耒阳市均曾为利剑所指。

地处偏远的临武县此前约有80%的财政收入来源于矿山采选、冶炼和相关行业，关停三十六湾后财政收入骤然缩水，环境整治额外费用支出更是捉襟见肘。“经济的发展和环境的发展确实是有矛盾的。但是我们要把矛盾变成一种优势，把困难变成一种动力。”郴州市临武县副县长唐国林话语中透着一股壮士断腕的勇气。

郴州市委副书记、市长向心力说出这组数据时，喜忧参半，“我们已经将有色金属矿从原来的1000多家整合到现在的177家，煤矿从过去的576家整合到现在的171家。”

长沙、株洲、湘潭三市沿湘江两岸呈“品”字型排列，三市核心区在湘江不到70公里流程内依次连接，湘江从株洲最后一个排水口到达湘潭仅6公里，湘潭市环保局局长陈铁平认为：

我们欣喜地看到，打造东方莱茵河已不再是空洞的口号，它已经变成全流域人民的共同追求和现实行动。

“上治下不治，或者下治上不治，等于没治。”

湖南省以综合整治湘江为中心，编制了《长株潭环境同治规划》，出台共同的产业环境准入与退出政策。优先保护饮用水源，在核心区9个一级水源保护区内禁止从事污染水体活动，限期拆除排污口。2009年，长株潭三市签署《环保合作协议》，在湘江交界面实行水质在线监测，省环保厅环境监控中心在整个湘江流域设置了40个水质监测断面，把重金属作为水质监测特征因子进行实时监测。投资3亿元正在建设的株洲清水塘霞湾污水处理厂，建成后，周边7家重化工企业的污水将在这里集中处理，然后统一排放到湘江。据技术人员介绍，处理后的废水重金属含量将再降90%，化学需氧量将再降40%，成为基本无害的一级I类水。

株洲清水塘在国内首次研究出固化法，采用混凝土对重点污染河段、池塘进行水泥固化处理，防止重金属污染区因为自然或人为扰动而流入湘江，同时启动重金属污染土壤的修复试点，对重金属污染土地取消粮食作物耕种，改为工业用地。截至今年3月底，株洲共关停123家重污染企业，改造143家企业落后生产工艺，炸掉284个烟囱，确保了湘江水质达到三类标准进入下游湘潭马家河断面。“GDP由五年前的524亿元到突破1000亿元大关”，株洲市委书记陈君文对此深感欣慰，“环境治理不但没有损害株洲经济的发展，反而促进了株洲整个经济社会的全新变革，这是最大的收获”。

省会长沙，湘江两岸20公里范围内，浏阳河、捞刀河、沔水河、南川河这些湘江支流两岸5公里范围内，禁止新建外排污染物涉及重金属的企业，严防新增污染源；长沙坪塘，分批次

关、停、转移20家“三高一低”企业，污染产业实现基本退出。就在4月28日，记者刚刚参加了长沙市42吨铬渣污染综合治理项目的竣工验收会，专家称，这个总投资22661万元的项目，为湘江流域重金属污染治理乃至全国的重金属污染治理做出了成功的示范与探索。世界自然基金会的专家赞扬该工程符合世界自然基金会保护长江中下游水源和湿地的目的，对洞庭湖候鸟越冬迁徙和生物多样性具有积极的意义。

……

三年转迅即逝。通过上上下下共同努力，湘江流域共完成环境污染整治项目1148个，其中关闭、退出、停产企业567家，限期污染治理项目511个，搬迁治理企业6家，建成64座污水处理厂，新增生活污水处理能力255吨/日。

我们欣喜地看到，打造东方莱茵河已不再是空洞的口号，它已经变成全流域人民的共同追求和现实行动。



湖南顺鑫钢铁有限公司系第一批湘江流域水污染综合整治淘汰退出项目。

595亿，把湘江打造成“东方莱茵河”

为治理湘江，湖湘儿女作出了艰辛努力。对过去三年间的湘江综合治理，湖南省环保厅厅长蒋益民打出了80分的不错分数。

然而，冰冻三尺非一日之寒。历史负重，无法在旦夕之间消化。湘江污染治理仍任重道远。

2011年2月18日，《重金属污染综合防治“十二五”规划》获国务院正式批复，这是国家出台的第一个“十二五”行业规划，《规划》要求，湘江流域是全国重金属污染治理的试点，治理项目要先行先试。

近日，湖南省发改委又发布消息，国务院已正式批复《湘



湖南华电发电有限公司
与湖南省排污权交易中
心签订“主要污染物排污
权交易合同”。

江流域重金属污染治理实施方案》(以下简称《方案》)。据悉，这是迄今为止全国第一个由国务院批复的重金属污染治理试点方案。《方案》提出了民生应急保障、工业污染源控制、历史遗留污染治理3大重点任务，规划项目927个，总投资595亿元，规划期限从2011年到2020年。湖南省发改委有关负责人表示，经过治理，力求2015年铅、汞、镉、砷等重金属排放总量在2008年基础上削减70%左右，并通过5到10年的时间基本解决湘江流域重金属污染重大问题，成为全国重金属污染治理的典范。

《方案》获批，为湘江流域重金属污染治理提供了新的契机。

595亿元治理资金将往何处去？湖南省环保厅厅长蒋益民告诉记者，“有三大块，一是不太适合环境发展的企业进行搬迁，在长株潭核心区都可以考虑退出，或者在经济能力可以承受的条件下逐步退出；二是历史遗留问题，比如说工业企业治污、土壤修复等；三是工业企业整合升级改造换代污染治理设施这一块。如果这三方面都做到，效果应该挺好”。

湘江重金属污染治理难在哪？目前最大的难题，就是提炼有色金属产生的废渣和湘江底部已经受到污染的泥土。湖南省环保厅污染防治处副处长汤宏认为，“这些历史遗留问题要逐步解决，第一要实现处理废渣技术的突破，第二个是投入问题，省级财政还是地方财政都无力承担。”

湖南省有色金属研究院院长许国强则认为，“现在最重要的是让湖南的有色行业进行产业转移，不再是现在的原料加工型，而是要往更高端走去。”专家表示，在过去多年的湘江治理中，主要是政府发挥主导作用，下一步，激发市场的内生动力更为重要。寻找内生动力的方向，就在于大力发展“两型”产业、培育战略性新兴产业。通过严格的环境准入制度，以新带老、以新替旧，促进产业结构调整优化，为湖南“两型”社会建设提供环境容量支撑。

从上世纪80年代的70%，到如今的40%，水口山矿产经济是常宁市主要经济支柱，立足现实的经济利益和着眼长远的环境保护之间的交锋已无法回避。常宁市环保局局长说：“以后这里建设园区都须抬高门槛，引进高新技术企业。”

作为上游城市永州市的市长龚武生提出了“生态补偿”问题，“要探索建立生态补偿机制，解决下游地区对上游地区、开发地区对保护地区、受益地区对受损地区的利益补偿，确保上游地区在保护生态环境的同时，经济社会得到和谐发展。”据悉，《方案》已将郴州三十六湾划入污染源控制的“七大战区”之一，在资金支持的同时还将首次尝试上游生态补偿。相信不久的将来，龚武生的愿望也会成为现实。

湖南省环保厅法宣处处长陈战军认为，治污须用重典。2006年《国务院关于落实科学发展观加强环境保护的决定》出台，赋予环保部门区域限批权力。“你不解决环保问题，就不给你发展的机会，实际上是通过剥夺发展的机会来迫使你协调发展、可持续发展。”今年3月，省环保厅下发《湖南省危险废物环境污染专项整治行动方案》，涉及有色、黑色、化工等重点行业，对逾期不能完成整治工作的企业实行挂牌督办，对整治不力，造成严重环境污染和重大社会影响的市州实行区域限批，并依法追究相关责任。至今，整个湖南共有五个地区被区域限批。四易其稿的《湘江条例》也已经列入湖南省人大常委会今年的立法计划。

“还要旧账不添新账”！株洲环保局局长李必农坦言，清水塘重金属治理一步也不容停歇，从今年开始，清水塘要全面启动重金属底泥清理、安全饮水等17大重金属治理工程，各种传统重化工业企业今后都要搬迁。清水塘实现传统重化产业的关停、搬迁后，可置换出数十平方公里的土地，至少可换取近200亿元的资金，这在很大程度上缓解了清水塘产业转型中可能出现的资金短缺难题。未来，清水塘区域取而代之的将是新能源汽车、轨道交通、环保制造、物流等现代工业。生态修复、返璞归真，让清水塘成为全国重金属污染治理一道样本。

湖南省委书记、省人大常委会主任周强在今年全国“两会”期间接受中外媒体采访时表示，湖南省将进一步做好湘江重金属污染治理和流域内经济、文化、社会发展的“顶层设计”，有信心在“十二五”期间或更长一点时间内，把湘江重金属污染治理好，把湘江打造成“东方莱茵河”。

相信5-10年后，湘江一定会碧波荡漾！



福建石狮祥芝渔港，沙滩上遍布垃圾。

被糟蹋的海洋

文 / 本刊记者 钟悠云

海洋是生命的摇篮，海洋不仅提供了宝贵的水资源，更是我们人类得以发展的动力。然而近几十年来，随着世界工业的发展和社会的进步，海洋的污染也日趋严重，使局部海域环境发生了很大变化，直接威胁到人类的生存。与此同时，在海洋治理方面，由于部门责权纠纷以及法律法规的不完善，治理工作的步伐远远不及海洋受伤的速度。

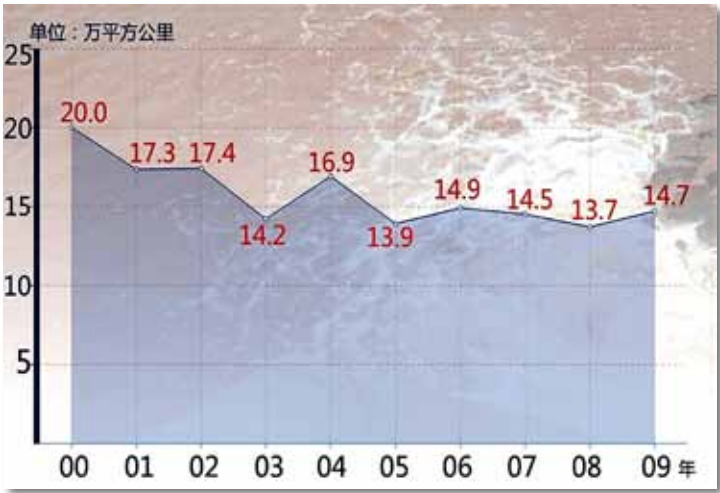
海洋的垃圾“岛”

经历了9级大地震和强烈海啸的日本，城市建设严重受损，大量的房屋、汽车和各种残骸被卷入太平洋，并形成了一个长约111公里的“垃圾岛”。其实，在日本地震和海啸将大量垃圾卷入海洋之前，就已经有大量的海上垃圾向地球发出了“蓝色警报”。

2007年，美国科学家发现，太平洋上漂浮着一个巨大的“太平洋垃圾岛”，其面积有两个美国德克萨斯州(该州面积约69万平方公里)那么大，主要由生活垃圾构成，其中80%以上都是废弃的塑料制品。

中国海洋局南海分局环保处副处长刘高潮在接受本刊记者采访时指出，一直以来，人们生产和生活所产生的垃圾，时时刻刻都在污染着蓝色的海洋，威胁着海洋的环境。根据联合国的统计，每年世界会产出超过2.6亿吨的塑料垃圾，它们散布在地球的每个角落，但会被雨水或大风吹刷，然后悄无声息地流走：最后的终点是海洋。

垃圾入海，污染海洋已经成为了一个全球性的矛盾。对于我国来说，这一矛盾其实同样十分严峻。据2007年《中国海洋环境质量公报》，在各级海洋行政主管部门实施监测的573个



中国近海未达清洁标准的海域面积示意图（资料来源：历年中国海洋环境质量公报）。

目前，被国家相继正式批复为“海洋经济发展示范区规划”的9个省份均已有填海造地的行动。其中河北省曹妃甸的围海造地规模为世界最大，预见到2020年，其围海造地面积将达到310平方公里，相当于15个澳门的面积。

入海排污口中，约87.6%的排污口超标排放污染物。

同样，在2010年发布的《2009年广东省海洋环境质量公报》指出，2009年广东近岸海域污染总体形势依然严峻。近6年的监测表明，珠江口通过八大口门每年携带上百万吨的污染物入海，致使珠江口近岸海域严重污染。广州市、东莞市、中山市近岸全部海域、深圳市西部海域、珠海市部分近岸海域被严重污染。珠江口生态监控区生态系统多年来一直处于不健康状态，海水富营养化、生物群落结构异常、渔业资源衰退和生态改变等严重生态问题日益突出。

刘高潮告诉记者，入海陆源污染物仍然是广东省海洋污染的主要来源，约占总量的70%。2009年的入海排污口监测结果表明，实施监测的95个入海排污口中，有43个向海超标排放污染物。实施监测的11个入海排污口临近海域中有10个生态环境质量处于差的状态。此外，2009年广东省近岸海域污染程度也在不断加重，其中严重污染海域面积约达3800平方公里，比上年增加11.8%，且海域污染范围有扩大趋势。

失衡的海洋生态

海洋污染，严重影响着海洋的生态。近日，国家海洋局海洋发展战略研究所发布的《中国海洋发展报告(2011)》披露，目前，我国珊瑚礁环境丧失十分严重，分布面积在近40年内已减少80%。

报告分析称，影响我国海洋生态安全的因素很多，直接的原因有大型围填海、过度捕捞和海水养殖、陆源排污等。从1990年至2008年，我国围填海总面积从8241平方公里增至

13380平方公里，平均每年新增围填海面积285平方公里。围填海造地是影响我国近海海洋生态安全的重要因素。如广东大亚湾沿海岸线由于围海造地、海水养殖、码头泊位等因素，造成约80%的海岸带完全改变了属性。大亚湾沿岸天然的红树林面积稀少，已不成林。

刘高潮指出，在广东省海域实施监测中，有64.2%的海洋功能区海水质量还不能完全满足要求，而且近岸海域海洋生态较为脆弱，生态环境恶化的趋势尚未得到有效缓解。受监测的18个生态监控区中，约78%的生态系统处于亚健康或不健康状态，主要表现在水体富营养化、生境丧失或改变、河口产卵场退化、生物群落结构异常等。

根据近几年的监测结果，广东省污染最为严重的几个区域均位于河口海域，如汕头港、珠江口、湛江港等。其中，珠江口一直是广东省污染最严重的海域。近10年的监测表明，珠江口通过八大口门每年携带上百万吨的污染物入海，致使珠江口近岸海域严重污染。广州市、东莞市、中山市近岸全部海域、深圳市西部海域、珠海市部分近岸海域被严重污染。珠江口生态监控区生态系统多年来一直处于不健康状态，海水富营养化、生物群落结构异常、渔业资源衰退和生态改变等严重生态问题日益突出。

国家战略下的屯海

一边是海洋生态面临着考验，一边却是国家在大力推动海洋经济的发展。

2008年1月，国务院通过“广西北部湾经济区发展规划”，这也意味着新一轮的海洋开发正式开始。截至目前，国家已

经相继给9个省份正式批复为“海洋经济发展示范区规划”。在“国家政策”的推动下，“沿海二次开发”已经全面火热地进行着。

刘高潮告诉记者，时下，各省的沿海开发规划，围海造地是共同的主题。沿海地区经过第一轮的大开发以后，土地红利已消耗殆尽，尤其是18亿亩耕地红线划定后，缓解建设用地紧张的唯一办法就是填海造地，这也是各省频频将发展规划上报国家批复的重要动力。

记者了解到，目前，被国家相继正式批复为“海洋经济发展示范区规划”的9个省份均已有填海造地的行动。其中河北省曹妃甸的围海造地规模为世界最大，预见到2020年，其围海造地面积将达到310平方公里，相当于15个澳门的面积。

对此，中国人民大学环境学院院长马中看指出，这一个个“国家战略”已经将之前的一个个经济圈连接成片了，“珠三角和长三角之间的是福建海西和浙江，而长三角和环渤海之间的是江苏和山东。”沿海将再无方寸宁静之地。

刘高潮也指出，海岸带既不同于陆地，又不同于海洋，最大特点就是生态环境相当脆弱。

他强调，发展海洋经济是我国一个重要的发展战略，对促进我国经济发展将起到很大的作用。如何做到“坚持陆海统筹，推进海洋经济发展；加强海洋污染治理”十分重要，这也是目前国家海洋环保部门面临的一大难题。

未脱离掣肘的保护力量

然而，沿海开发被列为“国家战略”，但环境保护的力量却从未脱离体制掣肘。

据刘高潮介绍，目前我国在海洋管理方面存在“五龙治水”的情况，环保部不下海，海洋局不上岸，而海岸带恰恰就处于陆海交界。由于管理部门多，各个部门更多是着眼于权利的争夺，而忽略了“治水”的研究，使得海洋环境治理处境十分尴尬。

他指出，截至目前，与海洋环境有关的国际公约和我国法规包括：MARPOL73/78防污公约、中华人民共和国海洋环境保护法、中华人民共和国水污染防治法及其实施细则等；同时，各地方政府还制定了相应的管理规定、管理条例等。但对于目前的海洋治理来说，除了要能真正发挥公约、法规及条例等作用的同时，还要不断修正法律法规，这样才能真正有效保护海洋环境。

他分析认为，随着我国海洋开发利用的不断发展，必然会出现一些原有法律法规未曾涉及的问题，这就需要我国的法制工作者和管理者根据实际情况及时出台相关法律法规。如此，我国的海洋环境保护工作才能有法可依。

据联合国资料显示，目前，超过80%的海洋污染物来源于陆地。当前，通过建立法律、法规来限制各种废水、废渣在未经处理前故意排放，对海洋环境的保护具有相当作用。但是，居民生活污水及雨水带入的污染物确是法律所不能解决的。所以生活污水治理厂、人工湿地系统等各种环保项目的建设、基础设施的投入也将在很大程度上决定海洋环境保护的成效。

所以，对于海洋的治理并不仅仅是局限在海洋之内，也不仅仅是“五龙”之责，应该将海洋和陆地的环境治理联合在一起，统一规划，统一治理。



不能忘却的伤痛

——墨西哥湾漏油事件一周年回首

海洋的美丽，不是语言足以形容的，海洋博大而宽广，浸润人们的心灵。

然而科技的发展，文明的进步，使人类和自然的矛盾渐渐加深。随着人类活动加剧(过度捕捞、海上原油泄漏等)和气候继续变暖，以往经常被人们所关注的海洋生态受到严重危害：海岸线缩短，海滩逐渐消失，小岛沉没，冰川消融，为海洋生物多样性重要组成的珊瑚礁群落也面临严重危机。海洋生态问题，已经成为了人们需要大力关注的问题。

时逢墨西哥湾溢油事件1周年，让我们站在历史的角度上，重新对这次事件进行回顾。

这是一场美国，乃至全球范围内最大的人为生态灾难。在美国墨西哥湾“深水地平线”钻井平台爆炸造成的原油泄漏事件发生后，每天大约有2万至4万桶原油泄漏到墨西哥湾。一家石油公司，两个无奈的国家元首，11个死难者家属，数以万计奔赴前线救援的志愿者，以及无法统计数量的死鸟和死鱼，组成了墨西哥湾地区历史上最黑暗的50天。然而即使一年以后的今日，墨西哥湾原油泄漏的影响仍在继续……



2010年4月20日，美国墨西哥湾上的石油钻井平台“深水地平线”起火爆炸，两天后，原油开始泄漏，污染附近海域。漏油持续数月，约7.8亿升原油泄入墨西哥湾，严重破坏沿岸以及海洋生态。





2011年4月19日，美国路易斯安那州南帕斯，油污对沿岸海域的污染仍十分严重。

石油污染给海洋生态带来的影响超乎想象。



曾经洁净美丽的墨西哥湾。



海洋生态的好坏绝对依赖于陆地对它的排海污染物的控制。由于工业化和海洋经济的迅速发展，石化企业、化工企业等不断向沿海地区转移，给我国海洋海、岸环境带来了空前巨大的压力。在今后的工作中，要加强海洋生态的保护，海洋的重要性在“十二五”规划草案中也有充分体现，其中第十四章专门就推进海洋经济发展做了具体部署，提出“坚持陆海统筹，制定和实施海洋发展战略，提高海洋开发、控制、综合管理能力”。

——国家海洋局局长刘赐贵日前接受媒体专访时表示。

作为一个末端受体的海洋，仅靠补偿还是杯水车薪。必须切实开展研究海洋生态系统，特别是近海岸生态系统在人为强烈干扰下的演替规律，从中找出健康、可持续利用海陆经济的协调发展之道。坚持以海定陆、陆海统筹、河海兼顾，逐步解决陆地、流域和海洋的生态破坏以及环境污染，有效遏制海洋环境的进一步恶化。

——浙江省政协副主席、农工党浙江省委会主委姚克近日建言。



未来国家应加大海洋保护区选划力度，抓紧保护重要敏感的海洋生态区域，逐渐建立起类型多样、布局合理、生态关联、功能完善、管理有力、保护有效的海洋保护区网络体系，力争在2015年和2020年分别使海洋保护区面积达到我国管辖海域面积的3%和5%，使我国重要海洋生态系统、珍稀濒危物种、海洋自然历史遗迹和自然景观得到有效保护。

——青岛市副市长王修林近日提出。

建立海洋保护区还需完善中央财政投入机制，稳定管理费用，提高人员待遇。以国家级海洋保护区为例，目前其管理运行费用由沿海地方级财政投入，经费十分有限，难以保障保护区管理机构有效运转。同时由于沿海地区经济发展不平衡等原因，经费投入地区之间存在很大差异，保护区多项工作得不到经费支持受到制约。应将海洋保护区的建设和管理提高到国家利益的高度给予考虑，其纳入预算，建立稳定的财政投入机制。

——南开大学副校长陈永川日前指出。



湘江所受的重金属污染，已到了非治不可的地步。我们一起努力，湘江流域的重金属污染问题一定能得到有效治理。

——国家发改委副主任解振华不久前在湘江流域调研时说。



湘江的保护和治理一直是媒体关注的焦点。湘江重金属污染治理已被正式列入国家重金属污染防治“十二五”综合规划。湖南将进一步做好湘江重金属污染治理和流域内经济、文化、社会发展的“顶层设计”。首先坚决控制重金属污染增量，再消化重金属污染存量。

——湖南省省委书记周强在湖南代表团媒体开放日表示。



人们都知鱼水之情，说鱼儿离不开水，然而人们不知道的是，水也离不开鱼，鱼类在水体净化的过程中，发挥了关键性作用。江河里必须有水生生物，形成完善的生态系统，水质才会变好。珠江禁渔之后，鱼类会增加，鲤鱼、鲫鱼这些杂食鱼类可以消化有机废物，转化成蛋白质，对保持水质、确保广州人喝上优质水很有好处。

——中国水产科学研究院珠江水产研究所研究员李新辉不久前就珠江首次禁渔问题谈道。



过度捕捞使海洋鱼类出现“山中无老虎，猴子称大王”的情形，大型食肉鱼类从海洋中消失，小型食草鱼类繁殖旺盛，海洋生物环境正变得像陆地农场……正如，坦桑尼亚塞伦盖蒂野生生态系统缺少狮子，致使食草羚羊过度繁殖。

——加拿大不列颠哥伦比亚大学渔业中心教授维利·克里斯滕森近日在美国科学促进会年会上说。

江水变清是指达到珠江整治目标的量化指标后的判断。珠江基本实现“变清”后，水污染治理将通过继续加强“治水优水”的常态机制建设，推动各地市继续改善水环境质量。江水变清，也并非指所有水体，而是特指西江、北江、东江及珠江三角洲水系主干、支流水质维持良好，集中饮用水源满足功能要求。

——广东省珠江综合整治工作联席会议办公室相关负责人近日称。

珠江水质近年有所改善，黑臭现象没有了，有时还可以钓到鱼虾，但江水还是灰黄色的，比较混浊。

——一位“老广州”日前接受记者采访时说。

《航道法》，何时露峥嵘

嘉 宾：交通运输部管理干部学院政法教研部主任、法学教授 张柱庭
广西壮族自治区梧州航道管理局副局长 方伟迅
主持人：《珠江水运》杂志记者 钟悠云

作为水路运输的四大要素之一，航道一直默默承受着法律缺位之殇，制约了航运的发展。3月23日，交通运输部新闻发言人何建中在新闻发布会上，回答记者关于《航道法》何时出台的提问时说，《航道法》作为国务院今年立法计划的“二类计划”，正在加大推进力度。

然而，《航道法》何时出台，应该如何有效执行，如何与刑法民法有效对接？这给尚未出台的《航道法》提出了诸多难题。

《航道法》为何只闻雷声未见雨点

主持人：《航道法》最初提出是在什么时候？为何直到现在都还不能出台？这中间，有怎样的曲折过程？

方伟迅：上个世纪 90 年代初，交通部门就提出了要对航道进行立法，并就航道建设、管养、保护及法律层面的焦点问题开展了一系列调研活动。但后来，交通部门把更多的精力投入到了交通基础设施建设中，高速公路建设得到迅猛发展。重公路轻水运，重建设轻管理是当时交通运输行业的一个误区。

张柱庭：2003 年，《航道法》的起草工作再次被提上议事日程，交通运输部重新梳理了航道建设与管理面临的主要矛盾及急需适用法律解决的焦点问题，并结合各地立法实践，对航道资源保护、航道行政执法等方面进行了研究。2011 年，《航道法》被列为国务院立法计划的“二类计划”。

主持人：《航道法》与之前发布的《中华人民共和国航道管理条例》等法规有什么内在的联系？

张柱庭：《中华人民共和国航道管理条例》及其实施

细则的颁布，对加强航道建设、养护和管理等方面起到了积极的作用，但目前，由于航道条件及内河水运格局都发生了巨大变化，这必然对航道管理工作提出了更高的要求。航道部门的工作性质也逐步从单纯的航道航标维护，转变为参与社会公共事务管理，航道行政管理职能越发突显其重要性和必要性。

方伟迅：从近年珠江水系的情况看，每到枯水期，珠江流域内的水资源综合利用问题相当突出。目前广西航道管理工作所依据的行政法规和部门规章主要有三个“条例”、两个“办法”、一个“细则”，即《中华人民共和国航道管理条例》、《中华人民共和国航道管理条例实施细则》、《中华人民共和国航标条例》、《船闸管理办法》和《广西壮族自治区航道管理条例》、《广西壮族自治区船闸管理办法》。尽管这些法规中都提及水资源综合利用、保护航道的规定，但在实际操作中，因为这些法规和行业规范相对于《水法》、《电力法》等法律而言，其法律效力较低，航道保护通常被放在次要位置。因此，加快航道立法步伐，提升航道法律规范的效力，从国家法律层面调整涉水各行业各部门的诉求已经刻不容缓。

《航道法》应与刑法民法有效对接

主持人：《航道法》目前尚未出台，在立法过程中，应注意哪些问题？

方伟迅：从行政立法的角度看，目前，我国“九龙治水”，多头管理的行政执法现状将行政许可与行政执法分离。如果将行政许可职能划分到航道部门，可充分发挥航道部门的专业技术优势，为航道建设和保护提供科学依据；而行政执法职能则由综合执法部门具体履行，这样既有利于整合各行政管理部门执法资源，降低执法成本，又能避免管理部门之间的相互扯皮，从而提高行政管理效率。目前，一些地方正在积极探索交通综合执法的管理模式，这是一个很好的开端。

张柱庭：在维护国家公共财产方面，航道部门的义务是行政的，权利却是民事的，这种权利义务设置非常不匹配，应该在航道法中明确规定，在航道设施遭到破坏后，

《航道法》规则应细化

主持人：除了要与刑法民法有效对接，在航道立法的过程中还应注意哪些细节问题？

方伟迅：河流是国家的自然资源，防洪、发电、航运、灌溉等用水量该如何合理分配？这是一个国家层面的立法问题。不能为了蓄水发电，使得下游的水量不足以满足船舶航行的需要，甚至发生船舶不安全事件。

目前，我国只在《水法》中规定了饮用水的调运方案，如南水北调。而航运用水的调运方案，没有法律规定。在水资源综合利用方面，应该制定一个综合调运方案。在《航道法》中应该规定，在什么情况下，航道部门可以启动申请这个水调方案，至少应该规定一个申请程序。

张柱庭：航运在水资源利用中应该有一个什么样的法律地位，正是航道法亟需解决的问题，应该以法律的形式明确，在航道上修坝、修闸、建桥等建筑行为，必须通过航道管理部门批准。未经航道部门批准的碍航建筑都是违法建筑。有了合法的地位，在水资源的分配上，才可以争取到航运的利益。

航道主管部门可以责令破坏者进行赔偿。这样赔偿的速度可以快一些，权利义务也对等。

主持人：您说的是《航道法》如何与刑法民法有效对接的问题。

张柱庭：对，现在的行业立法大多不注意与刑法、民法的对接。航道严重破坏，给国家带来重大经济损失的，应该追究其刑事责任。但现在处理破坏航道的案件，都适用治安处罚法，因为对破坏航道者没有定罪标准。

主持人：《航道法》应该如何避免这种问题的发生？

张柱庭：在立法技术上，《航道法》应该规定，按破坏航道设施的严重程度，比照刑法第几条解释，如刑法第一百一十七条、一百一十九条的破坏交通设施罪处罚。

方伟迅：此外，《航道法》还需要规定岸线的概念和管理岸线的范围，否则许多管理工作太难做。在航道管理中，航道水域靠近陆地的部分叫岸线。由于航道水位不同，航道的走向及保护范围也不一样。一些建筑物建在航道保护范围内，突出天然岸线的建筑物可能侵占某一水位期的航道，导致航道受阻，或给船舶航行造成安全隐患。比如，岸边建筑物的五彩灯光，会使夜间航行的船舶难以识别是否是航标灯，对航行安全造成隐患；岸边过重的建筑物容易挤压航道，导致航道的变迁。

主持人：针对此问题，《航道法》中应该做怎样的规定？

张柱庭：《航道法》需要规定岸线的概念和管理岸线的范围，否则许多管理工作太难做。交通运输线都需要一定的保护范围，如《铁路运输安全保护条例》规定，从铁路线路、路堤坡脚、路堑坡顶或者铁路桥梁外侧起向外的距离为 8 至 15 米。《中华人民共和国公路管理条例实施细则》规定，在公路两侧修建永久性构造物或设施，其建筑设施边缘与公路边沟的最小间距，依道路级别不同不得少于 20 至 5 米不等。

结构布局看上去合理合据，河、涌全盘兼顾，用纳税人的钱砸出来的面子工程，确实也赢得了纳税人的肯定。

将现在政策优势和口岸优势有机结合，形成共同优势，打造和推动保税港区的“功能整合、政策叠加”的整体优势。

后亚运时代，广州治水如何作为？

文 / 曹洪梅

4月19日，一场大雨过后的广州番禺母亲河市桥河，出现死鱼绵延几公里的现象，初步判断死因系河道两岸企业排污所致。这引发笔者的深思，亚运会的荣光还在广州的大街小巷传颂，领导们的豪言犹在耳，“广州治水将永不停步”；如今，观望珠江，生活垃圾日见其多，水质又有混沌的倾向，水污染又不识相地踏浪重来，亚运之前350亿的贷款，创造了“一天一个亿”的治水神话，如此看来，岂不花得太冤，抑或就这样随波逐流去了？

藉着亚运会的名义，广州政府确实作为了一番，从政策到资金全权配合，“一天当五天用”的全民总动员式治水精神，确实感动了媒体和市民。亚运会前夕以及亚运期间，珠江显现出难得的清爽、澄澈，政府也毫不吝啬地把治水账单晒出来，350亿分摊到包括水厂改造工程、城市生活污水治理、河涌综合整治、水浸街治理等八个方面。

结构布局看上去合理合据，河、涌全盘兼顾，用纳税人的钱砸出来的面子工程，确实也赢得了纳税人的肯定。然而，在短暂的享受之后，是否又意味着苦不堪言的开始呢？

这个问题值得考量。

工业化建设的进程中，污染在所难免，大多数西方发达国家也是经历了“先污染后治理”的痛苦蜕变过程，他们治污的成功经验，我们完全可以借鉴。但是，治污是一个持续性的长期艰巨的项目，只凭一时激情，擦亮的只是面子，而没有解决实质性问题。实际上，据笔者了解，广州治污工作仍然隐患潜伏，蓄势待发。客观方面，在经济增长方式尚未发生根本转变的状况下，污染物排放的总量仍然不容小觑，企业偷排、漏排和不达标排放等违法行为时有发生。再加上水污染整治历史欠账多，

环保基础设施能力欠缺，滞后于社会经济发展在减排节能方面的要求。不过，反观广州亚运治水工程，确实有不少值得笔者称道之处。

2008年底广州启动新一轮治水行动，至2010年亚运会前夕，新建38座污水处理厂、48座配套泵站及1094公里污水管网，城市污水管网从1813公里提高到2907公里，全市生活污水处理能力从228.6万吨/日提升至465.18万吨/日，生活污水处理率从75.09%上升到85%，其中中心城区已近90%，每天减少80万吨污水直排珠江。

广州此番大动作赢得了“世界水论坛水治理奖第一名”的荣誉，治水理念从单纯的不黑不臭不冒泡的观感要求，提升到珠江水生态的全面恢复和改善；从堤岸的整治绿化，提升到水环境综合治理和人居环境的全面提升。

4月26日，广州市水务局在《关于西江引水工程及污水治理和河涌综合整治工作情况的报告》中提到，将继续完善城乡防洪排涝体系，通过对易涝区与低标准雨水系统改造和完善，逐步提高城区排水标准与城乡排涝标准；对原有污水处理厂为一级B排放标准的，逐步完成一级A排放标准升级改造工作；加大执法力度，对偷排污水企业采取曝光、断水等措施。

大快人心的一系列措施公诸报端，彰显了广州政府在“后亚运”时期治水的决心，又再次集结起全民关注的目光，毕竟攸关身心健康的水环境，是每个人都要置身度内的事。

其实，笔者担忧的不是广州治水在技术、政策层面上的实力，而是能否实现基于制度之上的真作为。治水不但落脚在“建”，更要重视“管”，“管”的力度能否恰到好处地形成长效机制，关系到治污效果的长期显现。正如亚运期间的交通管制，“管”到位了，路就“畅”了。亚运后，“管”撤退了，路又“堵”了。

制度再完美，变成一纸空文也是枉欢喜。❧

港区联动，一加一等于几？

文 / 杨玲

在大众的印象中，“保税港区”这个名词，向来与很多的“之最”联系在一起：目前我国国情下政策最开放、层次最高级的海关特殊监管区，目前国内与国际惯例最接近、政策功能最完备、货物跨境流动障碍最少、享有经济性与便利性最大的特殊功能区域……不可否认，在创新的道路上，聪明的中国人走了很远。经济开发区、保税区、出口加工区、综合保税区、物流保税园区、跨境保税园区……直至“最”新型的保税港区，无不是国人在发展过程中改革开放的产物。而保税港区“港区合一”的区域特征更是对传统港口和保税区分离运作管理的一大突破，它作为一种新型的监管模式，既不同于“港”也不同于“区”，而是兼有“港”和“区”的双重特性。

然而，“港区一体”却是一种理想的状态，要真正实现港口与保税区在区域、资产、信息、业务等方面联动发展，体现保税港区“政策叠加、优势互补、资源整合、功能集成”的内涵，那么势必就得先解决这个“一加一等于几”的问题。

目前，保税港区虽然在物理形式上形成“合一”，但在业务流程、管理制度上依旧没有完全“合一”。这样的“一加一”就是一道简单的算术题，港依旧是港，区也依旧是区，就像一个苹果加一个橘子，结果得到的就是两个互相独立的水果。

当前保税港区最为突出的问题是单纯适用现有“港”或“区”的管理办法，将港口作业、保税加工和保税物流相互隔离，这样的结果就直接影响了保税港区“港区一体”优势的有效发挥。港口功能优势未能得到发挥，口岸功能受到限

制，政策叠加的优势以及管理的高效难以真正形成。因为建设国际枢纽港的目的不仅是为了进行机械的货物装卸，也不仅是为了高声欢呼港口吞吐量超过了多少个亿，而是要促使货物在港口地区留下来进行加工服务，保证货物增值，以此来带动所在地区社会经济的发展。

拿广州保税物流园区为例，园区地处广州保税区内，毗邻东莞，周边邻近有广州经济引擎——广州经济技术开发区，同时还有广州出口加工区和广州科学城，园区与广州主要港口——广州黄埔新港实行区港联动一体化发展，先天条件可谓得天独厚。然而，通过统计却发现，利用保税物流园区所做的业务，99%都是“一日游”业务，即入园后完成出口退税，业务单一，模式简单，附加值较低。客户的目的是尽快办理退税，目前还缺少开展增值服务的需求，对于更高层面的业务如VMI(供应商管理库存)，国际采购集拼、转口贸易操作等，还几乎没有企业涉足。港区联动提供“一日游”服务，这岂不是杀鸡却用了宰牛刀？

又再说回那个“一加一”的问题。怎样让一个苹果和一个橘子的加法产生化学变化，最容易的莫过于将苹果和橘子打成一杯混合果汁了，这样，既得到了苹果的营养，也得到了橘子的营养，还便于饮用。至于混合后具体会产生怎样的化学变化，是否还要加一些其它的材料来调整口感，那就需要食品专家们一步一步验证和调整了。“港区合一”也可以调成这样一杯混合果汁，将现在政策优势和口岸优势有机结合，形成共同优势，打造和推动保税港区的“功能整合、政策叠加”的整体优势，让“港”和“区”的这道加法不再局限于简单的物理叠加，也产生出一些神奇的化学变化。❧

失海的渔民

文 / 苏万明

渔民的“失海”使渔民群体的贫富分化开始加剧，部分陷入了“赤贫”。如何缓解“失海”渔民的困境？这需要以维护渔民权益为核心，进行包括失海渔民利益补偿机制、渔民社会保障体系建设、加大对发展远洋渔业的政策扶持等一系列制度更新。



随着渔民失海愈演愈烈，我国沿海渔区部分渔民陷入“要地没地、要海没海”的境地。

许多渔民赖以生存的海洋渔业捕捞生产，正在受到冲击，渔民失海现象严重。在渔业体制从集体合作制向股份合作制的转轨过程中，渔民群体的贫富分化开始加剧。失海渔民受年龄老化、生存技能缺乏等因素影响，生计艰难，部分陷入了“赤贫”。

“隐性失海”导致生存艰难

随着渔民失海愈演愈烈，生产空间日渐狭窄，我国沿海渔区部分渔民正陷入“要地没地、要海没海”境地，各地政府正积极开拓渠道，帮助“失海”渔民转产上岸。然而，由于多数渔民年龄偏大、就业技能单一，脱离渔业生产后就业困难，生计艰辛。

“想转产无门路，想发展无思路”，玉环县海洋与渔业局副局长林仁碧说，玉环县97%的渔民文化程度在初中以下，60.2%年龄在40周岁以上，大多数只有海洋捕捞一种技能，且受自身素质限制很难掌握新谋生技能。

舟山市普陀区塘头社区42岁的渔民翁宏立说，他从18岁开始打渔，没上过几年学。“船上的营生还能凭经验，如果不打渔，自己真不知道能干什么。”他说，自家渔船2002年被减掉后，他就在别人船上打工，一个月工资2000元，妻子没有经济收入，孩子读书开支又比较大，负担很重“心里也想做点什么多挣点钱，可实在摸不着门道。”翁宏立说。

笔者在广西、浙江、山东等地都注意到，一部分年龄较大的渔民，由于缺乏其他生产技能，转产转业之后又不得不入海求生，返流渔民变成了无证生产，给管理带来了新难题。

许多渔民反映，渔民和农民不一样，因为没有土地等基本保障，生活没有着落感，且成本较高。“连吃棵菜都要买。现在物价这么高，我们的日子过得比农民紧。”采访中有渔民这样对笔者说。

浙江省玉环县坎门社区是传统的渔村，社区主任、坎门海洋渔业公司经理

许火云说，上世纪90年代以前，渔民日子比农民好，到了上世纪90年代中期，部分渔民生活就只够温饱了，进入新世纪之后越来越差。

由于成本上升，渔民虽然还能出海捕鱼但是渔业效益下降甚至亏本的“隐性失海”现象，也导致这些渔民生存现状越来越艰难。最近几年来，随着柴油、劳动力价格上涨，一些还有渔船的渔民作业成本快速上升，一些渔船出海打渔经常亏本。由于渔船造价较高，一些船主亏本经营甚至折价卖船，从而背上沉重债务，生活陷入赤贫。

林仁碧说，不少渔民的积蓄基本上投入到更新渔船、添置设备和扩大再生产上，一次投资由10~20万元增加到40~50万元，少数渔民举债投资。但由于近几年捕捞生产效益滑坡，油价上涨，渔民收入普遍下降，一些船东资不抵债。

笔者还发现，渔民群体的贫富分化正在加剧。在渔业体制从集体合作制向股份合作制转变过程中，多数渔民选择了放弃股份，股份结构由此从全员持股变成少数人持股。在浙江舟山，渔船股份集中到了30%左右的渔民手上，大部分渔民则沦为没有生产资料的雇工，股东渔民与雇工渔民之间年收入相差悬殊。

吁请建立失海渔民利益补偿机制

渔民失海困境的出现，归根结底是因为当前海洋资源开发利用和管理机制的失灵。

接受采访的一些海洋渔业管理和研究人士指出，要缓解“失海”渔民的困境，需要以维护渔民权益为核心，进行包括失海渔民利益补偿机制、渔民社会保障体系建设等一系列制度更新。

第一，完善相关法律，探索建立海域征用补偿办法，建立失海渔民利益补偿机制。我国至今尚未制定“渔民海洋使用权利保障法”和“渔民渔业捕捞权益保障法”等相关法律，一些地方政府在变更海域使用性质时，不征求渔民意

见，损害了渔民的海洋使用权和渔业捕捞权。目前在渔民当中，对建立类似农民土地征用补偿机制那样的海域征用补偿机制的呼声越来越高。除国家和政府对“失海”渔民给予必要的经济利益补偿外，可与建立“谁开发、谁负责”的补偿办法相结合，使“失海”渔民在海洋开发中同样受益。

第二，创新渔业管理机制遏止竞争性捕捞。只有海洋捕捞业可持续发展了，渔民的生计才能从根本上得到保障。但在目前，国内海洋渔业基本上陷入了“竞争捕捞—过度投资—过度捕捞—资源枯竭”这一恶性循环。“先捕经济价值高的鱼种，然后是价值低的；大的捕完了捕小的；为了多捕鱼，船也越造越大。哪怕是一些新开发的种类，例如马面鲀，一旦进入商业捕捞阶段，其群体很快就表现出衰退的迹象。”中国海洋大学水产学院副教授慕永通说，因为管制失灵导致的竞争性捕捞必须得到改变。

专家提出，海洋渔业管理应该明确渔业权属，避免资源利用的无限准入及自由准入状态，才能从根本上消除渔民竞争性捕捞心理。同时，尽快研究捕捞限额制度，如规定渔民要申请捕捞证，然后按照额定捕捞量捕捞，如果无证捕捞则属违法。

第三，建立多元“失海”渔民社会保障制度。比如，与当前正在筹建的渔(农)村社会保障制度有机结合起来，筹建“失海”渔民的基本生活、医疗、养老等社会保障制度；为“失海”渔民建立适合渔区标准的最低生活保障制度。当前，鉴于浅海养殖潜力大，近期可以通过大力发展浅海贝类养殖，解决部分捕捞渔民转产转业就业问题。

近海几已无鱼可捕

笔者发现，滥捕滥捞带来的海洋资源“荒漠化”，沿海工业快速推进、近海资源开发导致渔民作业海域大量被占用，以及渔民作业成本不断快速攀升等



浙江舟山嵊泗县黄龙乡举办一年一度的渔民开捕节，渔民载歌载舞，向大海祈福，期盼丰产。

因素，正在不断侵蚀我国渔区渔民的生存空间。

近年来，我国许多海域近海渔业资源日益减少。慕永通说，在渤海和黄海，掠夺式捕捞已致海洋渔业资源局部“荒漠化”。“以大黄鱼为例，80年代在黄海还挺多，目前野生种群基本已经消失。”

笔者在沿海渔区采访，近海“无鱼可捕”成为听得最多的感慨。浙江舟山渔场是世界四大渔场之一，也是我国四大传统海产主产区之一。当地渔民和渔业管理部门官员反映，受近年来滥捕滥捞影响，渔民作业渔场日益远离近岸，目前近海基本上已经无鱼可捕“传统渔场已难以形成渔汛。”舟山市海洋与渔业局副局长刘舜斌说。

慕永通说，在渤海和黄海，掠夺式捕捞已致海洋渔业资源局部“荒漠化”。“以大黄鱼为例，80年代在黄海还挺多，目前野生种群基本已经消失。”

中国科学院海洋研究所研究员窦硕增认为，渤海曾经定位为我国的“战略渔场”，以前在渤海搞调查，一拖网拉上来能有100多种经济鱼类，十多年后，现在只有50多种，很多鱼种已经在渤海消

失。“长江口、黄河口作为我国重要的渔场，现在黄河口渔场基本消失，长江口渔场也面临严峻考验。”窦硕增说，近海渔业逐渐衰退，而且近海资源近年不可能很快补充。

同时，近年来，我国与邻国实施渔业划界，也让渔民失去了大片作业渔场。刘舜斌说，中日、中韩渔业协定的相继生效，使我国渔民失去了10万平方公里的渔场，此外受限制渔场还有26万平方公里。仅舟山一地，受此影响的生产渔船就近5000艘，涉及渔民2万人。

在广西，自治区水产畜牧兽医局局长梁雨祥说，北部湾划界后，从北部湾传统渔场撤回的渔船达到5828艘，直接影响到了广西全区4.67万渔民的生计，涉及家庭人口16.69万人，并间接影响到与海洋捕捞业相关的二、三产业就业人员共计11.23万人。

此外，港口、通讯等沿海工业的快速发展，也在大量侵占渔民赖以生存的海域。笔者在舟山了解到，目前整个舟山渔场管线密布、航线纵横，其中经过舟山渔场的各种管线超过170条。同时，随着上海国际航运中心洋山深水港建设、

宁波—舟山港口一体化进程加快，外轮航线进一步增多，目前整个舟山渔场的40%海域受到了限制。在广西，统计显示2007~2009年全区渔业水域被工业建设、旅游、公路建设等行业挤占使用面积达60637亩。

大量围海造地工程也侵占了渔民传统作业渔场。在海岛县浙江玉环，浙江省重点工程——漩门二期、三期围垦完成后，全县将减少近10万亩滩涂和浅海面积，5000名渔民将不得不转产。“漩门湾围垦完成后，玉环几乎就没有滩涂了。”当地水产养殖户黄小祝说。

与此同时，目前，我国渔民的渔业作业成本还在不断快速攀升。山东省荣成市虎山镇大龙嘴村渔民孙凤林告诉笔者，这几年来，渔业资源少、油价高、人工工资高，海洋捕捞经济效益一直在下降。孙凤林给笔者算了一笔账，从2010年9月1日至11月底，他的150马力渔船共收入60万元左右，但是柴油钱花费40多万元，工人工资支付30多万元，“目前看还在亏损”。孙凤林说，自己已经59岁，虽然经营渔船不赚钱，但是自己已经没办法改行“只能硬着头皮坚持下去”。



10多年前，在渤海一拖网拉上来能有100多种经济鱼类，如今只有50多种，很多鱼种已经消失。

在广西壮族自治区北海市银海区乔港镇，渔船主范德珠也给笔者算了笔账：自己300吨左右的渔船造价是400多万。目前捕捞效益不太理想，一年只能赚10来万。“要收回成本遥遥无期。”范德珠说。

远洋渔业：能否缓解渔民失海困境？

“走出去”发展远洋渔业已成为中国渔业不得不为的一种选择。

远洋渔业，对于拓展我国渔民生产空间、增加渔获、参与全球海洋资源分配等，日益凸显其重要意义。目前，受国内和国际渔业环境不断发展的影响，我国参与远洋渔业的门槛越来越高，正需加大政策推动，尽快利用我国渔业面临的“战略窗口期”。

远洋渔业正成为世界渔业发展的热点。无论是在地理范围还是水域深度、捕捞品种上都进入广泛而全面的开发。

我国远洋渔业尽管起步较迟，近几年虽然发展势头颇猛，沿海不少省份都把远洋渔业作为重点产业加以扶持培育，但随着我国近海渔业资源的日渐衰竭，以及国际渔业环境的变化，我国远洋渔业发展将面临重大考验，如果不能提速发展，日后发展将遇到更多制约。

“走出去”发展远洋渔业，首先是

我国近海渔业资源日渐衰竭的迫切需要，已经成了中国渔业不得不为的一种选择。“发展远洋渔业，让近海休养生息具有长远意义。”窦硕增说。

从国际渔业环境的变化来看，也需要我国尽早抓住机遇，否则日后再想参与难度将大很多。目前国际社会对公海渔业资源的管理日趋严格，各国公海渔业资源争夺日渐激烈。特别是北太平洋的鲑鱼和秋刀鱼资源又已被提出列入国际公约管理议程，预计2-3年后将实施国际公约管理。同时，沿海国家相继调整渔业管理政策，提高入渔费的呼声渐高，远洋捕鱼成本将进一步提高。

慕永通说，1994年《联合国海洋法公约》生效后，世界各国加强了对自己专属经济区内渔业资源的管理和保护，同时积极对公海和极地渔业资源进行开发和利用，实现对海洋权益的物化。因此远洋渔业成为世界渔业发展的热点，无论是在地理范围还是水域深度、捕捞品种上都进入广泛而全面的开发。

投入大、风险高是渔民不敢投身远洋渔业的主要原因。“造一条远洋渔船投入都在千万元以上，一般人根本投资不起。”

目前，我国远洋渔业仍面临燃料成本、船舶设施设备购置或建造成本、人工成本、管理成本、资源使用成本等“五

大成本”的增加，以及现代渔民队伍匮乏、渔船装备落后、海外渔业基地缺失，这些因素成为制约我国远洋渔业发展的“紧箍咒”。

第一，投入大、风险高是渔民不敢投身远洋渔业的主要原因。“造一条远洋渔船投入都在千万元以上，一般人根本投资不起。”林仁碧说，即使是一些渔业公司，也不敢轻易地去造远洋渔船。

渔船建成后，生产运营的成本也颇高。广西裕华渔业公司副经理钟琪给笔者算了笔账，一条400千瓦左右的远洋渔船去南沙捕鱼，一个航次1个月左右，一般需要50吨柴油，按照目前的柴油价格光油费就在40万左右；此外冰钱要1万多、机油1万5左右、人工费2万左右、机器配件一两万，再加上捕捞工具等，所有成本在60万元上下。

笔者了解到，国内的远洋渔船普遍油耗大，随着燃油价格上升，燃油成本成为吞噬远洋渔业利润的主要因素，企业苦不堪言。“尽管鱼货价格也在上涨，但捕鱼成本上升更快，远洋渔业总体效益在下降。”钟琪说。

第二，远洋捕捞和近海渔业不同，渔船装备现代化要求更高，再加上跨国作业，对船员的个人素质要求更高。但现实情况是，我国沿海渔区的年轻人普遍不愿意从事捕捞工作，新补充的船员也多是内地农民工，并不能熟练操作现代捕鱼装置，造成船员队伍老化严重，知识结构偏弱，捕鱼技能下降。“缺乏有经验的渔民，尤其是现代渔民，已经成为一个问题。”广西北海市银海区侨港镇是个渔业镇，副镇长陈锦成说，目前多数渔民基本上还是用传统的技术在捕鱼，能跑远洋的渔民成了紧俏人才。

第三，相对于日本等远洋渔业大国，国内远洋渔船吨位小、装备落后，发展远海渔业还需要更多科技支撑。舟山市海洋与渔业局副局长刘舜斌说：“远

洋渔业跟造船业是紧密联系在一起的。世界上先进的远洋渔船跟5星级酒店没有什么区别，它既是个捕捞船、工厂，还是个游艇，我们中国要真正成为远洋渔业大国，还需要在装备上提升档次。

第四，海外渔业基地缺失导致我国远洋渔业效益流失严重，已经成为近期业界反应最集中的问题之一。由于缺乏海外渔业基地，目前，我国远洋公司多以捕捞生产为主，货物运输、油料补给、渔船维修等业务基本依赖于境外公司，价格高昂；冷藏、加工、销售等后勤服务和配套设施不完善，导致低价出售原料的现象比较严重，降低了我国远洋渔业效益。

荣成市靖海集团荣远渔业有限公司是当地较早发展远洋渔业的公司。经理许德祝说，以中西太平洋金枪鱼延绳钓项目为例，中国目前有200条船在斐济海域作业，其中荣成市已经有34艘渔船在斐济附近海域生产，而且规模还将进一

步扩大。但是，我国渔船在斐济附近海域的后勤补给和渔货销售等，都要通过国外公司代理，渔船维修也没有自己的船厂，这样就无法发挥船队的规模优势。

从远洋渔业战略意义上考虑，建议国家开展财政支持，建立远洋渔业行业风险基金，处理海上偶发、突发事件。远洋渔业从业人员和基层渔业管理人士建议，要加快发展远洋渔业，应加大政策支持力度。

第一、建立远洋渔业风险基金。当前，我国的远洋渔业企业基本上处于靠天吃饭状态。自然灾害和政治因素的双重风险，再加上海盗及有关入渔国家的战争，让远洋渔业面临高风险。从远洋渔业战略意义上考虑，建议国家开展财政支持，建立远洋渔业行业风险基金，处理海上偶发、突发事件。

第二、加大柴油和新建远洋渔船补贴力度。广西裕华渔业公司副经理钟

琪说，希望柴油补贴与市场柴油价格联动，同时柴油补贴要发放及时。同时，我国远洋渔船目前普遍面临装备老化、产能效益不高的困境，急需加大投入，更新换代。

第三、培养远洋渔业相关专业人才，加快海外远洋渔业基地建设。荣成好当家集团创始人唐厚运等业内人士建议，发展远洋渔业既是争取海洋渔业权益、参与国际资源分配的需要，也是优化渔业结构、加速我国现代渔业进程的必然选择，海外基地建设应该尽快提上日程。

笔者了解到，我国在斐济附近海域已经形成规模生产，荣成当地许多企业界人士已经形成一个在斐济建设我国海外渔业基地的初步规划。他们建议，由上级政府主管部门，以海外项目投资的方式，在政策和资金方面给予扶持引导，鼓励我国企业投资参与，共同建设我国自己在斐济的海外基地。❷

渔民的生活环境十分简陋。



“小南海”之忧

文 / 杨传敏 制图 / 丑丑

枯水季节的长江，江心有大片岩石裸露。禁渔期要持续到今年5月，渔民的捕捞船成排停靠在岸边，李完全和同伴一起坐在船上喝茶闲聊，这里是重庆江津区珞璜镇，这里的长江江面变宽，被当地人称为“小南海”，这里也是国家长江上游珍稀特有鱼类保护区。

今年年初，环保部发布调整国家级自然保护区公告。按照这个公示，长江上游珍稀鱼类自然保护区有73公里长的缓冲区被调整为实验区。

珞璜镇附近长江江段正在调整范围之内，而这一降格，实际为筹划数年的重庆小南海水电站立项扫除了最后一道障碍，引起诸多NGO和环保人士的强烈反对。因按《中华人民共和国自然保护区条例》规定，缓冲区内不得建设“任何”生产设施，而对实验区，仅规定了不能建设污染性的生产设施。

此前，长江上游金沙江、大渡河已相继完成梯级开发，但重庆江段以上的梯级开发仍值得特别关注。如果石砬、朱杨溪、小南海完成开发，将是中国首次

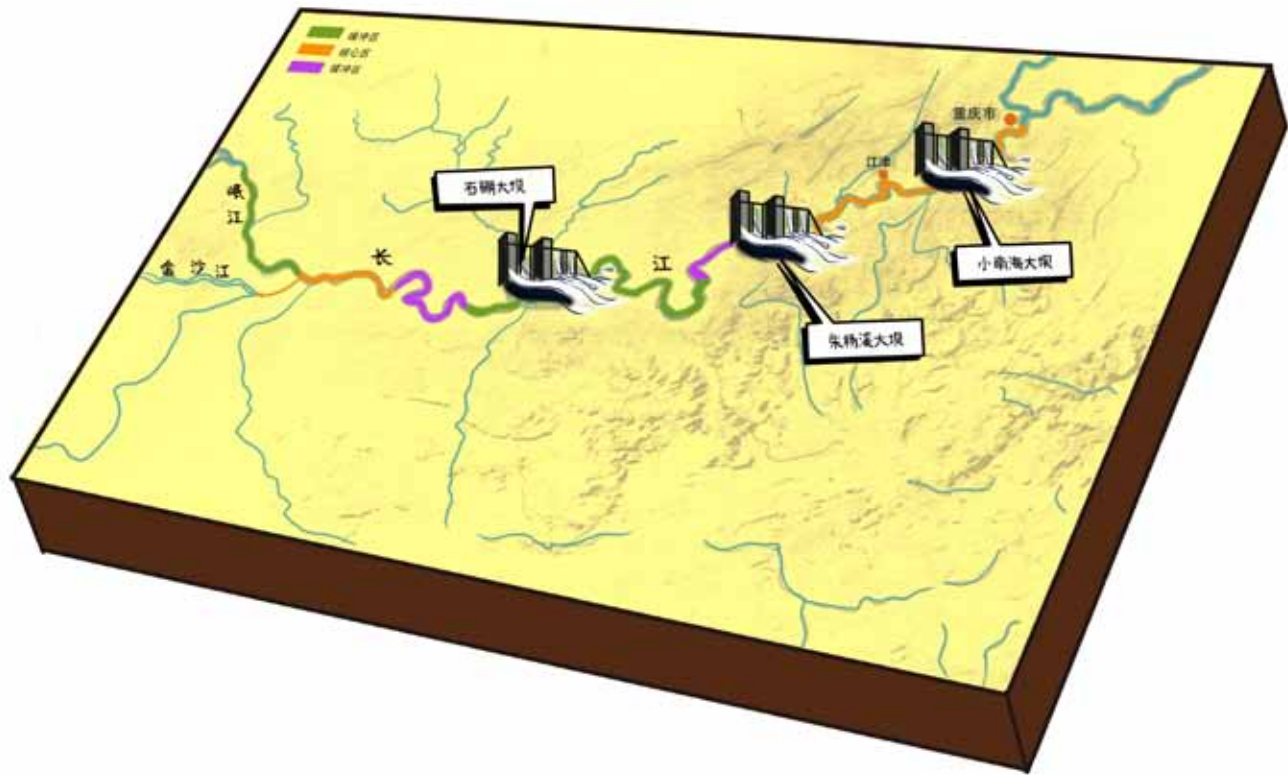
在人口稠密的长江流域丘陵地区驻坝，不仅可能给生存在这里的珍稀鱼类带来灭顶之灾，长江上游宜宾、泸州、自贡等以化工为主要经济支撑的城市，其流经江段的自然净化能力或许将进一步下降。

在人口稠密的长江上游丘陵地区驻坝，需要综合考虑更多复杂因素，损失的绝不“仅仅是几条鱼”。

国家级自然保护区与工业镇重叠

重庆有两个被称作小南海的地名，一个在黔江，是地震形成的堰塞湖，还有一个在江津珞璜镇中坝岛附近，后者就是小南海水利枢纽工程的选址所在地。

这是一个正在兴起的工业镇，但它同时又是长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区。华能珞璜电站正好在建在小南海，依靠长江源源不断运输发电所需的煤炭，三根高耸的烟囱排出连绵不断的白色烟雾，江岸对面的小南海水泥厂和珞璜电站遥遥相对，它同样需要长



拟建的小南海、朱杨溪、石砬电站大坝与长江上游珍稀鱼类自然保护区位置关系图。

江来完成运输。

珞璜镇紧靠重庆主城区，接壤巴东区，和九龙坡区隔岸相对。这似乎又不是一个普通的工业镇。虽然有水泥厂，有不断运转的水泥搅拌机，却没有崭新的楼房，一切似乎都在尽量维持原貌。“以后修了水电站，我们就要搬到鱼洞去”，当地居民何秀明介绍，她家阳台下就有一条淹没线，两年前她在当地报纸上了解到水电站的消息。

这座小镇的未来可能和规划中的水电站息息相关。小南海若建成，将在江津形成几十公里长的库区，不仅江中心的中坝岛将被尽数淹没，街上较低洼的地段也有可能被淹没或改建成护堤。长江设计院重庆小南海水利枢纽工程项目筹备小组办公室的牌子，就挂在从珞璜到中坝岛的渡口边。现在项目组已经搬到鱼洞办公，只剩下仍然挂着筹备组牌子的门面，店主在里面打麻将。

重庆正在逐渐成长为西部的重要城市，水利可能带来电能并成为刺激经济的元素。而另一方面，作为川江上游的

一段，生物多样性在江津珞璜镇又随处可见，走进路边的一家餐馆，可以看到品目繁多的鱼被画在一张大广告牌上，“水米子”，“母猪壳”，“岩鲤”，“青龙丁”，“清波”，“翘壳”……

长江的生物多样性已远不如前，渔民李完全在珞璜镇附近上打了30多年鱼，他的经历了正好见证了当地在上世纪80年代以来长江鱼类资源的锐减。

国家一级保护动物中华鲟，当地人称“大癩子”，有1米多长，在几十年前是当地的经济鱼类之一。“我小的时候，70年代，癩子在长江里多得很，还不是国家保护动物”，李完全比画着鱼身的长度说，农历五月端阳前后，(癩子)幼鱼刚长出来，是最好打捞的时候，在水很混浊的地方撒网，一天一般就能够打捞两三条，拉到市面上才卖几毛钱一斤。

80年代葛洲坝炸坝之后，“鲜美、少细骨”的大癩子就越来越少了，李完全说。虽然最近几年，渔民误捕过宜宾人工放养的中华鲟幼鱼，但大鱼基本没有捕到。

除了水利设施的兴建，人工捕捞方式的转变也是一个重要原因，李完全就见过部分渔船电捕，安装了上万伏发电机，“沿着江面开过去，大鱼小鱼都跑不脱，这样下去，迟早大家都没有鱼打了”。

象鱼之死

从宜宾到重庆，国家级珍稀鱼类自然保护区的状况令人担忧。

顺长江往上200公里，宜宾渔业社的老人周福荣从50年代开始在长江钓鱼，他的祖父、爸爸、儿子都是渔民。在周福荣刚开始打鱼时，长江里的鱼至少有70种。但他说，“现在连30种鱼都没有了”。长江里曾经最常见的铜鱼，从前每条船一年都从江里捕获四五百斤，现在整个宜宾一年总共只能打到200斤。

周福荣的儿子也在江上打鱼，但收获已远少于父辈。也有渔民改行养鱼，但周福荣家里不愿效仿，因为“风险太大”，连续两年的夏天，长江干流宜宾江段发生死鱼事件，渔民网箱养鱼成批



白鲟，国家I级保护野生动物，俗称象鱼，世界上最大的淡水鱼，长江特有种，中国捕获白鲟的记录已经空白了9年。

死亡。

这种恶劣的生存环境，令保护区内的稀有鱼类不断减少。上世纪末，白鳍豚的功能性灭绝成为长江环境恶化的象征，现在，越来越多的水生动物正在步其后尘。比如另一种大型水生动物白鲟，也已多年难觅踪迹。

白鲟是最大的淡水鱼类，有“水中大熊猫”之称，在川江流域，它被老百姓叫做象鱼。法国传教士普拉特在1892年出版的传记中记录，他曾经在长江见到重约900公斤的白鲟。20世纪20年代，中国生物学家秉志在南京记录过长约7米的白鲟。

这种体形巨大的鱼位于长江食物链的顶端，它们的生存范围覆盖整个长江，从四川宜宾延伸到入海口的上海的崇明岛。

上世纪80年代在长江中下游，几乎每年都有误捕白鲟的记录。但现在它们的数量正在急剧减少。50年代，周福荣刚开始打鱼，白鲟还是经济鱼类的一种，平均每年可以捕获十来条，卖五角二分钱一斤。70年代，一年仍然能够捕获4-5条白鲟，80年代，每年误捕的白鲟下降到个位。90年代以后，宜宾当地便很少再有捕获白鲟的记录。相似的情况也发生在江津。

白鲟和江豚一样面临着人类活动的威胁，不同之处在于，它还会受到人工水利设施的影响。白鲟的产卵场分布在金沙江和长江上游，但在1981年葛洲坝合龙之后，被困在水坝下游的白鲟已经无法到上游产卵。

1983年之后，白鲟被禁止打捞。

现在若想睹其真容，只能去看标

本。在中科院水生生物研究所的标本库，可以看到很多浸泡在福尔马林里的白鲟幼鱼，它们大约只有一指长，来自位于长江入海口的崇明岛。

抢救，无法抢救

还有活的白鲟吗？鱼类学家、中科院水生生物研究所研究员刘焕章也不能确定，在他从事鱼类研究的过去30年里，已经见证了长江水生物种种群逐渐萎缩。

珍稀鱼类学家或许是当代最具有危机感的职业之一，因为他们要研究和保护的对象，正逐渐在自然界中消失。物种灭绝的速度很快，通常人们意识到只能通过人工繁殖来保留它们的时候，很可能已难以在自然界寻获它们的踪迹，就像上个世纪末白鳍豚的灭绝。

从上世纪末到本世纪初，同样的过程见之于长江的珍稀鱼类，它们中很多都是这条江河的特有品种。和人类经济活动施加的负面影响相对应的，是另一种试图恢复和保存生物种群的力量，这20年里双方一直在拉锯。

对中华鲟产卵场的研究始于50年代，科学家们发现它的产卵场分散在长江上游600公里长的攀枝花-宜宾-重庆江段。自从上世纪80年代葛洲坝合龙之后，长江中下游的中华鲟不能再进入上游。鱼类学家、中科院院士曹文宣的研究表明，即使是在水坝中预留鱼道，它们也无法洄游。

大坝下游中华鲟开始寻找新的产卵场，“但现在葛洲坝下游的产卵场只有3公里长”，长度甚至不到过去的1%，刘焕章说，“产卵场面积的萎缩，中华鲟也随之减少。”

中华鲟的状况并不是最差的，如白鲟，葛洲坝截流之后，坝下没有发现白鲟繁殖幼体，刘焕章告诉笔者，“1995年之后，整个长江干流没有捕获过白鲟幼鱼”。

2006年至2008年，农业部曾启动长江上游珍稀鱼类自然保护区的资源环境调查，作为国家一级保护动物的白鲟也在调查范围中。2007年，农业部还特别批复了四川和重庆渔政申请捕捞白鲟和达氏鲟的报告，同意中国水产科学研究院长江水产研究所在长江上游捕捞白鲟2尾、达氏鲟4尾，用于驯养繁殖研究。

然而，农业部水生野生动植物保护处向南都笔者介绍，在两次科考活动中，都未捕获白鲟，不仅如此，最近几年也没有渔民报告过发现白鲟。

事实上，自2002年误捕的白鲟死亡以来，中国捕获白鲟的记录已经空白了9年。

妥协的调整

最近10年，和鱼类资源持续下降几乎同步的是，长江珍稀鱼类保护区一再

调整。

长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区，其前身是长江雷波-合川珍稀特有鱼类自然保护区，该保护区于2000年由宜宾市珍稀鱼类保护区和泸州市珍稀鱼类保护区合并成立，主要保护对象包括白鲟、达氏鲟、胭脂鱼、大鲵、水獭等国家一级和二级重点保护水生野生动物。然而，2005年，为了给向家坝和溪洛渡水电站让路，该保护区边界被迫作出调整。

调整后的保护区跨越四川、贵州、云南、重庆三省一市，自向家坝下横江口开始，下游延伸至重庆马桑溪。

这次调整是环保人士和野生动物保护者的噩梦。四川省地质调查大队总工程师范晓提供图示说明，多种珍稀鱼类的产卵场——四川宜宾市安边镇以上金沙江江段的核心区被全部剔除，不仅如此，从宜宾南溪往下游直到合江望龙的江段，从核心区调整为实验区。

作为替代，望龙至重庆珞璜江段新增进入保护区，成为缓冲区，意味着国家级自然保护区从经济活动较少的金沙江调整到人口相对稠密的长江江段，这种替代被视作一种妥协。

一些环保人士认为当时的调整本身就不科学。重庆本地环境NGO、绿色志愿者联合会会长吴登明就指出，这是在向家坝和溪洛渡水电站占据珍稀鱼类自然保护区之后的“不得已而为之”，有点像挖东墙补西墙，他说，“事实上，重庆江段作为缓冲区，靠近主城区，很难承担保护功能”。

这种观点具有一定代表性。重庆绿联作为本地的环境NGO，表示在经过调查之后，不反对小南海水电站建设。据绿联调查，在2005年调整之后，长江上游珍稀鱼类保护区又发生多次污染事件。2008年7月，从四川宜宾金沙江至四川合江200多公里的长江江水污染，死鱼无数。2009年、2010年在七八月涨水期均发生了同样的水污染死鱼事件。据当地

政府环保部门检测分析，主要因为城镇面源污染。

而在位于三峡库尾的重庆，污染物淤积亦成为当地环境问题。据当地媒体报道，2009年2月底到3月初，重庆朝天门码头平均每天都有2-4次冒黑水的情形，引起重庆主城区居民恐慌。经重庆环保局公布调查结果，其主因就是从长江上游进入长江水体的有机质沉积到长江三峡库区重庆库尾段，2月天气回暖，存活于江底的微生物活动加快。

值得注意的是，缓解淤积，同样成为支持小南海水电站的依据之一。

长江要全部渠道化吗？

然而，诸多NGO组织指出，虽然保护区或许存在问题，但仍然是野生珍稀鱼类所剩不多的栖息之地。

今年全国两会上，全国政协委员张抗抗提交《关于慎建小南海水电站的提案》指出，此次调整的22公里江段看似有限，但由于保护区的调整和计划中的小南海水电站建设相关，其对保护区的影响将是严重和难以逆转的。

事实上令环保人士担心的不仅仅是小南海水电站，自然之友调研部主任张伯驹忧虑的是，自然保护区调整一旦获得批准，更上游规划的石碛、朱杨溪水电站或许也将得到小南海水电站的鼓励——如同打开了潘多拉的盒子。

此前，长江上游支流的渠道化已经基本完成，从岷江到大渡河，再到金沙江，都分别修筑了一梯多级的水电站。此次重庆江津江段国家级自然保护区的调整，被认为是长江中上游渠道化的信号，如果石碛、朱杨溪、小南海全面竣工，将意味着长江除宜昌以下平原地区，主要江段将全部被人工化和渠道化。

虽然水流的落差可以带来电能。但河流的渠道化对生态的影响通常是不可逆的。以小南海水电站为例，在2009年初，农业部组织的小南海专家研讨会上，包括中科院院士曹文宣，复旦大学教授

陈家宽、中国水产科学研究院长江水产研究所研究员危起伟在内的专家共同论证,“根据相关调查,长江小南海江段是保护区珍稀特有鱼类重要的栖息地和生态通道,近年来每年有约150亿尾(粒)鱼类的苗(卵)通过该水域。小南海水电站的修建将会改变该区域的鱼类栖息地,淹没部分鱼类产卵场,阻隔鱼类洄游通道,水轮机和溢洪道会造成鱼类特别是卵苗的损伤,对水生生物资源以及保护区的功能造成一定影响”。然而,这仍不能阻止保护区规划的调整。

一种误解是,水电站的建设或许只是影响几种罕有鱼类。然而,保护区规划调整后,全流域的渠道化也会带来其他问题,比如河流净化能力的下降,而它们很难在水电站项目的评估过程中得到重视。

重庆绿联会长吴登明在一份名为《自然保护区困惑与现状》的报告中,阐述了对保护区现状的忧虑。保护区所在江段,仅宜宾、泸州两市沿长江居住的城镇人口就达500多万,城镇面积800多平方公里,如果加上规划中成为重庆主城区的江津,计算未来的人口迁徙,这一区域或许将容纳近亿人口。

而且,这一地带还是四川传统的工业重镇所在地。岷江和沱江都在重庆以上江段汇入长江,它们承担了四川主要经济城市的排污功能。加上干流保护区江段,也有四大化工和造纸产业,包括云天化、泸天化、赤天化、川天化、泸州化工城、宜宾造纸城都在长江边,还有上万家中小企业向长江排污。

如果从宜宾到江津规划的三级水电站建成,对排出这些工业城市的污

染物会产生什么影响,也是值得关注的问题。

“珍稀鱼已灭绝”不成立

小南海水电站的修建,在自然和社会效益方面引出诸多争议。比如专家指责小南海发电效益不高,长江水利委员会水资源保护局原局长翁立达也向南都笔者指出,缺电可以通过三峡综合调度来实现。

此次保护区规划调整,也被知情者称为“出乎意料,180度转弯”,调规评审的专家委员会“百分之百通过”,而其中一些专家之前对此却完全持否定态度。

调规和建水电站的支持者曾指出,“白鲟、达氏鲟、胭脂鱼”三种珍稀鱼类实际上在自然保护区已经不存在,比如中国水力发电工程学会副秘书长张



达氏鲟,国家Ⅰ级保护生物,俗称长江鲟,长江上游的大型经济鱼类,长江特有鱼种。

博庭在一篇题为《专家为何认为小南海水电站非建不可》的文章里这样写道,“高度怀疑‘白鲟、达氏鲟、胭脂鱼’三种鱼的真实存在,曾经悬赏50万元号召当地渔民打捞到其中任意一种。然而,几年下来,到目前为止还没有人打捞上来过一条”。

不过,笔者发现,根据中国水产科学院长江水产研究所农业部重点实验室的监测数据,在长江上游珍稀和特有鱼类国家级自然保护区(2005年调整为长江上游珍稀特有鱼类国家级自然保护区)内,从2004年至2008年,每年都收集到误捕的达氏鲟和胭脂鱼,逐年的数量达氏鲟为8、6、5、8、12尾,胭脂鱼为1、3、2、5、4尾。采集地为江安、南溪、宜宾和屏山等地。

笔者在江津采访期间,也听当地渔民提到最近几年捕捞到胭脂鱼,不过数量较少,而且多为人工放流的小鱼。

换言之,至少达氏鲟和胭脂鱼仍然生活在这片保护区之内。但有别于长江淡水豚保护,由于缺少声呐系统,只能凭

目测或者鱼探仪来监测,人们还不能比较准确地掌握长江珍稀鱼类的数量。

“保护珍稀鱼类,最好的办法就是干流有计划开发,比如在干流和支流相通的江段,留出自然保护区。”刘焕章研究员说。

保护区难自保

野生动物保护和自然区保护不能截然分开,国际上公认的保护濒危动物的最好办法也是连带自然保护区一起保护。自然之友调研部主管张伯驹在和同行交流时发现,长江上游珍稀鱼类国家自然保护区面临的问题具有普遍性,因为很多自然保护区都没有为公众广泛熟悉的旗舰物种,比如大熊猫、滇金丝猴、白鳍豚、江豚等,所以,激发公众参与保护也更有相应难度。

人的经济活动留给鱼类的空间越来越小。即使是被污染的江段,可能也难以保全。地质学者范晓在呼吁保护珍稀鱼类保护区的公开信中指出,“自然保护区是长江上游干流能够维系众多鱼类种

群及其生境的仅存的唯一自然江段,也是长江上游珍稀特有鱼类种群赖以生存繁衍的最后场所。而2005年调整之后,当时国家环保总局明确指出:“在规划修编与建设中应明确调整后的保护区内不得再进行水利水电开发活动”。

然而,在自然保护和经济开发的博弈中,保护区仍然频频让路。

这让很多参与自然保护区规划调整的专家学者也非常不解。如环保部南京环科所研究员蒋明康,他曾经在2008年参与撰写了《小南海水利工程对长江上游珍稀特有鱼类自然保护区生态影响预测》一文,文中指出,小南海工程将可能对珍稀特有鱼类产生巨大的影响和威胁。

蒋明康是生态学家,常需要担任国家级自然保护区的评委,他说,自然保护区是从1995年到2005年前后设立,在预见到未来的经济大发展可能给环境保护带来挑战之后,环保部集中设置了一批自然保护区,对野生生态资源进行抢救性保护。

“当时这么着急,主要是因为在大开发之后,我们重建保护区就更困难”,蒋明康说,事实也证明了这是先见之明,已经建立的保护区,对野生保护起了很大作用。而在2005年之后,新建保护区受到来自地方政府的阻力,越来越难获批。

另一方面,已有的国家自然保护区也有被蚕食的危险,因为其先天的弱势,只有适用条例,没有法律。如果发生保护区和别的区划重合,保护区往往只能让位。蒋明康说,最近几年,有关学者也在呼吁建立和保护区有关的立法。

保护区很抽象但也很具体,对于打了一辈子鱼的渔民,鱼是最真实的存在。“那些鱼硬是造孽哦(四川话,意为可怜)”,打了50多年鱼的周福荣老人说,“现在就只剩下一个名字了”。



胭脂鱼,国家Ⅱ级保护野生动物,长江特有鱼种。



当年的过境岛郁郁葱葱，如今却被夷为平地，成为核电新厂区。

海岛消失“加速度”

文 / 孟登科 制图 / 丑丑

无法定量评估的生态损害，摸不清家底的海岛概况，以及迟迟没有匹配细则的海岛保护法，让无人海岛的保护任重道远。

“核岛”非岛

2008年以后，54岁的叶乐杖就再也没上过“过境岛”，那一年，他作为“宁德核电站”的一名爆破工人，亲手参与炸平了它。

“小时候，只需要划个小船就能从备湾山过去，不到一百米，落潮时甚至挽着裤管就能走到岛上。”叶回忆说。

因为有临近海边的海岛，这一片海域的温度和洋流尤其适合紫菜种植，叶乐杖所在的东垵村和邻近的几个渔村，超过一半的村民曾经以紫菜种植为生，而现在，他们开始担心，祖祖辈辈传下来的紫菜种植会在自己这代人手里荒废。

多少年来无人问津的“过境岛”，现在已变身气势恢宏的“核岛”。站在宁德核电厂区88米高的观光平台上俯瞰，“过境岛”早已是现代化的核电厂区，规划中的四台百万千瓦的发电机组，自东向西依次排列，按计划，一号机组将于2012年年底前正式投入商用。

这是号称中国第一座建在海岛上的核电站，只是，核岛早已不是海岛——“过境岛”已经和之前一海之隔的备湾山融为一体，“核岛”其实已是陆地。

宁德辖内的福鼎市海洋渔业局只能提供极为零星的关于过境岛的资料，面积超过400亩，最高海拔99.1米，至于岛上原有的动植物种类、其它的生物链状况则没有任何记载。

曾经的99米高度，如今已被夷为9米的平地，而开挖所得的超过一千万立方米的岩石则被就地取材，用于填海造地和修筑防浪墙，拱卫核电站。

从观光平台上向南望去，过境岛的周边还有二跳岛（60亩）、白粒岐岛（6亩）、跳尾岛（300亩）和小跳尾岛（7亩），它们曾被当地人形容为散落的珍珠。

现在，它们则无一例外地已经消失

如果说海岛开发的生态影响评估是个世界性难题，那么，海岛使用的审批权之争就颇显中国特色。

或即将消失，过境岛、二跳岛和白粒岐岛是核电项目的一期工程所在地，而跳尾岛和小跳尾岛将是规划中的二期工程所在地，五六号发电机组就将建在跳尾岛上，这座最高海拔超过110米的海岛不久之后也将被夷为平地。

世界难题与中国特色

如果在无居民海岛和百亿核电项目中取舍经济价值，答案是不言自明的。

在缺乏重工业支撑、欠发达的闽北地区，仅一期投资就超过五百亿的“宁德核电”是一个令地方政府难以拒绝的大项目。为了给项目保驾护航，核电站的建设工地均有武警把守，即便是作为海洋渔业行政主管部门的福鼎市海洋渔业局想要进入厂区监督执法，也得事先得到核电公司的许可。

从公司的介绍看，这是一个从程序上无可挑剔的合格工程。张国鋈是宁德核电工程建设部门海洋和土地审批方面的负责人，他介绍，宁德核电项目完全符合国家的相关规定，由国家海洋局第三研究所编制的《海洋环境影响报告书》、《海域使用论证报告书》也都获得了国家相关部门的审批。

即便忧心忡忡者，也难以理直气壮。厦门大学环境规划与管理研究室主任张珞平教授认为，《海洋环境影响报告书》中应该包括削平过境岛给海洋生态带来的影响评价的内容，“但海岛消失究竟会对海洋生态带来什么样的影响，很难定量评估，这在研究上都是一

个难题。”

华东师范大学教授陈沈良亦曾表示，在对某个海岛进行开发以前，必须对这个海岛的生态系统承载力予以研究，但“令人遗憾的是目前国内外对于海岛的研究相对较为薄弱，海岛生态系统承载力方面开展的研究工作则是更少。”

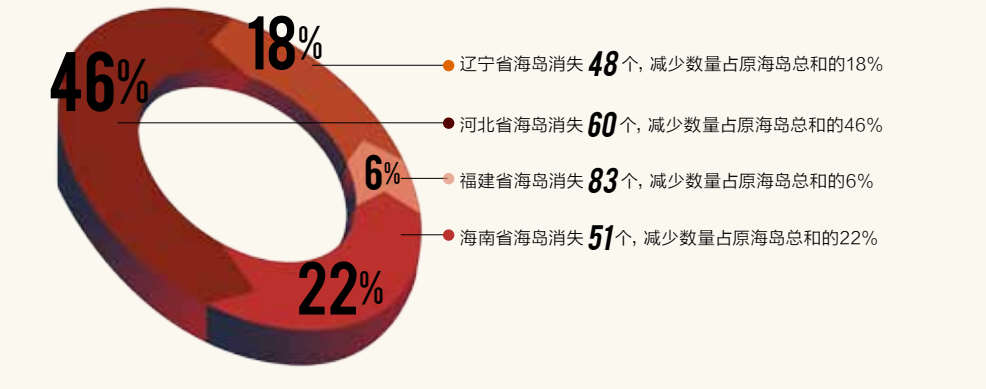
如果说海岛开发的生态影响评估是个世界性难题，那么，海岛使用的审批权之争就颇显中国特色。

宁德核电一期工程的四台机组全部建在海岛上，但批复用岛权的却不是作为海洋主管部门的国家海洋局，而是国土资源部。2003年颁布的《无居民海岛保护与利用管理规定》曾明确：炸岛、实体坝连岛工程等严重改变海岛属性的项目用岛，由国家海洋局征得总参谋部同意后批准。然而，事实上，宁德核电手中并无国家海洋局的用岛批复。

面对追问，宁德核电相关负责人颇显为难：（宁德核电）并非不愿意向国家海洋局申请用岛批复，实在是因为海岛使用的审批程序无章可循。

事实上，即便是2010年3月起实施的海岛保护法都只是海岛保护和开发的原则性法律，“海岛开发和保护申请审批管理办法”至今尚未出台。福建省海洋渔业厅海域和海岛管理处的钟声处长亦坦陈，“一年来，收到的用岛申请都被压着，就在等着国家的实施细则出台。”

更关键的是，国土部“关于宁德核电项目一期工程用地批复”是2010年作



部分省份海岛消失示意图。

出的，而过境岛上的“三通一平”工作早在用地批复前就已展开。这意味着，即便国土部不出具相关的土地使用批复，过境岛也不可能恢复原貌了。

无伤大雅的生态影响？

可以预见的是，随着宁德核电项目六台机组的全部上马，宁德近海的五个小岛注定也将告别历史。

海岛持续消失的势头，就从未被有效遏制过。根据国家海洋局公布的数字，与上世纪90年代相比，浙江海岛消失了二百多个，辽宁省海岛消失了48个，河北省海岛消失了60个，福建省海岛消失了83个，海南省海岛消失了51个……

张珞平教授最近的工作是参与评审“福建省湾外围填海规划”。宁德市政府新一轮上报的围填海项目无不是以无人海岛作为基点，如果不出意外，围垦区内将再有12个海岛消失。

在有些人看来，这些即将消失的海岛，对海洋生态的影响无伤大雅，一篇针对“过境岛”及其周边岛屿的研究论文显示，“岛上均未发现具有保护价值的珍稀、濒危动植物物种资源，也未见需要特别保护的人文历史资源。”

然而，在张珞平看来，每一个无人海岛都相当于一个自然保护区，哪怕是一块光秃秃的礁石也有生态价值，“礁石周边往往是高等鱼类聚集的地方，一旦填掉了，海岛资源就都没了。”他提

醒说，消失一两个岛，或许对海洋生态的影响并不足以显现，然而，海岛消失的累积效应却很难估量。

在国家海洋局海岛办公室主任吕彩霞看来，一个海岛的价值，重要的是要看海岛所处的整体海洋环境，不能局限于单个海岛。

悬着的“海岛保护法”

2011年初，历时6年的908专项（即“我国近海海洋综合调查与评价”专项）海岛海岸带调查已全面完成，调查结果表明，在我国海岛开发利用过程中，由于无序开发、海岛消失等问题有逐年加剧的趋势。有媒体披露了806个海岛消失的骇人数字。

今年全国两会期间，刚刚卸任的国家海洋局局长孙志辉接受采访时表示：由于一些单位、企业和个人对无居民海岛的国家所有权性质认识不清，未经批准随意占用无人海岛现象时有发生。他建议国家强化无居民海岛使用管理。

2010年颁布的海岛保护法明确提出：无居民海岛属于国家所有，国务院代表国家行使无居民海岛的所有权，地方各级人民政府、单位和个人，均有保护无居民海岛的责任。然而，代国务院行使所有权究竟是海洋部门还是国土资源部门，在实践中存在很多争议。

令孙志辉局长不满意的还有海岛基础性工作薄弱。他指出，无人岛历史资

料不足，现有数据陈旧。

迄今为止，我国只有在1980年代启动了海岛综合资源调查，这是我国完成的惟一次海岛资源全面调查，而且还只是面积五百平方米以上的，那次的调查数据沿用至今。而最新的908专项主要是围绕海岸带的调查，并不完全针对海岛资源。

国家海洋局海岛管理办公室主任吕彩霞接受采访时表示，为了使得海岛开发更有的放矢，国家海洋局正在考虑启动第二次海岛资源普查，这将是一个非常庞大的工程。

吕彩霞此前曾表示：中国对海岛重要性认识不够，海岛规划滞后。

经过反复修改的《全国海岛保护规划》尽管去年10月就上报国务院，但是仍千呼万唤不出来。同样的，“海岛开发和保护申请审批管理办法”亦是迟迟未出。“而这两项，是将海岛保护法落到实处的关键性支撑。”钟声说。

悬在空中的海岛保护法，显然无法阻止地方政府致力于海岛开发的蠢蠢欲动。最新的消息是，4月12日，我国公布了第一批开发利用无居民海岛名录，共计176个，“可以预见，其中的不少海岛又都将最终从海岛名录上消失。”张珞平说。

而这至少是限制了其他无居民海岛的开发和破坏。“原则上除了这176个海岛之外，目前其他的海岛开发都不具备合法资格。”吕彩霞说。

www.lexus.com.cn



有真性情，自当尽情挥洒
全新雷克萨斯IS300C硬顶敞篷轿跑车



21秒内，顶篷完全开启，
刹那间为你呈现全新空间，
挥洒真实自我



IS300C

率真，无须躲闪；性情，不必隐藏！全新雷克萨斯 IS300C 硬顶敞篷轿跑车。转瞬之间释放无限激情，强大性能更满足你纵情驰骋的自由梦想，驾驭 IS300C，在倾慕的目光中尽展真性情。详情敬请垂询 LEXUS 雷克萨斯顾客服务中心：800-810-2772 (免费) 或 010-6460 2772 • 具体配置及颜色请以实车为准

4年/10万公里
免费保修保养



润华雷克萨斯·济南天泓4S店
品鉴中心：济南市经十西路京福高速西行4公里
(润华汽车主题公园)
销售热线：0531-87981111
维修服务：0531-87986111

L-finesse雷克萨斯的设计理念
LEXUS雷克萨斯设计哲学是一套具有里程碑意义的产品设计原理，其中包含了三大基本元素：“精”——精准预见，悉心揣摩顾客的期望。“纯”——简约，回味无穷的极致之美。“妙”——引人入胜，高贵典雅的个性流露。这三大元素融会在一起成就了LEXUS雷克萨斯的设计哲学——结合了“leading-edge”（领先尖端科技）和“finesse”（精妙绝伦的工艺）的L-finesse。
LEXUS雷克萨斯顾客服务中心：0531-69822955或0531-87986111。



繁忙的贵梧Ⅱ级航道。严桂强/摄

■ 编者按 ■

梧州扼“三江”之汇，居桂粤往来之门户。因舟楫之便，成就梧州“百年商埠”的美誉。今天梧州老街那些古老斑驳的建筑似乎还在述说着繁华的往昔。它们是梧州水运曾经风光无限的历史拓片与见证。

但是，它们幸运，它们不会就此坍塌甚至碎为齑粉。

今天，在历史走过若干弯路之后，梧州、广西、中国，在内河水运复兴的旗帜下，正鼓满风帆，奔海而去。

了解今日之水运珠江，先看梧州吧。

沧海横流，英雄本色

梧州航道管理局全视角

文、图／本刊驻地记者 庞伟东

『振兴航运看梧州』系列报道①

“三江”总汇、享尽舟楫之利的广西梧州，活跃着一群“特别能吃苦、特别能战斗、特别能奉献”的航道人。在中国航道队伍中，堪称中流砥柱。

多年来，他们艰苦奋斗、务实创新、奋勇争先，用“点燃自己，照亮他人”的航标灯精神和现代航道管理手段，为西江黄金水道保驾护航。他们创造了自1955年成立梧州航道管理机构以来，辖区零航道航标责任事故记录；他们先后7次成功处置长洲滞航事件，为西江航运干线安全畅通作出突出贡献。他们当然地成为了“全国交通运输系统先进集体”。

面对闪亮成绩单，梧州航道人不骄不躁，肩负重任再启

航程。梧州航道管理局局长刘临雄告诉记者：“保畅通、保安全、保运输、保稳定、促发展，是我们的中心工作，也是我们的神圣职责！”

回眸“十一五”，硕果满枝头

梧州航道管理局（前身为梧州航道工程区、梧州航道管理处）成立于1955年8月，肩负西江航运干线贵港枢纽至梧州界首、桂江昭平电站至梧州桂江河口共441.3公里的航道航标维护、航道行政和船闸管理职责。

该局至今已走过了56年的峥嵘岁月，在“十一五”重要时

期，参与并见证了贵梧航道（贵港至梧州Ⅱ级航道）开工及建成通航、长洲一二线船闸建成通航、桂平二线船闸动工兴建、长洲三四线船闸开工建设……如今，西江航运干线的中段——贵港至梧州290.5公里航道已成为广西内河航道网中技术等级最高、科技含量最高、通航密度最大的航道，广西内河约90%的运量通过该段航道。

“梧州是西江黄金水道建设的前沿阵地，梧州航道管理局要勇当西江航运发展的桥头堡和排头兵。”广西港航管理局局长杜敬民的一席话，既是对梧州航道人的鼓励，也是对他们的莫大鞭策。

他们深感重任在肩。多年来，在广西壮族自治区交通运输厅、港航管理局的正确领导下，该局深入学习实践科学发展观，认真践行“三个服务”，树立“一切为船方服务、全力保安全畅通”的核心价值观，紧紧围绕广西壮族自治区党委、政府打造西江黄金水道的战略决策，抢抓黄金机遇期，狠抓基础设施建设和行业规范管理，促进辖区航道通航条件不断改善，积极应对特大干旱、施工与通航矛盾突出和长洲枢纽反复滞航等挑战，着力提升行业监管水平和服务质量，圆满完成了“十一五”规划确定的目标任务，各项工作都迈上新台阶。

全心全意为船舶提供安全经济航道

航道是内河水运的先导和基础。经过“八五”、“九五”期间西江航运一期、二期工程建设，南宁至广州854公里基本达到Ⅲ级航道通航标准，成为我国渠化和整治相结合、航运开发建设滚动发展的典范。“十一五”期间，实施贵梧航道工程建设，西江干线航道标准实现从“四改三”到“三改二”的飞跃，1000吨级船舶可从南宁直达广州，2000吨级船舶可经梧州上溯

贵港。

航道老前辈告诉记者，“整治前的贵梧航道枯水期只能勉强通航500吨货船，大批更大吨位船舶只能减载航行，时常出现因水浅被阻塞或排队等候现象，船舶触礁、碰撞等事故也时有发生，航运效益不高。”

整治后，该局辖区航道在设计水位以上的通航保证率达100%，航道安全畅通，航道航标责任海损事故为零。

值得一提的是，2009年9月至2010年4月，全流域遭受百年一遇严重旱情，西江干流提早进入枯水期，长洲枢纽下游航道水位持续低于设计最低通航水位，通航形势一度十分严峻。

为尽快抢通一条临时应急航道，使长洲坝下航道在降至设计最低通航水位时，仍能保持3米水深，满足过闸船舶安全航行需要，缓解堵航压力，梧州航道管理局迅速行动，紧急调集了130多人和疏浚工程船舶30多艘投入应急航道抢通施工。局长刘临雄每天上班的第一件事就是到现场了解情况，研究对策。全局上下团结一心，全力以赴战枯水、保畅通，龙圩水道一片热火朝天的工作场面。施工队倒排工期，每天三班倒抢抓进度，航标员24小时值班巡查航道、扫床测深、调整航标配布。经过53天夜以继日连续奋战，提前抢通了临时应急航道，有效缓解了长洲堵航形势。

航标是航道功能得以极大发挥的的基础保障。多年来，梧州辖区航道标志和灯光维护正常率均达100%。贵梧航道助航标志按一类航标配布，新式航标科技含量高、标型大、间距密、灯光亮，从根本上改变了过去“标体小、灯光弱、标志稀”的落后面貌。白天航船可从一标看到另一标，晚上可从一盏灯看到另一盏灯，形成标标相见、灯灯相连的锁链式配布，明确标示航道的方向、界限、碍航物。



贵梧Ⅱ级航道整治现场。

一切为船方服务是航道管理工作的出发点和落脚点。该局坚持每年定期组织航运企业座谈会，深入辖区内的航运重镇开展调研活动，倾听船方对航道维护管理、航标配布设计及船闸运行管理的意见和建议。在贵梧Ⅱ级航道开通后的一年多时间里，该局根据船方的合理化建议，先后增设了22座助航标志，为船舶指示出一条更为安全、经济、便捷的航行通道，受到船方的高度评价。

要致富，先修“路”。航道条件不断改善，有效改善了沿江地区投融资环境，吸引了水泥、陶瓷和航运等众多大型企业到梧州、贵港等沿江地区投资建厂，有力拉动了沿江水运业和其他产业的快速发展。自2000年起，货运量连续十多年保持二位数增长，至2010年通过长洲船闸的年货运量已近4500万吨。

依法治航与文明服务相得益彰

依法治航是有效保护航道的主要手段。针对一度屡禁不止的违法违规采砂淘金、破坏航道的行为，梧州航道管理局

采取强有力措施，坚决扼制严重危及航道畅通和船舶航行安全的违法行为，对采砂淘金船统一编号、统一划分可采区、统一管理；实施局、分局、站三级管理模式，建立长效管理机制；促成地方政府发布公告将长洲枢纽至界首、旺村枢纽至桂江河口共44公里航段划为禁采区；协同相关部门联合执法，合力打击非法采砂行为，从根本扭转河道采砂超采、滥采的无序局面。

管理就是服务，切实转变执法观念。对于与通航有关的航道行政许可项目，航道管理人员不辞辛劳，深入实地勘察，掌握第一手资料，为服务对象排忧解难，提出可行的航道技术意见，想报审单位之所想，急项目业主之所急，既是项目审批的把关

者，又是服务对象的贴心人。

便民服务，重在践行。该局优化行政许可程序，压缩行政审批时限，提高行政效率和服务水平。承诺行政许可办结时限由20个工作日的法定时限压缩为10个工作日，足足缩短了一半。“十一五”以来，该局累计完成项目许可184项，施工现场监管到位，从未出现影响通航安全的工程项目。



交通运输部李盛霖部长视察长洲水利枢纽。



2010年底新建成的梧州航道数字监控中心。



航标工在检查维护标灯。



新建成投产的航道养护设备250kw拖轮。



航标工调整航标配布。

创新管理，航道管理水平大提升

2009年是贵梧Ⅱ级航道施工的关键一年，由于施工船舶众多、航道繁忙，施工与通航的矛盾是该航段航道管理工作面临的最大挑战。危难之处显身手！梧州航道职工不辞辛劳，加强现场监管，根据施工需要不分昼夜超常规扫床测深、调整航道，增减移设标志，据不完全统计，贵梧航道工程施工期间共在重点航段增设标志366座次，扫测新航道87次，成功转移航道53次，为工程施工船舶创造良好施工环境，并保证运输船舶安全通航，实现施工与通航“两手抓两手硬”。

紧扼西江咽喉的长洲水利枢纽船闸，因发生多次大规模滞航事件而备受社会关注。尤以2009年9月至2010年4月滞航为甚，滞航船舶超过300艘的天数为167天，峰值达到1500多艘，滞留船员最多时近万人，给西江航运、沿江经济发展和社会稳定造成严重影响。

如何解除长洲枢纽扼喉之困？

沧海横流，方显英雄本色！越是严峻的形势，越是能彰显梧州航道人的决心和力量；越是堵航，越是能凸显其应急管理能力。历次治堵中，梧州航道管理局举全局之力积极应对，建立健全通航领导机构，每年年初都将长洲船闸通航问题列为年度“一号重点工程”，实行资金、人员、设备、材料优先保障。“保证船舶过闸次序的公平公正，是维护滞航现场稳定的根本。”分管航道行政的副局长方伟迅一语中的。该局联合海事、港航部门加强现场监管，维护通航秩序，并提出了过闸船舶控制吃水、二次调度、按先后顺序分区锚泊等一系列合理化建议，并很快得到总指挥部的认可和部署落实，有效提高了船舶过闸的效率和透明度。待闸船民都说：“枯水期需等候过闸，但是秩序依然良好。虽然船堵，但我们的心不堵！”

一次又一次滞航事件的成功处置，使滞航船舶得到有效疏导，西江航运安全畅通和社会稳定得到保证，安全责任事故为零，赢得社会的一致好评。

科技兴航，助推梧州航道革旧鼎新

航道发展史，其实就是航道人开拓进取、破旧立新的创业史。从自制空气干电池、结束使用30多年煤油灯的历史，到钢质航标广泛使用、全面实现航标电气化、所有发光航标安装使用发光二极管，到航标灯全部灯器太阳能化，再到航标遥测监控技术以及航道数字化，历代梧州航道人务实创新、薪火相传，技术革新项目不胜枚举，而每一项都凝聚了他们的心血。其中，“两立方抓斗式挖石船测深及定位技术的开发研究”、“中风压潜孔钻机技术在深水炸礁工程中应用”获得广西壮族自治区交通运输厅、国家交通运输部的奖励。

今天，航道技术革新之风更劲、帆更满。梧州航道局以贵梧航道工程为依托，率先实施“管理信息化、航道数字化”。有了航标遥测监控技术，只见航道管理人员坐在监控室里，只需点击鼠标，就能通过航标遥测监控系统，对百公里外航标的偏移、航道状况、航标灯的明暗状态等一目了然，实现对航道的24小时远程实时监控。漫长航道浓缩于小小一方屏幕，实现了西江航道管理史上的一次巨大飞跃。“木划子点油灯，竹竿子量水深”的传统航道维护管理模式将彻底改变，为数字航道的建立构筑了基本轮廓，并最终为“智能航运”奠定坚实基础。

“数字航道”的社会经济效益无疑是明显的。它减轻航道工人劳动强度，提高航道维护管理质量；大幅提高西江航运安全系数；改善航道通航条件，提高航道通航能力，充分挖掘航道通航潜力；实现航道信息资源的整合、共享，它是西江黄金

水道迈向现代化的重要标志。

航道船艇，航道维护的“利器”。该局同样依托贵梧航道建设，磨砺航道航标管养利器，努力推进船机设备升级换代，包括一批广西航速最快的钢质巡标艇、广西内河航道养护最大型的反铲挖掘机、先进测量仪器、250 KW拖轮等。“十一五”期间，累计完成设备购置和改造维修投资1800多万元。西江航运安全畅通有了更强有力保障。

以人为本，事业发展有保障

“航道要发展，人才是根本！”梧州航道管理局党委书记胡日金告诉本刊记者。在航道人才队伍建设方面，该局坚持以人为本的发展理念，加大教育培训力度，积极引进人才，并以鼓励自学成才为突破口，建立学历层次奖励制度，有效改善航道队伍学历结构，“十一五”期间，该局83人通过在职学历教育，获得了大专以上学历文凭。目前大专以上学历所占比例由5年前的17%提高到35%，高、中级以上技术职称人员比例由64%提高到75%。

创新活动载体，文明建设结硕果。该局以党建带创建，抓好“创先争优”活动，以开展评先评优活动和丰富的文体活动为载体，促进文明创建。以“学、树、创”活动为主线，打造一支“政治上坚定、思想上创先、工作上积极、行为上文明”的航道职工队伍。大力传承发扬“点燃自己，照亮他人”的航标灯精神，以此激励职工奋发向上。“十一五”期间，该局荣获省

部级荣誉4项、市厅级荣誉16项、处级荣誉13项，其中2009年被评为“全国交通运输系统先进集体”，航道行政监督科荣获2009～2010年度全国交通建设系统“工人先锋号”，并涌现了一批以“全国交通运输依法行政先进个人”和“广西十佳航标工”为代表的职工先进典型。

极目“十二五”，奋发更有为

“‘十二五’仍是西江黄金水道加快建设的黄金机遇期，梧州航道发展势必奋发有为！”刘临雄局长面对未来信心满怀。他说，“十二五”期，梧州航道管理局将以科学发展为主

题，以大力推进西江黄金水道建设为主线，紧抓航道发展机遇，大力加强基础设施建设，着力推进管理创新和科技创新，切实提高行业管理水平和服务质量，全力打造“四个航道”（畅通航道、数字航道、和谐航道、绿色航道），为沿江经济发展提供畅通、安全、高效、绿色的水路运输保障。

刘临雄局长告诉记者，打造“四个航道”是新时期梧州航道现代化发展的客观要求，也是梧州航道“十二五”以及今后较长一段时期重要发展目标。

畅通航道，是行业属性的内在要求

以打造西江黄金水道和确保航道安全畅通为第一要务，着力抓好航道建设和航道航标维护管理。大力加强航道基础设施建设，积极协助实施西江干线3000吨级航道建设和桂江航

“‘十二五’仍是西江黄金水道加快建设的黄金机遇期，梧州航道发展势必奋发有为！”刘临雄局长面对未来信心满怀。

道升级；制订和完善航道应急抢通预案，健全机构，落实措施，提高航道应急抢通能力；进一步改善航道航标设施，加强航道养护和航标维护，确保航标安全导航和航道安全畅通；设计最低通航水位以上通航保证率达到100%。

以依法行政和保护航道资源为根本，着力抓好航道行政管理。加强通航河流桥梁建设许可和后续监管；有效开展乱采滥挖、破坏航道行为综合治理，依法依规切实保护航道；加强通航河流船闸运行和船闸维修监管以及通航协调，以提高船闸通航能力和安全性为目标，创新管理，加大科技投入，确保长洲等船闸畅通；狠抓“两防”工作，落实通航河流上跨、临河建筑物设置助标志，以及施工作业单位设置助航标志的设置维护工作责任单位和责任人；狠抓“三项制度”落实，提高行政效能，做好便民服务。

以构建完善的黄金水道支持保障系统为目标，着力抓好基建和大站管理。重点完成梧州航道养护中心等6个航道管养基地建设，实施“航标员安居工程”，进一步完善梧州水路运输检查站办

公生活设施；按大站管理要求，加快推进西江干线4个站和桂江3个站的整合；以安全、高效、适用和保障有力为目标，做好船机设备配置规划和更新改造。

数字航道，是梧州航道现代化的主要支撑

以破解航道发展的关键技术瓶颈为重点，着力抓好科技创新、管理创新和信息化建设。统筹推进科技创新和科技成果推广应用，重点加强航道管理信息系统推广应用，实现日常航道管理信息化、网络化和数字化；提高航标遥控遥测系统技术性能，完成航道信息监控分中心、自动水位站和视频监控点建设；协助推进“西江黄金水道综合调度系统”建设，打造保障有力、信息全面、更新及时的电子政务服务平台；协助开展贵港至梧州3000吨级航道工程等科技项目立项研究；实施管理标准化体系建设，实现机关管理精细化、规范化、标准化，提高工作水平和服务质量。

和谐航道，是梧州航道发展的坚实基础

坚持以人为本和维护稳定和谐为核心，着力抓好安全维稳和应急管理。进一步提高职工的安全防范意识和遵守安全操作规程自觉性；建立完善安全管理应急预案体系，着力构建“统一指挥、反应灵敏、协调有序、运转高效”的应急工作机制；提高突发公共安全事件的应急响应速度、现场处置水平和防控能力；实现“九无”安全生产管理目标，确保全局安全生产形势持续稳定。

实施“人才强航”发展战略，着力抓好航道人才队伍建设。坚持“以人为本、人才优先、全面发展、创新机制、服务发展、结构合理”指导方针，统筹抓好航道管理人才、专业技术人才、技能人才“三支队伍”建设；建立健全绩效考评机制；牢牢把握人才引进、培养和使用三环节，建设一支政治坚定、奋发有为的职工队伍，为航道发展提供坚实智力支持和人才保障。

以提升行业软实力为核心，着力抓好文明行业和党风廉政建设。持续开展和深化党组织建设年、创先争优、结对共建等主题实践活动，加强典型引路，

不断丰富活动内容，拓展活动空间，确保成效；以“文明样板航道”建设为契机，以弘扬“航标灯精神”为突破口，推进航道文化建设，不断提升行业管理水平和文明程度，增强航道发展的后劲和软实力；不断深化党风廉政建设，抓好领导干部廉洁自律工作。

绿色航道，是梧州航道发展的永恒主题

坚持航道与资源、环境和谐发展，加强节能减排和环境保护，努力打造西江绿色长廊；按照“绿化、美化、亮化、文化”要求稳步推进航道站房绿化美化工程；充分依靠科技、信息、管理来提高服务水平和能力，破解“通而不畅”的老大难题。加强水资源综合利用协调，实现水资源综合利用的社会经济效益最大化。通过现代技术手段，加强航道管理力度，真正实现“人便其行”和“货畅其流”，发挥水运运量大、能耗少、污染小等优势，充分挖掘西江绿色航运潜能。



梧州市劳模龙圩航道站站长易志海在检查维护航标灯。

我敬仰与热爱的梧州航道人

文、图 / 本刊驻地记者 庞伟东

航道，在中国传统“三十六行”里找不到的一个行当。然而，就是这个不起眼的行当，却被这群驻守在广西航运重镇——梧州的航道人干得有声有色。

通过采访，记者发现梧州航道的建设和发展，可谓今非昔比。无论是从点煤油灯到太阳能自动化，还是从木舢板到钢质快艇；无论是从竹棒标到铁质标船，还是从夜航巡标到航标遥测监控；无论是从大平板放样到GPS定位，还是从竹竿探水到数字化多波束测深；无论是从潜水炸礁到钻孔炸礁，还是从人力绞滩到航道疏浚机械化……梧州航道历经了科技含量不断提高，从劳动密集型向技术密集型，从传统航道管理模式向航道数字化和信息化管理模式的精彩嬗变。然而，一次次蜕变和飞跃背后，是一代代梧州航道人前赴后继地忘我付出。

他们离家别子，以旷野为家，与青山为伴，听汽笛长鸣，伴孤灯而眠；春去秋来，江边那一盏盏航标灯见证了他们的光荣与梦想，见证了航运的繁荣和复兴。小小标灯，给夜航船只指引前行方向，守护着家人期盼的平安和收获的希望，给我们带来了通往美好生活的新航道。其背后是航道人的辛勤付出和默默奉献。

航道，塑造了航道人所独有的文化性格和精神秉性。与梧州航道职工多年的朝夕相处，记者发现他们骨子里透射出“艰难困苦，玉汝欲成”的闪光点，他们可亲可爱、可歌可泣，他们

平凡而伟大，他们干一行、爱一行、精一行。从黄航、黄标、周作标、陈标、吴贤标、潘鉴标、李志光、王光强、易志海……这一长串与水与航道相关联的名字，就可发现航道这行当已与他们的事业乃至生命密不可分。

干航道，一开始就注定默默无闻，难得为世人所关注，社会上普遍存在的就业难、住房难、上学难等问题，落到航道人头上更是难上加难。但是，梧州航道人甘当“无名英雄”。甚至，在上世纪90年代中期之前国家实行“顶职”就业政策下，子承父业蔚然成风，承接“衣钵”的第二代、第三代航道人比比皆是。如今的梧州航道日渐焕发青春气息，航道新人带来了生机和活力。对航道新生，老前辈们以今昔对比的方法，以航道的历史循循善诱，言传身教，毫无保留手把手“帮传带”，保证航道事业生生不息、源远流长。因此，深受“家文化”影响的梧州航道一贯有着很强的凝聚力和向心力，形成了“以船为家”、“以站为家”、“以航道为家”的传统。

作为已守护西江航运干线中段半个多世纪的梧州航道人，在走悬崖、攀峭壁、冒严寒、顶烈日、战枯水、斗洪魔，筚路蓝缕，战滩斗水，在长期与恶劣大自然挑战中，磨砺了他们乐观放达、坚韧执著、敢拼敢闯的性格和自力更生、艰苦奋斗、开拓进取的精神。

“岩石给了他们坚贞不屈的信念/大江给了他们清纯透亮的灵魂/艰辛给了他们不胜枚举的故事/田野给了他们流溢芬芳



与海事法院等部门联合执法。



航道测量。

的花朵/平凡给了他们小草般的奉献”——这首诗歌颂了测量队员高尚而又平凡的人生。

梧州航道管理局不乏这样值得歌颂的人。

“随着测绘仪器的进步，航道测绘技术经历了人工、半自动和全自动的发展过程。”自1971年起就从事航道测量工作的前任局党委书记陈秋生如数家珍地对记者说。他算得上梧州航道在职的最元老测量专家，梧州辖区数百公里航道的两岸河滩遍布他的脚印，洒下他的汗水，留下他的歌声和美好记忆。

自手工绘图年代以来，很多人因长期从事超强度的测绘工作，甚至搭上了身体健康。如绘得一手好图、写得一手好字的“老黄”（黄超健）就是其中的一位。因当年长年累月超强度弓腰绘图，终致积劳成疾，落下了脊椎的老病痛，但至今仍坚守岗位发光发热。

毛泽东主席曾讲：“人是要有一点精神的。”这个精神，对于梧州航道人，就是“点燃自己，照亮他人”的航标灯精神，就是一直来为梧州航道事业发展的那股狠劲。

浔江上的星星——交通运输部劳模王光强，数十年逆水行舟不歇桨，为灯不惜人憔悴。他因常年风里来雨里去，加上长期不规律的饮食作息，落下了严重胃病和风湿性关节。关于他的传奇故事很多。1985年5月的一个夜晚，繁星点点，碧波悠悠。突然传来“一只航标灯艇被撞”的警报。危急中，王光强毫不犹豫地直赴事发地，对错位几百米的航标进行复位。然而，未等航标艇拖回原位，上游一艘座无虚席的“飞跃”号大客轮

在没有标灯引航的情况下，正全速驶向暗礁的方向步步紧逼。在这千钧一发关头，王光强急中生智，马上点燃备用煤油红灯，冒着生命危险高擎红灯向客轮示意航向，客轮发现险情后及时纠正航向，这才使得客轮安全驶过礁石林立的险滩，避免了一场大事故。

作为龙圩航道站的现任“当家人”——梧州市劳模易志海站长。四十载的时光都献给了航道事业。坚持一日易，坚持四十年难！这得有多大多强的意志力和责任心啊！难怪，航标工这样自我鞭策：“搞不好工作，就准备穿红裤子（囚衣）！”他的妻子李月兰告诉记者，“唯一盼着的就是他能按时吃饭！”。

无论是靠双脚跋涉涉水的航道测量队员，还是每天起早贪黑，出没风波，移标设标、巡查标灯、扫床测深的航标工人；无论是江枫渔火相伴的航道维护疏浚队员，还是拿起法律武器斗智斗勇，护卫航道的航道行政执法队员……他们每时每刻怀揣的都是航道安全畅通、船舶航行安全。

纵观梧州航道56年发展史，放眼梧州辖区400多公里航线，像陈秋生、黄超健、王光强、易志海这般饱含创业精神、实干精神、拼搏精神和敬业精神，献身航道，报效祖国和人民的航道人还有很多很多，包括笔者认识的和不认识的，喊得出名的和喊不出名的，他们都有一个共同的名字：奉献！一句“不愧为梧州航道人！”既是社会的赞许和肯定，也是他们的自我鞭策。 [1]

一汽-大众

Audi 突破科技 启迪未来



广东中奥汽车销售服务有限公司

同城四店 便捷如邻

4S展厅	地址：广州石井凰岗	总机：020-36393333	销售：020-36393141	24小时服务热线：020-36393163
海珠分店	地址：海珠区新滘东路1723号(南兴综合市场旁)	销售：020-84093666	服务：020-84093199	
东圃分店	地址：中山大道1240号	销售：020-32380093	服务：020-32238518	
天河展厅	地址：黄埔大道西668号赛马场汽车城西36号	销售：020-22224111	公司网址：http://www.zhongaoocar.com	
广东中奥Audi品荐二手车	地址：广州石井凰岗	销售热线：020-36393115		



在世界海军史上，恐怕找不出第二个像邓兆祥那样传奇的海军将军。从“国军”起义，成为人民解放军当时仅有的海军部队，为后来海军的建立，立下了不可磨灭的功勋。因此，有人说，邓兆祥是中国现代海军之父。

邓兆祥的传奇人生

文 / 吴建升

在世界海军史上，恐怕找不出第二个像邓兆祥那样传奇的海军将军。

从1922年军校毕业到1998年去世，他先后在北洋政府、国民政府和中国人民解放军海军任职，先后两赴英国海军留学，经历过北伐战争、抗日战争和解放战争，守卫祖国海疆70余年，跨度之长，经历之多，世所罕见。

解放战争时期，他率巡洋舰从“国军”起义，成为人民解放军当时仅有的海军部队，为后来海军的建立，立下了不可磨灭的功勋。

因此，有人说，邓兆祥是中国现代海军之父。

站在在肇庆市端州区厂排一街的一幢砖木结构的民居前望去，这幢由两住房和一个小天井组成的民居，占地不过百平方米，看上去非常普通，但在70多年前，从这里却走出了一个人物——海军将军邓兆祥。

透过这座并不起眼的民居，笔者仿佛看到了邓兆祥将军的传奇一生：11岁入军校，两次赴英留学，先后在北洋政府、国民政府、中国人民解放军海军中任职，守卫祖国海疆70余载……邓老的一生就是为祖国崛起奔走的一生。

11岁考入黄埔海军学校

1903年4月1日，邓兆祥出生在广东高要县双木棉村的一间茅草屋里。1913年4月，父亲突患恶疾去世，失去经济来源的邓兆祥不得不中断学业，到高要县城一间制衣店学做裁缝。一年后，因不满制衣店老板心黑坑人，他愤然辞职，以11岁的年龄，考入黄埔海军学校第十六期，从此开始了他的传奇海军生涯。

邓兆祥走进黄埔海军学校那天，是1914年4月5日。军校规定的入学最低年龄限制是14岁，11岁的邓兆祥在填写个人资料时撒了平生第一个谎：把自己的年龄写成14周岁。

报名处的考官满脸疑惑地打量着他，问他你到底有多大，叫什么名字。他非常响亮地回答：14岁，邓兆祥，邓世昌的邓，瑞雪兆丰年的兆，吉祥如意的祥。考官惊奇地问你知道邓世昌是谁吗？

邓兆祥说，邓世昌是北洋海军致远舰管带，甲午海战中的民族英雄。

关于邓世昌的故事，邓兆祥是从村里的一个老秀才那里听来的，邓世昌一直是他的偶像，此刻更成为他的幸运之神。

考官似乎对这个看上去不像14

岁的少年能有如此见识很欣赏，不再追究他的实际年龄，“叭”一声在邓兆祥的报名表上盖上了“黄埔海校”的大印。

这个印把邓兆祥的人生定位在大海上，而且一定就是七十多年。

1918年，15岁的邓兆祥从黄埔海军学校毕业，又先后到上海吴淞口海校、烟台海校、南京海校深造。

1922年春天，邓兆祥从北洋政府海军最高学府南京海军学校毕业后，到广东海军“肇和”舰上任少尉练习生。不久，广东军阀陈炯明背叛孙中山，海军司令温树德率领护法舰队离开广州去了汕头，邓兆祥也随舰前往。

1924年11月，温树德也背叛了孙中山先生，投靠了北洋军阀，把舰队从汕头拉到青岛，归属直系军阀吴佩孚，改编成渤海舰队。直奉战争后，直系失败，张作霖接管了渤海舰队，邓兆祥从少尉练习生升迁为“华甲”运输舰中尉枪炮副。

1928年1月，邓兆祥调任广州海军基地“飞鹰”舰上任上尉枪炮正，一年后荣升该舰少校副舰长。



自降军职赴英留学

1929年6月，国民政府成立海军部，决定选派20名年轻军官赴英国留学，“飞鹰”舰副舰长邓兆祥成为20名留学海军学员之一。

可当他到南京报到时，负责留学事宜的海军第二舰队司令陈绍宽却遗憾地告诉他，因为广东海军方面报名迟了，留学军官的名额已满，他要等到下一次再去留学，但下一次留学还不知要到什么时候，如果一定要去，只能以练习生的名额去，也就是说不但不能享受军官待遇，将来回国后的职务安排也会受影响。

英国是世界海军强国，有号称世界第一的皇家海军学院，去那里留学是邓兆祥一直以来的梦想。为了梦想，邓兆祥毅然决定自降军职，以练习生身份赴英留学。

1929年12月27日，经过22天的海上行进后，邓兆祥等20名赴英留学生踏上英伦土地。20人中，8位是军官，12位是练习生。按照英方规定，8名军官直接进入格林威治皇家海军学院，12名练习生则被安排到专门接待少年练习生的达特默斯海

军学校。经过一年的理论学习后，又来到鲸鱼岛枪炮学校。

邓兆祥以优异成绩从枪炮学校毕业后，被英国海军方面安排进格林威治海军大学学习。以后又相继进入英国鱼雷、航海、信号等学校深造。留学的4年中，有一半时间都是在英国海军军舰上实习。

刚到英国时，一位英国教官告诉他，你要真正学到英国海军的精髓，就必须了解英国，而要了解英国，你就必须去大英博物馆。1930年深秋的一天，他终于走进了这个世界闻名的博物馆，在这里他看到了整个大英帝国文明发展的历程和英伦三地的昨天，但他也看到了令他血脉贲张的一幕：这里也陈列着价值连城的中国古老青铜器、玉器、瓷器、牙雕、名人字画和十多方中国古代帝王的玉玺，都是英国远征军在两次鸦片战争和八国联军侵华时掠夺来的。

不久，他进入朴茨茅斯英国皇家海军训练营实习，就在这个训练营阅兵大厅的正中央，陈列着英国历次对华战争的战利品——清朝的铜炮、铁炮和军旗。他又一次被震撼了。



1 2

1 “重庆”号停泊在烟台港。
2 军舰上的邓兆祥。



在英国留学期间的邓兆祥。

那天黄昏，他来到海边，望着渐沉的夕阳，鸦片战争、甲午战争、庚子赔款那些历史一幕一幕在他的脑海中盘旋。国宝被掠、军旗被夺，甚至连帝王的玉玺都成了别人的战利品，作为军人这是多大的耻辱啊！他觉得自己的心在滴血，不禁挥舞着双手高喊：我的祖国，你何时才能洗刷这些列强加在我们头上的耻辱啊！

“你是中国留学生的 NO.1”

一天，在一艘军舰上实习时，一位教官看见一个英国水兵将帽子上的黑飘带除了下来，就怒气冲冲地问他：你知道这黑飘带是干什么用的吗？英国水兵答不上来，周围的人都答不上来，邓兆祥却举手要求回答，他讲述了这样一段故事：1805 年拿破仑入侵英国，被英国海军统帅纳尔逊击败，但纳尔逊却不幸重伤身亡，英国皇家海军为他发表时，全体海军都在水兵帽后边缀上了两条黑纱以示

悼念，后来就成了水兵帽上的永久饰物，再后来就被其他许多国家的海军借鉴过去，并用飘带来测定风向……

教官冲邓兆祥竖起了大姆指，并奖励了他一只高级烟斗，此后这只烟斗就伴随了邓兆祥的一生。

1931 年夏季，他被派往 3 万吨的英国海军战列舰“决意”号上实习。有一次航行至大西洋比斯开湾，遇到持续三天三夜的 11 级飓风加雷雨，许多英国水兵呕吐晕船，趴在甲板上无法动弹，军舰随时都有倾覆之险。身经百战的少将舰长也面露惶恐之色，邓兆祥几乎要趴下，可他强忍着站在舰长身边，协助他判断险情，传达命令，直到风暴平息，舰过险关。事后，舰长冲他竖起大拇指，连声说：“邓，你是中国留学生的 NO.1。”

西江布雷痛击日寇

1934 年 6 月，邓兆祥从英国学成归来，不久被任命为“通济”练习

舰少校副舰长，驻守南京下关，成为国门卫士。

1937 年 8 月，日寇为打通长江江阴要塞，陆海空三军联合作战，对江阴要塞上的国民党军舰狂轰滥炸。邓兆祥托朋友将妻儿送回广东老家，命令士兵将鱼雷搬上军舰，一旦日寇来犯即予以迎头痛击。

可就在此际，他接到上级的命令：将舰上鱼雷搬下来，全部装上石头，然后开到江阴段沉掉，和这艘军舰同命运的还有另 12 艘军舰外加 28 艘商船。

邓兆祥欲哭无泪。十几艘军舰若在江上和日舰血拼，就算最终统统被击沉，日寇也得付出惨重代价。可这样沉在江心做障碍，无异自废武功，未战而败。可军令如山倒，他不得不执行。望着被拖走的军舰，一股酸楚的泪水涌出他的眼眶。

事实证明，江阴沉船之策，和炸掉黄河花园口水淹日寇一样荒诞。

1937 年 12 月 1 日，日军从陆路折回头攻占了江阴要塞，13 日，10 多万国民党军队撤出南京，退往武汉。邓兆祥调任国民党桂林行营江防处水雷总队及西江第二守备总队队长。

1938 年 7 月到 8 月，日军攻占桂林西江马当要塞，逼近桂林。邓兆祥运用自己从英国学来的水雷技术，在西江上广布水雷，重创日寇军舰。一天，他正带着几个士兵乘一艘木船在江上布雷，日军一艘炮艇追上来向他们开炮轰击，木船无力还击，邓兆祥弃船避到岸上，鬼子派一队兵上岸一路追来，邓兆祥兵少又无重武器，无法抵挡，只好边打边退，三天三夜才脱身返回部队。不久他被调往重庆，任国民党海军第二舰队中校参谋和长江上游江防司令部参谋及阻塞课长，先后构筑了西江的永安、沙埔、桃溪等地的雷区封锁线。

护航英王接收“重庆”号

抗战胜利后，英国为帮助盟国中国重建海军，将“奥路勒”号巡洋舰赠予国民政府。“奥路勒”号巡洋舰是英国海军的功勋舰艇，1936 年首航，二战中击沉过德国“伯力克”号巡洋舰，并参加过西西里登陆战役，战绩辉煌，先后作过英国海军旗舰和英王座舰。因此英方高度重视，要求选派一位有过英国皇家海军学院留学经历的中方海军军官任舰长前去接收，以保证这艘功勋舰艇能安全抵达中国。

1946 年 4 月，国民党海军部任

命邓兆祥为赴英接舰总队一大队大队长，负责接收“奥路勒”号巡洋舰，并为其易名“重庆”号，由邓兆祥任上校舰长。

当然，邓兆祥的任务不仅仅是接舰回家，还要带着上百个优秀海军军官留学。这次留学过程中，邓兆祥经历了两件难忘的事。

一是为英王护航。1947 年 7 月的一天，伊丽莎白公主陪同父亲英王乔治六世乘“阿罗娜”号巡洋舰访问非洲，邓兆祥受邀作为中国海军的唯一代表，乘“皇冠”号护卫舰为英王护航。这是一项崇高荣誉，也是一次难得的远洋海上体验和实习。经过

包括巡海、海上射击打靶、发射鱼雷、扫雷、投放深水炸弹等多种项目。邓兆祥指挥下的中国海军出色完成了演习任务。

1948 年 5 月 19 日，在英国朴茨茅斯军港码头，举行了隆重的“重庆”号和“灵甫”号军舰交接仪式。

5 月 26 日，“重庆”号与“灵甫”号军舰启程回国，于 79 天后的 8 月 13 日，抵达上海吴淞港。

“重庆”号推倒多米诺骨牌

“重庆”号归国时，国民党军队已在辽沈战场上节节败退。

1948 年 10 月 6 日，“重庆”号

当然, 邓兆祥的任务不仅仅是接舰回家, 还要带着上百个优秀海军军官留学。这次留学过程中, 邓兆祥经历了两件难忘的事。

10 多个日夜的航行，英王一行抵达法属摩洛哥拉巴特港，受到热烈欢迎。英王及公主一行率其它 5 艘军舰继续前往南非访问，而邓兆祥所在的“皇冠”号则在完成护航任务后返回英国。

二是参与指挥中英海军联合演习。1948 年 1 月 15 日，英国方面为中国留学生安排了一次实习性质的中英海军联合演习。这次演习的目的，就是要让中国海军能顺利将“重庆”和另一艘“灵甫”号军舰开回中国。演习前后进行了八周，每周一个项目，

在国民党海军参谋长周宪章的亲自督战下，从上海北上抵达天津塘沽港，蒋介石率一批军方大员在此登舰，召开“沈阳战区高级军事会议”。在会议结束时蒋介石向海军司令桂永清下令：“你要坐镇‘重庆’号，用重炮朝塔山、高桥的共军阵地猛轰！”

10 月 10 日，在桂永清的直接指挥下，“重庆”号开到塔山、高桥附近海面，6 门 152 毫米的重炮一齐猛轰解放军阵地，每一发炮弹落地都会燃起冲天火光。

邓兆祥此刻在后甲板上点起烟斗，陷入沉思。他是一个纯粹的军人，平时不太关心政治，两次赴英留学，为的只是有朝一日建立一支强大的海军以御外敌，可现在，“重庆”号上的重炮轰的却是自己的同胞，这到底是怎么回事呢？

辽沈战役以国民党军队惨败而告终，“重庆”号受命先后掩护沈阳和烟台的国民党军队撤退，1948年11月间返回上海。当时的上海物价飞涨，民不聊生，“重庆”号上先后有200多人开小差，占全舰战士的三分之一。邓兆祥陷入迷惘，他觉得三十多年来追求的富国强兵的理想似乎离

中的中共地下党也组成了“士兵解放委员会”，准备随时发动起义。

邓兆祥对蒋介石国民党背信弃义打内战深恶痛绝，心中有了起义的打算，只是他在等待一个合适的时机。

1949年2月24日，起义的机会终于来了。前一天，“重庆”号接到海军司令桂永清的命令，让邓兆祥率舰赴江阴阻击解放军大军渡江。2月24日子夜，“士兵解放委员会”决定发动起义，舰上共产党人毕重远等径直找到邓兆祥，直言相告，要他当起义“领头羊”。

数十名态度不明的军官被悄悄缴械控制，全舰都掌握在起义者手中。

后又加了一句：炸沉“重庆”号者奖大洋10万块。

邓兆祥建议“重庆”号尽快转移到葫芦岛军港，以防国民党轰炸，建议得到中央军委批准。3月3日，“重庆”号离开烟台，于3月4日抵达葫芦岛。此后国民党军队多次派飞机前来轰炸，为了保护“重庆”号安全，经中央军委批准，3月20日，“重庆”号在葫芦岛军港自沉水底。

“重庆”号虽然沉在水底，可它激起的冲击波却推倒了让蒋介石吐血的多米诺骨牌。先是英国就此提出严重抗议和交涉，并取消了原打算再赠另两艘巡洋舰的计划。接着，4月23日，国民党海军第二舰长司令林遵率队在南京下游江面起义。在此后不到一年时间里，国民党海军发生起义总共达17起，大小舰艇97艘，官兵38000人先后弃暗投明。

1949年注定成为邓兆祥一生中最辉煌的年份：2月率“重庆”号起义；5月被任命为中国人民解放军第一所海军学校校长；8月当选为全国政协第一届委员会委员；9月在中南海怀仁堂受到毛主席和周总理接见；10月1日应邀登上天安门城楼参加开国大典……

1955年11月19日，邓兆祥被授予一级解放勋章和海军少将军衔。1957年8月，被中央军委任命为青岛海军基地副司令，3年后又晋升为北海舰队副司令。

93岁走西沙，古稀之年圆南海梦

邓兆祥从1914年考入北洋政府



邓兆祥和英国海军。

时期的黄埔海军学校起，到1983年不再担任人民海军副司令员职务为止，海军生涯长达69年。在这69年里，他曾穿越过大西洋、印度洋、太平洋，从中国的内江、近海到欧洲、非洲的大洋，都曾留下过他的航迹。然而，令这位老海军深深感到遗憾的是，一直没有机会登上祖国的南海宝岛——南沙和西沙群岛。而且，这种愿望随着年龄的增长越来越强烈。邓兆祥担任全国政协副主席后，几次向海军领导提出想去南沙看看，但海军领导担心邓兆祥年事已高，身体弱，万一有什么闪失则无法交待，故一直也没有安排他成行。

进入20世纪90年代后，邓兆祥向海军司令员张连忠再次提出要去南沙看看的请求。后经海军与全国政协协商，决定由邓兆祥副主席率领全国

政协视察团，慰问驻海南岛、西沙群岛的海军官兵。

1996年1月22日，对邓兆祥来说是一个值得纪念的日子。这一天，邓兆祥以93岁高龄登上了飞往西沙群岛的专机。邓兆祥坐在飞机上，透过舷窗看着大海，在接近西沙永兴岛时，七连屿就像七颗璀璨的明珠呈现在邓兆祥眼前，他的心一下子激动起来，心想，终于到西沙了。

上午9时许，飞机徐徐降落在西沙机场。这天，西沙的天气格外晴朗，气温高达32度，早在机场等候的官兵为邓兆祥准备了一顶遮阳帽。邓兆祥走下飞机的舷梯后，面对欢迎他的水兵们，他坚决不戴遮阳帽，挺直了腰杆，迈着标准的军人步伐朝着军旗走去，向军旗、向西沙深深地鞠了一躬。

踏上西沙，邓兆祥顾不上休息，就从机场走到连队，从主权碑走到码头。站在主权碑前，邓兆祥的心久久不能平静。想到自1946年11月西沙、南沙从日本人的手里被接收回来，并在永兴岛上树立了这块“海军收复西沙群岛纪念碑”，50年过去了，中国人民虽然历尽沧桑，但西沙、南沙再也没有离开祖国的怀抱，邓兆祥深有感触地说：“西沙自古以来，就是我们中国的神圣领土。今年是我国收复西沙、南沙群岛50周年，在这个时候走西沙，我这个海军老兵感到非常自豪和高兴，希望海军官兵驻在西沙，热爱西沙，保卫西沙，把祖国这个美丽的宝岛建设得更加美好。”说到这里，邓兆祥的目光越过纪念碑，望着远方的海天交汇处，回忆起中国海军从北洋海军的没落、国民党海军的腐败到新中国人民海军的诞生、发展和壮大，心潮澎湃，久久不愿离去。

在西沙期间，看到驻岛官兵把西沙建设得如此美丽，他激动地说：“我是海军的一位老兵，能看一看西沙，看望守岛官兵，是我一生的愿望。”他将自己收藏的近千册图书赠送给守岛官兵，在将军林亲手种下了一棵椰子树，并对日后管理这棵椰子树的小水兵说：“我栽树，你管理，一定要让这棵椰子树在西沙长得根深叶茂。”

1998年8月6日，邓兆祥将军在北京病逝，享年95岁。两天后，他的骨灰在青岛撒向了他驰骋一生的大海。[\[1\]](#)

1949年注定成为邓兆祥一生中最辉煌的年份: 2月率“重庆”号起义; 5月被任命为中国人民解放军第一所海军学校校长; 8月当选为全国政协第一届委员会委员; 9月在中南海怀仁堂受到毛主席和周总理接见; 10月1日应邀登上天安门城楼参加开国大典……

自己越来越远，没心思再干下去了。他向海军司令桂永清递交了解甲归田的辞呈，却一直没有回音。

中共地下党员何遂受周恩来指派多次和邓兆祥交流沟通，而他在国民党海军杂志社任编辑的老朋友郭寿生，则是一个有24年党龄的中共地下党，多次给他介绍解放区情况和中国共产党的政策，劝他弃暗投明，率舰北上投奔解放军。“重庆”号水兵

25日凌晨，邓兆祥一声令下，“重庆”号驶出吴淞港，奔向烟台解放区，于26日6时安全抵达。

2月25日深夜，身在浙江溪口的蒋介石接到南京国防部电文：“重庆”号巡洋舰失踪。老蒋立刻明白发生了什么，将茶杯摔在地上。随即电令海军司令桂永清：不惜一切代价找回“重庆”号，找不回来就炸沉它，绝不能为共产党所用。最



她们用勇气挑战惊涛骇浪，用胆魄在风口浪尖上驾驶直升机拯救生命。她们就是中国救援系统培养的新一代女救助飞行员——宋寅和万秋雯。

绽放的“海空之花”

文 / 赵虎 金志荣

交通运输部东海第一救助飞行队，上海高东直升机场。

一对姐妹花的出现，改变了这里原本由男人“主宰”的救助直升机飞行世界。

她们用勇气挑战惊涛骇浪，用胆魄在风口浪尖上驾驶直升机拯救生命。她们就是中国救援系统培养的新一代女救助飞行员——宋寅和万秋雯。

从船长“变身”飞行员

航海，一个充满诱惑的名字，吸引了无数男儿为之“弄潮”。而当女孩参与其中时，注定了她们将与众不同。

2004年9月，上海海事大学商船学院航海技术专业招收了来自全国各地的25名女生。怀着当船长的梦想，宋寅与万秋雯踏进了上海海事大学校门。

正当宋寅和万秋雯向着船长的目标越迈越近时，一个意想不到的消息改变了她们的命运。2007年10月，交通运输部救捞局在上海海事大学招收女救助飞行员。

两位渴望挑战的女孩举目仰望，发现比大海更为广阔的是蓝天。飞行

员，这个富有浪漫色彩而又充满挑战的特殊职业是如此的美丽和诱人。“是啊，在蓝天里翱翔才是我们心中的追求。”她们毅然决定报名应试。

建国以来，中国航空培养了300多名女飞行员，有的是歼击机飞行员，有的是运输机飞行员，还有的是检阅机飞行员，但在直升机救助飞行领域中，女救助飞行员却是一个空白。

宋寅和万秋雯正在走着一条前无古人的路。凭借着出色的身体素质和良好的心理素质，她们在众多的女孩中脱颖而出。2007年11月，宋寅和万秋雯与交通运输部救捞局签约。因为她们的加盟，中国将诞生第一批女救助直升机飞行员，这注定在中国航空史上记下浓浓的一笔。

“雏鹰”翱翔澳洲上空

2008年7月，宋寅和万秋雯从上海海事大学毕业，在东海第一救助飞行队经过基础培训后，于当年12月赴澳大利亚阿德莱特飞行学院，继续编织飞行梦想。

阿德莱特飞行学院教学历史悠久，这里曾为澳洲航空、国泰航空、港龙航空、迪拜航空和香港政府飞行队培养许多飞行员。在这里，她们计划培训15个月，强化地面理论学习

和飞行训练学习。

在去澳大利亚之前，她们俩就做好了“吃苦”的准备。15个月的时间里，两个女孩必须拿下香港民航局颁发的直升机商业驾照和澳大利亚民航局颁发的直升机商业驾照。而这也创下了该学院历史上拿下“两照”的最短时间。

“那段时间，真的是我们有生以来最苦的阶段，两个人都瘦了10斤。”两名女孩告诉笔者，在这15个月里，她们每天要从上午8点学习到夜里12点，学过的科目有近百门，课本摞起来比整个人还要高。与其他母语是英语的学员相比，她们在语言上处于劣势，只能夜里自己多补课。最忙的时候，她们甚至只能互相理发。整个求学期间，两个努力的女孩没有回国一次，两次春节她们都只是在中国城买了点吃的，看着电脑上的春晚度过的。

宋寅至今还记得，第一次驾驶“斯瓦泽”直升机飞上蓝天的经历。

飞行教练TOOD先生，身材高大，苏格兰人，满脸胡茬，说话风趣。上机前，TOOD先生对宋寅说，你的英语发音像意大利人，尾音很重，太美妙了！宋寅“丈二和尚摸不着头脑”，对方却哈哈大笑，“不要动气，开玩笑。”一句笑话成了彼此空中的“见面礼”，宋寅觉得，“驾机的拘谨消除了，在欢乐氛围中我们开始飞行。”

宋寅坐在主驾驶位置上，副座上的TOOD先生不断发出指令，严肃而认真。300英尺、400英尺……800英尺，此刻，TOOD先生指令把紧舵杆，直升机听话在空中绕行。宋寅极目眺望，学院变得小巧玲珑，而机场的制

2010年12月22日，万秋雯首次执行飞行救助任务，也正是这一天，她成为了中国海上救助史上首个驾驶救助直升机执行救助任务的女飞行员。

高点——指挥塔台像“迷你型”城堡建筑，她的心胸豁然开朗，原来自己就是直升机的主人。

轮到万秋雯驾驶飞机，TOOD先生对身材瘦小的她似乎有些“成见”，“我真担心小个子能有多少力气。”万秋雯毫不示弱，来了个侧面“出击”：“我还是足球、篮球运动员呢！”TOOD先生一时哑然。或许是TOOD先生激将法的魅力，万秋雯意气风发，真正飞了起来！

“海空之花”亮相绽放

宋寅和万秋雯以优异的成绩通过了澳洲民航局与香港民航局举办的理论考试与飞行考试，2010年4月，获得两局颁发的直升机商业驾照。3个月后，她们又通过考试拿到中国民航颁发的直升机商业驾照，打开了飞翔中国海空的大门。

2010年12月22日，万秋雯首次执行飞行救助任务，也正是这一天，她成为了中国海上救助史上首个驾驶救助直升机执行救助任务的女飞行员。

当天上午8时，救助警报在东海第一救助飞行队响起。在东海N3221/E12254海域，“浙岱渔06432”渔船上有一位渔民腹部受伤，危及生命，急需救助。担任值班待命的B-7327救助直升机机组立即进行航前的准备。

在机组名单中，一名女性飞行员的名字——万秋雯赫然在目。

救助中，在副驾驶位置操控直升机的万秋雯没有一丝胆怯，一名优秀救助飞行员所具备的沉着和冷静被她发挥得淋漓尽致。她专注着直升机运行的各项数据显示和飞行状况，清晰地各项数据信息报告机长。在机组的全力配合下，成功地实施救助，令伤员得到了及时救援。

相隔5天后的2010年12月27日，宋寅也迎来了那激动人心的时刻。这一天，她成就了自己的第一次救助任务飞行。当天，东海第一救助飞行队出动救助直升机B-7327在东海海域成功救助“浙岱渔02319”船上一名重伤渔民。

在结束飞行任务后，一下直升机，宋寅立即给家人和朋友发了短信，共同分享这份期待已久的喜悦，感受这份生命的珍重。

而今，海空之花在开放，救助行动在执行：

2010年12月24日，东海海域渔船搜寻；

2011年1月8日，“浙象渔50060”轮伤员救助；

2011年1月21日，“浙椒渔6027”轮病人救助；

2011年2月20日，“浙嵊渔0588”轮伤员救助……



「蓝色意味着梦想，绿色象征着生命，我满怀人生梦想，在湛蓝海洋中徜徉。」这是40岁的雷志敏常说的一句话。

湛蓝海洋上的洛阳大副

文 / 王阳洛 漫画 / 勾建山

“蓝色意味着梦想，绿色象征着生命，我满怀人生梦想，在湛蓝海洋中徜徉。”这是40岁的雷志敏常说的一句话。

这些年来，在浩瀚的海洋上航行，他有着怎样鲜为人知的经历？又一次出海前，雷志敏向笔者讲述了他那神秘的湛蓝故事。

“稀里糊涂”成为一名船员

雷志敏是洛阳市孟津县人，今年40岁的他身板敦实，黝黑的皮肤上，雕刻着被海风吹拂的沧桑。

“一开始，我对船员的感觉十分

陌生，还以为就是在船上干干苦力，扛扛包、打打杂呢！”雷志敏笑着说。实际上，船员的工作并非想象中的这么简单。

1993年高中毕业，雷志敏高考分数达到大专分数线，可以念电大将来选择当一名教师，然而命运使然，他“稀里糊涂”地成了一名船员。

这一年，中远航运集团来洛阳地区招收50名船员，有三四百人报名，最终只挑选了48人，送到青岛海洋学院进行3年的远洋驾驶学习。雷志敏成了其中一名幸运儿，“学习远洋驾驶，身体条件与学习成绩都得达标。”

1996年，雷志敏出海了，担任一名实习水手，负责机器保养、清扫大仓、检查设备等。8个月后，由于表现不错，雷志敏被该船大副相中，跟着当轮船驾驶员助理。

“什么是大副？简单地说，就是一艘船上仅次于船长的驾驶员。”雷志敏说。一艘海轮上的人员，目前主要分甲板部和轮机部，大副就是甲板部负责人，对船长负责。除了驾驶轮船，还要负责舱内人员的分配、货物的安全等职责。

“海轮驾驶员又分大副、二副、三副，大家三班倒，开着轮船航行。”雷志敏说，1998年3月，他当上了三副，成了一名独立驾驶巨轮的驾驶员，把船从青岛开往上海，“很紧张，跟刚学开车一样，路上全是小船，该让则让、该慢则慢。”

2008年10月，凭借丰富的远洋航行经验，雷志敏取得了适任证书，当上了一名大副。“除了开船，我还要负责检查消防、救生设备，监控货

物安全，担子可不轻。”雷志敏说。

驾驶远洋轮船得拿A照

“船上都挂着国旗，就像一块浮动国土，一举一动势必影响到国家形象。”雷志敏说，从事远洋运输，不仅要掌握一些外语，还要懂得国际法准则，更要了解外国风俗。

雷志敏说，想在大海上驾驶轮船，跟开车一样得取得驾照：A照可以远洋航行，B照只能在近海航行，C照能在我国沿海航行，D照可在内河航行。

在船上，船长是全船的总负责。“船长具有司法管理权。”雷志敏说，有人得了传染疾病，或出现疯癫状况，影响其他船员安全时，船长可以根据情况，向上级请示后决定是否予以控制。“有人意外死亡，船长也有权决定带回还是海葬。”

在浩瀚的大海上，动不动就要漂几个月，蔬菜是十分紧缺的。有一件事情，至今让雷志敏记忆犹新：2007年他们从日照出发，驾船前往印度，

印度虽有青菜，但价格很贵。回国后，雷志敏和同事8个人吃了一顿饭，点了13道菜，10道是青菜。

“因为蔬菜容易坏，一般出海只备1个月的食用量。”雷志敏说，“尤其是在发达国家，菜价更贵，大家都舍不得买青菜！”

巨浪中，锚把船壳打了个大洞

在大海上航行，大风大浪是常见的事。开远洋货轮没多久，雷志敏就遭遇过一次令他一生难忘的巨浪。

1999年12月，雷志敏驾驶一艘货轮在欧洲航行，行至法国比斯凯湾时遭遇十二级风浪，船体在巨浪中左右摇摆，几乎要倾翻。这还不算，因为右锚被海浪打松了，在巨浪中来回摆动，又把船壳打了一个盘子大小的洞。

这时，他们距海岸还有几百公里，情形十万火急，如不及时处理，就会造成“艏倾”，也就是船头可能下沉。雷志敏果断采取措施，掉转船体让洞



这些年，雷志敏随船跑过许多地方，世界各地都留下了他的足迹。

地球赤道周长 4 万公里, 这些年来, 雷志敏航行总里程达十几万海里。“按每年 1 万海里算, 每海里 1.852 公里, 跑海运这些年, 算下来至少绕了地球 6 圈。” 雷志敏说。

口躲开风浪, 与船员紧急修理了三四个小时, 最终解除险情。

“这是我遇到的最惊险的一次巨浪!” 雷志敏说, 类似的大风大浪, 他还遇到过多次, “像南大西洋、南印度洋这些航线, 风浪都很大。”

正因为如此, 每次航行结束一下船, 大家的感受“真好”。“好多次, 我都把鞋子脱掉, 光着脚站在公园里感受大地那久违的感觉。”

再迟几秒, 海盗衔着刀就上船了

除了风浪, 雷志敏还遭遇过海盗的侵扰。有一次, 再迟几秒钟, 海盗就衔着刀爬上轮船了。

那是 1997 年 4 月前, 雷志敏开船前往孟加拉国, 在孟加拉湾遇到 3 名海盗。早上 5 点多钟, 雷志敏在黎明之中隐约看见两条小船顺河下来。“坏了, 坏了!” 他感到情况不妙, 顺手拿起一根铁棍, 来到船头防盗板前, 却发现小船不见了踪影。

当时, 雷志敏所在货轮分为 3 个区, 船员生活区位于中部。他连忙喊醒一名船员, 沿着船舷分头巡查。在生活区, 他在灯光下看到一名海盗, 二三十岁年纪, 皮肤很黑, 牙很白。那人把带钩的绳子扔到船上, 钩住船体爬上来, 嘴里还衔着一把将近两尺的刀。

眼前的情景, 把雷志敏惊得不轻。他扬起铁棍, 准备朝海盗砸去, 谁知咣当一声, 打在了生活区顶部的栏杆上。海盗见状, 一只手抓住船舷, 一只手拿着长刀, 冲雷志敏乱舞, 嘴里还乌里哇啦乱吆喝。

因为栏杆低矮使不上劲儿, 雷志敏便挥起铁棍朝海盗横扫, 铁棍扫到了海盗腋窝下部, 只听扑通一声, 海盗掉到了海水中。雷志敏几步靠上去, 看见下面还有两名海盗, 他们抓着绳子已经爬到了半截, 见同伙掉了下去, 也纷纷跳入海水中。

“再迟个几秒钟, 海盗的腿就迈到船上了, 咱躲都没地方躲!” 这次与海盗直面较量的情景, 雷志敏至今心有余悸。

2005 年 7 月前, 雷志敏途经亚丁湾海域, 见到几艘快艇, 艇上人端着枪, 围着货轮打转, 像寻找啥东西一样。“过去, 海盗没现在猖狂, 他们只是趁人不备时抢劫。”

足迹遍布三大洋, 航程可绕地球 6 圈

地球赤道周长 4 万公里, 这些年来, 雷志敏航行总里程达十几万海里。“按每年 1 万海里算, 每海里 1.852 公里, 跑海运这些年, 算下来至少绕了地球 6 圈。” 雷志敏说。

雷志敏说, 货船一般分杂货船、

散装船和集装箱船。杂货船和散装船速度较慢, 一般 10 节~15 节; 集装箱船航速稍快, 他开过的集装箱船最快达 20 节。“一节相当于每小时 1 海里, 20 节大约相当于每小时 37 公里。”

这些年, 除了北冰洋外, 从太平洋到印度洋, 再到大西洋, 都有雷志敏跑过的航线。他曾到过 50 多个国家, 亚洲地区自不用说, 北美的美国、墨西哥, 南美的巴西、阿根廷, 非洲的南非、突尼斯, 欧洲的英国、德国、瑞典等许多港口都留下了雷志敏的足迹。

每一次远航, 大家带得最多的是衣服, 因为常常要经历春夏秋冬的季节变换。“像走南美航线, 一个来回就得持续三四个月, 几乎能绕地球一圈。我们出去时还是夏天, 可到了那边就是冬天!” 雷志敏笑着说。

现在, 随着船舶技术的发展, 许多航运公司船舶都进行了更新换代, 船上有自动造水机, 有书柜、冰箱, 有电视房、卡拉 OK 室, 卧室还有独立卫生间, 生活条件改善了许多。

“长时间在海上漂, 我最喜欢两种颜色, 一种蓝色一种绿色, 蓝色意味着梦想, 绿色象征着生命!” 雷志敏感慨道。

在大海上航行, 常常能看见中国船, 大家每次都倍感亲切, 经常通过 VHF 高频电话互致问候。

“俺们一块出去的这批人, 有 30 多个, 如今还在从事远洋航运, 大家都加入了 QQ 群, 平常互相沟通, 联络乡亲感情。” 雷志敏说, 像他一样来自洛阳的船员, 在湛蓝的海洋上航行者大有人在。■

保护母亲河
幸福珠江人

2011年珠江片区
中国航海日系列庆祝活动



主办单位
共青团广东省委员会、共青团广西壮族自治区委员会、
共青团云南省委员会、共青团贵州省委员会、
珠江航务管理局、广东海事局、广东省环保局、广东省林业局
承办单位
珠江水运杂志社、广东环保社团绿色联盟、广东电视台



珠海，人岛相惜

文 / 曹洪梅 制图 / 黄育琪

翻捡记忆里对于珠海的第一感觉，只有“震撼”这个词及时且长久地涌出来。从上海来到珠海，心理落差正好契合了海岸线的长度，同为海边城市，珠海却让我深深地陷进去，陷进一种欲休还说的繁复中。

车子在情侣路上辗着轮子，望向窗外我几乎是雀跃了。海，就在脚下翻卷着腥咸，又远远地铺展开去，无边无际，不可触得。海中小岛倏忽间滑过视线，我一度怔怔，错觉到以为自己落脚在一个海中旋转仪上，而非珠海这座城市实实在在的陆地上。原谅我的短识，这是我第一次如此亲历。

野狸岛，不孤不寂寞

傍海而建，以岛著称的城市，让人无论如何都不能忽视海岸线的风景，更不能不试图觅到些许古老海洋文化的遗存和沉淀。古老美丽的神话传说幻化成香炉湾畔“珠海渔女”的婉约，这尊巨型石刻雕像每天都在接受游人的观礼，而她和她的浪漫爱情故事成就了一条“情侣路”，蜿蜒南北，见证现代爱情的倾情演绎。特意培植的高大的棕榈树们勇武挺立，它们是最忠诚的护卫者。

而那种烙进城市骨子里的静与净，是2009年我在珠海短居时，才切实勘透的。从熙熙攘攘的红尘世界，冷不

丁住到这清爽的幽静中来，有好一阵子我都缓不过神来，恐慌却随时准备着袭来，“人呢？发生什么事了？”定居珠海多年的阿芳姐笑着驳斥我的纠结，她的感觉和我恰恰相反，有时到外地出差几天，她就猴急猴急地想着回到珠海来，习惯了海风细抚中舒适的日子，心情也渐趋恬淡、静然，看破人世纷扰，有些超脱了。

短居期间，每天晚饭后，我和朋友都会穿过繁盛的园林路，从人籁中一路溜达着穿越到海边。天气刚刚好，足够鼓荡起人们出来走走的冲动。不由自主的脚步每次都会在心里找到理由飘向野狸岛，名亭公园的牌



昔日，横琴岛蚝园里有很多蚝壳垒砌的蚝屋。

坊，只是完成形式上的摆设，我始终拎不清这座高大的建筑物，到底为何而生？朋友说不用持疑，或许它本身就是历史。

野狸岛因了一座人工桥，而和这个人类世界有了丝缕关联，从而孤岛不孤、不寂寞。晚上的野狸岛，红黄蓝绿青紫，异彩纷呈，被灯光打扮成一片暧昧景象，同时又蓬勃着野性魅力，总让我坚信那上面住满了精灵，所以，我从不赞成夜间攀山。

沿着柏油路环岛步行，往往要花上一个多小时，而我更愿意耽搁在筑了防波堤的海边。浪头毫无倦意，拍打着人工垒砌的岩石，海水侵蚀过的留痕是疮痍，但不乏海中寄生的生物种类，蚝就是其中一种。长蚝的季节，这里满眼都是挽起裤脚踩在海水里挖蚝的游人，不为结果，只图一乐呵。

夜用漆黑充当海的幕布，试图遮掩汹涌的暗潮，我索性闭上眼睛，只

用鼻子抚摸海面上的咸风；远远的一两盏昏黄的光，不知道那边隐藏着一个怎样的世界。但隔海相望的澳门，我却能想像得出另一番人间天堂抑或地狱，零星灯火游弋着“赌”的因子，人性过多的掺和，搅了海的清梦。

横琴岛，诉说拍岩起

踏足横琴岛的日子是2008年的5月初，阿芳姐用“吃蚝”的名义诱惑我上了她的车。作为一个资深摄友，阿芳姐一直致力于探寻珠海周边被人遗落的奇景；此次出行，她也在心里为我酝酿了一个惊喜。

车子迅疾驶离珠海市区，朝着原生态的山野靠近，再靠近。

深井村的轮廓显影在视线内了，阿芳姐兴奋起来，把车子停靠在一株枝繁花茂的野绒树下。她指着远处的高山，以夺宝奇兵的姿态叙说着上次探胜的经历；所谓的深井村是名副其实

实的，那座高山之巅上有一眼常年汨汨涌动的深井，但是很不幸的是，人为原因，近一两年深井悲剧成了一个摆设，井水不再，山上的灵气也逊色不少。

仰望山顶，除了刺目的阳光恍得眼冒星星，我竟然闪现不出丝毫的冲动，对于人类对大自然的作践，我只能无语。阿芳姐还沉浸在惋惜和自己的幸运中时，我却错动了心思，把目光旁移到不远处的建筑现场，问：他们盖个房子干嘛还要扎堆啊？

阿芳姐也没拎清状态，恰巧一村民经过，阿芳姐同他叽里呱啦了一番地方语，方才知原来横琴岛进入开发阶段的倒计时，村民们忙着盖房，为了征地时得个好价钱。他们还在谈着，我心情大坏，躲进车里。

神情还在迷沌中时，车子已经奔向更深处，稀疏的林子掩映着几间民房，一人一狗守着院落过日子，几尾

海鱼挂在阴凉处风干。风吹过，卷起声籁的振颤，而浪拍崖岸的喧哗仿佛就在耳边。我着实惊了一下，阿芳姐会意，笑着指指我身后树林的另一边。我大叫着直奔过去，虽然路上遍布饮料瓶、旧拖鞋混搭的绊脚物，我完全视而不见。

海，就那样抚着“横琴”，在我眼前诉说了。哇～我找不出语词来形容此番感动，大小林立的怪石被海水驯服成了统一的古铜色，虽然保留着棱角分明，但外观上丧失了个性的鲜明。阿芳姐建议我脱掉鞋袜，赤脚走上去。粗粝的石头扎得我哇哇乱叫，而阿芳姐却一副气定神闲模样，这里的石头她都用脚掌一一摸透了。

远望过去，只有一两点人影晃动，浪头肆无忌惮摔打着，碎成琼玉。海风侵蚀到每一寸肌肤，包括我的，阿芳姐命令撤退了，否则头会痛。我依依不舍，眷意浮动。

而吃蚝的诱惑紧接着就在下一秒就生效了。

富祥湾蚝园路上的阵势壮观得让我咂舌称奇，望不到尽头的一条马路，停满了大小车辆，简易的搭建屋内，处处飘荡着蚝香，浸渍着汤汁的蚝被端上桌。我踩着摇晃的搭船板亲自跑去船舱里挑了几样海鲜，成堆的蚝壳码砌成别致的蚝屋，经历风雨的侵蚀，别有韵味，我不禁看呆了。

老板却叹息着说不久以后这里就不存在了，蚝园、烧烤店都将随着推土机的轰鸣进入历史，进入新楼盘、新建筑物的奠基。

唏嘘！不过，我暗自庆幸了一番，来过了看过了，留存记忆里也不枉。

淇澳岛，传说荡漾

依我的经验而谈，最好别在同一



天涉足横琴岛和淇澳岛，否则将很难消受，难免留下消化不良的症状，当然地域上的跨度也让涉足构成一定程度的困难。2001年淇澳大桥的建成，让人与岛的相惜无缝链接起来。车轮直接驶上海拔100多米的山坡，大片叫不出名字的自然而生的植物群落郁郁葱葱，岁时基因的记忆被完整地传承下来。

淇澳岛保留有古时海洋生物化石，整座岛上弥漫着浓浓的海洋文化元素，端庄的妈祖女神像凝神而坐，千年来默默祝福海上行船的人。一群白鸽绕其一周，这似乎掺杂了近人祈求和平的美好寓意了。

站在山巅眺望伶仃洋，思绪随浪翻滚，我怎能不想起文天祥，“惶恐滩头说惶恐，伶仃洋里叹伶仃。”一介文人，掌千军万马之兵符，忧社稷百姓之安危，或许身陷伶仃洋之际，这位文武官悲从心生，切实想起自己，身居天地间，何其渺然，既不能修身养性，忧又有何为？

凭着一张记者证，阿芳姐轻易地

把车子驶进白石街。据传说，这条街太让人扬眉吐气了，条条麻石沾染着中国人民骄傲的气息，我故意踱着步子，细细品味战争赔款而建的这条巷街。

一株参天古树，以岁月主人的气场坐镇宗族祠堂门前。走进巷子，就仿佛钻进一座老建筑博物馆。原住民居保留了传统的造屋格局、构架，青砖白灰搭配飞檐翘瓦，安静的气息，更容易接通历史传递过来的讯息，不见村民踪迹，只有狗儿们卧在门口大睡。

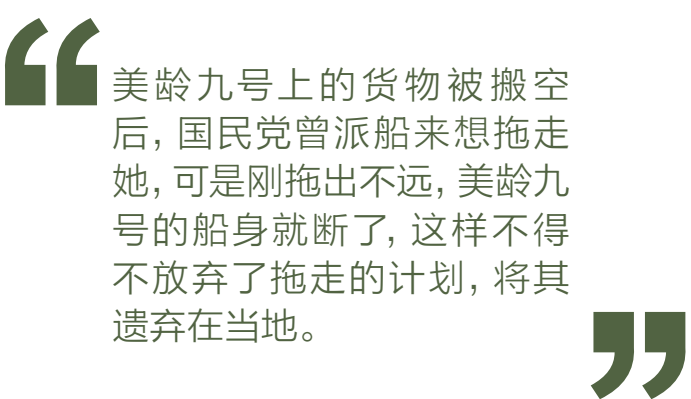
一个拐弯，一堵蚝壳垒砌的院墙引起我的驻足，同时又勾起横琴岛蚝壳屋的想望。一棵番石榴结着鸡蛋大小的果子，枝叶探出墙来，但愿此处人事能在岁月中慢慢老去，不要人为地毁灭。

白石街终结于一组雕塑的矗立中，遗留的古炮台旁摆满了兜售贝壳的小摊，望向海面，忙生计的小油船突突驶开去，战争硝烟消散在历史的天空。刻碑记述历史、渊源，总期待会让后人有所启示，读着撰文，我有所思有所想。II





叱咤风云的宋美龄怎么也想不到黑岛上竟有一块以她命名的礁石。



美龄九号上的货物被搬空后，国民党曾派船来想拖走她，可是刚拖出不远，美龄九号的船身就断了，这样不得不放弃了拖走的计划，将其遗弃在当地。



这片波浪翻卷的海域里埋藏了有关“美龄九号”的故事。

美龄九号黑岛触礁记

文 / 辽宁日报

美龄九号轮船是以蒋介石夫人宋美龄的名字命名的，是一艘国民党军队的运输船。1947 年冬季，她误驶到庄河市黑岛镇海域触礁搁浅。在那段艰苦岁月里，她的到来给当地百姓带来了“美国面粉”的味道，也给黑岛留下了一段奇特的历史记忆。

美龄礁

在大连庄河市黑岛镇距离海岸仅几十米的海中，有一处礁石，虽然看上去毫无美感可言，但当地人却称其为“美龄礁”，这是咋回事呢？

原来这里面有一段有趣的历史故事。1947 年初，正是国民党军队由进攻转入防御的时期。蒋介石千方百计要稳住阵脚，挽回败局。为了稳定军心，蒋介石的夫人宋美龄派遣美龄九号轮船满载面粉、药品和皮革等军需物资，

于 1947 年农历腊月三十从上海起航，开往天津慰劳军队。不曾想，在正月初二的夜里，这艘轮船却鬼使神差地驶到了庄河黑岛海面，并且在离岸不远处触礁搁浅。

从那以后，使美龄九号轮船搁浅的这处礁石便得了“美龄礁”这一“雅号”。

“在那个兵荒马乱的年月，老百姓半夜里听到美龄九号触礁时的一声巨响，还以为又是开仗了，都非常害怕。”黑岛镇楼上屯的一位老人回忆说，“甚至还有迷信的村民找来了‘大神’卜问吉凶。”

而此时，在美龄九号上也是乱作一团。

触礁后，船员立即发出了求救电报。可是，在电报中他们报告说的是美龄九号在山东半岛附近海域触礁。

美龄九号轮船此行的目的地是天

津，为啥却驶到黑岛来了？触礁搁浅后怎又误判船在山东半岛？有一种说法是，大副等人太过马虎，偏离了原定航向？而且据说在那个年代，黑岛海域与青岛海域有许多相似之处，加之当时天气和气象原因，视线不佳，美龄九号可能是把黑岛错当成了青岛。而船员们解释说：“夜里看这个岛上灯火辉煌的，还以为是个港口呢，才往这里靠。”

美龄九号发出的求救电报所提供的是错误信息，因此注定无法等来救兵，那封电报却把国民党军队的相关部门支得溜溜转，他们派出两艘军舰到山东半岛附近查找，结果当然是无功而返。

再说庄河这边，岸上的国民党庄河地方军队也辨不清敌我，竟误以为美龄九号是苏联的轮船，在海岸上架起大炮向轮船发起了轰击，逼得美龄

九号不得不悬挂上白旗示弱投降。当双方的谈判代表见面后才知道是大水冲了龙王庙，自家人打自家人。

搜寻美龄九号轮船的国民党军舰在山东半岛扑了个空，再拍电报联系美玲九号，才搞清楚原来轮船触礁的地点是在辽东的黑岛东南处。

后来，那两艘负责搜救的国民党军舰来到黑岛老人石北边抛锚停船，派汽艇靠近美玲九号。只留下了三副和记账先生在此处理善后事宜，把其余的人都接走了。

抢粮

满载 3000 吨粮食、药品等物资的美龄九号轮船在黑岛触礁，在当时是一件爆炸性新闻，很快就传开来了。当地有些老百姓认为这是“狐仙”得知当地闹饥荒，所以就施法术把送粮船引来，搭救老百姓。于是，有些渔

民就来抢船上的面粉，以解饥荒。

国民党庄河保安团闻讯后，很快就赶到黑岛驻扎下来，持枪看守粮食，并组织人力用船向岸上运面粉和药品等物资，一时间，面粉和药品在岸上堆积如山。

当时，饥民中胆子小些的，不敢抢粮，只好寻找打捞落入海中的面粉袋子；而那些胆大的饥民仍旧照抢不误，抢回粮食吃不完，就拿到街上去卖。这样，当时黑岛镇的许多人家都吃到了美龄九号轮船上的“美国面粉”。

当时的渔民孙景玉也弄到了一盆面粉，回家后掺上野菜为一家老小充饥。“在这个镇上，我爷爷那一代的人都亲身经历过这件事。”孙景玉的孙子孙世顺说，“据老人们说，那些面粉都是从美国运来的，质量好，即使是被海水泡过了，吃着味道还是挺好；船上的药品也非常‘厉害’，能

治枪伤……在黑岛，不少像我父亲一样年纪的老人，在小时候都吃过美龄九号上的面粉，而且到现在他们还都记得这件趣事。”

美龄九号上的货物被搬空后，国民党曾派船来想拖走她，可是刚拖出不远，美龄九号的船身就断了，这样不得不放弃了拖走的计划，将其遗弃在当地。

解放后，山东打捞队前来试图修理这艘触礁船，后来拖到老人石北后船就沉了，每到涨潮后轮船踪影不见，退潮时能看见桅杆。再后来，山东打捞队用水下切割技术将沉船上的大块铁板切下来运走。

即便这样，多少年来还是总有人想在美龄九号轮船残骸上发点不义之财。但实际上看过美龄九号的现状的人、说：“那艘船现在已经被拆得就剩下一幅铁架子了。”



1	2	3
---	---	---

- 1 在迪拜港内就可看到世界第一座七星级酒店——帆船酒店，高 321 米。
2 迪拜港快艇码头一角。
3 世界第一高建筑——迪拜塔，高 828 米。

在自由贸易区内设立了生产和物流中心，促进了迪拜进出口货物的增长。

2005 年，迪拜世界港口公司挂牌组建，由迪拜港务局和迪拜国际港务公司合并而成，成为全球第四大港口。目前，迪拜世界港在全球 13 个地区的 15 个集装箱码头拥有股份。

迪拜港的功能定位已远远超过了原来的单一港口，因为它不仅是物资运往国内市场的中转中心，而且作为周边地区的物流基地，也发挥了重要的作用。这里的周边地区既包括海湾合作组织的各成员国（沙特阿拉伯、科威特、巴林、阿曼、阿联酋等），还包括印度次大陆、前独联体国家和南非、东非、北非的广大地区。迪拜港务局装卸货物的效率高，拥有多种适应各种需求的仓库设备，能独自进行可靠的路上运输，并提供各种先进的货物控制系统和物流管理系统，这些都为货物的快速周转提供了保障。

受世界金融危机影响，世界经济普遍下滑的情况下，迪拜港 2010 年对外宣布，2010 年上半年经济收入较上年同期增长 5%，税后利润增长了 10%，分别增长到 14.55 亿美元和 2.06 亿美元；港口集装箱吞吐量同比增加 7%。

迪拜港借改革开放政策的东风，建立了迪拜港自由贸易区，吸引来自世界各地的贸易商、发展商和投资商。不负众望的迪拜港不仅在集装箱吞吐量方面在中东地区鹤立鸡群，而且为该地区其他港口的经济发展带来了前所未有的国际贸易发展良机。■

走在新世纪前列的迪拜港

文 / 本刊特约撰稿 刘少才

如今，迪拜酋长国是阿拉伯联合酋长国的第二大酋长国；而在上个世纪五六十年代，迪拜还是一个小渔村，当地人开荒、寻水，与贫瘠的荒漠、滚滚黄沙进行斗争。上个世纪 60 年代初因为发现了石油，这片土地才慢慢发生了神奇的变化，特别是本世纪初的十年间，迪拜简直换了人间，多个世界之盛的摩天大楼屡屡刷新世界记录，一座新的迪拜城在沙漠上拔地而起。

迪拜掀起了一个又一个开放的招商引资高潮，掀起了大量建设新城市的高潮。在本身已经满足了所有国民基本生活保障与高水平生活质量的条件下，发展各种非依赖于石油和自然资源的经济，靠大量吸引境外投资、境外移民、境外经济而形成新的经济结构调整，试着用最优惠的政策、最开放的管理、最出奇的建设、最佳利

用的社会与自然资源创造一个个新的神话，一个新的迪拜。

迪拜的决策者对于改革开放之路的选择，最初的灵感就来源于港口，港口是迪拜对外的窗口。迪拜港位于阿联酋东北沿海，濒临波斯湾南侧，地处亚欧非三大洲的交汇点，地理位置十分优越，是中东地区最大的自由贸易港，尤以转口贸易发达而著称，世界各地的货物汇集到这里，而后 70% 转口到中东地区及北非、东欧地区。它又是海湾地区的修船中心，拥有名列前茅的百万吨级的干船坞。

1991 年海湾战争前后，笔者当海员的时候去过迪拜港，那时海湾国家几乎都不允许外国船员下船观光，迪拜也不例外，我们只能站在船上远望这座沙漠中灰蒙蒙的城市。去年，船刚到迪拜，当局就为我们办了登陆证，出入海关时，那些官员既客气又友好，

再也不是海湾战争前后那种警惕性十足、封闭式的城市了。

迪拜的改革开放是从港口开始的，政府领导人审时度势，放眼世界，着眼未来。海湾国家有守着石油过原始富足生活的传统，而迪拜最先从其中脱颖而出，成为石油国家开放的楷模。往来迪拜港的货物品类齐全，衣食住行，工业、农业应有尽有，全世界的商人都看中这里的地理位置以及良好的贸易环境和开放政策，迪拜也因此成为全球著名的商品集散地和会展中心。

迪拜在上个世纪 60 年代初发现石油，从 70 年代开始进行港口开发。1970 年，迪拜拉什德港正式运营。1979 年迪拜杰贝拉里港开始投入使用。1991 年 5 月，迪拜成立了港口专业管理机构——迪拜港务局，对位于迪拜市区的拉什德港和郊外 35 公里的杰贝拉里港实行统一管理。

杰贝拉里港是世界上最大的人工港口，同时也是中东第一大港，是阿联酋最现代化、地区最重要的集装箱货运港之一。目前该港有 67 个泊位，码头总长 15 公里，可停靠吃水 14 米以上的专业或普通船只，5 个集装箱码头，集装箱装卸作业区域长为 900 米，宽 60 米，可装卸各类集装箱。该港可容纳 2 万只双层标准集装箱，可存放 3 至 5 层的空箱，并可存放 400 只冷柜，还拥有 15.8 万平方米的室内仓库和 75 万平方米的露天仓库和 4 万平米的冷库。港区岸线长 4265 米，最大水深 13.5 米。装卸设备机械化程度很高，有各种岸吊、可移式吊、集装箱门吊、装卸桥、跨运车及滚装设施等，其中集装箱门吊最大起重能力达 40 吨。油码头最大可停靠 7 万载重吨的油船，有油管与油罐相接。港区有钢架转运货棚长达 1460 米，还拥有带

空调的集装箱仓库，外加能承接与分流各种商品的货场，包括石油制品、易腐烂品、汽车、冷藏品及木材等。

迪拜港务局重视完善港口的各项设施设备，尤其是不断添置集装箱码头的货物装卸机械和设备。拉什德港和杰贝拉里港都设有适应大量集装箱通过的集装箱修理设施，以提供更为有效的港口服务。杰贝拉里港的一大附属设施是毗邻的杰贝拉里自由贸易区，这一自由贸易区设立于 1985 年，投资 25 亿美元，现已成为理想的集物流仓储、进出口贸易、生产加工等多功能于一身的大型特区。迪拜政府赋予进入自由贸易区的企业多项优惠政策，其中包括免除进口关税、货物自由进出港、准许外商设立独资企业、允许利润自由汇往国外等。目前进入杰贝拉里自由贸易区的全球跨国公司和著名企业已有 1100 多家，这些企业

经济“硬着陆”风险已不容小觑

文 / 马红漫 (作者系上海第一财经频道主持人, 上海社会科学院经济学博士)

新一轮紧缩性货币政策又一次让中小企业融资困难问题爆发出来。近日有调查显示, 目前中国中小企业和民营企业从银行贷款难问题依然突出, 其获取资金成本更高。有 55.3% 的受调查企业表示, 民间借贷仍是其主要融资方式。

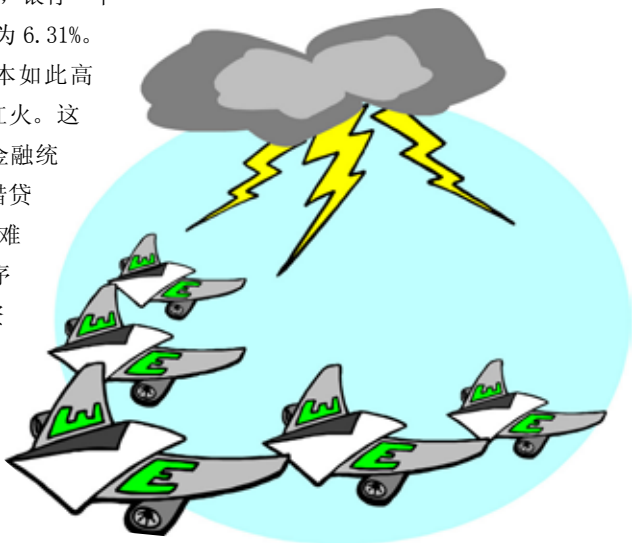
面对市场高通胀预期, 强势推出紧缩性政策成为货币主管部门的本能反应, 但在其间, 经济活力也可能因资金渠道不畅而受挫, 调控政策的副作用应当引起警惕。就此而言, 偏紧的宏观调控政策犹如一把“双刃剑”, 在为经济“降温”的同时, 也可能过犹不及, 甚至会引发经济硬着陆的隐忧。因此, 搭建中小企业扶持通道等行政性举措当尽早推出, 以避免宏调政策误伤经济现象的一再发生。在正规融资渠道折戟, 似乎已成为中小企业的宿命。当前, 国内企业的主要融资渠道包括上市直接融资和银行借贷。前者的门槛相对较高, 对公司治理结构、盈利能力等设立了诸多硬性约束, 得享者凤毛麟角, 因此后者就成为普及化的资金输送渠道。需要提及的是, 在金融领域尚未完全放开的格局下, “国字头”商业银行在事实上占据了垄断高地, 同时接受市场盈利与行政指标的双重考评。

时下, 货币政策已驶入紧缩通道, 中小企业融资大门被进一步关闭, 民间借贷市场因此被催热。笔者日前听闻, 江浙闽一带民间放贷月息现已经

达到“3 分利”左右, 即年息 36%。而经历最近一次加息, 银行一年期贷款利率也仅为 6.31%。虽然民间融资成本如此高昂, 但依然生意红火。这部分游离于国家金融统计和监管之外的借贷资金日渐庞大, 难免给金融市场失序带来隐忧。而从资金供给方情况看, 不断的银根收紧之举已影响到部分商业银行的周转, 甚至催生了违规“变通”操作。

不可否认, 去年以来农产品价格的接连上涨、不久前日化产品涨价传闻, 以及因国际动荡局势而引发的油价上涨预期, 这些因素无不加剧国内通胀担忧, 通过收紧社会流动资金的确可以挤出其间夹杂的游资炒作成分, 为经济“降温”。但是, 此举却难以触动因产品供给短缺、供求失衡所引致物价上涨的肌理。与此同时, 中小企业已然遭受人力、原材料成本走高的挤压, 借贷成本再度陡增极有可能成为“压倒骆驼的最后一根稻草”。

如果大批企业因“缺血”而折戟, 不仅市场整体供求格局被再度扭曲, 而且因失业率升高、居民收入相对下降而引致的内需萎靡也将给经济形成创伤, 经济硬着陆风险随之被放大。



可见, 任何一种宏观举措都不可能一劳永逸, 需要行政力量介入抚平其可能引发的负面绩效。就紧缩性政策误伤经济的问题而言, 保护中小企业的合理成长空间反而应该成为政策抓手。对此, 政府部门应在税收设计、研发实力、信息提供等方面进行改进, 甚至可以借鉴美国等发达国家经验, 以政府信用为其提供融资担保。此外, 主管部门也应当改革银行风险评估方式, “改堵为疏”, 为银行创新风险评级方式提供一定自由空间, 更好地实现借贷供求的有效对接。

在遏制通胀的政策绩效尚未完全显现之时, 经济硬着陆风险已经悄然而至。消弭调控举措的两难困境, 亟待理顺经济实体的运行环境。■

惠誉一定输

文 / 叶檀 (作者系复旦大学历史系博士, 著名经济评论人)

世界知名评级机构惠誉数次提醒, 中国银行业将有一劫。而以中国央行行长周小川为代表的金融界人士, 则讥讽如此评级很嫩很不专业, 他们已经在中国银行业改制之前看走了一次眼, 这次也不会例外。

惠誉的主要理由是, 2008 年之后, 中国为刺激经济而增发的大量贷款主要流入地方融资项目及地产业, 这部分资产可能恶化。银行贷款拉动 GDP 的效率在下降, 投资效率下降, 信贷泡沫过大而投资质量太差, 目前信贷与 GDP 之比、信贷拉动 GDP 的数量已经到了非常危险的转折关口, 三年内危机很有可能爆发。有鉴于此, 4 月 14 日, 惠誉将中国本币发行人违约评级展望由稳定调低至负面; 此前的 2010 年 6 月, 惠誉还将中国银行业的“宏观审慎风险指数”从 1 调升至 3, 认为系统性金融风险较高。

中国央行行长周小川在清华大学演讲时表示, 很多评级公司的一些所谓专业人士提出的问题很嫩, 很不专业。欧洲主权债务危机爆发前, 评级公司也没有评出来。在贬低评级公司对宏观经济评级的同时, 周小川肯定评级公司对很多项目和公司的分析见解可能还是不错的, 但是就国别来讲就不好说了, 上世纪 90 年代初中国经济开始向好发展, 那时评级机构给评的相当低, 在宏观层面上, 还是要有更多的主见。

惠誉一定会输, 倒不是因为不专

业, 而是不了解中国国情。他们没有看到在行政控制下倾举国力之拯银行的决心, 正如评级机构在次贷危机前对金融衍生品的多米诺骨牌效应视而不见。

从 2010 年开始, 一场为银行堵漏的行动如火如荼, 至今没有停止。据统计, 2010 年, 16 家上市银行总共在 A 股和 H 股募集资金达到了 4454 亿元, 如果加上中行和工行发行的共 650 亿可转债, 以及华夏和中信在 2010 年获批但未实施的 468 亿元, 还有重庆农商行在香港上市的 114 亿港元, 融资规模已经超过 5000 亿元。2011 年伊始, 北京银行宣布百亿元再融资, 招商银行推出数百亿元融资计划, 农业银行、民生银行、兴业银行、光大银行都宣布了再融资计划。

为拆除银行的定时炸弹, 银监会提高资本充足率标准, 对贷款逐笔拆包检查, 结果是银行四处融资, 最终由投资者买单, 并且价格还不低。因为随着贷款的收紧, 银行的贷款定价能力大幅提升。以较为市场化的招商银行为例, 从 2009 年末开始公司息差水平一直处于上升通道, 2010 年招商银行的净息差同比提高了大幅提高了 34 个基点, 带动净利润的快速增长。

这正是大型国有银行改制上市之前的状态, 银行接近破产, 上市定价极低, 不料实行再贷款、上市等种种



举措之后, 居然脱胎换骨, 虽然内部机制饱受诟病, 却拥有了稳定的资本形成通道。

只有出现其他两种情况, 中国金融业才会如惠誉所说的一样硬着陆。

首先, 房地产硬着陆, 目前所进行的房地产压力测试都是在诸多变量下的臆想, 事实上, 一旦房地产硬着陆, 资产价格降为零, 银行手里的最大宗的抵押品房地产将一钱不值, 但从目前的房地产调控情况看, 硬着陆的可能性比较小, 政府不可能让房地产硬着陆。另一方面, 政府投融资平台的负帐风险已经提前列支。

其次, 中国实体经济大幅下降, 导致投资者对银行彻底丧失信心, 但实体经济大幅下降, 政府必然量化宽松, 首先受惠的依然是备受呵护的银行, 而投资者在银行大举再融资的情况下, 对银行都未失去信心, 甚至在低估值的诱惑下纷纷买入银行股, 可见, 投资者没有更好的投资选择。

惠誉必输, 因为没有看到各方对银行的紧缩与呵护, 没有看到民间资金流入银行的数量。只有经济垮台, 银行才会不振, 否则, 银行尤其是大型银行将再次捧出一份份的亮丽报表供公众瞻仰。■

中国经济宏观紧缩政策“加时赛”延长

文 / 巴曙松（作者系中国银行业协会首席经济学家）

从一季度，特别是3月份的实际情况来看，外部不确定、不稳定因素在一定程度上扰动了国内紧缩政策的实施力度与节奏，从客观的数据评估，这些外部的冲击事实上促使宏观紧缩在操作中预留了缓冲空间。

从一季度公布的各项数据对照分析看，这些外部的不稳定性冲击事件某种程度上对中国货币和信贷政策的紧缩力度、节奏产生了明显影响，促使决策者在事实上预留了政策紧缩的缓冲空间，一二月份严厉的紧缩政策基调事实上在三月份没有得到延续，特别是从货币供应等角度考察出现了货币条件宽松的迹象，叠加上外部的影响，导致了总需求并未如期放缓而是持续保持在高位、通胀水平回落不及预期的现象，从而必然导致控制通胀的政策紧缩期延长进入“加时赛”，5%左右的物价水平可能会延续到三季度。

基于以上的分析，当前国内政策面临的约束环境是一是GDP回落幅度有限，为了打消通胀持续攀升的实体经济环境，紧缩政策将会继续以抑制总需求的过快扩张为主基调；二是CPI新涨价因素将逐步切换到非食品类价格和外部因素，货币政策必须消除通胀攀升的货币条件。在这样的背景下，以下的政策选项将在二季度被选择性使用。

一是综合运用“三率”即存款准备金率、利率和汇率等多种价格和数量工具，进一步完善人民币汇率形成机制，增强人民币汇率弹性，消除通货膨胀的货币条件。总体上，由于整个二季度通胀水平都会徘徊在5%左右的高位并可能持续到三季度，预计二季度从紧政策基调仍会延续。从政策工具看，利率和存款准备金率均会合理使用，同时在一季度进口增速较快、输入型通胀压力加大，汇率也可能会适当加大升值幅度。从政策力度看，二季度政策力度只是在一季度基础上的延续，继续实施更为严厉的紧缩政策的可能性不大，同时要充分估计政策叠加带来的负面影响。

二是社会融资结构的多元化趋势会加速形成。从影响货币供给量和社会正常融资需求的角度看，银行信贷和债券、股票等直接融资之间的最大区别在于：以股票和债券直接融资的最大优点在于既可以满足企业的合理融资需求，又不会像银行信贷那样通过乘数效应产生额外的货币供应，从而可以在保持货币供应稳定的情况下兼顾企业融资需求。因此，可以预计未来一段时间，股票、债券和产业基金的直接融资比例会持续加大。

三是政策使用会继续注重总量紧缩和结构优化的平衡。从我们对银行草



根调研的情况来看，中小企业信贷增长的速度相对于大企业信贷的增速正在放缓。温总理在讲话中也提出，要着力优化结构，引导商业银行加大对重点领域和薄弱环节特别是中小企业的信贷支持，合理调节中长期贷款和短期贷款的比例，防止短贷长用、挤占流动资金，造成企业营运资金紧张。决策层认为，当前增长速度和就业都处在合理水平，稳定物价和管好通胀预期是关键，在政策目标中处于更为重要的位置。当然要充分估计货币政策的滞后效应，提高政策的前瞻性，避免政策叠加对下一阶段实体经济产生过大的负面影响。[1]

简介：本书用大开大合的笔法将复杂多变的世界全景呈现出来，并从历史角度回顾和剖析，将其中所隐含的规律一一展现，使读者能够了解当今世界格局形成的由来以及未来的走向。更重要的是，我们可以在这一过程中，为未来的中国找出一些启示。除了作为普及世界格局的读本，本书作者用超脱常规的经济学、军事、国际关系思维客观深刻地解构当前国际格局背后的利益格局以及大集团之间的微妙博弈。

用一本书看懂世界格局！

关于这个世界的一切,你不想问个为什么吗?

文 / 伊壹

少有一本书可以将世界格局讲述的深入浅出，也少有一个作者可以将错综复杂的世界格局写得“跃然纸上”。

印象中，所谓世界格局就是国际间的结构状态，甚至是一种力量对比态势，这其中包括了政治、经济、军事格局等等。这么复杂的格局，要想看懂，大概就只能通过翻看史书才能明白，可是多少人又能有兴趣读下去呢？但这本《看懂世界格局的第一本书》却是个例外。

读史以明智，用历史的经验解释当下的社会，的确是一个好想法。这本书就生动流畅地介绍了世界局势的由来和现状。让对政治不感兴趣的人也能获得阅读的快乐。

作者大致地去梳理一段段历史，与古板的历史教科书不同，作者发现历史的新鲜点，剖开这个点，写出了“新鲜事”。“打个比方，有一只叫‘资本’的兔子，这只兔子胃口超好，有多少草一次都能吃进去，而且生长迅速，理论上说没有极限，越吃个头越大，而个头越大，就需要吃越多的草，然而，现实中这个世界上的草地是有限的，而同时‘资本兔子’则不

止一只……”在几行轻松的文字间定义出来了“资本兔子定律”。

事实上，世界格局的界定已经不能仅仅限于有形实力或是硬实力的大小。实力、制度和文化都已经成为格局中的要素。谁主导了话语权，谁就

具有更大的影响力和更强的发言权。美国强大的话语权控制能力，除了在舆论的引导之外，还在潜移默化植入我们的意识形态。作者细心的发现，美国电影里的“主旋律”宣传无处不在，比如《变形金刚》里的擎天柱，无论是动画版还是电影版，他身上的颜色都是红、白、蓝，正好是美国国旗的颜色，而他的人格塑造几乎就是林肯的翻版，因为林肯正是美国新自由主义的象征性人物。

任何人对书中历史的解读自然脱离不了自身意识对其的影响，每个人对历史的想法因价值观而有不同体现。“高房价”问题是流动性过剩的产物。但作者认为，由此却导致了一个非常严重的问题，就是中国虚拟经济的“早熟”现象。无论观点如何，至少给我们提供一个新的思路去看周围的世界。



《看懂世界格局的第一本书》

作者：王伟
出版时间：2011.03



《我的现实 我的主义》

作者：阎连科，张学昕
出版时间：2011.03

根植中国大地，勾勒“神实主义”文学史，探索乡土文学的“第三条道路”。

本书选取了当代著名作家阎连科与评论家、翻译家的多次有关文学问题的对话，追寻土地、介入现实、谈论语言、评论世界文学，在观点交锋和激情碰撞中，勾绘出一幅文学图景。

这是一本写作宣言，一次生命剖析，一场从土地出发的文学之旅。第一次提出了“神实主义”创作观念，为我们理解中国文学提供了新的思路。



《反常识经济学》

作者：【美】加里·S·贝克尔
/ 理查德·A·波斯纳
出版时间：2011.04

把所有理所当然的定见抛诸脑后！

如果你想知道社会、政府与个人之间真正的经济关联，如果你想读一本有挑战性而非一般趣谈式的经济学书籍，如果你想一窥大师级人物如何看待我们习以为常的各种行为与习惯……本书汇聚了1992年诺贝尔经济学奖得主贝克尔，全球最具影响力的法官之一波斯纳，两位大师最具创新性的文章，他们将经济学分析方法引入社会、经济、政策、文化和家庭生活领域，把所有理所当然的定见抛诸脑后！



交通运输部全面推进西部地区公路水路科学发展

本刊讯：5月3日，交通运输部党组书记、部长李盛霖主持召开了今年第5次部务会议，讨论并原则通过《深入实施西部大开发战略公路水路交通运输发展规划纲要（2010-2020年）》（以下简称《规划纲要》）。他指出，要全面推进西部地区公路水路交通运输科学发展，为深入实施西部大开发战略提供强有力的交通运输保障。《规划纲要》包括发展基础、发展要求、发展目标、重点任务和保障措施五个方面内容，提出要坚持以科学发展为主题、以转变交通运输发展方式为主线、推进西部交通运输全面发展。（沈尚）

<<< 山东立法维护沿海边防治安秩序

本刊讯：山东省从5月1日起将实施《山东省沿海船舶边防治安管理条例》，对沿海船舶和边防治安进行严格管理。《条例》对出海流程等工作进行了规定，设定了违规惩处措施。如，出海船舶和出海生产作业人员，应按照国家有关规定向船籍港或船舶所在地公安边防机关申请办理出海边防证件，并随船携带；海上作业人员发生擅自拆换、遮盖、涂改、伪造船名、船号出海，未经批准进入临时性警戒区域经劝阻拒绝驶离，擅自搭靠外籍或港澳台船舶等行为的，将被吊销出海边防证件，六个月之内不予办理新的出海边防证件等。（陈灏、朱珊珊）



上海浦东国际航运服务中心正式启用 >>>

本刊讯：4月29日，上海浦东国际航运服务中心正式揭牌启用，上海国际航运中心发展促进会宣布成立。同期，交通运输部、上海市政府和浦东新区政府联合发布了全球第一份综合港口指数——上海国际航运中心港口景气指数。这一指数的发布传递了一个信号：建设国际航运中心不仅仅是上海的事情，而是以上海为中心、江浙为两翼的“一体两翼”系统工程。（吕雪）



<<< 高雄与钦州港签署合作协议

本刊讯：近日，为促进高雄港与广西钦州港在有关港口、海运界和物流业务的合作，高雄港务局与钦州市港口管理局举办“台钦港航物流合作研讨会暨台钦合作项目签约仪式”，由双方代表签署合作意向书。之后，双方将进一步发展海运与物流相关业务。高雄港务局表示，期盼通过两港之间协议的签署，未来双方能“港港相连”，以“船为桥梁”，让两港客货川流不息，航线往来频繁密集、资讯与经验共享、营运量增加，共创台商、航商及两港共同利益，共创双赢局面。

武夷山陆地港整装待推 >>>

本刊讯：日前，第十四届海峡西岸武夷国际投资洽谈会暨武夷山国际旅游节新闻发布会传出消息，5月13日至15日的投洽会期间，南平市将举行武夷新区推介会，重点推介武夷山陆地港功能及相关服务措施。

武夷山陆地港是福建第一陆地港，一期工程于2010年12月26日正式试运行，是福建4个陆地港建设中率先实现试运行的项目。项目位于武夷山市火车站货物场北侧，规划用地210亩，计划总投资1.29亿元。武夷山陆地港以铁路为依托，以公路、航空为辅，功能定位为建设具备保税仓储、物流配送、商品展示、出口加工和综合服务与商贸相结合的闽粤赣边区域性物流中心和对外开放的窗口。（林圳勇、苏伟灿）



<<< 梧州辖区水上安全形势稳定

本刊讯：为确保“五一”期间辖区水上交通安全，梧州海事局通过坚持领导值班制度、强化辖区水域巡查、严把危险品船舶签证关、做好船舶安全航行信息服务、规范辖区船舶锚泊作业秩序等一系列措施，认真落实节日期间安全监管工作，确保水上交通安全形势稳定，无安全责任事故发生。据统计，“五一”期间，梧州海事局出动海巡艇18艘次，执法车辆15次，执法人员94人次，共检查船舶227艘，其中渡船115艘，共查处违法行为4次，对2艘渡船作出了责令停航的强制措施，辖区船舶安全运载旅客49330人次。（宋长旺）



津港加强物流及航运业经贸合作

本刊讯：4月29日，香港特别行政区政府投资推广署在天津举办专题研讨会，鼓励当地物流及航运企业放眼全球，进一步深化津港经贸合作。据香港特区政府投资推广署助理署长邓仲敏介绍，天津物流及航运企业在香港发展具有很好的营商环境和机遇，香港在各方面都可为内地航运企业拓展国际业务提供便利，《内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排》更赋予香港航运公司在中国内地市场经营优惠的条件。现有超过100家天津企业赴港投资，其中不乏从事物流与航运业务的企业机构。（孟华、邵香云）

巴黎备忘录 PSC 检查无缺陷通过率排名发布

本刊讯：5月3日，中国船级社（CCS）根据巴黎备忘录组织（PARIS MOU）发布数据统计，中国旗船舶PSC检查无缺陷通过率排名第一，为61.11%。巴黎备忘录是欧洲及加拿大等27个国家组成的港口国控制政府间组织，负责对挂靠其管辖水域的船舶进行港口国控制（PSC）检查。每年，巴黎备忘录根据其成员对船舶检查的情况发布分析数据，对船旗国和船级社的表现进行统计评价。据了解，2007年至2009年，CCS经PSC检查的CCS级船舶共982艘，其中3艘被滞留，但不属于责任滞留，位列优良表现的船级社之列。（谢宗惠）

珠三角高速客轮航班时刻表

深圳→澳门

出发港	到达港	开航时间	航程时间
深圳蛇口港	澳门粤通码头	08:15	80 分钟
深圳蛇口港	澳门粤通码头	09:45	80 分钟
深圳蛇口港	澳门粤通码头	11:45	80 分钟
深圳蛇口港	澳门粤通码头	15:45	80 分钟
深圳蛇口港	澳门粤通码头	18:30	80 分钟
深圳蛇口港	澳门粤通码头	20:00	逢周末开航
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	08:45	60 分钟
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	10:30	60 分钟
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	13:30	60 分钟
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	14:45	60 分钟
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	16:45	60 分钟
深圳蛇口港	澳门新港澳码头	19:30	60 分钟
深圳蛇口港	澳门氹仔	09:30	60 分钟
深圳蛇口港	澳门氹仔	12:15	60 分钟
深圳蛇口港	澳门氹仔	17:30	60 分钟
深圳福永码头	澳门	08:45	60 分钟
深圳福永码头	澳门	10:30	60 分钟
深圳福永码头	澳门	12:30	60 分钟
深圳福永码头	澳门	14:00	60 分钟
深圳福永码头	澳门	16:00	60 分钟
深圳福永码头	澳门	16:30	60 分钟
深圳福永码头	澳门	17:30	60 分钟

澳门→江门

出发港	到达港	开航时间	航程时间
澳门氹仔	江门	09:45	60 分钟
澳门氹仔	江门	15:15	60 分钟
澳门氹仔	江门	18:30	60 分钟

中山→香港

出发港	到达港	开航时间	航程时间
中山港	中港城	08:00	90 分钟
中山港	中港城	09:30	90 分钟
中山港	中港城	11:30	90 分钟
中山港	中港城	14:00	90 分钟
中山港	中港城	16:00	90 分钟
中山港	中港城	17:30	90 分钟
中山港	中港城	20:00	90 分钟
中山港	港澳码头	18:00	90 分钟
中山港	香港国际机场	10:30	70 分钟

澳门→深圳

出发港	到达港	开航时间	航程时间
澳门粤通码头	深圳蛇口港	08:05	逢周末开航
澳门粤通码头	深圳蛇口港	10:00	80 分钟
澳门粤通码头	深圳蛇口港	14:00	80 分钟
澳门粤通码头	深圳蛇口港	16:30	80 分钟
澳门粤通码头	深圳蛇口港	18:15	80 分钟
澳门粤通码头	深圳蛇口港	20:15	80 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	10:15	60 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	12:00	60 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	15:00	60 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	16:15	60 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	18:00	60 分钟
澳门新港澳码头	深圳蛇口港	20:45	60 分钟
澳门氹仔	深圳蛇口港	11:00	60 分钟
澳门氹仔	深圳蛇口港	14:00	60 分钟
澳门氹仔	深圳蛇口港	19:00	60 分钟
澳门	深圳福永码头	10:45	60 分钟
澳门	深圳福永码头	12:15	60 分钟
澳门	深圳福永码头	14:30	60 分钟
澳门	深圳福永码头	15:45	60 分钟
澳门	深圳福永码头	17:30	60 分钟
澳门	深圳福永码头	18:30	60 分钟
澳门	深圳福永码头	19:30	60 分钟

江门→澳门

出发港	到达港	开航时间	航程时间
江门	澳门氹仔	09:00	60 分钟
江门	澳门氹仔	14:00	60 分钟
江门	澳门氹仔	17:15	60 分钟

香港→中山

出发港	到达港	开航时间	航程时间
中港城	中山港	07:30	90 分钟
中港城	中山港	08:30	90 分钟
中港城	中山港	10:00	90 分钟
中港城	中山港	13:00	90 分钟
中港城	中山港	15:00	90 分钟
中港城	中山港	16:00	90 分钟
中港城	中山港	18:00	90 分钟
中港城	中山港	20:00	90 分钟
港澳码头	中山港	09:00	90 分钟
香港国际机场	中山港	15:40	70 分钟

珠三角高速客轮航班时刻表

珠海→香港

出发港	到达港	开航时间	航程时间
珠海九洲港	香港中港城	08:00	70 分钟
珠海九洲港	香港中港城	10:00	70 分钟
珠海九洲港	香港中港城	11:45	70 分钟
珠海九洲港	香港中港城	14:00	70 分钟
珠海九洲港	香港中港城	16:00	70 分钟
珠海九洲港	香港中港城	17:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	09:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	11:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	13:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	15:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	17:30	逢周末开航
珠海九洲港	香港港澳码头	18:00	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	19:30	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	20:30	70 分钟
珠海九洲港	香港港澳码头	21:30	70 分钟
珠海九洲港	香港国际机场	09:30	50 分钟
珠海九洲港	香港国际机场	12:40	50 分钟
珠海九洲港	香港国际机场	15:30	50 分钟

香港→珠海

出发港	到达港	开航时间	航程时间
香港中港城	珠海九洲港	07:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	08:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	09:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	11:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	13:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	15:30	70 分钟
香港中港城	珠海九洲港	17:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	08:40	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	10:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	12:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	14:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	16:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	19:00	逢周末开航
香港港澳码头	珠海九洲港	19:30	70 分钟
香港港澳码头	珠海九洲港	21:30	70 分钟
香港国际机场	珠海九洲港	12:15	70 分钟
香港国际机场	珠海九洲港	14:15	70 分钟
香港国际机场	珠海九洲港	17:00	70 分钟



理事会名录

(排名不分先后)

理 事 长

刘丽扬 交通运输部珠江航务管理局

副理事长

刘伟清 广东省航运集团有限公司
王 平 广东海事局海测大队
黄祥光 广东省航道局
许 凡 惠州海事局
杨练军 广州港务局
谭永烈 广州海事局
莫东成 广州港集团有限公司

谢卓廷 江门海事局
杨润贵 珠海港控股集团
黄 伟 广州航标处
钟振斌 茂名海事局
凌启明 贵州白层港新港务有限公司
黄永佳 平南县永佳公司
吴建生 广东海事局巡查执法支队

常务理事

欧孔瑞 平南交通局
陈宏伟 广州南沙海港集装箱码头有限公司

陈志毅 广州港南沙港务有限公司

理 事

汤忠法 交通运输部南海救助局
肖绍根 广东海运股份有限公司
阮伯铭 云浮市港务局
许 强 珠海市水上运输管理处
蓝忠党 珠海高速客轮公司
肖素娟 珠海九洲港客运服务公司
程锦潮 中国船级社广州分社
张华江 中山市港航企业集团有限公司
姜宴生 深圳东鹏轮驳公司
陈三苏 容奇水陆运输有限公司
宋国锋 南宁海事局
陈红武 南宁航道管理局
施继锋 南宁市港航管理处
彭好全 南宁永浩航运有限公司
黄 基 贵港市交通运输局
杨万山 贵港市港航管理局
黄献光 广西平南县港航管理所
黎柱贤 广西贵港爱凯尔集装箱港务有限公司
麦家伟 贵港港宇船务集团有限公司
林洪南 平南县水运第二公司
徐 毅 桂南船务有限责任公司
韦知成 贵港市西航船务有限公司
侯再章 柳州市交通局
阳杰强 柳州海事局
钟树培 梧州市航务管理处
徐首明 来宾市交通局

兰荣林 桂林市航务管理处
郭耀雄 桂林海事局
覃荫吉 河池市交通局
翟其良 贺州市港航管理处
戴小杰 防城港海事局
廖寿新 广西武宣县航务管理所
林 文 横县航务管理所
彭德全 横县海泰航运有限公司
黄志金 藤县金达船务有限公司
彭进明 郁南县都城航运公司
唐金安 贵州省水运工程建设办公室
欧勤远 贵州省黔东南州交通局
蒋 陵 贵州省黔南州交通局
沈秀华 贵州省赤水航道处
张祖其 贵州省黔东南州航务管理局
唐 万 珠海海事局
王伟平 河源海事局
李洪林 桂平市港航管理所
刘临雄 梧州航道管理局
黄 森 广西武宣巨龙航运有限公司
张万升 广西武宣万兴航运有限责任公司
梁绍维 深圳市利维船务有限公司
蔡 伟 佛山海事局
蒋青扬 清远海事局
冯德孟 贵港市港口协会
刘文宁 防城港市航务管理处
何立居 广州航海高等专科学校

羊少刚 东莞海事局
周兴初 广西银泉物流有限责任公司
曾建葵 佛山市佛航物流集团有限公司
孟春生 中海国际船舶管理有限公司广州分公司
辛浩明 潮州海事局
林大松 梅州海事局
卢建华 清新县建航船务有限公司
林进楨 广东民生油轮运输有限公司
叶 伦 广州市穗航实业有限公司
褚乃会 钦州市航务管理处
欧辉生 珠海经济特区富华集团股份有限公司
江楚生 广东驳运公司
黄衍龙 中国外运广西贵港公司
邓 光 肇庆市港航管理局
欧少东 广西梧州同舟船务运输有限公司
唐 明 肇庆市航运有限公司
覃训昌 广西桂平市交通运输局
杨有良 广东海事局北海航标处
陈润宇 崇左市交通运输局
钟启荣 湛江港集团股份有限公司
江小明 广东海事局汕头航标处
丁度华 揭阳海事局
陈碧玉 广西藤县交通局
杨定登 广西藤县航运管理所
陈 凯 汕头海事局
王建华 珠海市港航海事工程服务有限公司
曲瑞凯 云浮新港港务有限公司