

丝路扬帆共筑蓝色梦

本报记者 王轶辰

我国是航运大国、渔业大国、造船大国和海洋大国,拥有1.8万公里大陆海岸线和1.4万公里岛屿岸线,航运、港口、渔业、造船、海洋石油等产业在推进“一带一路”建设、促进经济社会发展中占有十分重要的地位。

虽然经过改革开放特别是进入新世纪以来的快速发展,中国海运在经营主体、船队规模、服务能力等方面取得了举世瞩目的成就,但是受到国际金融危机影响,我国海运业也遭遇了严峻的挑战。

7月11日,在第十二个“中国航海日”到来之际,交通运输部副部长何建中在2016中国航海论坛上指出,创新是引领海运发展的不竭动力,要通过发展理念、政策法规、科学技术、管理体制、合作机制等创新,不断提升海运综合竞争力和引领海洋经济发展的能力。

涉海行业取得明显成就

“十二五”时期是我国经济社会发展很不平凡的五年。伴随着经济社会发展,我国涉海相关行业取得了明显成就。水路货物运输量和港口吞吐量连续多年稳居世界第一,为我国经济社会和对外贸易发展提供了重要支撑;造船工业综合实力保持世界领先,为提高我国综合工业水平和海上运输、海洋矿产、海洋渔业、海上旅游、航海体育发展提供了重要基础;海洋渔业产量继续位居世界首位,为人民优质生活和健康提供了重要保证。

同时,海洋工程装备、海水利用、海洋药物与生物制品、海洋可再生能源等海洋新兴产业蓬勃发展,成为新的经济增长点的主要内容;人民海军、海警和海事为捍卫国家主权与民族尊严,维护海上安全、海洋权益和海上航行秩序发挥了重要作用。

“十二五”时期,水运行业深入落实国家战略,加快结构调整,转变发展方式,提质增效升级,取得了来之不易的发展成就。

基础设施建设方面,“十二五”时期,沿海基础设施建设投资完成4800多亿元,新增万吨级以上生产性泊位549个,新增通过能力23.2亿吨,截至“十二五”末,沿海拥有万吨级以上泊位2207个,通过能力79亿吨;沿海港口大型化、专业化和现代化水平不断提升,能力总体适应经济社会发展需求。

运输装备结构方面,截至“十二五”末,我国拥有海运船队运力规模达1.6亿载重吨,位居世界第3位。在运输船舶运力规模增长较快的同时,老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新加快推进,农村老旧渡船更新5000多艘,船舶结构明显优化,船龄明显改善。

运输服务能力方面,2015年,我国港口完成货物吞吐量127.5亿吨,集装箱吞吐量2.12亿标准箱,连续多年位居世界第一。此外,港口货物吞吐量亿吨大港达到32个,在世界港口货物吞吐量和集装

箱吞吐量排名前10位中,中国大陆港口分别占了7席和6席,宁波舟山港、上海港分别位居世界第一。

海上丝路取得积极成效

海洋覆盖了地球71%的表面面积,是人类赖以生存的蓝色家园,更是人类社会走向现代化的重要载体。进入新世纪,海洋在国家经济发展中的地位更加突出,拓展海洋经济空间成为世界各国的共识。特别是随着世界多极化、经济全球化、区域一体化深入发展,国际政治经济形势和战略格局深刻演变,开发利用海洋资源和海洋空间资源,支撑经济社会可持续发展,已成为世界海洋国家发展的重要方向。

在此背景下,我国先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大战略构想和合作倡议,顺应了区域乃至全球合作的潮流,契合了沿线国家和地区的发展需要,和平发展、互利共赢的理念,引起了国际社会高度关注和广泛共鸣。目前,沿线60多个国家和地区热切参与,纷纷与各自的发展战略互相对接,在多个方面已经取得了积极成效。

交通运输部水运局局长李天碧透露,在“一带一路”建设中,基础设施的互联互通被确定为优先领域,交通运输基础设施的互联互通,具有基础性、先导性和服务性,同时也是“一带一路”建设的突破口。

“我们与沿线国家推进交通基础设施互联互通方面,始终遵循了‘共商、共建、共享’的原则。”李天碧表示,在“一带一路”建设中,以6大走廊骨干通道为核心,优先打通缺失路段,畅通缓解瓶颈路段,加快形成走廊交通基础设施主骨架,提升陆路通达水平,同步推进国际运输便利化。

在“一路”建设中,积极参与沿线国家港口的建设与经营,优化港口运营条件,完善沿线国家间海运服务网络。深化海上务实合作,与21世纪海上丝绸之路沿线国家推进港航物流信息共享,深化沿线港口交流与合作,加大参与国际海上通道合作。

“下一步,我们将继续按照中央统一部署和要求,进一步完善顶层设计,依托重点项目,争取在通道建设、运输便利化、海外港口支点、海上国际合作4大领域取得突破性进展。”李天碧补充说。

加快海运创新发展

中国海运业经过快速发展取得了显著成就,已发展成为世界海运大国,为经济社会发展作出了重大贡献,但还不能完全适应中国经济社会发展的需要。

随着国际经济形势的变化,中国经济正进入发展新常态,中国海运业也将进入稳定增长的新常态,运输结构不断优化,大宗能源、原材料运输需求增速放缓,集



装箱运输保持稳定增长,LNG等新兴能源、商品汽车、邮轮客运等运输需求成为新亮点,高附加值货物运输服务需求和高品质旅游需求不断增多,对运输便利化、多样化、个性化、高端化等诉求更趋强烈。

“要抢抓发展战略机遇,必须加快海运创新发展。”交通运输部副部长何建中表示,要全面深入贯彻落实《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》,积极投入“一带一路”“长江经济带”和“京津冀协同发展”等战略实施,深化供给侧改革,有效应对海运市场持续低迷的严峻形势,进一步夯实海运强国梦的思路和目标。

何建中说,加快海运创新发展,必须要建设规模适度、结构合理、技术先进的专业化船队,大力发展节能环保、经济高

效船舶,积极发展原油、液化天然气、集装箱、商品汽车滚装和特种运输船队,提高集装箱班轮国际运输竞争能力。有序发展干散货船队,巩固干散货运输国际优势地位。逐步发展中资邮轮运力,培育我国邮轮运输品牌,为国际经济贸易提供高品质的运输服务。

何建中指出,加快海运创新发展,要优化港口布局,以制度创新为引领,加快建设国际海运交易中心,积极推进国际航运中心建设,强化主要港口战略枢纽作用。推进港口资源整合和结构优化,拓展港口服务功能,引导临港产业集聚集群发展。完善煤炭、石油、矿石、集装箱、粮食等主要货类运输系统,大力发展铁水联运、江海联运,推进深水航道和集疏运体系建设。



中国为南海

本报讯 记者沈慧从国家海洋局获悉:中国南海海啸预警系统建设稳步推进。目前国家海洋局海啸预警中心和南中国海区域海啸预警中心可实时获取全球800余个潮位站、60个海啸浮标数据和我国沿岸、岛屿112个分钟级验潮站的数据。

在人们以往对于自然灾害的印象中,海啸似乎有些陌生。然而,进入21世纪以来,海啸灾难频发。据统计,新世纪的前15年间,全球已发生灾难性海啸事件10余次,远远高于上世纪6年一次的平均水平,全球80%以上的地震海啸更是集中在太平洋。在此背景下,快速准确的海啸数值模拟及预报技术成为海啸预警的关键。

海啸预警中心有关专家介绍,我国的海啸预警业务起步较晚,自1983年加入太平洋海啸预警与减灾系统政府间协调组以后,主要转发美国太平洋海啸预警中心发布的国际海啸预警消息。2004年印度洋大海啸之后,有关部门开始分析和研究我国沿海的海啸风险,逐步提高海啸预警能力。2011年日本地震海啸之后,在国家有关部门的大力支持下,我国海啸监测预警业务发展驶入快车道。

2013年国家海洋环境预报中心引入全球地震监测分析系统,首次具备了不依赖国外机构开展地震定位的能力;同年,该中心第一代海啸预警业务平台投入业务运行,实现了地震监测信息获取、海啸预警分析和制作发布自动化和一体化;2014年,国家海洋局牵头建设完成25个宽频地震台用于地震海啸预警;通过搭建全球及区域海啸地震自动监测分析系统,接收全球、区域和中国近海地震台网数据,实现全球中强海底地震震源参数的自动测定,使得我国在海啸预警业务领域具备了独立的海底地震监测能力。

目前,我国建立了新一代太平洋、西北太平洋和南海海啸数值预报系统,该模型对太平洋、西北太平洋及南海的海啸数值预报可分别在5分钟、1分钟和30秒内完成,基本满足了快速海啸预警的需求。

南海海啸中心的建设迄今已有2年多的时间。2013年9月,太平洋海啸预警与减灾系统政府间协调组第25次大会正式同意依托中国国家海洋局海啸预警中心建设联合国教科文组织政府间海洋学委员会(UNESCO/IOC)南中国海区域海啸预警中心,2015年,该决议又被UNESCO/IOC第28次大会批准,这标志着我国在南中国海区域海啸预警系统建设中取得重要进展,也将填补该区域在海啸监测预警方面的空白。这一决定得到了当时南海周边国家的支持,将为南中国海区域防范海啸风险,维护各国沿海人民生命财产安全提供有力保障。

资料表明,我国周边海域及南海区域位于环太平洋地震带的边缘,面临着区域海啸和越洋海啸的双重威胁。其中,日本南部海槽、琉球海沟、南海东部的马尼拉海沟,以及苏禄海和苏拉威西海所处的西太平洋岛弧带,是国际公认的海啸潜在发源地,其引发的区域海啸对我国及南海区域威胁极大。历史上,我国台湾岛、广东等地发生过多次破坏性海啸灾害。

对于世界各国来说,沿海省市既是人口密集、经济发达的地区,也是受到海啸灾害威胁的区域。加强针对海啸的科学研究,提高海啸预警的效率和精度,制定防灾减灾预案,保障南海周边各国人民的生命财产安全,既是南中国海区域海啸预警中心组建的目的,也是中国作为区域大国的责任。

国家海洋局海啸预警中心和南中国海区域海啸预警中心主任原野表示,海啸浮标实时监测是国际公认最有效的海啸监测手段。我国已在南海马尼拉海沟西侧部署了海啸监测浮标,实现了对南海潜在地震海啸区域的实时监测和预警。

据原野介绍,未来我国计划在南海、琉球海沟东部、台湾东部等地地震海啸潜在风险的关键海域布放海啸监测浮标,与全球海啸浮标观测网联网运行,以有效监控地震海啸波动,为南中国海区域周边各国、我国东部及华南沿海提供预警服务。

原野透露,我国将围绕建设国际先进水平的国家级海啸预警业务中心这一目标,通过自主开发建设和引进国外先进技术相结合的方式,建立完善的地震海啸监测网、海啸预警系统和海啸减灾系统,为我国沿海地区和南海周边国家提供快速、准确的海啸预警信息。

同时,还将进一步开展地震海啸灾害的形成机理、发生规律、时空特征、损失程度等研究和分析,制定海啸灾害风险评估体系及相关标准规范,完善各类操作规程和应急预案。加强与南海周边各国的沟通与合作,通过举办国际研讨会和培训班等方式,建立共识,培养人才,共同为南中国海区域的海啸防灾减灾作出贡献。

本版编辑 来洁 梁剑箫

南海是世界上海洋生物多样性最高的海区之一——

守护美丽富饶的南海

本报记者 沈慧

地处热带、亚热带的南海,是亚太地区面积最大的海区,也是世界上海洋生物多样性最高的海区之一。

2012年,国务院批准的《全国海洋功能区划(2011—2020年)》,对我国南海北部海域、中部海域和南部海域的基本功能作出界定:南海具有丰富的海洋油气矿产资源、滨海和海岛旅游资源、海洋能资源、港口航运资源、独特的热带亚热带生物资源,同时也是我国最重要的海岛和珊瑚礁、红树林、海草床等热带生态系统分布区。南海海域要加强海洋资源保护,推进南海海洋资源的开发和利用。

如今,距离区划批准已过去4年,南海开发利用和保护管理状况如何,还面临哪些亟待解决的生态难题?就此,《经济日报》记者采访了有关专家。

美丽而脆弱的南海

海水蓝得透亮,沙滩白得耀眼,五彩缤纷的珊瑚,硕大的砗磲,偶尔掠过的飞鸟。回忆初次登上西沙岛屿看到的风景,国家海岛规划与保护研究中心工程技术带头人陈鹏至今难忘。

几年前,陈鹏参与了南海海岛资源调查工作,举着仪器记录、测量;扛着很重的仪器钻林子、跑定点;在船上吐边工作……南海海岛资源调查虽然艰辛但意义重大。

“凡是去过南海的人,无一不被其巧夺天工的自然环境所震撼。”陈鹏说,南海岛礁众多,有时一低头就能看见清澈海水中鱼虾蟹游来游去,珊瑚礁或藏在水

下,或在低潮时露出水面。“南海的景色跟马尔代夫、普吉岛相比,毫不逊色!”陈鹏由衷感叹。

独特的生境条件和历史遗存孕育了旖旎的南海自然风光。“南海海水水质、海洋沉积物和大气环境质量均达到国家环境质量一类、一级标准,生态系统类型多样,拥有珍贵的珊瑚礁生态系统,分布着绿海龟、玳瑁、红珊瑚等众多珍稀濒危物种,是全球生物多样性最高的海域之一。”海岛规划与保护研究中心主任陈庆辉称。

南海虽美,但生态环境却敏感、脆弱:近年来,在气候变化、海水酸化等因素作用下,南海岛礁群落结构稳定性较差,部分岛礁及其周边海域珊瑚礁生态系统退化,造成礁石珊瑚种类减少,活珊瑚覆盖度降低,礁栖海洋生物多样性下降。

“必须要加强海洋生态环境保护,尤其是加强岛礁的保护。”陈庆辉说,南海岛礁是区域海洋生态系统的重要组成部分,其存在有利于保持海岛及周边海域优良生态环境,预防和控制有害外来物种的传播,有利于珊瑚礁生态系统、区域特色海洋生物种的恢复,有利于保护区域生物多样性。

呵护南海生物多样性

呵护美丽南海,时不我待。20世纪50年代起,中国科学院南海海洋研究所对中、西、南沙群岛进行综合科学考察,并在南海珊瑚礁生物资源和保护方面积累

了宝贵的历史资料。

南海海洋所珊瑚礁研究团队围绕“珊瑚礁生物群落变动及其对气候变化和人类活动的响应”关键生态学问题,开展了珊瑚礁生态学的长期监测和室内模拟实验研究,用真实的研究案例,揭示了我国珊瑚礁应对各种扰动因子的响应过程,提升了对各种扰动因素危害性的认识,为我国珊瑚礁的保护和管理提供了重要科学依据。

黄晖研究员就是这个团队的带头人。她告诉《经济日报》记者,自1993年起,她的团队率先在国内开始研究造礁石珊瑚无性繁殖及易地保护,研究可使移植一年后的珊瑚存活率提高至95%。

除利用珊瑚无性繁殖外,2009年黄晖在国内首次利用珊瑚有性繁殖的受精卵人工培育出珊瑚幼体,并在西沙永兴岛、赵述岛、永乐岛多次实施珊瑚受精卵培育实验。2015年,黄晖团队又进行“典型人工岛礁生态修复与水文保障示范研究”,在南沙部分岛礁开展珊瑚底播、修复试验,建立600平方米试验区,移植培育珊瑚2属8种3厘米至5厘米造礁石珊瑚断枝1500多株,投放水泥人工礁体共计87个。

“这样的修复多了,才能让南海珊瑚礁重新焕发出勃勃生机。”黄晖说。

建立资源环境数据库

开展生态修复的同时,有关南海生物资源的调查也陆续展开。2012年9月至10月和2013年3月至4月,国家海洋局