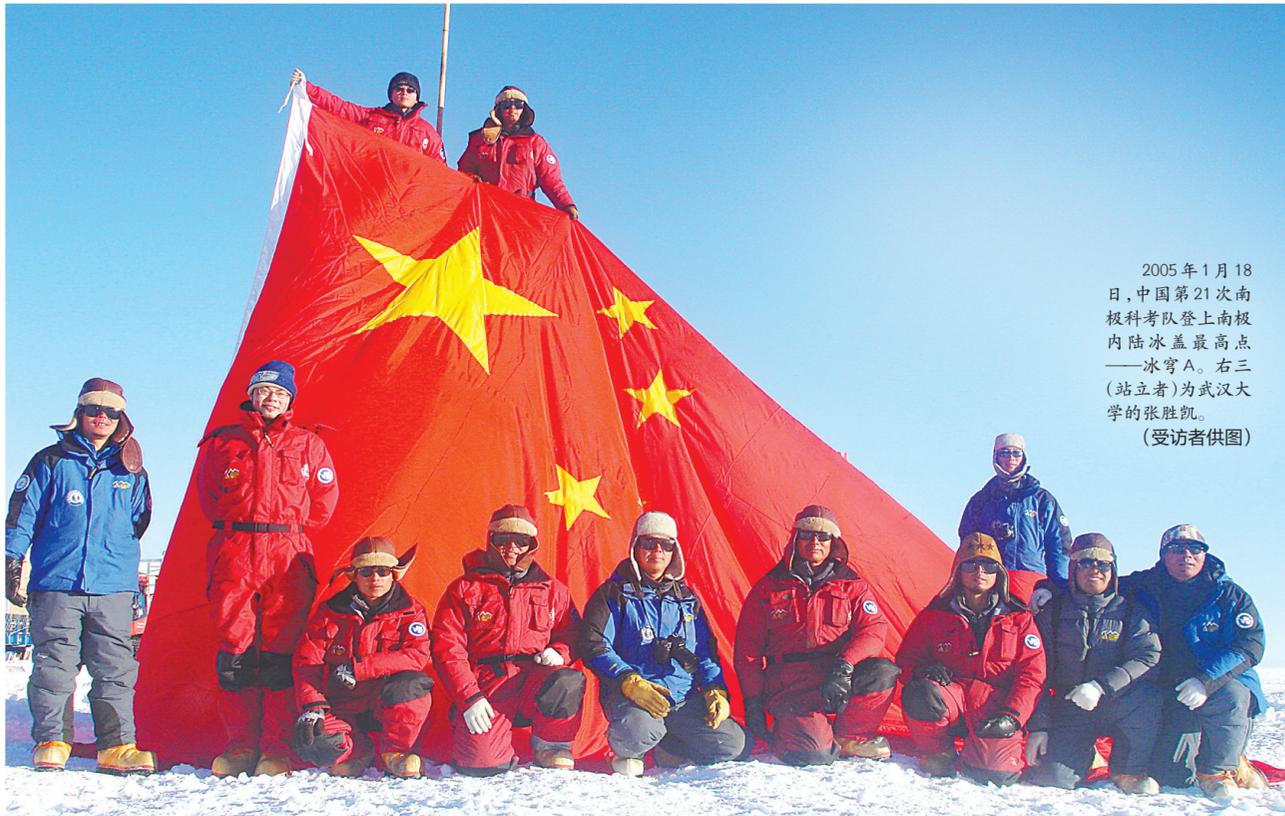


“我们要把五星红旗插上南极”

——武汉大学极地科考四十载的故事



2005年1月18日,中国第21次南极科考队登上南极内陆冰盖最高点——冰穹A。右三(站立者)为武汉大学的张胜凯。(受访者供图)

湖北日报全媒体记者 蔡朝阳 邓伟
李婷 龚雪 许旷

探极八万里,纵横四大洋。今年是我国极地科考40周年。

从无到有、从弱到强,中国极地科考艰难跋涉四十载,武汉大学是国内参与极地科学考察时间最早、次数最多、派出科考队员最多的高校。

“传播了和平利用极地的中国主张,为我国极地科学考察事业作出了积极贡献。”2023年12月1日,习近平总书记给武汉大学参加中国南北极科学考察队的师生代表回信时高度评价。

从塔斯曼海到极地冰穹,一代代武汉大学师生在凛冽风雪之中,绘就了一幅幅挺进极区的科学地图,立起了一座座为国探极的精神灯塔。

“不在南极建成中国自己的考察站,我绝不来参加这样的会议”

地平线尽头,冰山如巨龙蜿蜒,五星红旗迎风飘扬。2024年2月7日,中国南极秦岭站建成并正式投入使用,这是我国在南极建立的第五个科考站。在新闻上看到这一幕,武汉大学中国南极测绘研究中心主任张小红教授眼眶泛红。

“每一位参加过极地科考的武大人,都有一种不服输的劲头,一种建设极地科考强国、建设科技强国的信念。”张小红话语铿锵。

采访中,参加过南北极科考的武大师生不约而同地提及一场刻骨铭心的国际会议。

1983年9月,澳大利亚,第十二次《南极条约》协商国会议举行。

我国第一次派代表团参会,却遭遇种种尴尬。中国代表团的案头,只有几页会议流程介绍。

相比之下,美、英等国代表却被分发了厚厚的资料。代表团成员不服气,找到大会秘书处询问,答复很干脆:“这些文件只发给协商国,不发给缔约国。”

会议历时15天,每当触及核心议题,大会执行主席便轻敲小木槌,冷峻地宣告:“要进行表决了,请缔约国的代表先生们离开会场,到休息厅喝咖啡!”

原来,《南极条约》的组成有等级之分。

1959年,美、英、法等12个国家签署《南极条约》,这12国和在南极建有考察站的国家称为“协商国”,有表决权。而对南极感兴趣的申请加入国,只能是缔约国或成员国,没有表决权。那时,中国刚加入《南极条约》,身份还是缔约国。

难堪的场面、苦涩的咖啡,深深刺痛了中国人的民族自尊心。

是啊!中国是联合国五大常任理事国之一,在一个区域性会议上,却被视为“二等公民”。

“不在南极建成中国自己的考察站,我绝不来参加这样的会议!”那一刻,屈辱与愤慨交织,中国代表暗自发誓。

“我们要把五星红旗插上南极!”1984年11月20日,中国首次南极考察队启航,重要任务是建立中国第一座南极科考站。武汉测绘学院(后并入武汉大学)教师鄂栋臣,身兼考察编队党支部书记与测绘班班长,开启了探索极地的漫漫征程。

“我的生死,由我自己全权负责”

1984年的秋天,江城武汉寒意渐浓。

45岁的鄂栋臣心中却燃烧着一团火。不久前,他凭借过硬的专业技能和丰富的工作经验,入选中国首次南极科考编队。

“都这么大年纪了,何必将一把骨头丢到南极。”面对未知的行程,亲朋好友纷纷劝阻。

“我这把骨头,可没那么容易扔!”鄂栋臣生性豁达,一笑置之。

“3个孩子还小,为什么要去冒险?”面对丈夫的毅然决然,妻子王紫云无法理解却无可奈何。

临行前,家属要在科考队员的“生死状”上签字。眼泪在眼眶里打转,双手颤抖到握不住笔,王紫云迟迟落不了笔。

此时,鄂栋臣决心已定。

回想自己的人生,生于普通农家,十岁时还是放牛娃,父亲和祖母被侵华日军杀害。“如果没有共产党,我没有机会读书,更不会成为大学教授。”

看看外面的世界,20世纪80年代初,已有18个国家在南极建立了40多个常年考察基地和百余座夏季站。中国在南极建站,关乎国家荣誉和民族尊严,等不起、慢不得!

“南极科考,测绘先行。就是死了,我也光荣!”

想到这里,鄂栋臣一把拿过笔,稳稳写下自己的名字,并在一旁的空白处留笔:“我的生死,由我自己全权负责。”

放牛娃回报祖国的机会来了!

1984年12月30日,一个注定载入历史的日期,我国首次南极考察编队登陆南极洲,鄂栋臣和队员们欢呼雀跃——“南极,中国人来了!”

建立科考站,测绘是最基础的工作之一。

“长城湾。”鄂栋臣上唇微抿,眉头紧皱,目光紧盯测绘草图,在图上的无名海湾处写下这三个字。

“这是中国人在南极命名的第一个地名呀!”随团记者敏锐地发现了这个“第一”。

“我们测绘到哪里,地名命名到哪里,象征着我国权益延伸到哪里。”在新年极光的笼罩下,鄂栋臣测绘完成我国第一幅南极地形图,他把极具中国特色的名字赋予南极的山川湖泊:长城湾、望龙岩、龟山、蛇山、八达岭……

踏冰雪、穿山脊,鄂栋臣带领队员们仅用半个月就完成了站区选址与地形测绘。

在测绘工作的保障下,1985年2月20日,大年初一,队员们给祖国和人民送上一份新春大礼:中国第一座极地科学考察站——长城站正式建成!

广袤的南极洲上,中国人扎下了根。

皑皑冰雪中,五星红旗冉冉升起,鄂栋臣热泪盈眶。

“找不到冰穹A,我就不回了”

“不好!踏上冰裂隙。”说时迟那时快,个头一米八的张胜凯一下扑倒在冰面,双手死死撑住。

“好在缝隙不大,我反应快。”生死瞬间,张胜凯淡然带过。

2004年10月,中国第21次南极科学考察队从上海出发。此次南极之行,13名队员组成内陆冰盖队,目标是登顶冰穹A。

极点、冰点、磁极点和高点,是南极科考的必争之点。前三个已被美国、前苏联和法国建站,仅剩高点冰穹A。

20世纪90年代,我国首次在国际上提出冰穹A科学考察计划。一连三次冲击,均以失败告终。

这是第四次冲击,来自武汉大学的张胜凯是13人中唯一的测绘专业人员。作为队伍的“眼睛”,他的任务包括负责全队的导航、测定最高点的精确位置、测绘最高点的地形图等。

1200多公里,是中山站到冰穹A的距离。队员们以10公里的时速艰难行进。

时值南极之夏,冰层融化,沿途上千条冰裂隙深不可测,队员们迈出的每一步都生死攸关。

冰穹A地区每年仅半个月气温高于-50℃,一旦错过,气温下降,航煤冻住,车辆“罢工”,登顶任务无法完成。

喝的是雪化水,吃的是航空餐。宿营时,十余名队员挤在约10平方米狭小的舱里,室温仅-10℃左右。别说洗头洗澡,就连洗手都成了奢望。

经过28天的跋涉,目的地到了。

顶着寒风,背着沉重的探测仪,张胜凯在冰穹A顶部区域70余平方公里日夜奋战,测绘精确的地形图。

就在大家感觉胜利在望时,意想不到的事发生了。机械师高原反应加重,有生命危险,随后被接走。

这时,窗口期剩余的时间已不足。万一找不到冰穹A,怎么办?不赶在窗口期返程,路上将更加艰难,甚至有去无回。

“找不到冰穹A,我就不回了!”张胜凯暗暗发誓。

2005年1月18日3时16分,中国南极科考队迎来历史性时刻。张胜凯手中的GPS接收机显示出最高点的位置:南纬80度22分00秒,东经77度21分11秒,高程4093米。

中国人在人类历史上第一次登上冰穹A,五星红旗插上了南极的最高点。

“只要能为国争光,吃再多的苦都值了!”张胜凯喜极而泣。

“和极地科考这项国家事业相比,个人得失算得了什么”

若不是参加极地科考,26岁的褚馨德可能至今也无法体会,个人命运与国家事业是如何紧密相连的。

2023年11月,中国第40次南极科考队乘船穿越赤道,武汉大学博士一年级学生褚馨德是最年轻的成员。

旅途漫长、通讯不畅,褚馨德时常担心学业跟不上。无意间,在“雪龙号”的一面照片墙上,褚馨德看到一张20年前的老照片。照片中那张熟悉的面孔,正是他的博士生导师艾松涛。“艾老师意气风发,正是和我现在差不多的年纪。”

1996年,新生大会上,鄂栋臣教授作了一场极地科考讲座,在新一级艾松涛的心中种下了一颗向往极地的种子。读研究生时,他主动加入鄂栋臣的团队,确定人生的方向。

艾松涛先后16次参与极地科考,建立了中国境外首个北斗监测站。如今,作为中国南极测绘研究中心副主任的他牵头开设通识课“走进极地”,将薪火传递给更多的年轻人。

“目前,我们确实是极地大国,但要想成为比肩欧美的极地强国,任重道远。”前辈们前赴后继的身影,在褚馨德的脑海中如放映般闪过,让他幡然醒悟:“学业固然重要,但和极地科考这项国家事业相比,个人得失算得了什么?”

褚馨德说,那一刻,将个人命运与国家事业紧密相连的种子在心中萌发。

“总书记回信了!”在南极,褚馨德迎来了一生中最难忘的时刻。

那天下午,褚馨德和师兄耿通正在准备进入南极内陆的物资,电话从数千公里之外的武汉打来。

“正在参加中国第四十次南极科学考察任务的4名师生,我向你们并通过你们向南极科学考察队全体队员致以亲切慰问,希望同志们顽强拼搏、严谨工作、保重身体,祖国和人民期待着大家凯旋。”在通话中,校党委书记黄泰岩传达了习近平总书记的亲切慰问,褚馨德和耿通激动得紧紧相拥。

今年3月,乘坐“雪龙号”返航,褚馨德再次来到照片墙前,细看一张又一张曾经年轻的面孔:鄂栋臣、张小红、王泽民、庞小平、艾松涛、张胜凯、周春霞、杨元德、张保军……他们朝气蓬勃的青春,串起了中国极地科考的40个年华。

40年接续奋斗,武汉大学先后选派近200人次参加中国41次南极科考和18次北极科考。

40年勇攀高峰,武汉大学师生把论文写在祖国需要的地方,撑起了极地科考的塔基,筑起了极地事业大厦。

弦歌不辍,芳华待灼。40年,向极地!

同心议政·经济形势分析会 在汉举行

湖北日报讯(记者许旷、通讯员吴波)12月30日,同心议政·经济形势分析会在武汉大学举行。会议学习中央经济工作会议精神,分析当前经济形势,提出促进民营经济高质量发展意见建议。省委常委、统战部部长宁咏和武汉大学校长、中国科学院院士张平文参加会议,为武汉大学中国民营经济研究中心揭牌。

宁咏强调,党中央的坚强领导,是民营经济发展壮大的根本保障,民营企业有信心才会有希望,有信心才会有创新,民营企业家有信心才会有未来。要坚定发展信心,观大势识大势,谋发展促发展,不断赋予湖北民营经济高质量发展新希望。

要以变的决心、闯的劲头、争的勇气,加快湖北民营企业转型升级、攀高向新。要有坚定不移的政治立场、诚信守法的自律意识、义利兼顾的家国情怀,做有信仰的新时代楚商。希望研究中心不断提高政治站位,紧扣时代发展脉搏,着力加强平台建设,做好理论研究助力民营经济高质量发展大文章,为推动中国式现代化湖北实践作贡献。

武汉大学中国民营经济研究中心是中西部地区首个由高校、省直部门、商会共同建设的民营经济研究机构,将为省委、省政府促进民营经济发展提供重要决策参考和智力支持。

奖补政策再上新 17市州启动返乡安居购房季

湖北日报讯(记者刘宇、实习生李姝)年关的脚步越来越近,不少地方瞄准返乡置业人群,出台阶段性购房奖补政策。12月26日,2025“宜居湖北”春节返乡安居购房季活动在宜昌启动。

“总的来看,一揽子促进房地产市场止跌回稳的措施见效,我省房地产市场出现积极变化。”湖北省房地产业协会会长潘世炳介绍,此前各地通过出台一系列针对特定人群的综合性民生支持政策,吸引外来返乡、农业转移人口等在县城安居置业,激活了多层次住房市场需求。今年11月,全省商品房成交面积同比增长74.9%,环比增长36.3%。

本次春节返乡安居购房季活动在17个市州同步启动,并将持续至2025年2月28日。活动期间,不少地方都出台了阶段性的购房奖补政策,进一步激活需求。

比如,今年11月30日至2025年1月27日期间在恩施州购买参展楼盘,可享受政府和企业共同代缴全额维修资金,享受购房优惠。咸宁市正在筹划春节返乡置业购房季“地产+旅游”活动,看房打卡即可享有免费滑雪、免费泡温泉、抽红包等丰富的娱乐活动。

据介绍,各县(市、区)将组织一批懂政策、懂业务的干部成立驻企工作队和入户宣传队,驻企工作队负责进驻楼盘,在一线宣传兑现政策、解答群众问题求助;入户宣传队通过政策进村社区、进事业单位、进商会协会、进高校校实训基地等活动,针对重点群体开展入户宣传。市区两级将依托综合民生服务窗口,常态化进行政策咨询解答、服务代办,“一对一”为群众服务。

共享“运力池”,铁水公空任你选

(上接第1版)

今年5月,格林美公司申请开通印尼拉塔塔港至阳逻港的海江直达往返服务。在各部门支持协助下,江海直达、港口装卸、保税报关、水水联运、公路短驳等全物流环节顺利打通,仅4个月时间,直航航线获批。至少帮格林美节省了两周的运输时间,每吨物流费用降低15%。

“新航线刚开通,服务的第一个客户是格林美公司。”平台运营方物流部负责人曾伟华说,格林美印尼园区每年有百万吨镍中间品,意味着航线往返可形成常态化通道。若是利用平台发布信息,聚集更多客户对于该线路的运输需求,提升多式联运的服务效能,成本还有降低空间。

依托平台广泛的企业资源,拓展武汉至东盟直航散杂货通道,后续有望为更多进出口需求企业提供散杂货直航物流及仓储服务,节约物流成本,增强更多关联企业在全球产业链、供应链中的竞争力。

目前,平台累计上线航线、通道、线路共计191条,今年实现物流交易额超40亿元,同比增长187%。

平台运行近一年来,通过定制优化多式联运服务,给不少企业“链”出了更大的成本空间——

“日本—武汉—欧洲”国际海铁联运线路,为日本一车企汽车及零配件通过海运到阳逻港,在吴家山站换乘中欧班列至欧洲,与原海陆联运相比,减少运输时间10天;

“攀枝花—阳逻港—太仓”铁水联运线路,为四川某钢铁企业钛精矿出川绕三峡翻坝,从攀枝花铁路到阳逻港,转水路到江苏太仓,降低运输时间10天,降低综合运输成本35%。

降本效能释放,也进一步推动湖北大宗商品“公转水”“公转铁”,为推动本地相关供应链、产业链稳定畅通提供有力支撑。今年1至11月,全省水路货运量占比为28.97%,较2023年同期增长1.15个百分点。

共建共享“运力池”多式联运也能打“滴滴”

11月28日,咸宁一家公司在平台上发布了一项货物运输需求:3800吨原材料,出发地上海,目的地咸宁。

不到2天,该公司收到平台方推送的两个不同的多式联运物流方案。方案一由深圳某物流代理公司提供,运输方式为公铁联运,耗时2至4天;方案二由武汉某物流公司提供,运输方式为公水联运,耗时10天左右。

对于运输时间和物流费用,再考虑到货物时效性要求不高,该公司最终选择了价格更优惠的方案二。

“就像打车平台一样,可以自己选择想要的车型、预期的价格。”平台运营方数产事业部负责人王振源介绍做了一个类比。

登录平台首页界面,需求大厅、服务大厅信息一目了然。货主或者货代公司在平台发布运输需求,平台可以推荐不同的运输路线;物流运输企业也可自主投递物流解决方案,等待需求企业选择适合自己自身的物流方案。

还有更让货主省心的。过去,企业发出货物后,要分头对接水运驳船、铁路,联系装卸码头,找堆存仓库,流程繁琐。如今,在平台上与多式联运运营人对接达成业务合作后,只要签署一份合同,采用一份运单,实现一票到底。

省心的背后,是供应链物流平台公共底座的助力。

通过平台,一个共享“运力池”已建成,包括31万辆货车、9000余艘船舶、1000列/年中欧班列;一张数字化物流网已初具雏形,涵盖48家港口码头作业数据、200多条铁水公空航线信息、全国12吨以上货车基础和踪信息,以及500多家物流园区的信息。

“货主可以在平台实时查询运输工具信息、运输时间,以及货运运输轨迹。”曾伟华介绍,全程透明化、可视化,可提升物流环节的控货、监管能力,保障货物安全,让货主更安心。

眼下,平台功能正在不断上新。12月20日,平台新上线了中欧班列(武汉)线上竞价功能。“客户只需在该平台提交竞价申请即可参与竞价,省时省力,也避免了线下竞价可能出现的信息不对称问题。”曾伟华说,服务商通过平台实时处理竞价信息,快速确定竞价结果,实现中欧班列(武汉)舱位资源高效合理配置。

目前,该平台已吸引注册用户超4300家,提供在线订车、订船、订班列等公共服务,已完成物流供需对接超29万次。