

# 人与自然和谐：迈向中国自己的国家公园之路

本报记者吕雪莉

10月12日，国家主席习近平在《生物多样性公约》第十五次缔约方大会领导人峰会发表主旨讲话时指出：中国正式设立三江源、大熊猫、东北虎豹、海南热带雨林、武夷山等第一批国家公园，保护面积达23万平方公里，涵盖近30%的陆域国家重点保护野生动植物种类。

在我国第一批国家公园正式设立之际，新华每日电讯记者第一时间专访了清华大学国家公园研究院院长杨锐。

**记者：**您作为中国国家公园研究和实践的先行者，在正式设园之际有怎样的感受？

**杨锐：**我的感受是喜悦，但更多的是期待。

我从事国家公园和自然保护区研究接近30年，是最早开展相关研究和实践的学者之一，从20多岁的毛头小伙干到两鬓斑白。可以说国家公园是我的第二生命，是我愿意用毕生的时间和精力去播种的种子、去浇灌的幼苗和去守护的大树，是我珍视的精神家园。因此，听到习总书记宣布中国第一批国家公园正式设立，我内心无比喜悦。30多年的梦想终于成真。

喜悦之余，更多的是祝福和期待。国家公园是千年大计，功在当代、利在千秋，是每一个中国人、每一代中国人的权利，也是每一个、每一代中国人的责任。正式设立只是万里长征走出的第一步。我期待中国国家公园坚守“生态保护第一、国家代表性和全民公益

性”三大理念，行稳致远，走出中国自己的国家公园治理之路。

**记者：**中国正式设立国家公园有何突出意义？中国国家公园的最大亮点体现在哪里？

**杨锐：**国家公园是国家、人民、民族和人类命运共同体利益的最大公约数。中国国家公园的设立和发展至少具有四个层面的意义：就国家治理而言，它是生态文明建设的核心载体，在维护国家生态安全中发挥主导作用；就人民而言，它是中国最美丽的国土，是人民向往的美好物质和精神生活的重要组成；就中华民族而言，它是世代传承的无价遗产，是中华民族伟大复兴中国梦的华彩乐章；就人类命运共同体而言，它将在保护地球生物和文化多样性、缓解气候变化危机方面发挥重要作用。

**人与自然和谐共生有可能成为中国国家公园的最大亮点。**首先，中国具有天人合一的哲学基础。以管子的“人与天调，然后天地之美生”、庄子的“天地与我并生，而万物与我为一”为代表，在中华民族传统思想文化中，自然人、自然和文化从来都不是二元分裂的，而是一个有机统一的整体。其次，“自然与人的和谐共生”是中国国家公园建设的现实需求。中国是世界上人口最多的国家，相应地，中国国家公园边界内外的人口密度也是世界上最高的。中国的国家公园基本上位于老少边穷地区，必须统筹考虑生态保护与社区生计，在生态保护第一和最严格的保护前提下，寻求人与自然和谐共生、生态保护与社区生计良性互动的治理模式。第

三，人与自然和谐共生的中国国家公园治理目标是可行的。去年作为评估组组长，我考察验收了三江源国家公园体制试点，从中看到这种极具中国特色的人与自然和谐共生的国家公园治理新理念、新方法与新模式正在三江源国家公园成型。中国完全有可能走出一条自己的国家公园治理之路。

**记者：**我们知道，世界上大多数国家的国家公园建立于19世纪后半叶和20世纪，已经有100多年的历史。那么，中国的国家公园和世界其他国家的国家公园有何不同？与之相比，中国国家公园突出的特点是什么？

**杨锐：**与世界上其他国家的国家公园相比，中国国家公园的时代背景、建设规模和建设难度明显不同。

世界上大多数国家的国家公园的建立，其时代背景是工业文明和人口的爆炸式增长。世界上第一个国家公园——黄石国家公园于1872年在美国建立的时候，“生态学”的概念才刚刚在德语文献中提出，在英文文献中甚至还没有出现。“生态系统”“生态运动”“生物多样性”这些我们今天耳熟能详、对“国家公园”十分重要的概念则先后出现于20世纪30年代、60年代和80年代。“生态文明”的概念更是于21世纪初才在中国发展起来。就世界范围来讲，“国家公园”的概念早于“生态”相关概念，国家公园的实践也早于生态运动和生态文明的实践。

中国的情况与世界上大多数国家有所不同。2013年十八届三中全会提出“建立国家公园体制”时，中国正处于工业文明叠加生态文明、工业化

叠加信息化发展的特殊历史时期，同时生态学也已经成为系统的、可以指导自然和生态保护实践的知识体系。中国是世界上第一个也是目前唯一一个将生态文明作为国家战略系统部署和落实的国家；中国还是世界上信息化发展最迅速的国家之一；同时中国也是各种生态保护和修复实践规模最大、类型最为丰富的国家之一。

以此为背景，中国国家公园体制建设在起步阶段就具有起点高和后发优势明显的特征，可以站在国家生态文明战略的高度，吸收借鉴世界上其他国家100多年国家公园建设的经验教训，运用生态学和信息技术的最

新成果，建立科学、适用的中国国家公园体系和体制。

**中国国家公园建设还具有“大”和“难”两个特点。**第一批整合设立的5个国家公园面积之和，已经超过美国全部60个国家公园面积之和，未来中国国家公园预计占国土面积的10%，也远远超出了美国2.3%和世界平均3.42%的水平。第一批整合设立的5个国家公园平均面积为46000平方公里，是美国国家公园平均面积的大约14倍。由此可见，中国国家公园总体占地规模庞大，个体国家公园占地范围巨大是中国国家公园建设的显著特征。“难”是中国国家公园建设的另一个特点。虽然中国的土地制度建立在社会主义公有制基础之上，但国有土地、集体土地叠加不同形式、不同年限的土地承包制，造成中国国家公园建设地区土地权属的复杂程度世所罕见。例如，三江源国家公园虽

然几乎都是国有土地，但是这些土地也几乎全部长期承包给了牧民。造成中国国家公园建设难度在国际上独一无二，没有先例可循。

**记者：**这些年您为了国家公园奔走、呼吁，做了很多事情，一定意义上，也见证了中国国家公园的成长之路。请您向读者简要介绍一下。

**杨锐：**我是从上世纪90年代开始接触国家公园和自然保护区的。在承担海南三亚亚龙湾规划设计时，我深刻地感受到必须妥善处理好国家公园等自然保护区与旅游之间的关系，这对中国来讲尤其重要。1997年12月至1999年1月，我在美国哈佛大学设计学研究生院做访问学者期间，收集阅读了大量美国国家公园的研究文献，较为系统地梳理了美国国家公园的发展历史和保护管理情况，也实地考察了包括黄石国家公园在内的一些美国国家公园。1998年美国大自然保护协会（TNC）提议在云南建立“大河流域国家公园（Great Rivers National Park）”，云南省邀请清华大学合作研究，吴良镛教授将其扩展成为“滇西北人居环境（含国家公园）可持续发展研究”，我负责其中的国家公园部分。由于TNC拟议中的国家公园边界内仍然居住着几百万居民，因此我建议用“国家公园和保护地”体系替代这个单一的国家公园，即建立由若干个国家公园和保护地及其生态廊道所组成的自然保护区网络，并改进完善相应的管理机制。

在十多年研究和实践的基础上，2003年我完成了博士学位论文《建立完善中国国家公园和保护区体系的理论与实践研究》，首次完整提出了建立和完善中国国家公园和保护区体系的战略方针与行动建议，为10年后“建立国家公园体制”国家战略的实施，超前进行了基础理论研究和技術储备。2006年，我受国家发改委社会发展司的邀请担任专家组组长起草《国家文化和自然遗产地保护十一五规划纲要》。这是我国第一部有关文化和自然遗产地保护的五年规划。纲要中所确定国家级自然保护区、国家级风景名胜区、国家森林公园、国家地质公园等自然保护区类型，后来成为“建立以国家公园为主体的自然保护区体系”的主要组成。2014年以来，我深度全面参与了国家公园和自然保护区体系的顶层设计，完成了7项关键性咨政项目，所提出的改革建议和实施路径被2017年印发的《建立国家公园体制总体方案》系统采纳。作为首席专家，我主持了国家公园领域内第一项国家社科基金重大项目——《中国国家公园建设与发展理论与实践研究》，通过对“六项特征”“九对关系”和“十个关键问题”的研究，系统制定了符合中国国情的国家公园治理路径。

中国国家公园是“国之大者”，是千秋伟业，呼唤我们心胸开阔，目光长远，超越各种形式的小人利益、地区利益和部门利益，为了中华民族的长远和根本利益，为了人类和万千物种共同的家园同道、同志、同行！

## 来自生物多样性大会高级别会议的『好声音』

生物多样性保护到底有多重要？面对全球物种灭绝速度不断加快，生物多样性丧失和生态系统退化对人类生存和发展构成重大风险，各方应如何协同推动全球生态环境治理行稳致远？

在12日至13日举行的2020年联合国生物多样性大会（第一阶段）高级别会议上，联合国官员、国际组织负责人、各国部长等代表隔屏相聚昆明，共商全球生物多样性治理新战略。

**“人类的未来、物种的未来寄托在我们手上”**

“生物多样性丧失无法逆转，人类的未来、物种的未来寄托在我们手上。”联合国环境规划署执行主任英格·安德森说。

她呼吁各方采取“清晰、切实行动”以推动达成“2020年后全球生物多样性框架”。“这次会议是历史性的，我们要做的事情将会被历史所铭记。”

安德森表示，为了实现可持续发展目标，各方必须进一步提升政治意愿，通过制定相关政策，加强透明度和问责制，切实解决导致生物多样性丧失的关键问题，以足够的勇气克服重重障碍。

行动，是与会代表们发言的高频词。

“实现可持续发展目标，避免生物多样性的丧失，只有目标是远远不够的。国际社会必须制定透明的政策，采取务实行动，直击生物多样性丧失的根本因素，扭转生物多样性丧失的现象。”联合国《生物多样性公约》秘书处执行秘书伊丽莎·穆雷玛说。

COP15主席、中国生态环境部部长黄润秋表示，要实现2020年后全球生物多样性目标，采取实际行动最为重要，这也是与会代表们的共识。“要将生物多样性保护置于政策制定和实施的优先位置，在粮食系统、基础设施投资、能源、土地利用等方面采取有效措施，实现变革。”

**“将尽最大的努力支持各国保护生物多样性”**

联合国开发计划署署长阿希姆·施泰纳说，联合国开发计划署正在帮助各国推动“自然友好”型投

资。目前，它们与全球环境基金、绿色气候基金等主要伙伴在138个国家推出了32亿美元的投资项目，用于开发生态系统管理和生物多样性保护。

“全球环境基金是《生物多样性公约》的财务机制。我作为全球环境基金的首席执行官，将尽最大的努力支持各国保护生物多样性。”全球环境基金首席执行官卡洛斯·曼努埃尔·罗德里格斯赢得了阵阵掌声。

世界银行行长戴维·马尔帕斯在会上重点分享了怎样为发展中国家和低收入国家保护生物多样性提供资金支持。“例如世界银行集团旗下的国际金融公司最近在印度尼西亚承诺提供第一笔3亿美元的‘蓝色贷款’，用于2025年前每年回收500亿个塑料瓶，以帮助解决塑料污染问题。”

**“期待 COP15 能够唤醒更多人的共识”**

“人类开发土地会排放温室气体，海洋中75%的污染来自陆地活动，因此，土地与海洋、气候变化都有着密不可分的联系，更深刻影响着生物多样性保护。”《联合国防治荒漠化公约》秘书处执行秘书易卜拉欣·蒂奥呼吁各国政府尽快出台关于陆地、海洋、气候变化和生物多样性保护的综合治理措施。

《联合国气候变化框架公约》秘书处执行秘书帕特里夏·埃斯皮诺萨表示，越来越多的国家正通过综合性行动应对气候变化和生物多样性丧失问题。2016年统计数据显示，全球有60%的国家将保护生物多样性和生态系统作为应对气候变化的工作重点，到2021年，这一数据已上升到75%。

“海洋正面临着生物多样性的丧失，而绝大部分保护海洋的工作离不开各方有效应对气候变化。”联合国秘书长古特雷斯特别使得：汤姆森呼吁各方践行多边主义，在联合国框架下深度合作，以应对气候变化和生物多样性丧失等问题。

“我们期待 COP15 能够唤醒更多人的共识，从全球到国家、从环境部门到其他政府部门、从企业或民间组织到媒体，乃至整个社会都要广泛参与，促进全球协同行动，使生物多样性保护成为促进世界经济绿色复苏的动力，为实现人与自然和谐共生的2050年愿景发挥我们的作用。”黄润秋说。

（记者潘洁、成欣、伍岳、姚兵）  
新华社昆明10月13日电

## 金秋胡杨美

这是10月11日拍摄的额济纳旗胡杨林。

金秋时节，内蒙古自治区阿拉善盟额济纳旗的胡杨林披上金装，吸引众多游客前来观赏。

新华社记者刘磊摄



从藏羚羊到长颈鹿，从雪域高原到东非草原

## 中国工程建设与野生动物的“共生之约”

新华社北京10月13日电（记者陈绍华、司源）中国可可西里卓乃湖畔，藏羚羊穿越青藏铁路聚集于此，给寂寥的荒原带来生命热潮；肯尼亚两大国家公园内，以长颈鹿为代表的众多野生动物经由蒙内铁路迁徙，在广袤的东非大草原上呈现生命奇观。

从藏羚羊到长颈鹿，从青藏铁路到蒙内铁路，动物与中国建设共生共存、美美与共。

**藏羚羊穿桥过 长颈鹿不低头**

每年5月至7月，是“高原精灵”藏羚羊为产羔而迁徙的季节。感受到大自然的“呼唤”，来自青海三江源、新疆阿尔金山、西藏羌塘的雌性藏羚羊，成群结队，浩浩荡荡地前往可可西里卓乃湖，奔赴一场“生命之约”。

2006年，青藏铁路正式通车。这条直穿可可西里的“巨龙”并没有造成自然保护区的地理分隔，藏羚羊年复一年的迁徙路线也依然照旧，这背后得益于动物迁徙通道的建设。

高架桥梁，以桥代路。青藏铁路工程师考虑到建设时可能阻挡藏羚羊等野生动物迁徙，因而从位置、宽度和高度等多方面匹配当地野生动物的实际情况，修建了33处野生动物通道。

八年后，连接肯尼亚蒙巴萨港和

首都内罗毕的交通要道——中非共建的蒙内铁路遭遇了同样的问题。由于蒙内铁路穿越内罗毕国家公园和察沃国家公园，且后者为肯尼亚最大的野生动物保护区，蒙内铁路建设对野生动物和环境的影响一度引发当地环保人士的关注。

“蒙内铁路设计过程中，我们针对环境影响采取一系列措施，借鉴荷兰A50公路、德国B38公路，以及中国青藏铁路的设计经验。”时任中交铁道总院蒙内铁路设计总工程师张景桥说。

在调研野生动物生活习性和迁移路径的基础上，蒙内铁路全线共设置大型野生动物通道14个、桥梁79座。所有桥梁式动物通道净高均在6.5米以上，长颈鹿不用低头即可通过。此外，还在大河处适当延长跨河桥梁引桥，加高桥梁高度，方便动物通行。

可以说，蒙内铁路保障了所有类型野生动物都能自由通行。肯尼亚野生动物保护局局长基蒂利·姆巴西说，他曾沿着蒙内铁路调研，没有看到任何铁路对野生动物造成不利影响的迹象。

**绿色铁路 保驾护航**

在保障野生动物迁徙之路的同时，为野生动物打造一条绿色之路也同样必不可少。

这条绿色之路，在于动植物并重。野生动物的生存发展与其所处环境中的植物唇齿相依，铁路建设无法回避植被覆盖保护问题。

青藏铁路采取“宜乔则乔、宜灌则灌、宜草则草”的方法，在铁路沿线构建了一道长达700余公里的“绿色长廊”。蒙内铁路则注重保护蒙巴萨红树林湿地公园的红树林，尽可能减少砍伐，预埋多处过水管涵，保证红树林正常生长。

这条绿色之路，在于保护环境。铁路建设和运营难免对环境造成一定影响，减少污染是关键。

青藏高原的原始生态环境在全球占有特殊的地位。为此，青藏铁路采用了全封闭的25T新型客车站体，车站设有先进的污水和污物收集系统。“列车上的厕所、洗面间的污水都是集便式装置，不会直接排到线路上……”中国铁路青藏集团公司西宁客运段列车长贡九曲珍说。

作为途经肯尼亚两大国家公园的基础设施，蒙内铁路侧重保护已有自然环境。中国路桥肯尼亚办事处总经理李长贵表示，蒙内铁路合理利用既有交通走廊，减少对自然保护区整体生态系统的二次分割，减少土地浪费；内罗毕国家公园内安装声屏障，降低列车通过的噪音。