

市民接力护送小鸳鸯过马路、景区工作人员为小鸳鸯搭建爱心桥……志愿者队伍越来越大，守护鸳鸯的人越来越多

西湖“鸳鸯护卫队”：把候鸟护成了“杭州鸟”

本报记者崔力

2021年12月26日上午7点，初升的太阳刚从山后探出了头，便在散布天空的白色云朵后玩起了捉迷藏。迎着淡粉色的朝霞，西湖边一支特殊的“鸳鸯护卫队”已集结好准备出发。

杭州的气温已创入冬后新低，走在清晨的西湖边，体感温度还在零下，湖边的风吹在脸上带来阵阵寒意。围巾、帽子、手套成了冬日里“鸳鸯护卫队”志愿者们抵抗寒潮“魔法攻击”的标配。

每年的最后一个周日，是“鸳鸯护卫队”志愿者们一年一度对西湖越冬水鸟进行“大普查”的日子。为了尽可能保证调查的科学性，志愿者们分成8个小队，4至5人一组，按照分配好的路线，在同一时间段内进行同步调查，尽可能环绕西湖湖区，目的是统计各种越冬水鸟的数量，为未来西湖越冬水鸟的科研和保护提供参考。

为了更清晰地观测到远处的鸟类，志愿者们背上了“长枪短炮”，有用来观测飞行鸟类的双筒望远镜，还有搭配好三脚架、用于观测远处静止鸟类的单筒望远镜，热衷鸟类摄影的志愿者担心走得太近会惊动鸟儿，特意备上长焦镜头给他们拍“萌照”。

“整个世界的美丽都会展现在你眼前”

西湖湖面开阔，三面环山，群山环抱下的大湖是冬季候鸟的理想栖息地。每年冬季，鸳鸯及其他越冬水鸟都会从北方来到西湖栖息和繁衍，等到第二年春天再启程北上。西湖碧波荡漾，偶有鸟儿从湖上飞过。

按照计划，西里湖（西湖水域的一部分，在苏堤西面）线志愿者的任务是观测苏堤靠北面的3座桥。带队志愿者程国龙介绍，做鸟类普查有几个原则，一是选取的样线不能太长，不然无法在约定的时间内完成同步调查，需尽量把时间控制在两个小时以内；二是不走回头路，由于这条线需要调查的是3座桥，鸟类有可能出现在堤的两侧，所以约定好，出发的时候先集中只看堤的西面，返回的时候再看东面；三是如果发现飞行的鸟类，只数从前面往身后飞走的，不数从后往前飞的，避免重复计数。最后，他们将在孤山附近集合汇总数据。

天气晴朗，太阳开始微微发出热量，一行人选择在冬天最冷的时节，在湖边走走停停，或许是对鸟类的热爱给了他们战胜冬日寒冷的勇气。志愿者们不时拿出相机和望远镜观望、拍摄，再瑟瑟地把手揣回口袋。“风景是真好，可这天也是真冷，三条秋裤都顶不住。”一名志愿者捂着冻得通红的鼻子说道，“整个世界的美丽都会展现在你眼前”。

从树缝里穿过的阳光并不刺眼，斑驳地洒在草地上，10多只鸳鸯在湖边惬意地觅食、散步，又回到水里嬉戏、追逐，湖面上泛起小小的涟漪。苏堤上慢慢出现了晨跑的人，让这个普查小分队看起来并不孤单。

志愿者石剑介绍道：“现在是鸳鸯的求偶季节，所以雌雄很好分辨，雄性鸳鸯的身上是有彩色的帆羽，头上有冠羽，他们正在努力展现自己的魅力。等到鸳鸯繁殖的季节，他

西湖景区水域管理处的工作人员为小鸳鸯架起爱心桥(资料图片)。

本组照片陆建利摄

拼版照片：左图为“鸳鸯妈妈带着16只鸳鸯宝宝在西湖游玩。右图为2020年5月27日，西湖小鸳鸯第13窝“菱菱”家仔出巢。

们就不会是一小群一小群出现了，而是我们所熟知的出双入对的了。”

“西伯利亚银鸥，3只！”志愿者程国龙用长焦镜头拍下了正在湖面上飞行的西伯利亚银鸥，“嘴巴上有个红点，确认是西伯利亚银鸥。”

又往前走了一段，程国龙便遇到了他的老朋友——普通鸬鹚。作为较为资深的观鸟爱好者，程国龙对许多鸟类的习性了如指掌，往往凭借鸣叫就能轻易分辨鸟的种类，“每年，最早来西湖报到打卡的就是普通鸬鹚，2021年他们是9月9日来的，2020年是9月8日，候鸟到杭州来越冬，时间算得都是很准的，而在西湖的所有候鸟中，普通鸬鹚每次都是来得最早、走得最迟的。”

两个小时的普查结束，志愿者们开始了紧张的汇总工作。一个人报数，另一个人在纸上仔细地记录。据统计，本次8条样线共观测到鸳鸯295只，比上一年同期多出了35只，其中雌性114只，雄性181只；鸬鹚169只，银鸥27只；除此之外还观测到斑嘴鸭、小鸊鷉等西湖常见的越冬水鸟。

“白天观鸟，夜晚观虫，每一个生命都很美丽”

“哈哈，我又数花眼了，数了好几遍才数清楚，七雄八雌！”石剑对身边负责记录的妻子马磊说道。马磊一边观



测，一边为西里湖小分队详细记录着各种鸟类的品种和数量。她点点头，示意已经记下，两人的配合十分默契。不仅妻子马磊，他们的孩子也与“鸳鸯护卫队”有着不解之缘。

马磊说：“我们一家三口现在都是‘鸳鸯护卫队’的成员。2007年6月的一天，我在赵公堤看到一只小鸳鸯差点被游客抓走，赶紧上去制止，那时候我自己还怀着宝宝，所以印象非常深。现在我们的女儿都已经上初二了，可以说她有多大，我们一家守护西湖的鸳鸯就守护了多少年，今天她主动起了个大早和我们一起来。”说完指了指身边的女儿，她正拿着双筒望远镜认真观望着。

石剑说：“我们一家都很喜欢自然，走进大自然，会觉得生活充实而美好，白天观鸟，夜晚观虫，每一个生命都很美丽，值得我们守护。”马磊补充道，“我们加入‘鸳鸯护卫队’，也只是在做一些我们力所能及的事，把人与自然和谐的理念，在孩子们的心中播种下去。”

“2017年5月上旬，我在做西湖鸟类监测的时候，发现北里湖附近有人用饼干诱喂小鸳鸯，还抓住了一只放进口袋，旁边的鸳鸯妈妈发出了尖利的叫声，我赶紧上去制止，从口袋里救出的小鸳鸯已经不能自己翻身了，当时看了实在很痛心。”回忆起当年筹建“鸳鸯护卫队”的初衷，程国龙还记得自己当时的气愤。

“我立即将这个情况向浙江省野生动植物保护协会野

职业吸引力低、整体素质低、社会认可度低，年龄偏高、流失率高——“三低两高”，“船员帮”青黄不接

年轻人不愿跑船了，老船长忧长江航运后继无人

本报记者王贤、邓楠、李思远、方亚东

江水滔滔，母亲河长江江面上，船只往来穿梭。一代代长江船员在江上守着船，护着货物和人员安全。作为长江航运高质量发展的基础保障，数十万船员在长江经济带发展中发挥着重要作用。

然而，新华每日电讯记者近日在长江沿线调研发现，五六十岁的低学历船员成了支撑长江航运的主力军。年轻人、高中以上学历的船员已是凤毛麟角。船员职业吸引力低、整体素质低、社会认可度低，年龄偏高、流失率高——“三低两高”现象引发管理部门和业内人士普遍忧虑。

相关人士呼吁，政府和社会应给予船员这一特殊群体更多关怀，立足其职业发展诉求和航运发展需求，采取综合措施优化船员职业发展环境，推动高素质船员队伍稳定发展，为长江航运高质量发展提供有力人才支撑。

青黄不接的“船员帮”与忧心忡忡的航运人

“我这条船12个人大多五六十岁，最年轻的也43岁了，这种‘大龄船员帮’是长江上船舶的标配。因为忍受不了孤独，年轻人来船上做几个月就走了。”65岁的“帝沅602号”轮水手王建平说。

“在长江上跑船不比当年了，现在年轻人都不愿意跑船，再这样下去，长江航运怕是后继无人了。”一旁的“渝建物流99”轮船长余世兴在江上奔波了37年，谈起长江航运的缺人现状，54岁的他不住地叹气。

记者调研发现，船员青黄不接、年龄偏大是长江沿线的普遍现象。长江海事局船员管理处与湖北省船员服务协会联合发布的《2020年长江内河片区船员发展报告》(以下简称“报告”)显示，2020年底长江片区内河船员平均年龄47.38岁，较上年增加0.67岁，超出2019年持有适任证书的国际航行海船船员平均年龄11.38岁。50岁以上的船员占45%以上。2020年新注册船员平均年龄超过38岁。

一方面船员年龄普遍偏大，一方面年轻船员、高级船员在不断流失。中国外运重庆有限公司副总经理胡强说：“年轻船员缺乏忠诚度，干了没几天就要走，说不干就不干了，现在都不敢用了。”

报告显示，长江船员适任证书失效人数逐年递增，高级船员适任证书失效人数占总人数的21%，新持证人数无法填平失效空缺。

同时，业内人士普遍反映，长江船员素质偏低，高素质船

去年11月，“渝建物流99”轮船长余世兴站在船上。

本报记者
伍志尊摄



员奇缺。记者随机走访了数十名船员，发现高中以上学历占比不到10%。“我们在审理船员劳动纠纷时发现，船员没有劳动合同的意识，几乎都没有签劳务合同，本质上就是自由打工人。”武汉海事法院审判专业委员会专职委员侯振坤说。

武汉理工大学一位参与招生的老师告诉记者，因招生困难，学校航海技术专业分数线要低于其他专业，但依然难以完成招生计划，毕业后当船员的学生屈指可数。

船员素质偏低增加了船舶航行安全隐患。多名基层海事执法人员透露，部分船员规则意识淡薄，酒驾醉驾、不按规定操作和值班等违法行为仍不少见。长江水上安全信息台发布的近五年第四季度部分典型案例显示，船员人为因素导致的安全事故超过六成。

“基层船员收入低，留不住船员，招不到专业人才。”胡强说，“一船货的货值就是几千万元，我们只能对船员进行安全奖励，希望能降低事故风险。”

“岸上在快进 船上在慢退”

近年来，沿江地区和相关部門努力提升服务船员的软硬件设施，增强船员群体的获得感和幸福感，记者走访发现，长江船员生产生活条件已有较大改善，工作稳定、吃喝

不愁，还有基本的娱乐设施。但不高的收入、相对封闭的特殊工作环境，以及社会认可度较低的职业发展环境等，制约着船员队伍的可持续发展。

——长江船员普遍收入不高，与岸上工作相比没有优势。记者了解到，长江内河船舶的船长平均年收入不到15万元，普通船员只有六七万元，不少民营船企连最基本的社保都没有给船员缴纳。“去岸上当外卖员月工资是船员的两倍，我们还要常年飘在江上，照顾不到家里，性价比低。”跑船10年的“渝建物流99轮”大副王刚说。

——船员工作环境较为特殊，群体封闭容易与社会脱节。51岁的河南籍货船船主邵国鑫就在船上出生，老家没房也没地，这么多年就住在船上，男人驾船、女人做饭。邵国鑫说，他一年在岸上的时间加起来只有10多天，每年300多天在江上漂，没有白天黑夜，锚泊了也要在船上守着，上岸了心里也放不下，长年不跟岸上的亲戚朋友接触，慢慢感情都疏远了，更不想上岸了。

多位船员告诉记者，江上的通信信号不稳定，有不少信号盲区，只能趁船只抛锚时和家人联系，与亲朋生活长期脱节，返岸后难以融入交际圈，内心孤独。长期在船上生活导致风湿等慢性病成为船员们的通病。

鸟分会作了汇报，最终我们决定要组建一支由爱鸟人士组成的‘护卫队’，一同守护西湖边的小鸳鸯。”在物色队员的时候，程国龙结识了西湖边的自由摄影师陆建利，聊起鸳鸯保护，两人一拍即合。2017年5月中旬，“鸳鸯护卫队”由浙江省野生动植物保护协会野鸟分会和杭州市鸟类与生态研究会共同发起成立。

“守护好这些小精灵，就是守护好我们自己的美好家园”

到了春天，候鸟便要北归。2017年，“鸳鸯护卫队”的志愿者们却欣喜地发现，有些鸳鸯在西湖越冬后留了下来，还在西湖附近的树洞里生下了鸳鸯宝宝。志愿者们笑称，它们想成为“杭州鸟”了。

从刚发起成立时的十几人，到现在的近500人，“鸳鸯护卫队”不断壮大。爱护鸳鸯、守护鸳鸯的人越来越多，西湖景区的保安和附近的环卫工人也自发参与到守护鸳鸯的行动中来，劝导游客和市民保持一定的距离，文明观赏，做到不投喂、不惊扰、不抓捕。在西湖边诞生的小鸳鸯从2017年的6窝增加到2021年的28窝，5年来总出窝幼鸟数618只，自然状态下的育成成鸟数达到了356只，存活率57.6%。“守护者”与“被守护者”的队伍在美丽的西子湖畔同步壮大。

“对于野生候鸟，最好的保护就是不投喂、不干扰。”志愿者陆建利表示，“候鸟在选择栖息地的时候非常苛刻，会精心挑选生态条件好、远离人类干扰的地方，鸳鸯愿意在越冬后继续留下来繁衍后代，很有可能是因为杭州有一些可供鸳鸯繁育宝宝的天然树洞，还有很多可供避暑的凉爽荷区，西湖里又有丰富的水生植物可以为它们提供食物，说明他们对杭州的居住条件是满意的。”

杭州一直以来以其深厚的人文积淀和美丽的自然风光著称。近年来，随着生态环境的持续改善，西湖的鸟类资源也不断丰富，人们对于野生动物的保护意识也显著增强。从杭州民众接力护送小鸳鸯过马路、西湖景区水域管理处的工作人员为小鸳鸯搭建爱心桥，再到西湖景区内、游船上保护野生动物的提示牌，一个城市的温度无疑也彰显在对大自然和美好生灵的关怀中。

如何实现人与自然的和谐共生，志愿者们一直在努力探索。为了保护荷花的嫩芽不被鱼儿吃掉，西湖的部分水域架设了围网。可是志愿者们发现，时常有一些去荷塘觅食的小鸳鸯因跳不过去围网而与鸳鸯妈妈离散，而离开妈妈的小鸳鸯几乎没有生存下去的可能，于是便第一时间联系西湖景区水域管理处的工作人员反映情况。在“鸳鸯护卫队”的建议下，西湖景区的工作人员不仅在孤山北面的荷塘为小鸳鸯们搭建了“爱心桥”，还稍稍放低了荷花围网，方便小鸳鸯们自由进出。

陆建利说：“鸳鸯在西湖停留、繁衍，无疑给西湖增添了新的生命力，让西湖更有活力、更加灵动，守护好西湖的这些小精灵，就是守护好我们自己的美好家园。”马磊补充道，“如果哪一天不再需要我们这些志愿者了，也许就实现人与自然的真正和谐了，我们共同期待着那一天的到来。”

职业吸引力低、整体素质低、社会认可度低，年龄偏高、流失率高——“三低两高”，“船员帮”青黄不接

年轻人不愿跑船了，老船长忧长江航运后继无人

——长江船员群体的社会认同度较低，缺乏存在感和话语权。武汉理工大学教授吴卫国说，船员群体相当弱势，很少能听到船员的声音，各种表彰、荣誉也少有他们的身影。重庆海事局一位负责人说，船员保障了长江这条大动脉的畅通，但他们又十分小众，急需全社会给予更多尊重 and 关注。

落实政策提升船员待遇，智能升级重建职业荣光

随着船舶大型化、智能化、绿色化趋势愈演愈烈，对船员素质的要求越来越高，一名合格船员既需要理论功底，又需要实践经验，还需要与时俱进掌握最新技术成果。

业内人士表示，作为特殊的职业群体，船员是短期不可再生资源，在各国都是重要的战略资源，对保障经济发展和国家安全有重要意义。增强船员职业吸引力，建立高素质船员队伍迫在眉睫。

船员队伍建设也引起了相关主管部门的高度关注。2021年5月，交通运输部等六部门联合印发了《关于加强高素质船员队伍建设的指导意见》，提出了6个方面19条措施推动高素质船员队伍建设。

多位航运企业负责人和船员表示，长江沿线地区和有关部门应该加大落实力度，细化工作措施，切实将政策文件抓实抓细抓到位。要综合施策提高船员的生活待遇，不断增强船员的幸福感和获得感。相关部门应设置创新、包容性考试发证制度，调整船员证书等级，优化职务晋升学历要求；通过航海院校理论考试成绩与船员适任考试成绩等效认可、鼓励校企合作等制度安排，吸引航海专业学生从事船员职业。

吴卫国等专家建议，大力提升船舶智能化水平，研究减少船舶配员的可行性。运用智能技术提升船舶安全系数与工作效率，用机器人替代人，争取早日实现船舶无人化管控，减少人力投入。加强长江岸基通信基础设施系统一体化，建设稳定的船上通信网络，建设船舶智能避碰和操控系统。在此基础上，可以研究降低500千瓦及以上船舶船员最低安全配置标准。

同时，要加强宣传引导，增强社会对船员的了解与认同，让船员重拾昔日的职业荣光。基层干部建议，可利用全媒体方式大力宣传航海文化，加强船员先进典型培树，让全社会了解船员、关爱船员，提高长江船员职业荣誉感和社会认可度。