

# 疏浚业向着流域综合治理华丽“蜕变”

□ 全媒体记者 杨瑾 黄玲 见习记者 杨雪

党的十九大报告提出“加快水污染防治,实施流域环境和近岸海域综合治理”。近年来,伴随着我国经济社会飞速发展和对水资源的过度开发利用,大多数流域的生态环境状况不容乐观。

流域的修复和治理已成为国计民生的重要课题。而疏浚业已成为水域治理的重要组成部分,也是服务于人类文明建设和改善民生福祉的产业。如何让疏浚业更大程度地作用于流域综合治理,已成为行业专家学者密切关注的问题。

2019年4月23日下午,以“生态优先,绿色发展”为主旨的“2019流域综合治理高端论坛”在上海国际会议中心举办。论坛通过中外权威专家的解读分析,引导行业了解疏浚业在经济社会可持续发展进程中以及在流域综合治理过程中的地位、作用及其转型升级的要求。

## A 生态优先 驱动行业转型升级

疏浚行业的生态化升级符合时代发展需求的转型方向。在生态文明建设转型升级的关键时期,习近平总书记提出了“绿水青山就是金山银山”的重要科学论断。2015年以来,《水污染防治行动计划》《“十三五”重点流域水污染防治规划》《重点流域水污染防治规划(2016-2020年)》《水污染防治法》等政策法规密集出台,河长制、湖长制全面推行,污染防治攻坚战不断深入,在此情况下,流域作为我国经济和社会发展的主要载体,其修复和治理顺势成为关乎国计民生的重要课题,也成为经济、社会、自然统筹发展的焦点所系。

中交生态环保投资有限公司党委书记彭增亮用五个“前所未有”来形容这场转型升级,他认为,十八大以来,我国的生态文明建设的思想认识程度之深前所未有;污染治理力度之大前所未有;制度出台频度之密前所未有;监管执法尺度之严前所未有;环境质量改善速度之快前所未有。

中科院生态环境研究中心研究院单保庆在论坛上结合自己多年的研究向业界倡议:“流域综合治理将是今后我国水环境治理的主要手段”。而作为流域综合治理的骨干力量,疏浚行业必须紧跟时代步伐,趟出一条绿色升级、可持续发展的道路。

中国环境科学研究所湖泊所副所长姜霞在论坛上的一针见血地指出了疏浚业的转型升级趋势:“我不认为疏浚业就是挖泥的,现在是用生态的方法和标准去判断是否挖、怎么挖、挖哪里、挖了如何后处理;并用生态的措施去处理和利用疏浚物,让底泥成为一种资源……”

中国交建副总裁、中国疏浚协会理事王海波则突出强调了生态疏浚的重要性和时代性,他认为,疏浚行业需要深刻转变,这一转变是要把握好疏浚的生态本质属性,自觉遵循“人与自然和谐共生”的主导准则,从传统生态转变到绿色生态,全面构建生态疏浚技术体系,为建设更加美好的人类家园贡献智慧和力量。



天津港25万吨航道疏浚工程。



中交疏浚参与投资建设的四川锦江流域。

## C 多措并举 流域治理初具成果

在世界疏浚协会联合会轮值主席、东部疏浚协会主席帕特曼看来,在环境修复工程和污染治理工程方面,中国非常优秀。

中交疏浚集团股份有限公司总裁曹昌荣在论坛上表示,中交疏浚积极响应“两山”号召,成功落地了京津晋冀永定河流域治理、成都锦江、沱江和山西汾河治理等大型综合性流域治理项目,为“美丽中国”建设贡献了力量。

记者从中交疏浚有关部门获悉,在成都锦江绿道项目实施中,中交集团通过规划设计,将“一轴两山三环七道”的天府绿道为主体骨架贯通整个城市,构建起全长1.69万公里,涵盖1920公里区域绿道、5380公里城区绿道及9630公里社区绿道三级绿道体系,并以此为支撑,串联起成都境内的生态区、公园、小游园、微绿地,将整个成都变为一座巨大的“公园”。同时在绿道沿线

还启动了100个川西林盘保护与修复工作,初步形成40万亩的景观农业。

对于永定河流域的综合治理,杜志国在媒体见面会上自信地谈道:“在山、水、林、田、湖、草的系统治理方面,我觉得在永定河流域体现的特别明显,我们甚至给它起了个名字叫‘重整河山’。”杜志国进一步表示,永定河项目虽然目前正处于初步阶段,但是他们已经开始长远布局——在永

定河的沿线梳理它的自然资源,让其在变成绿水青山之后,也成为金山银山,实际上就是发挥它的生态效益,实现它的生态价值。

在这些成功的实践经验支撑下,我们有理由相信,流域综合治理将成为疏浚业转型升级的新方向、新动能和新拐点,能够在生态文明建设如火如荼的背景之下,为其注入“绿色生态”的新基因,完成疏浚业在新时代的华丽蜕变。

从生态疏浚在流域综合治理的实践经验来看,协同治理是流域综合治理所面临的主要难题,它主要有三个方面的体现:技术协同、部门协同和河段协同。

技术协同就是要将疏浚技术与环保紧密结合,不要顾此失彼。中国环境科学研究所湖泊所副所长姜霞表示,要以精确清除严重污染底泥层、创造湖泊生态修复条件为目标。并且,环保疏浚规模要与其浚后底泥的处理处置与资源化相匹配和同步。

姜霞与荷兰代夫理工大学博士陈修涵都强调了疏浚作业过程中的“二次污染”问题:在河流湖泊中含有大量的细小粘粒,污染物交易富集在这些细颗粒上,因此在环保疏浚施工过程中,对细颗粒扩散的控制与防治非常重要,在绞刀头旋转挖泥的过程中,要选用环保专用绞刀头,这是疏浚与环保要两手抓的问题。

在部门协同方面,跨越两省两市的永定河流域综合治理项目最具有代表性。永定河流域投资有限公司副总经理杜国志分析:“永定河,包括我们国家的流域的综合治理特别是生态治理,当前最难的一个问题,就是跨行政区的协调问题。”

杜国志进一步表示,为了破解这一部门协同难题,他们探索出了“投资主体一体化带动流域综合治理一体化”的新模式——在行政层面成立永定河流域部省协调领导小组;在资金层面,由四省市人民政府共同出资,组建了流域公司来负责整个流域的生态治理建设,解决跨省区的矛盾和问题。

“经过一年多的努力”,杜国志说,“跨区域协调已初具成效。”

河段协同,是以往流域综合治理中不会顾及到的问题,“过去的整治通常是一段段的,有时候整治了下游,但上游污染源不切除,相当于做了无用功”,中交疏浚展览厅的讲解人员向记者介绍。对此,彭增亮总结道:“流域治理的主要矛盾是——过去孤立的、碎片的、分散的局部治理无法从根本上解决水体污染‘流域性、结构性、复合性、长期性’的问题。”

据介绍,沱江是长江流域污染最严重的支流之一,水环境问题突出,以往对其治理采用“碎片化”的治理模式,没有从源头处抓起,造成了投入大、效率低、效果差等问题。现如今,中交集团从“整体现、系统观、流域观、自然观”着眼,确立了“截污、清淤、蓄水”的总体原则和近、中、远三期目标,赢得了当地政府的认可。

中国环境科学学会副秘书长刘鸿志也认为,生态疏浚要统筹兼顾、整体施策、多措并举,将疏浚放在大尺度的流域、湖域、海域和区域上来考虑,不能头痛医头脚痛医脚,需要用系统的、整体的、综合的方法来解决。

本文配图均由中交疏浚集团提供

B 协同治理 破解综合整治难题

### 长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)镇江通信管道购买使用权评标结果公示

长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)镇江通信管道购买使用权于2019年4月15日在武汉市公共资源交易中心完成了评标的相关工作,现就本项目招标评标结果进行公示:

项目名称:长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)镇江通信管道购买使用权  
招标编号:ZQLY-DL-20190307FW  
招标人:长江南京通信管理局  
招标代理机构:中乾立源工程咨询有限公司  
第一中标候选人:江苏省广电有线信息网络股份有限公司镇江分公司,中标价为207.3万元;  
第二中标候选人:中移建设有限公司,中标价为199万元;  
第三中标候选人:中国联合网络通信有限公司镇江市分公司,中

标价为205.82万元;  
公示期:2019-04-26 08:30:00至2019-04-29 08:30:00  
本项目的评标结果公示同时在交通运输部长江航务管理局政务网、中华人民共和国长江海事局网、中国采购与招标网、中国水运报上发布。  
各投标人和其他利害关系人对评标结果有异议的,可通过书面形式在公示期内向有关部门举报,但举报内容应提供真实姓名及身份证号码、具体工作单位(盖章)、联系地址、电话和相关证明材料等,便于调查核实。  
联系部门:长江航务管理局规划基建处  
联系电话:027-82767571  
联系部门:长江南京通信管理局纪委  
联系电话:025-58996607

### 长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)南京通信管道购买使用权评标结果公示

长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)南京通信管道购买使用权于2019年4月15日在武汉市公共资源交易中心完成了评标的相关工作,现就本项目招标评标结果进行公示:

项目名称:长江航运通信网本地接入系统工程(长江南京镇江城域网升级改造)南京通信管道购买使用权  
招标编号:ZQLY-DL-20190308FW  
招标人:长江南京通信管理局  
招标代理机构:中乾立源工程咨询有限公司  
第一中标候选人:中移建设有限公司,中标价为212.63万元;  
第二中标候选人:中通服网络科技集团有限公司,中标价为215.21万元;  
第三中标候选人:江苏赛红科技发展有限公司,中标价为206.32万

元;  
公示期:2019-04-26 08:30:00至2019-04-29 08:30:00  
本项目的评标结果公示同时在交通运输部长江航务管理局政务网、中华人民共和国长江海事局网、中国采购与招标网、中国水运报上发布。  
各投标人和其他利害关系人对评标结果有异议的,可通过书面形式在公示期内向有关部门举报,但举报内容应提供真实姓名及身份证号码、具体工作单位(盖章)、联系地址、电话和相关证明材料等,便于调查核实。  
联系部门:长江航务管理局规划基建处  
联系电话:027-82767571  
联系部门:长江南京通信管理局纪委  
联系电话:025-58996607

## 中国长江商品汽车滚装运输景气指数季评(2019年1季度)

上期	本期	环比涨跌 (%)	下期预测
100.97	99.40	-1.57	101.48

注:景气度标准为“景气指数值 < 90为过冷,90-99为偏冷,100-105为稳定,106-110为稳定偏热,111-115为偏热, > 115为过热”。预警指数景气动向信号系统分为“过热(红色)、偏热(黄色)、正常(绿灯)、偏冷(浅蓝灯)、过冷(蓝灯)”五个区间。2018年平均水平为基期100点。  
二、总体景气状况及趋势  
总体景气状况  
2019年第一季度,长江商品汽车滚装运输景气指数为

99.40,较上期减少1.57点,整体表现稳中偏冷。按照景气指数指标体系,2019年一季度长江商品汽车滚装运输产业一致合成指数与上期相比有所下降,景气总体水平较上期回落,仍处于平稳状态。长江商品汽车滚装运输景气指数较上季度的“红灯区”变至本季度的“浅蓝灯区”,说明2019年一季度商品汽车滚装运输景气度较差。  
长江商品汽车滚装运输市场分析  
一季度,汽车销售市场处于淡季,汽车销售量同比、环比均出现较大下滑。受春节影响,主机厂停产放假,船公司较多船舶处于停航状态,部分航线暂停运营,导致滚装运量大幅减少。与上期相比,一季度平均运价下降明显,运量环比有所收缩,船公司通过相互间的配载、换舱,调节运力匹配,提高船舶运营效率,使得航次数和滚装运量,航运公司景气度出现下滑。在整体运量和销量下滑的背景下,沿江主要码头吞吐量环比下降,堆场利用率环比呈现下降趋势,码头景气程度有回落。  
三、指标分析  
沿江汽车产销观测指标:一季度汽车销售市场处于传统销

## 一季度景气指标环比下滑 滚装运输市场寒意明显

售淡季,主要主机厂汽车销量环比减少21.59%,同比下降17.05%。  
商品汽车滚装运输公司观测指标:一季度长江商品汽车滚装运输平均运价环比下降3.11%;运量环比减少16.54%;汽车滚装运输总航次数环比减少36.89%。  
商品汽车滚装码头生产观测指标:一季度,长江沿线主要滚装码头吞吐量在汽车运量和销量减少的背景下,环比减少17.03%,同比上升9.24%;堆场利用率环比减少9%,同比增加22.48%。  
四、预测与展望  
一季度乘用车销售量、商品汽车滚装运量和滚装吞吐量均出现较大下滑,景气指数环比下跌,预警指数处于过冷区间。但随着国家相关促进汽车消费政策的出台,相关限购政策的松动以及汽车厂商相继下调指导价,汽车消费需求有望逐步回升。参考滚装运输市场的季节性特征,预计二季度滚装运输市场将逐步恢复。预测二季度长江商品汽车滚装运输景气指数为101.48,处于“稳定”景气区间。(武汉航运交易所供稿)

## 武汉航运中心出口集装箱运价指数周报

### 集运需求增速放缓 多条航线运价下跌

上期	本期	环比涨跌 (%)
1042.74	1030.83	-1.14



航线	单位	权重	上期	本期	与上期比涨跌 (%)
综合指数(Comprehensive Index)			1042.74	1030.83	-1.14%
分航线(Line Service):					
武汉-日本关东East Japan	USD/TEU	2%	479.51	478.19	-0.28%
武汉-韩国Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	1%	457.98	456.76	-0.27%
武汉-东南亚Southeast Asia	USD/TEU	5%	609.05	607.90	-0.19%
武汉-南美South America (德班 DUBAI)	USD/TEU	5%	1862.88	1903.08	2.16%
武汉-澳洲Australia/New Zealand	USD/TEU	4%	849.80	840.74	-1.07%
武汉-波斯湾/红海Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	18%	1433.35	1403.63	-2.07%
武汉-台湾Taiwan	USD/TEU	1%	432.35	431.19	-0.27%

## 中国长江煤炭运输综合运价指数周报

### 煤运市场供需两弱 运价指数略有上扬

上期	本期	环比涨跌 (%)
745.35	774.73	+3.94



上期	本期	环比涨跌 (%)
1013.72	1011.50	-0.22

通知  
因五一劳动节期间中国水运报停刊,中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)、中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)、武汉航运中心出口集装箱运价指数(WCSFI)暂停发布,5月10日恢复。特此通知。  
武汉航运交易所  
2019年4月26日

## 滚装资源持续减少 船企调控船舶数量

本周,中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为1011.5点,较上期下跌0.22%。长江商品汽车滚装整体运量减少27.38%。上水各航线运量均有所下降,但部分航线运价上涨19.08%;下水航线整体运量减少16.76%,但运价涨幅不大。本周商品汽车资源较上周继续下滑,各船公司采取调控上水航线船舶数量予以应对。运量的减少导致综合运价指数向下波动。(武汉航运交易所供稿)