

守护一江碧水向东流

□ 全媒体记者 陈珺 见习记者 马榕蔚 特约记者 程杰 刘尊稳



党的二十大报告提出：“持续深入打好蓝天、碧水、净土保卫战。”近年来，交通运输部长江航务管理局（简称“长航局”）深入贯彻习近平生态文明思想，系统推进船舶污染治理，推动长江航运与生态文明协同共进。

新征程上，长航局系统将始终坚持“生态优先、绿色发展”理念，加快航运要素治污减排降碳，在提质增效上求突破，推动建立自主良性的长江航运绿色发展体系。

“我们将推动船舶污染物水中、岸边、陆上全链条闭环管理，服务内河水运绿色发展示范区建设。”长江海事局党委书记、局长阮瑞文表示，以长江海事现代化助推长江航运绿色发展的现代化。

两岸换“绿”装 大江满目“新”

大江流日夜，慷慨歌未央。今日之长江，全流域处处生机盎然。

“芦苇依依、飞鸟翱翔，之前在长江上几乎绝迹的江豚又慢慢回到这里。”在长江岳阳临湘段南阳洲，岳阳海事局临湘海事处执法人员将一条在岸滩搁浅、长约40厘米的小江豚，牵引至江中深水区，成功帮助江豚“回家”。“只见3头江豚时而上游下蹿，时而相互嬉戏打闹，不停地做着翻滚、跳跃、点头等动作，非常可爱！”

宜昌海事局的退休老同志告诉记者：“长江不仅恢复到儿时的模样了，而且更美了。潮平岸绿，江边垂柳依依，江面百舸争流。越来越多的市民愿意为保护长江贡献一份力量。”

坚持“共抓大保护、不搞大开发”“生态优先、绿色发展”，长江船舶水污染物从过去直排入江，到达标排放，再到现在的“船上存储、交岸处置”的“零排放”治理模式，长江船舶污染防治实现了历史性转变。

“可以说，长江船舶污染物‘零排放’治理模式，为我国内河船舶污



长江海事局开展长江大保护宣讲活动。长江海事局供图

染治理提供了长江方案。”长江海事局危管防污处相关负责人说。

针对船舶污水处理设备存在操作复杂且达标排放难，船舶偷排超排难以彻底禁止等难题，长江海事局迎难而上、创新思路，提出了“船上储存、交岸处置”的船舶水污染物治理新模式，即疏堵结合、标本兼治——一方面切实堵住船舶的排污口，另一方面切实保证污染物上岸处置，形成船舶污染物交接处全链条监管。

眼下，初战已告捷。2018年率先在三峡库区试点“零排放”，2021年6月延伸至岳阳，2022年起在马鞍山以上全面推广，实现“零排放”全覆盖。

“不断加强宣传，提高水上从业人员环保意识，使之不想排；采用电子防伪铅封技术对船舶污水排放管路进行铅封，使之不能排；不断加强船舶污染物交付与接收过程现场监管和行政执法，使之不敢排。”上述负责人介绍道，“三招齐发”极大降低了船舶污染物排放对长江水体带来的污染。

共抓大保护 奏响“长江之歌”

在今天的长江航运高质量发展推进会上，长航局提出，补短板、强弱项，健全污染防治长效机制。

为有效开展船舶铅封工作，长江海事局组织开发电子防伪铅封条，开发并上线运行“江船零排”系

统，使每个排污口都有了“电子身份证”。

雷霆般的长江船舶污染防治战役中，2022年以来长江海事局完成船舶电子铅封2.6万艘，对7.7万个污水管路铅封或盲断确认，目前累计出港船舶铅封率近92%，到港船舶已基本实现船舶水污染物“零排放”。

“我们都支持盲断，船上不能偷排污水，这样既保护长江，同时也节约成本。”湖北恩施巴东县鑫诚船舶运输有限公司负责人向启成说。

重庆渝扬实业的总经理周维兵也不住地点头赞许。作为“零排放”探路者，渝扬实业所属船舶运行成本平均每艘船下降了80%左右，污染物“零排放”和靠岸使用岸电已成为公司提质增效的秘密武器。

长江海事局还配合地方政府做好船舶污染物接收转运处置设施建设，推动构建了“船—港—城”一体化船舶治污闭环管理格局：船舶安装污水存储柜，不排放污染物；港口配套设施齐全，能接收污染物；城市能转运、处置船舶污染物。

数据显示，目前长江海事局辖区港口码头配备船舶污染物固定接收设施3165处，流动接收船162艘，基本实现长江沿线港口码头、锚地船舶污染物接收全覆盖，形成码头固定设施接收为主、流动接收船流动接收为辅的船舶污染物接收新局面。

“我的家就在江上，保护长江，就是保护自己的家。”船员笑着对记者说。

久久为功 绘就绿色发展蓝图

骥骥一跃，不能十步；弩马十驾，功在不舍。

学习贯彻党的二十大精神，助推长江航运绿色发展，长江海事局将坚持精准治污、科学治污、依法治污，继续花大力气巩固战役成果，深入推进船舶水污染物“零排放”，以高标准持续深入打好碧水保卫战。

部门协同、明晰责任、措施到位、精准发力，新时代长江大保护的交响乐章正在奏响。

——精准“堵”，继续开展船舶电子铅封。

2023年，长江海事局将继续运用“江船零排”系统，实时筛查未铅封船舶，科学精准完成辖区船舶铅封“动态清零”，同时加强对已实行铅封船舶的铅封现场检查工作，严肃查处私拆铅封、私接暗管偷排直排等违法行为。

——全力“疏”，推进船舶污染接收转运处置能力建设。

推动实现船舶水污染物免费接收政策落地实施，加强与地方政府以及交通、生态环境、住建、发改委等部门的协作配合，推动各地出台船舶污染物免费接收政策；推动船舶污染物接收设施建设，将船舶污染物转运码头纳入城市管网系统，降低船舶污水转运成本；督促引导辖区经营性码头和污染物接收船安装船舶污染物计量设备，力争实现计量设备全覆盖。

——强化“查”，加强对船舶污水偷排直排和虚假交付等突出违法行为打击力度。

开展船舶污染物交付情况大数据分析，对涉嫌长期无污染物交付记录及交付记录极少的到港正常运营船舶进行核查，对污水偷排直排和虚假交付等违法行为进行查处；做好船舶污染物交付全过程监管，积极探索实施交付过程可视化监管、污染物交付量自动识别录入等信息化监管，逐步规范船舶污染物交付行为。

保护长江是事关中华民族伟大复兴和永续发展的千秋大计。面向未来，长江航运将在党的二十大精神指引下，保持历史耐心和战略定力，践行“绿水青山就是金山银山”的理念，谱写绿色航运新篇章，勾勒船舶与航运、经济与生态、人类与自然协调发展的美好画卷。

新闻速递



本报讯（全媒体记者 周佳玲）1月1日，在RCEP生效一周年之际，在重庆市团结村、小南垭、果园港3个铁路物流枢纽站，陆海新通道铁海联运班列开行，发往越南、泰国、菲律宾、印度尼西亚、马来西亚、韩国等RCEP成员国，这是陆海新通道2023年开行的首批班列。

这批班列由陆海新通道运营重庆有限公司组织，满载全地形车、摩托车配件等重庆特色工业机械，甜酸豇头、罐头等农副产品，纯碱、硫酸二钠、精己二酸等化工产品，货值共计超3千万元，将抵达广西钦州港并出海。

据了解，2022年，陆海新通道与RCEP国家进出口贸易货值约80亿人民币，同比增长18%。湖南怀化、宁夏银川、甘肃敦煌、四川达州等均开行了中老跨境班列，从最初的一个月一班，到半个月一班，再到“周周班”常态化开行。同时，还不断加强创新服务，通过“一单制”“铁路快通”等进一步发挥降本增效作用，加速通道与产业融合发展，推动产业链供应链稳定。

“RCEP成员国的港口和城市，是西部陆海新通道主要的覆盖范围。”西部陆海新通道运营组织中心负责人刘伟介绍，通道能覆盖RCEP全部成员国，为重庆乃至全国搭建了一条便捷的与RCEP成员国往来的南向通道，加速各方经贸往来。

今年西部陆海新通道首批班列 发往RCEP成员国

长江泸州段6个信号台 全部实现无人值守

本报讯（全媒体记者 周佳玲 通讯员 罗威 曹悟）近日，在长江泸州航道局信号指挥中心，随着通路口信号台指挥系统的联通并发送第一条通行揭示信号，莲石滩控制河段正式完成了通行信号智能指挥系统部署和运行。至此，长江干支线航道四川泸州段冰盘碛、神背嘴、莲石滩三个控制河段全面实现通行信号在泸州航道局机关远程控制，6个实体信号台全部实现无人值守，这在川江信号台发展历史上具有里程碑意义。

信号台智能指挥系统研究是交通运输部2020年度重点科技项目，2021年底，该项目完成了全部研究内容，并以江阳航道处辖区四个信号台为试点，开展了无人值守、远程控制的测试和应用，截至目前已经试运行一年，

效果良好。在此期间，泸州航道局不断对该系统进行改进和完善，先后完成了多个版本指挥系统开发和信号控制器等硬件设备迭代升级，形成了控制河段无人值守、远程控制运行规范。

据悉，在公共服务上，该项目集成构建了基于AIS、雷达、CCTV组成的船舶动态数据采集系统，实现了船舶准确定位和动态监测，能够准确计算和预测船舶到达通行控制河段的时间、通行排队序列，自动生成通行指令和规则，提高了船舶通行效率。

同时，指挥信号由传统信号旗改为电子信号，能有效降低信号揭示故障率，视觉表现效果更好，便于船舶观察通行。该系统后期可将指挥信号推送至长江电子航道图，便于船舶随时掌握控制河段通行情况。

武汉长江大桥通航桥孔调整

本报讯（通讯员 倪晨 全媒体记者 甘琛）2022年12月30日，经过2小时紧张作业，武桥水道的13座航标顺利布设到位，武汉长江大桥的5号、6号通航桥孔整体向南移动，调整至6号、7号桥孔。改孔后，该水域航道更加顺直，水深由5.2米提高至5.7米，航道条件显著提升。

武桥水道汉阳边滩水域长期以来是航道维护的难点和重点，由于近期持续的低水位，加之汉阳边滩不断淤展封堵武汉长江大桥的1至5号桥孔，原有桥区

航道逐步弯窄，对过往船舶造成不利影响。为此，长江武汉航道局决定调整武汉长江大桥通航桥孔，保障航道安全畅通。

据悉，此次航标调整现场实测航道尺度5.7×200米。航道部门通过甚高频、喇叭喊话等方式向船舶介绍通航桥孔、桥区航标调整情况及行船注意事项。此外，春运临近，长江武汉航道局相关部门正严阵以待，加强桥区嘉鱼、武桥、戴家洲等重点水道的观测分析研判，确保春运高峰期航道安全畅通。

茂名东至博贺港区铁路 开通运营

本报讯（全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 冯胜 黎磊 王立冬）2022年12月31日上午，首列货物列车从茂名博贺港区博贺港站驶出，标志着新建茂名东至博贺港区铁路（简称“博贺港铁路”）正式建成开通。

博贺港铁路为国家Ⅱ级货运疏港铁路（预留电气化条件），北起广茂线茂名东站，南至茂名博贺港区博贺港站，线路全长49.84公

里，设计时速120公里，设茂名东站（既有站）、双目站、博贺港站。

该铁路也是广东省“十四五”铁路规划中疏港铁路的重点工程项目，通过洛湛线、广茂线，与全国铁路网相接，是粤鄂湘桂地区通过洛湛铁路连接茂名港最近的出海通道，为洛湛铁路通江达海的延长线，也是茂名市实施滨海发展战略、以港兴城战略的重点配套项目。

更好统筹发展和安全 狠抓工作落实 确保交通运输安全生产形势持续稳定

（上接第1版）

部安委办通报了2022年安全生产工作情况并汇报了2023年安全生产工作重点安排，江苏省交通运输厅、湖北省交通运输厅、辽宁省海事局作交流发言。

中央纪委国家监委驻交通运

输部纪检监察组组长邹天敬，副部长戴东昌、徐成光出席会议，副部长付绪银主持会议。部总师，部内相关司局负责同志参会。各地交通运输主管部门、部属有关单位，中国海员建设工会及部分行业中央企业负责同志在分会场参会。

河北港口集团再添新运力

2022年12月31日，特种运输船“振华31”轮在钦州海事局海巡船护航下，载运3台超大型集装箱码头岸桥和1台轨道吊安全进港，钦州自动化集装箱码头二期20万吨码头项目进入岸桥设备安装和自动化调试工作阶段。

龙巍 张植凡/文 蒋瑞卿/图



“合肥—宁波舟山港”海铁联运班列 年业务量首破10万标箱

目前，河北港口集团拥有唐山合德海运公司、秦皇岛秦仁海运公司两家航运企业，投资参股渤海远洋（河北）运输有限公司。开通内外贸航线48条，中欧、中亚国际班列6条，建设内陆港64座，运行海铁联运线路24条。同时，携手中远海运集团、安通控股股份公司、中谷海运集团等多家大型船公司，共同搭建环渤海支线、环内贸干线与外贸近洋航线有机结合的集装箱运输体系，实现了对西南、华南、福建、华东、长江沿线、环渤海地区主要港口和日韩港口的高密度全覆盖。

本报讯（全媒体记者 顾磊 陈俊杰 通讯员 吕安琪 徐朦晰）2022年12月30日下午，随着一列满载100标准箱货物的火车从铁路合肥北站缓缓驶出，“合肥—宁波舟山港”海铁联运班列年业务量首次突破10万标准箱。

合肥是“一带一路”建设和长江经济带发展的双重节点城市。近年来，宁波舟山港有效发挥“铁路+港口”大运力、大纵深、高效能等优势，做优做强合肥海铁联运班

列，促使该班列开行频次逐年上升，并实现“一天两班”常态化运行，成为宁波舟山港省外首条单月业务量破“万箱”的海铁联运线路。

今年以来，宁波舟山港海铁联运团队加强与铁路、船公司、客户的沟通协调，抢抓合肥光伏产业快速发展契机，不断挖掘潜在市场客户，扩大业务规模。同时，该团队持续做好货物发运服务保障工作，并在公路、驳船等运输方式不同程度受到疫情影响的情

况下，依托以物流供应链上下游企业单位联合成立的浙皖供应链海铁党建联盟，发挥聚合联动效应，凝聚发展合力，进一步优化物流运输环节，加强操作保障力度，提前排摸出货计划，盯控在途运行时效，保证物流链供应链的稳定畅通。

下一步，宁波舟山港将进一步打响海铁联运服务品牌，为“合肥造”“安徽造”货物走向世界搭建桥梁。