

为长江荒滩铺“生态地毯”

□ 通讯员 田本灿 田雪



看着渐涨的江水，王立德早已没有去年的忐忑不安，“今年的汛期对种植的生草不成威胁了，我有信心。”

5月的重庆，时不时会来一场大雨，作为长江两岸的瑰丽山城，在享受江水带来便利和滋养的同时，其近水的陆地也会因汛期的到来而淹没、浸泡，长期的冲刷使江滩变得裸露贫瘠，这种由于季节性水位涨落，呈周期性出露水面的土地，被称之为“消落带”，作为江心岛的广阳湾，深受其害。

2020年12月，中交天航局顺利中标广阳湾生态修复总承包工程，广阳湾消落带治理作为生态修复的一部分就此提上日程。

“经过勘察，我们发现消落带不仅是降雨带来了汛期，还有三

峡库区的影响。”项目负责人王立德介绍。原来，由于三峡库区需要冬季蓄水和夏季防洪，导致广阳湾的水位在175米和145米间发生周期性变化，使周围形成了落差达30米的消落带。“这些消落带总面积超过了74公顷，而这种长时间的浸泡，使其泥土等植物生存的基底遭到更大的破坏。”王立德说。

如何进行修复？种树肯定行不通，因此种草成了项目团队的首选，而要想在经常受汛期侵蚀、浸泡、冲刷的土地上种草，首先要解决的是固土的问题，正所谓“皮之不存，毛将焉附”。

为此，项目团队经过研究，发现市面上的草皮增强垫在固土方面比较好。“它是用纤维编织而成的三维立体结构，每个网孔又有许多倒四棱锥形的纤维束。这种表面凹凸不平的结构能够促进泥沙的淤积，在植草后不仅能保护植被根基，还能使植被根系与草皮紧密连接，形成一个整体，避免植被在水流冲刷下遭到破坏。”王立德说。

解决完了“皮”的问题，项目团队又对“毛”进行研究。“简单的水草不行，必须要有‘两栖’特性，既能承受长期浸泡，还能在陆地生活。”王立德介绍，“以后这里要进行生态旅游开发，在修复时还要考虑生物环境、生态美观等因素，因此草也不能太深。”随即，项目团队化身植物学家，经过对十余种草进行筛选，最终选择了自然扩散能力强的牛筋草、耐旱耐旱耐践踏的狗牙根，以及葡茎发达、固堤、防沙及保土能力强的双穗雀稗等5种草类植物进行种植，使其达到取长补短的生态修复效果。

完成了“皮”与“毛”的选择，新的问题又出现了——涨水后，这些连成片的植被会有很大的浮力，进而会随着水流飘走，如何让其紧紧地附着在贫瘠的“骨肉上”成了项目团队的新难题。就在大家陷入困境时，新闻中水面种植水稻的画面让大家找到了灵感。“我们何不用锁链将增强垫串起来，固定在岩石上？”

而后，项目团队开始试验，最终

决定采用由锚头、承载板以及连接锚头和承载板组成的锚索进行固定。这种锚索在受力状态时，可以通过锚头的转动，完成承载板的自锁，实现特拉锚垫系统对面草皮增强垫的固定。

就此，“生态固土网垫+植被”的施工工艺诞生了，并被项目团队形象称之为“生态毯”。工艺的采用为岸坡增加一层防冲保护层，减小水流以及水位上涨、下跌时对岸坡带来的破坏。同时增加了整体抗冲刷能力，防止植被及岸坡被水流以点破面，逐渐蚕食的渐进式破坏。

“草还活着，真是奇迹。”2022年9月的一个清晨，汛期刚过，王立德就在工作群里分享了一张覆盖着泥土，零星露着半截青草的图片，水退了、草活着，项目团队成功了！最终，经过排查，有98%的植被在第一个汛期顺利存活。就这样，原本裸露贫瘠的长江荒滩，摇身一变成为一条近10公里的靓丽生态长廊，各类飞鸟到此栖息，呈现出独有的长江湿地林泽系统。

新闻速递



2023版《长江中游航行参考图（武汉至宜昌）》发布

本报讯（通讯员 朱治宇 特约记者 陈宇）5月17日，长江航道局在武汉正式发布2023版《长江中游航行参考图（武汉至宜昌）》，在2015版中游航行参考图发行8年后，对长江中游武汉至宜昌660.2公里航道内的港区、码头、桥梁、航道整治建筑物和航道布置、航标配布、航行规则的变化进行了全貌更新，进一步满足航运企业、船舶用户对长江中游航道地理信息的实时需求。

长江中游航道是长江航道的重要组成部分，其范围自武汉至宜昌河段全长660.2公里，上连三峡库区，下接下游深水航道，是衔接长江上、中、下游

地区推动各区域协调发展的核心通道。

为全面实时反映中游航道的航运条件和航道信息变化，进一步提高航行参考图的现实性和实用性，长江航道局自去年开始组织更新《长江中游航行参考图（武汉至宜昌）》，在上一版《长江中游航行参考图》的基础上，更新了2015年以来的航路变化情况，以及新建的10座跨江大桥、3条过江隧道、89处航道整治建筑物等，全貌展示当前长江中游航道地理信息，进一步规范了图上地物的色彩和符号，并同步新增了船舶报告线、停泊区等助航信息，为航运安全多增添一份保障。

中欧班列（渝新欧）果园港始发运单入藏国家博物馆

本报讯（全媒体记者 周佳玲 通讯员 谢力）5月18日“国际博物馆日”到来之际，中欧班列（渝新欧）果园港始发时使用的国际随车联运单被国家博物馆收藏。

2017年，中欧班列（渝新欧）在两江新区果园港发运了首趟班列，并陆续开行中亚、中越、渝滇缅印度洋等国际班列，实现了“一带一路”和长江黄金水道的无缝衔接。

截至目前，中欧班列（渝新欧）已累计在果园港发运货物超10万标箱，运输货值近220亿元。依托渝新欧国际物流大通道的无缝接入港区，果园港“带动全市、辐射全国、联动世界”的枢纽作用不断凸显，现已成为“一带一路”和

长江经济带联结点的重要支点。

作为承运人与货主缔结运输契约的证明，中欧班列运单贯穿了中欧班列（渝新欧）运作始终，是整个业务操作中最关键的一环。而中欧班列（渝新欧）在重庆果园港始发时使用的运单，更见证了西部首条直联长江经济带的铁水国际联运战略通道启动。

鉴于此，作为内陆开放高地带头带动的代表，中欧班列（渝新欧）在重庆果园港始发时使用的运单于2022年入选二十大“奋进新时代”主题成就展，并亮相重庆单元。截至目前，中欧班列（渝新欧）已累计发运超1.3万列，运输货值近5000亿元。

2023年上海国际集装箱靠港船舶岸电使用量将同比增长30%

本报讯（全媒体记者 杨柳）5月18日记者获悉，为提高上海港靠港船舶岸电使用率，推进上海港航运绿色转型发展，《上海港提高靠港船舶岸电使用率实施方案（2023年）》（简称《方案》）印发，明确提出发展目标：2023年，国际集装箱靠港船舶岸电使用量同比2022年增长30%；邮轮码头、港作拖轮使用岸电实现常态化。

《方案》由上海市交通委、上海

海事局联合印发，旨在以推动港航领域绿色低碳转型为引领，以码头和船舶全面配备岸电设施为基础，以强化船舶使用岸电执法检查为手段，全面推动上海港船舶岸电设施使用率逐年提高。

《方案》提出了完善码头岸电设施建设、推进船舶受电设施改造、加强船舶岸电使用对接、强化岸电使用执法监管、健全岸电数据报送制度、加大岸电使用支持力度等七方面主要任务。其中，完善码头岸

电设施建设方面，上海将持续推进上海港码头岸电设施建设，逐步实现港口码头全面配备岸电设施。2023年，为低压小容量岸电适用船舶提供靠泊服务的码头泊位（油气化工码头除外）实现标准化岸电设施全覆盖；集装箱码头泊位岸电覆盖率率达到90%以上，力争实现全覆盖。

加大岸电使用支持力度方面，上海将简化岸电建设审批手续，协调电网企业做好配电网规划支撑，

鼓励码头企业降低岸电收费标准，支持为使用岸电船舶提供靠泊便利和港口作业费用优惠，并及时组织开展2022年度岸电运营补贴申报、审核工作。

根据《方案》，今年12月底前，上海将完成海港码头低压小容量岸电设施标准化建设；完成大治河浦星公路桥停泊区岸电设施标准化建设；全面完成岸电使用年度工作目标；组织开展岸电使用执法监管工作的总结评估。

宁波出台港口岸电建设使用奖补办法

一度电只要三毛钱

本报讯（全媒体记者 陈俊杰 特约记者 宋兵）近日，《宁波市港口岸电奖补办法》正式发布，将于6月10日起施行。这是“十四五”时期全国首个市域港口岸电建设及使用奖补办法，也是宁波市贯彻交通运输部

等四部委《关于进一步推进长江经济带船舶靠港使用岸电的通知》和浙江省交通运输厅《浙江省港口岸电奖补办法》的配套政策。

据介绍，宁波市交通港航部门会同市财政部门，聚焦当前港口岸

电设施总体覆盖率不高、简易岸电不满足新标准、早期岸电设施无法实施数字化管理、岸电使用成本过高等问题，安排7000余万元财政资金对港口岸电建设、改造及使用情况实施奖补，全力推广靠港船舶使

用岸电。靠港船舶使用岸电价格不高于0.3元/千瓦时，为长江经济带各省市最低。据预测，通过岸电设施的不断完善和政府服务监管的不断强化，2025年宁波市岸电使用量将在2019年的基础上翻两番。

刘山船闸送《民法典》上船头

本报讯（全媒体记者 魏莹依 通讯员 何小瑞 李娜）今年5月是第三个“民法典宣传月”，为更好宣传《民法典》，增强船员的法治意识，5月16日，徐州航务中心刘山船闸组织开展以“美好生活民法典相伴”为主题的宣传活动（如图）。

活动中，执法志愿者走上船头

通过发放宣传手册、现场讲解交流等方式向船员宣传《民法典》，重点介绍了《民法典》的重大意义、核心理念、主要作用以及与普通民众生活紧密相关的法律知识，呼吁和引导船员主动学习法律知识，日常生活中学会用《民法典》维护自身合法权益，同时自觉遵守法律规范，

做合格公民。此次主题宣传活动，进一步提升了广大船员对《民法典》知识的了解和知晓，有利于营造遵法、学法、守法、用法的良好社会风气，有利于增加船员的幸福感、获得感、安全感。期间，共发放宣传材料14份，向船员讲解10余人次，取得良好效果。

5G+L4级纯电动智能重卡在京唐港启动测试运营

本报讯（全媒体记者 周佳玲 通讯员 谢力 董智琴）近日，由上汽红岩和友道智途共同打造的5G+L4级纯电动智能重卡正式在京唐港首钢码头开启自动驾驶测试运营，将为京唐港建设绿色、智慧、安全港口提供智慧运力，这也是上汽红岩与友道智途在推进自动驾驶商业化进程中又一落地成果。

京唐港是中国北方重要的海运港口之一，是沟通东北、华北及对外贸易的重要运输通道。目前，京唐港的货物吞吐量已突破1亿吨，其中以煤铁矿为主，山西、陕西、内蒙古等地的煤炭在此中转经海运南下，是“北煤南运”的重要节点。

此次投入测试运营的5G+L4级纯电动智能重卡，基于港区转运货物多为煤铁矿，作业环境复杂、缺少固定标识物等实际情况，已实现自动驾驶视觉感知、激光定位、规划控制能力，可实现高效、精准、可靠的智能运输。



LNG动力油轮首航 山东港口日照港

本报讯（全媒体记者 马格 蔚 张明军）近日，在山东港口日照港岚山区中作业区油#7泊位，伴随着一声调度指令，一艘LNG动力超大型油轮卸货完毕顺利离泊（如图）。

据了解，此艘LNG动力超大型“ADVANTAGE VITAL”领先

优势”轮本次靠泊日照港，是该轮首航且首次接卸作业，也是日照港第二次接卸LNG动力油轮。

该轮搭载C型LNG燃料储罐，采用LNG为主燃料，配备LNG双燃料主机，相较于传统VLCC，二氧化碳减排约20%。



近日，有船员咨询，“我的油船货物操作高级培训合格证即将过期，如何使培训合格证再有效？如果过期了怎么申请再有效呢？”

记者了解到，培训合格证在证书有效期截止日期前5年内具有不少于12个月相应种类船舶上任职的海上服务资历

和合格的任职表现，或完成规定的知识更新并通过考核，可以直接申请再有效；培训合格证失效者，在失效1年内完成规定的知识更新并通过考核，可以办理培训合格证的再有效。培训合格证失效1年及以上者应重新参加培训并通过考试。持有已过期超过一年的油船货物操作高级培训合格证者重新参加培训并考试通过后，可直接申请签发油船货物操作高级培训合格证。

全媒体记者 魏莹依