

航以致远开新局

——贵州省港航集团有限公司书写十年高质量发展精彩华章

□ 全媒体记者 鄂启科 通讯员 石洪军

十个春秋风雨兼程，十年征程激荡人心，十载年华捷报频传。是什么力量引领贵州省港航集团有限公司(简称“贵州港航”)发生巨变，以持之以恒、锲而不舍的精神，朝着“通江达海”的目标奋楫扬帆？翻开贵州航运地图，如今，“北上长江、南下珠江”的水运“大动脉”已初步成形，乌江、赤水河、清水江汇入长江到东海；南盘江、北盘江、都柳江则直达珠江入南海。随着航运基础设施建设不断完善，贵州南北陆海新通道的出现，或将打破现有贵州经济格局，凸显贵州资源优势转换为经济优势的能力，贵州水运大发展正焕发着新的生机。

回忆激情岁月 汲取奋进力量

20世纪70年代，贵州多条主要航道因流域水电站未同步建设过船设施，导致曾经繁荣兴盛的贵州水运被完全阻断、逐渐衰落。将时针拨回十年前，得益于“通江达海”梦想的孕育，贵州港航因通江而生，达海而兴。自此以后，一群胸中闪烁着执着梦想与希望的港航人，在贵州省乌江、赤水河、清水江、南(北)盘江、红水河以及都柳江沿江河两岸的碍航险滩边绘宏图筑梦想。借势借力激荡起新时代经济高质量发展的“一池春水”，不断为“黔货出山”打开更广阔的消费市场，为“产业互联”提供了更便捷的路径选择。

奋楫逐浪千帆竞 换道超车新征程

擘画蓝图、立柱架梁。2012年1月12日，《国务院关于进一步促进贵州经济社会又好又快发展的若干意见》(简称《意见》)颁布实施，明确了促进贵州经济社会又好又快发展的主要任务，提出了一系列含金量高、操作性强的政策措施，给予了贵州有力支持，为贵州加快发展提供了前所未有的战略机遇。

“积极发展水路运输，规划研究打通西南地区连接长三角、珠三角地区水运通道。”《意见》里的文字，再一次激起了贵州通江达海的梦想。倾情牵挂、倾力指导。抓住政策机遇，面对千载难逢的大好机遇，省委、省政府对水运发展高度重视，把水路作为重点战略部署——

2012年8月在原贵州省航运总

公司基础上组建成立贵州省航电开发投资公司。

2013年，波澜壮阔的贵州水运建设史上出现首个拐点：省级层面首次出台《贵州省水运建设三年会战实施方案》，提出用3年时间，在全省范围内开展水运建设大会战。确定以“以航为主、航电并举、综合利用、协调发展”的发展方略，向决胜关键的“有电无航、电通航断”的水运顽疾转战。

2015年9月，西部地区第一个翻坝运输系统工程——全长17.209公里坝上港区(樱桃井码头)和坝下港区(沙湾码头)连接公路的乌江构皮滩翻坝运输系统工程建成。

2016年，贵州水运建设三年会战完美收官。全省航道通航里程达3957公里，其中高等级航道突破1000公里，居14个非水网省市第一，“北上长江、南下珠江”的水运大动脉正加快形成。

2016年12月，在乌江断航13年后，500吨级船舶空载入渝重荷返黔首航圆满成功；2018年5月，贵州首座航电枢纽电站——都柳江从江航电枢纽电站建成投运，“以电养航”实现了零突破。

2021年11月16日，随着贵阳港开阳港区北上长江首航仪式正式启动，14艘货船满载着6800吨磷矿，从贵阳港开阳港区洛旺河码头出发，前往重庆涪陵，因乌江沿线梯级电站建设中断了近20年的乌江“黄金水道”首次大规模复航。

2022年6月29日，乘着政策东风，思南港邵家桥港区正式开港，12艘货船满载着6000吨水泥熟料从港区鸣笛起航，沿乌江水路直奔重庆涪陵进入长江。这是乌江复航后，贵州省首个“港口园区化”项目投入运营，标志着贵州省乌江航运由此迈入常态化和稳定化发展的新阶段。

同年，伴随《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》出台，贵州随即印发实施《贵州省水运体系发展行动方案》，提出由省交通运输厅牵头组建港航集团，2023年1月，在贵州省航电开发投资公司基础上组建贵州省港航集团有限公司，主营港口航道开发建设、水路客货运输、航道枢纽建设运营等业务，全方位服务贵州水运高质量发展。

一组组跳动的数字、一次次刷新排名，见证贵州港航只争朝夕的奋斗足迹——

这十年，贵州港航不断加快推动转型升级发展，以新成效、新业绩、新跨越推动企业实现了高质量品牌提升，公司注册资本从200万元增加到30亿元，资产从不足850

万元增加到58亿元，从业人员从不足20人增加到500余人，分别增长了1500倍、682倍、25倍，公司实现持续高质量发展。

持续发力久久为功 乘势而上开新局

机组发电从无到有，航道建设从有到优，沿江港口由优向强。

都柳江是珠江水系的重要支流，贵州省规划的五条主要水运出省通道之一，国家航道主骨架网的重要支线，西南地区水运出海的北线通道。2013年《柳江流域综合规划报告》确定柳江干流治理开发任务是防洪、航电发电统筹兼顾，综合利用，柳江干流共17级开发方案，贵州境内规划10个梯级，从上而下分别为白梓桥、柳叠、坝街、寨比、红岩、永福、温寨、郎洞、大融、从江。

以此为契机，都柳江从江、大融航电枢纽工程随即正式开工建设，这是贵州实施以航为主、航电并举、综合利用、协调发展新模式的实践，也是全省水运创新发展的突破，填补了贵州无航电枢纽的空白。

从乌江河畔到清水江沿岸，在航电一体化建设稳步推进下，贵州港航牢固树立“发展为首、项目为王、实干为先”的理念，坚持聚力合力，加快推进从江、大融、郎洞、温寨等航电枢纽工程的建设，跑出项目建设“加速度”。

2018年5月5日，贵州首座航电枢纽工程——都柳江从江航电枢纽工程正式下闸蓄水，是贵州第一个航电枢纽，此举标志着从江航电枢纽从工程建设转入发电运营。都柳江从江航电枢纽工程设计通航船舶吨级为500吨，航道等级为V级，电站装机容量45MW，库区正常蓄水位193米，死水位192米，总库容5476万立方，工程等级为Ⅲ等，工程规模为中型，通航船闸等级为四级，航道等级为五级。

一张蓝图绘到底，一年接着一年干。

机器轰鸣声与钢筋撞击声不时响起，吊车、起重机等大型机械设备不停运转……贵州港航把重大项目建设作为推动经济社会发展的重要抓手，组建重大重点项目工作专班，倒排时间表、挂好作战图，各个重大项目建设蹄疾步稳，为推动重大项目落地落实、快投快建、达产达效按下了“加速键”。

2022年6月，位于台江与施秉两县交界处的清水江平寨航电枢纽工程三台机组全部投产，平寨航电枢纽工程是继都柳江的从江、大

融、温寨、郎洞四座航电枢纽投产后，贵州航电建设、运营、管理的第五个航电枢纽项目。

时间的书页不断掀开，发展的命题日新月异。

借势借力，贵州港航旗下的贵州沿河乌江轮船有限公司在2021年投资4700万元完成了13艘500吨级货船建造后，又在2022年持续发力，投资2亿元完成50艘500吨级船舶的建造工作，在战略性新兴产业培育和扶持方面，下好资本驱动创新的“先手棋”，下好要素升级产业的“关键棋”，下好项目撬动市场的“引领棋”，把政策用活用好，为贵州水运高质量发展添动能、聚合力。

《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》提到，要打通北上长江、南下珠江的水运通道，推进望谟港、播州港、开阳港、思南港等港口建设，随着贵州经济建设步伐的不断加快，贵州省把乌江水运航道建设作为贵州融入“长江经济带”和“通江达海”重点任务，乌江作为贵州融入长江经济带的水运出省主通道，各级各部门和沿线群众对乌江水运寄予深切厚望。

在危机中育新机、于变局中开新局，贵州港航积极抢抓国家一系列政策重大机遇，坚持大干快上、力争实现一批在建项目竣工投产、建成项目达产满产。在项目建设中，始终保持尽锐出战、分秒必争，以重大项目的“稳”和“实”，支撑高质量发展的“进”和“优”，点燃经济发展的强劲引擎。

行而不辍，未来可期。随着《国务院关于支持贵州在新时代西部大开发上闯新路的意见》和贵州推进水运体系建设的落地实施，“五江联动”贵州航运盛景更美好、更壮阔的未来已跃然纸上，令人倍感期待。

贵州港航始终坚持以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，秉承“壮大贵州水运、服务贵州经济”的使命，发扬“天道酬勤、航以致远”的企业精神，牢牢把握交通“先行官”定位，抢抓国家“交通强国”“长江经济带”“粤港澳大湾区”“西部陆海新通道”等发展战略的政策机遇，以贵州水运高质量发展为主轴，着力打造贵州水运物流内外畅外通循环有序的战略链接，更好地融入长江经济带和珠江经济带，为奋力谱写多彩贵州现代化建设新篇章提供强有力的水运保障。

蓝图已经绘就，为梦想而战的贵州港航人，正以朝气蓬勃、精神抖擞的状态，推动“全产业链综合服务运营商”战略框架落地生根，开启新的航程。

新闻速递



江苏交通开展集中日 专项整治行动

打击船舶垃圾污水违规排放

本报讯(全媒体记者 郝琦 通讯员 苏焦法)7月5日，江苏省交通运输厅在全省内河水域(长江干线除外)，统一时间开展船舶垃圾污水收集送交执法检查集中日专项整治行动。

据悉，江苏制定了2023年度船舶水污染物船港城一体化治理工作方案，其中一项重要任务为进一步压实船舶水污染物送交接收环节监管责任，7月到9月全省各设区市统一组织开展辖区船舶垃圾和污水收集送交以及港口码头接收转运的集中执法检查，检查船舶的数量不少于辖区靠泊作业船舶数量的20%，辖区港口码头做到现场检查全覆盖。

江苏省交通综合执法局水上局局长鲁威表示，本次行动全省交通运输部门在13个设区市共设置49个集中检查点，重点检查船舶污染防治设施设备、船舶污水排放管线和船舶

污染物送交记录等情况，发现船舶涉嫌污染防治违法违规行为的，将依法进行处理。

镇江市交通综合执法支队队长凌建锋告诉记者，在全市通航水域共设置了两个执法检查点，配备12名执法人员开展执法行动，通过检查船舶证书和送交记录、核查排放管线、利用食品染色剂检查生活污水是否处于直排等方式，对违规行为依法处置。通过本次行动，引导船舶采取船上储存、到岸交付水污染物的零排放模式。专项检查结束后，将常态化开展船舶水污染物违法违规行为查处，为“水运江苏”绿色发展贡献镇江力量。

目前，江苏全省共投入交通综合执法人员542名，检查船舶565艘，铅封船舶13艘，铅封排阀19个，查获涉嫌违法违规船舶50艘。

东莞港开通新西兰 佳沛奇异果直航专线

本报讯(全媒体记者 龙巍)7月2日，满载新西兰佳沛奇异果的冷藏货船“科槐”号顺利抵达东莞港二期码头，标志着东莞港正式开通新西兰佳沛奇异果直航专线，这是新西兰奇异果首次从东莞入境登陆中国市场。

首航奇异果共装载有货物4880托，货物净重达4355吨，货值超过1.33亿元。在沙田海关的大力支持下，实现专人实时跟进货物申报到检放行全流程，为鲜果入境搭建“绿色通道”，保障抢“鲜”上市。

“佳沛奇异果的最大经销商鑫荣盛总部，以及最大零售商百果园总部都位于大湾区，结合东莞港优越的地理区位，非常有利于将优质的奇异果更快、更好、更安全、更新鲜的送

达广大中国消费者的餐桌。”新西兰佳沛集团大中华区总裁蒋杰时表示。

东莞港作为国家一类口岸，是华南地区首个具备同时操作集装箱和散货进口水果条件的港口，港区内设置专用冷藏箱区，拥有超过2000个冷藏柜插座，并配套4300平方米查验冷库，可充分满足进口水果业务的查验需求。

自2022年12月5日首票进口水果抵港以来，东莞港不断提升进境水果指定监管场地运营水平，致力为华南水果进口商搭建更便利的水果进口通道，目前已顺利完成操作泰国椰青、智利车厘子、马来西亚冷冻榴莲、澳洲、秘鲁提子等品类的水果进出口业务。

大连港新开德翔菲律宾航线

本报讯(全媒体记者 陆民敏 臧永亮 通讯员 索里)7月5日，随着“德翔曼吉”轮顺利抵靠大连港集装箱码头12号泊位，德翔菲律宾航线正式投入运营。至此，大连至菲律宾直航服务航线增至4条。

德翔菲律宾航线是德翔海运在大连口岸的首条自营外贸集装箱班轮航线，计划投入5

条1800TEU集装箱船。新航线的投入运营为腹地货源“走出去”增加了新的海运途径，对降低外贸企业综合物流成本具有积极意义。

RCEP正式生效以来，辽港集团借助政策优势，积极布局东南亚航线网络，开通多条RCEP国家集装箱航线，基本实现RCEP成员国家核心港口全覆盖。

宁波舟山港老塘山作业区 粮食吞吐量创单月历史新高

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 陈谦益)据最新生产数据显示，位于宁波舟山港老塘山作业区的宁波舟山港舟山港务有限公司(简称“舟港公司”)所属企业舟山港老塘山中转储运有限公司(老塘山中转)6月份完成粮食吞吐量194.27万吨，创单月历史新高。

在业务拓展上，舟港公司不断推动粮食业务向长江中下游腹地延伸，4月份成功实现舟山至武汉的粮食全程物流江海直达准班轮运作，目前粮食货种江海直达航线已拓展至6条。今年上半年，该公司粮食

货种江海直达运输量达31.28万吨，有力推动粮食业务增长。

生产管理上，舟港公司结合生产实际，通过内部泊位调剂，加大粮食类船舶泊位资源倾斜力度，同时进一步优化内贸二程船靠离泊机制，实现码头资源最大化利用，6月粮食类船舶靠泊艘次同比增长41%。同时，该公司加强与后方粮油企业的沟通，顺利开辟粮食出运新通道，切实打通码头至后方厂区的“最后一公里”，有效发挥前港后厂的集约效应，不断提升粮食集疏运能力。

中国船级社完成国内首家TPU材料气胀式救生筏型式认可

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 彭勇刚 谢健)7月5日，国内首家TPU材料气胀式救生筏型式认可证书颁发仪式在浙江宁波举行。中国船级社(CCS)浙江分社为宁波振华救生设备有限公司颁发了三个系列共19种规格的TPU热塑性聚氨酯弹性体材料气胀式救生筏型式认可证书。

传统的橡胶气胀式救生筏的制造在人工粘接过程中需要用到处理剂和胶水，处理剂和胶水含甲苯、丙酮两种化学物质，具有毒性、爆炸性、挥发性和强烈的刺激性气味，对安全和工作人员的身体健康有很大的危害，也会产生大量VOC挥发性有机物对环境产生污染。

TPU热塑性聚氨酯弹性体材料气胀式救生筏采用高频熔接机熔接，制造过程绿色环保，克服了传统橡胶布气胀式救生筏人工粘接、处理剂和胶水有害身体健康、易老化等缺点，可实现流水线生产、热合焊粘接、绿色环保、经久耐用等优点。



连日来，长江口航道维护疏浚工程掀起施工热潮。

自入夏以来，长江口面对着洪季带来的航道淤淤等诸多难题。同时，沿海台风频发导致航道单

次骤淤量高达700余万立方米，航道维护水深告急，船舶通航压力剧增。

中交上航局建设者结合疏浚船舶特性对施工区段进行合理划

分，先后调遣了“新海龙”轮、“新海虎”轮、“新海凤”轮、“航浚6008”轮等10余艘疏浚挖泥船在长江口开展施工。

黄玲/文 顾明敏/图

统一思想统一意志统一行动 大力加强作风建设 努力当好交通强国建设的排头兵

(上接第1版)三是在推动发展上下功夫，落实好重点工作，推进“陆海空天”一体化水上交通运输安全保障体系建设，融入国家和区域发展大局，解决群众“急难愁盼”。四是在问题整改上下功夫，

认真检视分析，推动问题解决。五是在干部队伍教育整顿上下功夫，努力打造适应加快建设交通强国需要的高素质专业化海事干部队伍。六是在细化工作举措、推动主题教育走深走实见效上下

功夫，筹备召开主题教育推进会议。

部海事局党组成员、副局长李宏印主持会议，局党组成员、副局长寿涛宣读表彰决定，部海事局机关全体党员干部参加。



近日，记者收到船员咨询：“我是一名持有无限航区证书的三副，‘20规则’生效以后，晋升二副要求的资历有什么变化呢？是缩短了么？”

记者了解到，根据“20规

则”要求，三副晋升二副时，海上服务资历由原“11规则”要求的18个月，缩短为12个月，其中申请无限航区适任证书职务晋升所要求的海上服务资历至少有6个月是在无限航区的船舶上任职，其余时间可以在沿海航区的船舶上任职。

全媒体记者 魏莹依