

# 一泓碧水映千帆

## ——湖北长江大保护十年蝶变纪实

□ 全媒体记者 杨柳 通讯员 潘庆芳 赵超 刘伟

### 牢记殷殷嘱托 长江蝶变

初夏时节，长江三峡库区湖北秭归曲溪锚地，“清帆保洁88号”缓缓驶近“乔泰27号”散货船。两船船长韩昆仲、魏相平协同作业，将输污管道接入“乔泰27号”污水存储柜。伴随着机器轰鸣，“清帆保洁88号”开始抽取“乔泰27号”的污水，这也是长江宜昌段船舶污水转运的日常场景。

十年前，“共抓大保护、不搞大开发”的理念为长江经济带发展立下了规矩、划明了红线。十年来，湖北以刀刃向内的系统性绿色转型深化变革，在绵延1061公里的长江干流上，交出了“用心呵护一泓碧水向东流”的生态答卷。

### “一零两全”打通治污闭环

长江湖北段是长江重要水源涵养地和生态安全屏障。其中，宜昌江城每年约有5万艘次船舶等候过闸，曾一度陷入船舶污染物接收处理“九龙治水”的治理困局。如今，游轮靠岸后，船员可通过“净小宜”系统线上预约，污染物接收船抵靠作业后，十几分钟即可完成生活污水抽排收集；污水经预处理后接入市政管网，含油废弃物则交由具备相应资质的专业单位规范处置。

这一高效治理模式的落地见效，离不开数字科技的有力赋能。2019年11月28日，由宜昌市交通运输局自主研发的国内首创船舶污染物协同治理信息系统“净小宜”正式上线运行，实现船舶污染物交接、转运、处置全流程

闭环监管。七年来，“净小宜”系统累计生成船舶污染物交付单据近97万笔，累计接收生活垃圾1.685万吨、生活污水121万立方米、含油污水3.8万立方米、废油4109.97立方米，污染物转运率、合规处置率均稳定达99.5%以上。

从宜昌试点探索到全省复制推广，湖北船舶污染综合治理能力持续提升。目前，湖北省交通运输厅已在全省全面推行“船上储存、交岸处置”船舶污染物零排放治理模式，建成专业接收船106艘、配套码头41个、化学品洗舱站2座，实现港口全类别船舶污染物接收设施全覆盖。“十四五”以来，全省累计接收船舶垃圾3.2万余吨、生活污水近250万立方米，转运处置率长期稳定在95%以上，船舶污染物“免费接收”从政策理念转化为常态化落地执行的制度实践。

同时，为进一步筑牢治理根基，2025年10月1日，《湖北省长江船舶污染防治条例》正式施行。这部被业界称为“目前最全”的地方船舶污染防治法规，以“全水域、全要素、全主体、全过程”的法治刚性守护一江碧水，为湖北牢牢划出了长江大保护的底线。

### 清洁能源赋能黄金水道

污染治理守住了碧水底线，清洁能源推广更为长江注入强劲绿色动能。

“本次靠港停靠40小时，用电量约2万千瓦时，相比燃油可节省成本2万元。以往船舶靠港时柴油机轰鸣震耳，如今港区静谧，静得可听见江水拍岸之声。”在宜昌秭归茅坪港，重庆籍“世纪神

话”号游轮轮机长游华友指着驾驶舱智能电表，真切道出岸电普及带来的直观变化。

从试点探索到全域铺开，湖北岸电设施建设与规模化应用日趋成熟完善。

2015年，秭归沙湾锚地建成长江沿线首批岸电设施，当年累计用电量不足设备供电能力的1%。如今这一局面已彻底扭转，宜昌江段72座码头已配套建成179套岸电设施，累计为5万余艘次船舶供应清洁岸电超5400万千瓦时，等效替代燃油1.3万吨，“靠港即接电、靠港用岸电”已成为航运常态。

宜昌岸电建设实践成效获国家级认可。2025年8月，《长江干线港口和船舶岸电创新发展》交通强国建设试点任务顺利通过交通运输部验收，宜昌岸电样板成功上升为全国标准范式。以宜昌为支点辐射全省，湖北岸电服务网络持续织密完善，已建成具备岸电供应功能的码头泊位575个、岸电设备929台（套），构建起覆盖长江、汉江等重点流域的全域岸电服务体系。全省“十四五”期间港口岸电累计用电量约6300万度，累计减少二氧化碳排放4.75万吨。

除了岸电普及，绿色动力船舶的迭代升级，更从船舶本身实现了航运减排的突破，成为长江大保护的“里子”工程。

全球载电量最大的纯电动游轮“长江三峡1”号和全国首艘氢能源船“三峡氢舟1”号，已成为绿色航运的标志性符号；全国首艘长江支线换电动力电池集散两用船“华航新能1”号投运后，年均减少二氧化碳排放500余吨……截至目前，湖北拥有绿色智能船舶222艘，保有量居长江流域首位；“湖北造”电动船舶核心动力系统市场占有率达62%，位列全国第

一。与此同时，湖北相继出台专项推广应用方案，“电化长江”“气化长江”“氢化长江”三大建设战略提速落地。

### 从“工业锈带”到“生活秀带”

岸线退了，绿进来了；厂房搬了，人回来了。从“化工围江”到“绿色走廊”，湖北用十年时间，将“工业锈带”变成了“生活秀带”。

在宜昌，曾是喧嚣砂石码头的灯塔广场，如今是绿树成荫、步道蜿蜒的美丽江岸。在整治修复中，当地保留了独特的码头记忆——昔日砂石传送带的钢架被加装秋千，成为孩子们的乐园；化工厂反应釜变身草坪上的“工业记忆符号”。这段岸线已与城区滨江公园自然衔接，形成绵延50里的城市滨江绿廊。

在武汉，相约江滩沿线赏花成为春日新风尚。“来，沿着江滩赏花花去！”蔚蓝的天空下，奔跑的孩子、身着汉服的少女，将江滩春景装点得更加生机勃勃。

武汉以“长江大保护”为引领，全线贯通百里长江生态廊道。江滩连通后，串起景点、商圈，不断聚集人气，发展空间持续拓宽，沿江岸线整治到江景与城市交融，武汉百里长江生态廊道成为了靓丽的城市名片。

湖北省交通运输厅相关工作人员介绍，十年间，湖北累计取缔各类非法码头1860个，腾退岸线180公里，生态复绿面积超1000万平方米。其中，“十四五”期间复绿856万平方米，武汉百里长江生态廊道、荆州沙市洋码头等已成为市民休闲地和外地游客网红打卡地，江风拂面、绿意环绕的长江岸线，成为湖北人民共享的生态福利。

### 新闻速递



## 一季度马士基各项业务 货量强劲增长

本报讯（全媒体记者 许愿 通讯员 史国）5月7日，马士基公布今年第一季度财报。受益于各项业务货量强劲增长、运营持续改善以及有力的成本控制，实现3.40亿美元的息税前利润。

海运业务运营稳健，装载货量同比大幅增长9.3%，资产利用率保持在96%的高位。

物流业务业绩持续改善，营收同比增长8.7%，息税前净利润率连续第八个季度同比提升。增长主要来自空运、Middle Mile等产品的业绩提升、持续的成本管控及产品组

合的结构性效率增加。息税前利润1.73亿美元，较去年同期的1.42亿美元有所提高；2025年第四季度为1.94亿美元。

码头业务再度实现强劲季度表现，货量同比增长4.3%，盈利能力保持韧性。营收增长6.7%，每自然箱收入提升3.4%。这一表现主要受益于运价改善、有利的汇率影响以及码头组合优化，但部分被堆存收入下降所抵消。息税前利润4.36亿美元，高于去年同期的3.94亿美元；2025年第四季度为3.21亿美元。

## 同江水运口岸转入 明水期运输模式

本报讯（通讯员 宁鑫桐 高太鑫 全媒体记者 王安娜）5月8日，随着“龙飞21”“龙飞22”两艘气垫船停运收管，客渡船“龙渡004”轮接续从同江水运口岸顺利出境，驶往俄罗斯下列宁斯阔耶。此举标志着今年同江水运口岸气垫船运营圆满结束，轮渡、客运航线同步启用，同江水运口岸正式由流凌期运输转入明水期运输模式。

同江口岸为国家一类水路口岸，与俄罗斯下列宁斯阔耶口岸隔江相望，航道航程短、通航条件优越，单程仅需10分钟即可抵达对岸，是黑龙江省乃至全国对俄水路运输最便捷的通道之一。同时，也是黑龙江省唯一同时拥有中俄铁路大桥、水运、气垫船、浮箱破冰通道四种运输方式的口岸，可实现四季通关、无缝衔接。

## 亚蓉欧大通道铁海联运 班列在蓉首发

本报讯（见习记者 郭晋 全媒体记者 吴静）近日，一列搭载乐山碾米机等农业加工设备的铁海联运班列，从成都国际铁路港始发，经大湾区南沙港江海中转，海运直达泰国林查班港。这标志着亚蓉欧大通道（成都—大湾区—林查班）铁海联运班列成功首发，为川货出海再辟一条国际物流新通道。

据了解，相较传统运输方

式，这条铁海联运精品线路在时效、成本方面优势显著。货物从成都国际铁路港铁路直达南沙港后装船出海，全程运输时效较传统模式提升30%以上，大幅压缩货物中转周期。依托铁路大运力、低碳环保、运价稳定的优势，线路有效降低外贸企业综合物流成本，可满足各类川货出口东盟的运输需求，有力支撑“蓉品出海、川品出川”。

## 深圳小漠港区开通 件杂货外贸航线

本报讯（全媒体记者 龙巍）近日，深圳港集团小漠港区正式开通首条件杂货外贸航线。首航船舶“CORIO BAY”轮，承运深汕特别合作区中建集成建筑智能制造（深圳）有限公司生产的模块化预制房屋，驶往APEC经济体相关地区，全程航程约11天。此次航线开通，是深圳港集团服务共建“一带一路”倡议、深化与APEC成员经贸合作的重要举

措。航线开通后，小漠港区在稳固汽车滚装出口优势的基础上，实现件杂货外贸业务全新突破，将港区服务版图拓展至模块化建筑、高端装备等高端制造领域。同时进一步加密南太平洋地区航运网络，强化粤港澳大湾区与APEC经济体的海上物流衔接，为提升区域贸易便利化、推进高水平对外开放注入新动能。

## 上海大芦线东延伸航运枢纽 建设迈入新阶段

本报讯（全媒体记者 黄玲 魏黎依 通讯员 盖涵宇 万玲）近日，大芦线东延伸航运枢纽船闸首块大体积混凝土底板顺利浇筑完成，枢纽建设迈入全新阶段。该枢纽地处上海市浦东新区与临港新片区，建成后将成为上海规模最大的内河航运枢纽。

枢纽的主要建设内容包括新建Ⅲ级双线船闸、节制闸、防咸泵站、交通桥及导航堤等配套设施。本次浇筑为一线船闸内闸首北侧底板，具有结构尺寸大、配筋密集、温

控标准严苛等特点，一次性连续浇筑混凝土超2000立方米。加之施工区域水文地质条件复杂，给混凝土温控防裂及现场施工组织协调带来多重挑战。

枢纽建设完成后，千吨级集装箱船舶可实现双向通航，内河船舶经大芦线航道直达洋山港，航程缩短约70公里。该枢纽对完善江海直达运输体系、推动内河航道高质量发展、提升长三角水运路网运行效率、增强区域防洪排涝能力均具有重要意义。

## 京杭运河宿迁三线船闸停航大修 计划工期40天

本报讯（全媒体记者 杨瑾 通讯员 许晓婧）5月8日，随着浮吊船将检修门缓缓入水，京杭运河宿迁三线船闸正式启动为期40天的停航大修。记者从江苏省交通运输厅苏北航务管理处获悉，大修期间，宿迁一线、二线船闸保持正常运行，过往船舶可按调度指令有序通行。

宿迁三线船闸于2004年建成投用，闸室长260米、宽23米，门

槛水深5米，设计年最大通过能力5362万吨。船闸自建成以来，仅在2015年开展过一次抽水检修，从未实施系统性大修。近十年间，船闸累计运行超15万闸次，长期高负荷运营致使闸阀门、机电设备、土建结构及助航设施出现不同程度老化、磨损、锈蚀等病害，亟需开展全面整修。

本次大修聚焦挡水、闸门、

阀门、启闭、土建及助航五大核心工程。为严守施工安全底线、保障一线及二线船闸通航秩序，宿迁船闸提前制定专项保障方案，对一、二线船闸开展全面检修养护，全力保障大修期间航道通行顺畅。同时科学优化船舶调度方案，强化区域联动与现场管控，升级便民服务举措，实现施工大修与安全通航两不误。



5月7日14时38分，“爱达·地中海号”豪华邮轮平稳驶入舟山中远海运重工2号船坞（见上图），正式拉开为期约10天的进坞修理维保序幕。

“爱达·地中海号”总长293

米、型宽32米，最大载客量达2680人。全船巧妙融合地中海风情与古典美学设计，凭借独特的艺术格调，赢得“艺术之船”“海上移动宫殿”的美誉。

本次进坞维保聚焦船舶安全运营与长效耐用，重点开展

关键动力设备全面检修、船壳硅胶油漆整体换新、部分船体结构升级换新等核心工程，全方位提升船舶后续运营的安全性、可靠性与耐久性，为旅客提供更优质的航行体验。

夏赵丹 摄

本报讯（全媒体记者 许愿）近日，新修订的《绿色物流指标构成与核算方法》国家标准（GB/T37099—2026）开始实施。相比2018年版标准，新版标准对绿色物流评价指标体系进行升级，从管理、资源、运营、环境4个方面，共提出14个二级指标和42个三级指标。

在管理方面，此次修订将“管理指标”提级为一级指标，引导企业在物流活动中采用先进技术和方法，优化资源利用，减少环境影响和温室气体排放。

在资源方面，此次修订新增可再生能源发电与储能系统、环保油墨使用率等指标，修订载运工具吨公里能耗、减量化包装使用率等指标，从设施建设、设备选用、能源消耗、包装材料等方面，系统推动物流要素资源绿色化转型。

在运营方面，此次修订首次引入数字化运营二级指标，通过电子面单使用率、智能调度覆盖率等具体细分指标，客观评价物流调度的无纸化、精准化程度。新增实载率、散货密闭覆盖率、铁路和水路货运周转量比重等指标，引导提升运输综合效率、优化运输结构。

在环境方面，此次修订完善物流运输企业温室气体排放相关指标，增设作业岗位噪声暴露控制率指标，将职业健康与安全纳入绿色物流考量范畴，体现以人为本理念。