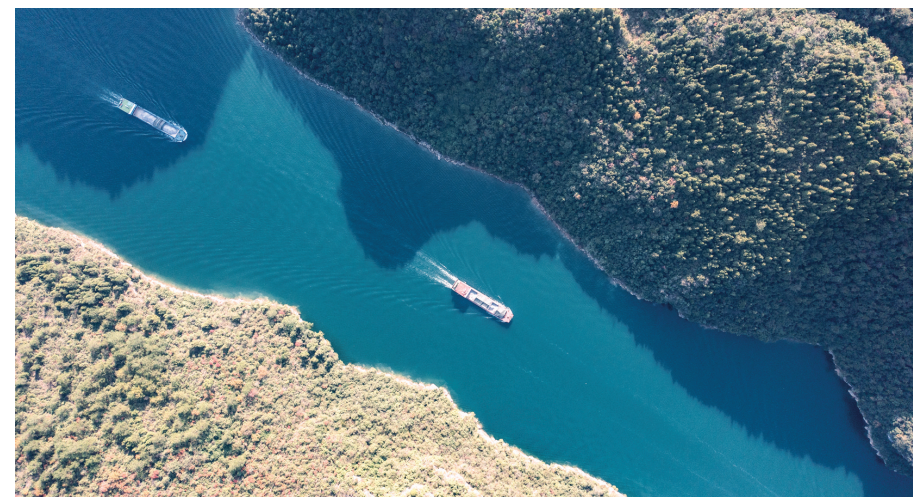


# 绿了清了通了富了——乌江“涅槃”记



运载磷矿石的货船沿乌江航道顺流航行(2021年11月18日摄,无人机照片) 摄影/新华社记者 陶亮

贵州毕节市赫章县海雀村,地处乌江上游,海拔2300多米,群山环绕,万亩林海苍翠连绵。

4月底,毕节市林业局为海雀村颁发了林业碳票。“有了这张林业碳票,我们村万亩林海所净化的空气未来将变成流通资产,老百姓又多了一条增收途径。”海雀村党支部书记文均福说。

30多年前,因喀斯特山区生态环境恶劣,当地陷入“越垦越荒,越荒越垦”的困境,森林覆盖率不到5%。从1987年开始,海雀村大规模植树造林,昔日“和尚坡”如今已成万亩林海,全村森林覆盖率达到77%。

林业碳票是林地林木碳减排量收益权的凭证,是森林固碳增量作为资产交易的“身份证”,可作为贷款质押物,参与碳票存储、交易、融资等。

海雀村的这张林业碳票涉及林地面积7346.5亩,从2016年至2020年核算监测的碳减排量为

34627.7吨。按近几年碳汇交易较低的平均单价30元/吨来计算,这张碳票预计可实现碳交易价值约104万元。

海雀村的生态治理是乌江流域生态修复的一个缩影。

乌江是贵州的母亲河,是长江上游南岸最大的支流。乌江流域承载了贵州省一半以上的人口和经济总量。前些年,由于生态脆弱、环保问题突出,乌江曾一度拉响生态警报。党的十八大以来,贵州以前所未有的力度抓生态文明建设,推进乌江流域生态修复,乌江迎来涅槃重生。

乌江流域拥有磷矿资源富集的磷化工生产基地。乌江治污,难在治磷。

“江水突然变白,手摸着还滑腻腻的。”遵义市播州区乌江镇的群众曾向记者反映,污染严重时,乌江镇河段整个江面被污水染成“米汤色”。

经勘测发现,污染源于乌江镇

的一个名为34号泉眼的岩溶泉,泉眼附近的总磷和氟化物超标数百倍,泉眼下游的遵义境内断面全部为劣五类水质。其污染源为距离泉眼16公里的贵州磷化集团生产所排放的磷石膏,磷石膏产生的含磷污水渗漏到地下,通过地下水系从34号泉眼集中涌出流入乌江。

贵州作为首批国家生态文明试验区,以“铁腕治污”手段攻坚克难,34号泉眼污染治理被列为贵州省环境污染治理“1号工程”。贵州磷化集团安全环保部环保主管王梅说,为解决污染问题,企业在泉眼出水口建起三期污水处理设施,汛期全系统开机,可实现泉涌水1.5万立方米/小时全部收集处理和达标排放,企业为此投入的环保治理费用达11亿元。

为解决乌江总磷超标问题,贵州坚持“标本兼治、源头优先、末端兜底”的治理思路,在磷矿、磷化工、磷石膏库“三磷”整治上突出刚性措施,通过实施一揽子污染防治措施,从根本上解决乌江磷污染问题。贵州省生态环境厅发布的数据显示,2021年,乌江干流水质达到Ⅱ类标准,流域水质总体为“优”,45个国控水质监测断面优良率达100%。

令人欣喜的变化不止于此。

乌江自古以来就是贵州联通外界的航运要道,2003年后,由于多个梯级水电站修建且没有同步建设通航设施,乌江“通江达海”水路被阻断。为打造“黄金水道”,贵州把乌江水运航道建设纳入交通建设总体部署。

2021年6月投入试运行的构皮滩水电站配套的通航工程,被视

为贵州通江达海的关键。构皮滩通航水头高差达199米,采用三级垂直升船机运行,船只通过乌江构皮滩水电站都要搭乘“水上电梯”,呈现出“水在空中悬,船在天上行”的奇景。

近年来,构皮滩、思林、沙沱电站大型升船机相继投入运行,乌江水道全面贯通。2021年11月,贵阳港开阳港区北上长江首航,14艘货船运载6800吨磷矿,从贵阳港开阳港区出发,前往重庆涪陵。这标志着乌江“黄金水道”全线大规模复航,500吨级船舶可直达长江。

“我们已经签了20万吨水泥运输、30万吨矿石运输等合同,货运需求大。”遵义市余庆县领航航运有限责任公司负责人沈波说,公司去年购入5艘500吨级货船,计划再新购建10艘船,以满足运力需求。

乌江下游的思南县,萧条多年的贵州思南造船厂正在复苏,一片繁忙景象。造船厂负责人张珍强告诉记者,乌江去年复航后,船厂接到乌江轮船公司的一批客船和500吨级货船的制造“大订单”,大家信心倍增、干劲十足。

“贵州水运全面复苏将大有可为。”贵州省交通运输厅副厅长韩剑波说,乌江“黄金水道”的打通,不仅为“黔货出山”开辟了新通道,拉动了船舶装备制造业发展,还将带动产业兴旺,为沿岸群众提供新的就业机会。 (据新华社报道)



贵州省毕节市赫章县河镇乡海雀村风貌(2018年11月28日摄,无人机照片) 摄影/新华社记者 陶亮