

我国部分地区森林火险等级达到高度危险级别

国家林草局要求农林交错地区高火险时段严禁一切野外用火

综合新华社北京4月1日电 (记者 刘夏村 胡璐)记者1日从应急管理部获悉,国家森林草原防灭火指挥部办公室当日向北京市、河北省、山西省发布高森林火险橙色预警,向四川省、云南省发布高森林火险红色预警。

据应急管理部有关负责人介绍,经与中国气象局会商,综合研判气象条件、林区物候、卫星监测热点及火灾发生情况,预计4月2日至6日,北京北部、河北北部和西南部、山西东南部的部分地区森林火险等级将维持在高度危险级别,四川南部、云南北部的局部

地区将达到极度危险级别,防火形势异常严峻。国家林业和草原局有关负责人1日强调,要求严格管控、审批野外用火,农林交错地区高火险时段严禁一切野外用火。这位负责人是在1日国家林草局

召开的全国森林草原防火工作紧急电视电话会议上作出上述表示的。据介绍,3月17日至4月1日早8时,国家林草局共接报处置14个省区78起森林草原火灾,现已扑灭69起,正在扑救9起(四川4起、云南5起),其中7起未得到有效控制。

犟媳妇深山扎根记



三月二十八日,黄江萍(右)和丈夫赵朋在查看中蜂情况。新华社记者 王全超 摄

□新华社记者 王金涛 周文冲

第一次来婆家的时候,黄江萍想“逃跑”。

那是2018年元宵节,她陪伴爱人赵朋,从杭州乘慢火车到重庆武隆区,再从武隆城区换乘客车到桐梓镇,接着换乘“小面包”,颠簸两个多小时后,终于来到赵朋的家乡中岭村。

正逢雨天,山高路陡,泥泞难行。黄江萍从来没见过这么高的山,从来没走过这么难走的路!进了老屋,灯光昏黄,遍布尘土和蜘蛛网……黄江萍心情更差了。

中岭村位于重庆18个深度贫困乡镇之一的武隆区后坪乡。赵朋的母亲是个盲人,父亲也干不了重活,老两口是中岭村典型的贫困户,赵朋是他们的独子。家里太穷,赵朋10岁就被寄养在广西柳州的小姑家。高中毕业后,他在那里打工,并与小一岁的黄江萍相恋。后来,他们又一起到杭州打工,赵朋送外卖,黄江萍在物业公司做前台服务员。

为了让老两口脱贫,驻村第一书记胡庶红走访发现老两口还有一个儿子赵朋,就反复劝说赵朋回家发展中蜂养殖产业。黄江萍就这样跟着赵朋回来了。

当时村里不通网络,手机也经常没信号。赵朋还想留在村里养蜂,但黄江萍很犟,坚持认为在城里打工好。在她的坚持下,小两口没多久就“逃”回了杭州。

第二次来婆家的时候,黄江萍还是想“逃跑”。

胡庶红是个很有韧性的驻村干部,他不断地给赵朋打电话,宣讲养殖中蜂

的好处:山里花多,天然适宜养蜂,政府有补贴、管培训、包销售。另外,村里的路修好了,网络也有了……

“有了产业,你就会觉得乡村生活也不错。”这句话打动了赵朋。从小在外漂泊,不能回家照顾父母一直是他的心结。去年3月,赵朋再次回到家乡,下决心养殖中蜂。黄江萍依然很犟,不回来。4月,由于挂念赵朋,黄江萍又来到中岭村。但她不是来扎根的,只想玩一两个月,再出去打工。

不久,25岁的黄江萍意外怀孕了。“怀孕后不能出去工作,养小孩又要花许多钱。”她愁得睡不着,不得不留在了中岭村。

赵朋继续专注于他的养蜂产业。

起初,他养了30桶蜂,由于没经验,损失了10多桶。他不服输,比以前更拼命。胡庶红也三天两头带着养蜂能手来指导。历经波折,赵朋养蜂技术大有长进,去年一共养了90多桶,赚了6万元。

眼看着养蜂产业蒸蒸日上,犟媳妇的思想逐渐有了变化。“在这里安家也不错。现在家里的纯收入和两个人在外面打拼差不多,而且能照顾小孩,更重要的是养蜂收入还会不断增长。”黄江萍说。

黄江萍能吃苦。赵朋让她休息,她不听。去年秋天,蜂蜜收割时,已经怀孕5个多月的她帮赵朋包装蜂蜜,一直忙到凌晨3点。她还起早贪黑,下地干活。今年除夕,她生下了一个胖胖的

“千金”,给老屋增加了生气。

黄江萍有大专学历,持有导游证,在村里算得上“高端人才”。因此,村委会把刚坐完月子的她聘为村干部,让她负责办理各项报表等工作,月工资1900元。她在网上买了一个电动车,每天骑车去村委会上班。赵朋则白天带孩子,妻子下班回家后和他换班,他再去照看蜜蜂。

如今,犟媳妇不再坚持要回城里了。赵朋家的老屋前有一棵粗大茁壮、枝繁叶茂的银杏树,它是赵朋父亲出生那年栽下的。望着它,黄江萍感到,自己现在也像这棵银杏树一样,扎根在这片土地上了。

(新华社重庆4月1日电)

长江上游第一个万吨级码头两大泊位主体竣工

重庆新生港 只争朝夕逐梦“江海直达”

3月28日17点28分,随着2#多用途泊位最后一车混凝土浇筑完成,重庆新生港2#至5#多用途泊位主体施工全部完成。至此,新生港建设重点将转入多用途泊位附属工程施工、设施设备安装,以及“中仓”和“后园”的建设。

重庆新生港位于长江左岸,忠县新生街道香水溪至秀水溪江段,是我市规划的八大综合枢纽港之一,为交通运输部批复的长江上游第一个万吨级码头。这里上距重庆主城区水路里程238公里,下距宜昌水路里程437公里,距沪渝高速公路(G50)忠县出口4.5公里。

新生港水域和陆域的条件得天独厚,在汛期可满足万吨级船舶抵达。随着多用途泊位主体施工全部完成,忠县“江海直达”的梦想又向前迈了一大步。



新生港项目多用途泊位有序开展施工

长远规划勾勒梦想蓝图

长江之水浩浩荡荡,流经忠县88公里。新生港所在的长江水域是天然的深水良港,顺直深水岸线达2220米,陆域纵深600至1200米,常年水深6米以上,可常年停靠5000吨级以上大吨位船舶,良好的岸线和陆域资源适合港口规模化、集约化开发。

“忠县是重庆‘一带一路’和长江经济带的重要节点。”忠县交通局负责人介绍,以新生港作为长江上游中转枢纽节点,可以有效避开上游至重庆主城约100公里回水变动区航道,发展“江海直达”船型需要6米甚至10米的港口前沿水深,新生港均可满足,在汛期万吨级船舶沿长江而上最远只能抵达新生港。与此同时,通过新生港,向东顺江而下可直达洋山港,实现“江海直达”;向北连接规划建设中的“广忠黔”铁路,经兰渝铁路广安支线西牵丝绸之路经济带;向南可通过渝怀铁路经“渝桂新”南下大通道接21世纪海上丝绸之路。“新生港的开放,可进一步拓展我市开放渠道,充分发挥重庆作为西部大开发重要战略支点、‘一带一路’和长江经济带联结点的区位优势。”

一直以来,忠县都有个港口梦,但由于项目投资较大等多方面原因,多



2020年1月15日,新生港4#、5#泊位开港试运行作业顺利完成

年来新生港建设一直未能付诸实施。

发展需要大手笔。2017年忠县政府工作报告提出,将新生港作为发展忠县临港经济、促进港产城融合的重要抓手,下决心“加快新生港建设,坚持以港兴城、港城互动,开发建设临港新城。”

多年港口梦,终于起航。

强强联手开启梦想之门

新生港规划用地面积317.25公顷,总投资60余亿元(含进港铁路10亿元),占用岸线长度2220米,拟建5000吨级(水工结构按万吨级设计)泊位14个,设计总吞吐量2500万吨。

新生港一期工程首批建设按照“前港中仓后园、铁公水联运”进行规划。新生港一期工程占地面积2659.8亩,首批泊位投资约27.26亿元,拟建5个泊位,设计吞吐量720万吨/年,其中滚装泊位1个,吞吐量10万辆/年(400万吨);多用途泊位4个,吞吐量320万吨/年(集装箱4万TEU、件杂货280万吨)。

新生港项目建设投资体量大,涉水施工技术要求高,真正要付诸实施不容易。忠县通过反复论证,精心谋划,决定按照PPP模式推进新生港一期工程

建设。项目采用PPP模式通过公开招标,引入有总承包资质的社会资本方——中交第二航务工程局有限公司(牵头单位)、中交路桥建设有限公司、中交西南投资发展有限公司联合体。

2017年初,忠县成立了政府出资人代表——重庆新生港建设发展有限公司,负责PPP项目公司成立前项目前期推进工作。善谋者善成。2017年底,以中交二航局为牵头人的社会资本方与新生港公司强强联合组成的PPP项目公司——重庆中交新生港建设发展有限公司成立。

在PPP模式的框架下,忠县拉开了启动建设新生港的大幕。

只争朝夕跨越逐梦之路

起跑就是冲刺。2016年12月16日,忠县县委、县政府印发《新生港一期工程建设工作推进方案》的通知,成立新生港工程建设指挥部,重锤擂响建设新生港战鼓。

在县委、县政府的统筹和督导下,新生港建设前期所需的几十个要件,仅用了5个月就全部办完,即2017年4月初,新生港项目就具备了开工条件。新生街道(原新生镇)、县国土、交

报警为何没让列车及时停住？——京广线T179次列车脱轨事件追踪

□新华社“新华视点”记者

3月30日11时40分许,从济南开往广州的T179次客运列车行经京广线湖南省永兴县路段时,因突发山体滑坡,导致列车撞上塌方体脱轨。事故造成1死127伤,京广线部分区段一度运行受阻。

根据“新华视点”记者现场调查,事故发生前曾有村民拨打“110”电话报警。那么,列车为何仍未能及时停下?该如何避免类似事件发生?

“我报警了,但很遗憾没能阻止事故”

“车厢突然猛晃,开水器、冰箱、电磁炉成排倒下,我眼前一黑啥也不知道了。”T179次客运列车厨师乔伟伟在医院向记者回忆事发情况时,仍心有余悸。

乔伟伟说,事发时,他所在的餐车内有两名厨师、一名质检员、一名乘警。“醒来后,我顺着车厢连接处的大裂缝慢慢爬出车外。可是,同车厢的乘警不幸遇难了。”

“撞上塌方山体后,列车头部跳了起来。”一名在现场目击事故的村民告诉记者,列车到达塌方路段之前,已有大量土石方掩埋了铁轨。

“我打了报警电话!”目击事故现场的村民李丙红告诉“新华视点”记者,他的小孩在铁路附近道路骑车时发现了塌方,便跑回家告知了这一情况。他立即骑摩托车赶到塌方附近的桥上,并于11时29分拨打了“110”报警电话。

“我赶到桥上时,看到已有几个人在,大家几乎同时在打电话报警。没过多久,就看到火车开过来了。有人向火车挥舞衣服,但已经来不及了。”李丙红说,虽然第一时间报警了,但很遗憾没能阻止这场事故。

事发前约10分钟拨打的“110”电话为何没能成功预警?

经记者多方核实,事故发生前,当地“110”报警平台确实接到了村民电话。当地公安机关表示,正配合事故调查组开展调查。

有当地政府知情人士向记者表示,确有村民在事发10分钟前拨打了

“110”报警。但“110”电话负责接警的是当地公安部门,不是直接传达到铁路部门,信息中转、调度还要经过多个环节,此刻让列车停下来已经来不及了。

铁路部门人士告诉记者,一般情况下,铁路巡护人员发现危险后,会通过内部通信设备第一时间联系附近车站,由车站发出指令控停列车。

“新华视点”记者多方努力试图采访列车司机,但未能如愿。

“铁路和地方联动应急体系没理顺。”一名知情人告诉记者,地方公安接警距离事发时间约10分钟,但因为管辖区间划分不明确,且预警信息核实、电话联系、司机制动处置都需要时间,警讯未能起到阻止事故发生的作用。

业内人士表示,铁路和地方建立的联防联控机制并不完善,尤其是乡镇及以下单位,日常基本没有联系。一些地方干部表示,普速列车线路维护等工作一般由铁路部门负责,地方很少介入;安全风险如果不是铁路部门自己第一时间发现,往往很难发挥预警作用。

需加强监控、预警、技术升级

发现险情信息未能得到及时处置,是此次事故最令人关注的问题。专家认为,应尽快完善铁路与地方联动的报警快速反应机制,通过互联网、大数据技术优化信息整合能力,扩大预警网络覆盖面,将信息触角延伸至基层。“要建立一个机制,把普通公众目击的信息和所有异常动态都纳入预警系统。”一位专家表示。

还有一些受访专家认为,此次事故敲响了老旧普速铁路安全保障升级的警钟。

多位专家表示,高铁可以通过全息感知、状态评估、安全防护等信息化技术,及时预警和有效处置一些安全事故风险。而普速铁路驾驶员目前还主要依赖司机目测,沿线维护、巡检也主要靠人工进行,不能确保实时获取灾害信息,预防突发险情。

专家认为,通过“人防+技防”全面升级,提高普速列车安全防护能力迫在眉睫。

(记者 阳建 苏晓洲 史卫燕 谭畅)

(据新华社长沙4月1日电)

新华社快讯:美国约翰斯·霍普金斯大学4月1日最新统计数据显示,全球累计新冠肺炎确诊病例超过90万例。