

长江保护法实施在即！ 官方回应7大关注

我国首部流域法律——长江保护法将于3月1日起实施，全国人大常委会办公厅23日举行长江保护法实施专题新闻发布会，相关部门负责人就人们关注的问题回答了记者提问。

关注一

首部流域法律4大突出特点

记者：作为我国第一部流域法律，长江保护法有哪些特点和亮点？

全国人大常委会法工委经济法室副主任杨合庆：长江保护法立法的特点和长江特色主要体现在4个方面：一是坚持生态优先、绿色发展的战略定位；二是突出共抓大保护、不搞大开发的基本要求；三是做好统筹协调、系统保护的顶层设计；四是坚持责任导向，加大处罚力度。

关注二

长江流域主要河湖生态流量管理全覆盖

记者：如何落实长江保护法关于生态流量管控的规定？

水利部政策法规司副司长陈东明：长江保护法在我国法律中首次建立了生态流量保障制度。目前，长江流域已编制完成了20条重点河湖生态流量保障实施方案。生态流量管控方面，明确主要河湖生态流量保障目标，确定重要断面保障措施，建立监测体系，实现长江流域主要河湖生态流量管理全覆盖；将生态水量纳入年度水量调度计划，加强水工程调度监管，落实生态流量调度要求；建立长江流域生态流量监管平台；开展保障鱼类产卵期、河口咸淡水平衡等敏感生态

用水保障研究，深化生态调度试验，加强重要河段生态调度效果评估，建立健全生态流量标准体系。

关注三

加快出台《长江水生生物保护管理规定》

记者：长江保护法对加强水生生物保护有哪些规定？如何贯彻落实？

农业农村部长江办主任马毅：长江保护法多数条款直接或间接涉及长江水生生物保护，同时要求农业农村部分会同有关部门和沿江地方人民政府，建立健全生物多样性保护标准体系，制定珍贵、濒危水生野生动植物保护计划，加强水生生物重要栖息地保护，禁止天然渔业资源生产性捕捞，加大对有关违法行为的追究和处罚力度。农业农村部将会同有关部门和沿江地方人民政府全面落实长江水生生物保护要求，落实珍稀濒危物种拯救计划，健全长效保护管理机制，加快出台《长江水生生物保护管理规定》。

关注四

打赢长江“十年禁渔”持久战

记者：将采取哪些措施维护长江的禁捕秩序？

农业农村部长江办主任马毅：2021年1月1日长江“十年禁渔”全面启动实施。农业农村部将积极会同有

关部门，持续跟踪退捕渔民就业帮扶和安置保障政策落实，确保渔民退得出、稳得住、能致富。同时，完善政策措施，打赢长江“十年禁渔”持久战，始终保持非法捕捞高压严打态势，大力推动长江野生水产禁捕，加快补齐长江渔政执法能力短板。

关注五

环境保护和经济发展3方面协同推进

记者：如何实现长江流域经济发展和环境保护协同推进？

推动长江经济带发展领导小组办公室综合协调组组长王善成：实施好长江保护法，就是要以法律手段摒弃以牺牲生态环境为代价换取经济发展的做法，推进长江经济带保护好生态环境，实现绿色高质量发展。协同推进方面，一是正确认识环境保护和经济发展的辩证统一关系；二是持续强化生态环境系统保护修复；三是加快建立生态产品价值实现机制，引导形成环境保护和经济发展协同推进的新模式。

关注六

组织编制长江流域生态环境修复规划

记者：如何统筹和落实长江流域生态保护修复？

自然资源部法规司司长魏莉华：长江保护法对长江流域生态保护修复

制度做出了明确规定，自然资源部将重点做好四方面工作：开展长江流域生态保护修复重大问题研究；会同有关部门组织编制长江流域生态环境修复规划，按照规划组织实施好长江流域重大生态环境修复工程；按照突出安全功能、生态功能、兼顾景观功能的次序，以系统的观念推进长江流域山水林田湖草系统化保护修复；支持鼓励社会资本参与长江流域的生态环境保护修复。

关注七

长江流域生态环境存在三方面突出问题

记者：实施长江保护法如何解决生态环境保护方面的问题？

生态环境部法规司司长别涛：长江流域首次全面消除了劣Ⅴ类水质，干流首次全面达到Ⅱ类水质，同时还存在三方面突出问题：城市和工业污染的治理任务依然繁重，农业面源污染的防治亟待突破，水生态问题突出。生态环境部门将重点抓好三方面工作：继续推进城市黑臭水体、工业园区、入河排污口和自然保护区的重点整治和专项行动；统筹水环境、水生态和水资源等要素，力争在人和谐方面取得新进展；搞清楚长江流域的环境问题在哪里、症结在哪里，对策在哪里和落实在哪里。鼓励有条件的地方先行先试，力争在重点行业绿色发展、面源污染防治和生态保护修复方面取得突破。

(新华社北京2月23日电)

万亿国资 装上“智治”引擎 浙江推进国资国企数字化改革

新华社杭州2月24日电 记者从浙江省国资委获悉，该省正部署推进国资国企数字化改革，推动数字技术在国资国企领域逐渐渗透、广泛运用和充分融合，让国有资产监管能力再提升，国有资本布局优化再出新成效，为国有企业改革发展再添新活力。

数据显示，2020年浙江省市两级国资监管企业资产总额5.6万亿元、实现营业收入1.7万亿元，其中省国资委监管省属企业资产总额1.6万亿元、营业收入1.1万亿元。国资国企规模实力不断发展壮大，需要现代化的治理体系和治理能力保驾护航，数字化改革势在必行。

据悉，浙江省国资国企数字化改革的具体目标，包括高质量打造数字监管抓手，建设全省国资国企在线监管平台，实现对数据的智能分析、研判评价和风险预警，打造智慧型“监管大脑”；高起点搭建数字经济架构，科学制定全省国资国企数字经济发展规划，积极抢占“未来工厂、智慧工厂、智慧制造”等数字化应用制高点。同时，还将持续推动国资监管数据阳光化、透明化、可视化。

为此，浙江省国资委将重点完成全省国资国企“1+N”数字化智治系统建设。其中，“1”即建成一个覆盖省国资委和委直属单位、15家出资企业、11市国资委的国资国企在线监管系统，“N”即推出一批省属企业经济运行监测示范项目。

“我们有信心，通过努力推动全省国资国企数字化改革一年出成果、两年大变样、五年新飞跃，为浙江国资国企万亿资产运营装上‘智治’引擎。”浙江省国资委主要负责人表示。

张家口“绿电”造“绿氢” 助力绿色办奥

新华社石家庄2月24日电 记者日前从河北省张家口市桥东区氢能经济发展大会上获悉，截至目前，该区海珀尔新能源科技有限公司电解水制氢项目在试生产期内已安全平稳运行半年，标志着张家口市制氢、加氢、氢燃料电池发动机生产、整车制造等氢燃料电池汽车全产业链形成，助力绿色办奥。

据介绍，海珀尔新能源科技有限公司制氢项目位于桥东区望山园区，2017年开工建设。一期工程氢气产量4吨/日，可满足300辆大巴用氢需求，厂内加氢站加注氢气1.5吨/日，可满足100辆大巴用氢需求；二期工程计划于2021年底投产，氢气产量21吨/日，可满足1500辆大巴用氢需求。

“该项目是目前国内生产规模较大、技术水平较领先的制氢项目。利用张家口市丰富的风、光等可再生能源发电、制氢，全程无碳排放，实现‘绿电’制造‘绿氢’。”海珀尔新能源科技有限公司技术负责人赵辉说。

桥东区空港经济开发区副主任王彪介绍，作为全市氢能产业发展规划的重点，桥东区将持续推进氢能产业链的强链延链工作，计划实施氢气生产区、装备制造区、研发创新中心的“两区一中心”等项目建设，力争打造全市氢能产业核心区、京津冀氢能产业集聚区、国家级氢能经济生态区。

近年来，张家口市作为国家级可再生能源示范区，持续推进氢能及可再生能源产业助力绿色办奥。目前全市运行氢燃料电池公交车304辆，并将持续投入大量氢燃料电池汽车保障2022年冬奥会各项赛事。此外，4座加氢站、1个制氢项目现已投产，今年底将有共计16座加氢站、5个制氢项目建成投产服务冬奥赛事。

2021年我国全年 航天发射次数 有望首次突破40次

新华社北京2月24日电 2021年，我国全年航天发射次数有望首次突破40次；载人航天空间站工程、“天问一号”探火、多颗民用空间基础设施业务卫星发射等令人期待……2月24日，中国航天科技集团有限公司在京发布《中国航天科技活动蓝皮书(2020年)》，对2020年全球航天活动进行盘点，并公布了2021年中国航天科技集团宇航计划。

蓝皮书显示，2020年，世界主要航天国家高度重视航天战略地位，推进相关战略部署。据蓝皮书统计，2020年，全球共实施114次发射任务，追平1991年以来的发射次数纪录，发射航天器共计1277个，创历史新高。

其中，中国开展39次航天发射，发射89个航天器，发射航天器总质量再创新高，达到103.06吨，较上一年度增长29.3%。中国航天发射活动取得重大突破，发射次数和发射载荷质量均位居世界第二。

作为中国航天科技工业的主导力量，中国航天科技集团研制的长征系列运载火箭2020年共实施34次发射任务，发射82个航天器，占中国发射总数的92.1%、发射总质量的99.2%，发射次数位居世界宇航企业第一。

根据蓝皮书，2021年我国全年发射次数有望首次突破40次；载人航天空间站工程进入关键技术验证和建造阶段；“天问一号”到达火星，将实施我国首次火星“绕、着、巡”探测；多颗民用空间基础设施业务卫星发射，满足国家经济建设和科技发展需要。

据了解，当前中国载人航天工程已全面转入空间站建造的任务准备阶段，其中长征五号B遥二火箭发射空间站核心舱任务拟于今年春季在中国文昌航天发射场执行，2021年与2022年载人航天工程将实施包括空间站核心舱、实验舱、载人飞船和货运飞船在内的11次发射任务。

“太空探索没有止境，后续随着行星探测、载人航天空间站工程等的实施，我们将进一步一个脚印，不断推进中国航天事业创新发展，使中国人探索太空的脚步迈得更稳更远。”中国航天科技集团宇航部部长林益明说。

(新华社天津2月24日电)

我国成功发射 遥感三十一号 03组卫星

2月24日10时22分，我国在酒泉卫星发射中心用长征四号丙运载火箭，成功将遥感三十一号03组卫星发射升空，卫星进入预定轨道。

卫星主要用于开展电磁环境探测及相关技术试验。

这次任务是长征系列运载火箭的第361次飞行。

新华社发



京津冀，描绘一下世界级港口群的样子吧

正月里，黄骅港货轮进出繁忙。“以前港口小船多，现在借助天津港的管理经验和航线资源，大型货轮也常来常往了。”望着越来越多停泊的货轮，河北省沧州港务集团总经理助理王金岗说，去年疫情以来，天津港和沧州黄骅港之间开通“天天海上快线”，把两个港口更紧密地串起来。

京津冀协同发展7年来，越来越多的港口互动频繁起来，增多的航线像一条条线，串起秦皇岛港、唐山港、曹妃甸港、天津港、黄骅港等吞吐量过亿吨的大港。

而在此前，河北的港口与天津港的关系没有这么紧密。津冀两地区位相近，腹地交叉，这些港口虽是“近邻”，实际上却是“对手”。多年来，各大港口在640公里的海岸线上你争我抢，互不相让，内卷突出。

对手变牵手，得益于京津冀协同

发展的战略布局。7年前，京津冀协同发展成为国家战略，明确天津北方国际航运核心区定位，与河北省的港口形成合作、错位发展。

天津港是“百年老港”，拥有130条集装箱班轮航线，通达全世界200多个国家和地区、800多个港口。协同发展战略实施以来，天津港不再独享优势，而是惠及更多伙伴。

此后双方频频“牵手”。2014年，天津港集团和河北港口集团共同出资，组建渤海津冀港口投资发展有限公司，以资本为纽带，促进津冀港口协同发展。2016年，天津港集团与唐山港集团合资组建津唐国际集装箱码头公司。2018年，天津至曹妃甸综合保税区码头环渤海内支线开通。天津、河北港口逐步从无序竞争走向竞合。

患难见真情，疫情中津冀两地通

力合作。今年1月疫情中，河北省企业运力不足又有货物急于运出。天津港与河北之间的海铁联运，解了企业的燃眉之急。石家庄新恒通国际货运代理有限公司总经理陈佳说，天津港在集装箱调运等方面下了很大功夫，“两地联手促进的海铁联运降低了运输的时间成本”。

经过7年携手并进，现在以天津港为中心的环渤海内支线运输网络初具规模，天津港与唐山港、黄骅港、曹妃甸港等港口形成干支联动、无缝衔接、相互支撑的格局。

“仅以天津至曹妃甸航线为例，自开运以来，曹妃甸港区集装箱吞吐量连续两年增速在5%以上，2020年货运艘次较上一年增长20%。”曹妃甸港集团股份有限公司党委副书记、工会主席张建萍说。

天津港也在2020年创出历史新

高，集装箱吞吐量突破1835万标准箱，同比增长6.1%，增幅居世界十大港口前列。

津冀港口群有力地服务北京经济发展。天津港股份有限公司业务部副总经理任伟说，有一次，北京奔驰汽车有限公司负责人面临一个难题，北京到江浙地区的陆路运输时间长、成本高。“我们第一时间组织专题技术论证，很快开通了天津港到宁波港的航线。”

“今后津冀双方将继续织密环渤海航线网络，增强津冀港口群在环渤海、内陆腹地的影响力和辐射力，提高服务京津冀协同发展的能力和水平，加快构建功能完善、分工合理、错位发展、高效协同的津冀世界级港口群。”天津港(集团)有限公司董事长褚斌说。

(新华社天津2月24日电)