



江淮运河,带来什么?

既是条河,也是座「桥」 王弘毅

■ 本报记者 范克龙

安徽,别称江淮大地。长江从安徽南部贯穿,淮河从北部贯穿,两条大河穿境而过,形成了安徽独特的地理特征,也勾勒出安徽内河航运发展的基本面貌。打开中国地图,长江、淮河如两条并行的巨龙,逶迤向东,直入大海。南北两条大动脉无法连通,一直是困扰安徽航运发展的短板。但随着江淮运河这一“世纪工程”的投用,安徽水运历史被重新书写。江淮运河,将带来什么?安徽如何做好运河文章,借船出海,向海而兴?

长江淮河“牵手” 打通南北水运大动脉

10月13日清晨,长江边,裕溪口,阜阳船东牛德顺驾驶着满载石子的轮船驶入船闸,沿着江淮运河一路北上,3天后的傍晚,便来到淮南东淝河闸,驶入淮河。 “船少,不用等闸,一路顺畅。”老牛满脸笑容。跑了多年船的牛德顺,以前常从扬州走京杭大运河,全程要一个星期。“现在走江淮运河,缩短了300多公里行程,节省三四天时间,一来一回能省1吨多柴油,节省近1万元。” 10月26日,在河南周口港,一艘集装箱船舶正在装船,船上装的是河南金山化工集团的工业烧碱。装船完成后,船舶将通过沙颍河航道进入淮河,同样只要3天时间,就能到达长江边的芜湖港码头。 河南金山化工集团是一家联碱化工企业,为安徽芜湖的光伏玻璃企业供应原材料,货船经常在周口和芜湖间往返。“每个月要运输14万吨原材料,来回要七八十船。”企业物流经理杨涛告诉记者,以前运货到芜湖,要通过淮河走洪泽湖,再绕道京杭大运河进入长江,沿长江北上运往芜湖港,全程800多公里。现在通过江淮运河,距离减少370多公里,节省四五天。效率高了,运输成本也降低了,一年下来,可以节约物流成本1000万元。 在安徽境内,长江与淮河距离不过300多公里,受江淮分水岭阻隔,这段并不算远的距离,千万年来却无法连通。随着江淮运河通航,长江与淮河实现历史性“牵手”,如今无论从长江到淮河,还是从淮河到长江,水运航程都只需3天时间。 2023年8月19日,江淮运河九条集装箱航线开航,安徽阜阳港、合肥港、芜湖港与河南省周口港、淮滨港实现“五港联动”,江淮运河全面开航。9月16日,引江济淮菜子湖线试运行,江淮运河航道全线开通试运行。 依托引江济淮工程打造的江淮运河,与沙颍河、合裕线、芜申运河航道连通,共同形成一条纵贯豫皖苏三省、平行于京杭大运河的中国第二条南北水运大动脉,全面形成长三角地区“井”字形干线航道主骨架。通航后,

结束了淮中游与长江中下游之间水运不畅的历史,千吨货轮可直接通达海,缩短航运里程200公里至600公里,大大提高航运效率、降低运输成本。 作为新中国建成的最大运河,江淮运河是全国规划“四纵四横”高等级航道之“纵二”组成部分,是长江、淮河以及黄河三大流域经济要素流通的关键通道。省交通运输厅规划处副处长郑凤生表示,江淮运河重构了安徽省内河航运格局,形成安徽长江、淮河、江淮运河“一纵两横”的高等级主航道,打通了长三角与中原经济区之间的水运大动脉,显著加强长三角与中原地区联系,加快安徽融入长三角一体化进程。 合肥市发改委总经济师李浩森认为,目前我省物流运输,仍以公路运输为主,水运比例偏低。相比公路运输,水运优势成本明显。“一辆货车只能运输七八辆汽车,而一艘内河滚装船舶一次可以运输300多辆汽车,降本增效显著。”同一批次的货物,通过水路运输,每公里比公路运输节约成本约500元。 随着江淮运河航线开通,长江淮河“一线牵”,将大大缩短航运时空距离,降低企业的物流成本。 江淮运河通航后,在安徽境内形成“工”字型水运网,淮南到芜湖之间的水运距离,将从绕道京杭运河的645公里减少到330公里。阜阳一芜湖航线,航程由原来的820公里缩短为450公里,航行时间由原来的6天缩短为4天;淮滨一芜湖航线,航程由原来的850公里缩短为480公里,航行时间由原来的6天缩短为4天,物流成本将节约200元/标箱至300元/标箱,进一步提升皖豫两地货物的运输时效,有效降低港口腹地企业的物流成本。

断头港变枢纽港 合肥打造江淮联运中心

合肥,在皖之中,因东淝河与南淝河流经而得名。然而,受江淮分水岭阻隔,南淝河流入巢湖,东淝河则注入淮河,两条河流虽相隔不远却难以交汇。 据说,当年曹操大军南下,曾在江淮分水岭开凿人工河道,欲连接两条淝水。相传河道开挖之后,“日挖一丈,夜长八尺”,受膨胀土等难题制约,河道难成,只得半途而废,望岭兴叹。 往事越千年,古河道早已湮没于荒烟蔓草间。如今,江淮运河横空出世,从巢湖引水,取道派河,连通东淝河,注入淮河,长江淮河终于“牵手”。而处于江淮大运河“腰眼”位置的合肥港,也由原来的断头港变成中转港,一跃成为连南接北的江淮运河之中枢。不靠海、不沿江的合肥,有了通达海的地利,襟江带淮的安徽瞄准了“向海而兴”的发展目标。 依托江淮运河黄金水道优势,2023年7月28日,合肥生产服务型国家物流枢纽正式获

批,9月,合肥正式被列入国家现代流通战略支点城市(复合型)。随着江淮运河开通,在国家物流枢纽网络中,合肥的地位举足轻重。 “打通江淮运河,合肥是最大的受益者。”在合肥海事中心港航管理中心副主任吴运生看来,合肥要充分发挥水运优势,牢固树立“向海而兴,借船出海”意识,加快建设江淮联运中心,打造内陆地区集装箱中转枢纽港,持续优化水路运输服务保障,助力经济高质量发展。 在派河港旁边,新的铁路物流基地即将建成,投运后将与派河港无缝对接,实现铁水联运,构建起公、铁、水多式联运格局,为在肥企业提供更加便捷高效的物流通道。 “安徽发展铁水联运,主要在长江干流。而江淮运河沿线,仅合肥港中派作业区正在建设铁路专用线。”安徽港航物流有限公司负责人表示,依托江淮运河与长江、淮河构成的黄金水道,安徽要加快全省港口铁路专用线建设,谋划新增一批铁水联运枢纽,进一步发挥铁水联运的巨大物流优势。 “打造‘水运上的安徽’,要进一步放大优势、补齐短板,高质量打造江淮运河水运大通道,建设安全、便捷、高效、绿色的现代水运体系,着力提升河江海联运水平。”省港航集团负责人表示,安徽正以长江为主轴,以江淮运河和淮河为廊带,抓住合肥打通北西河通江一级航道契机,构建“芜马江海联运枢纽+合肥江淮联运中心”的合芜马港口三角核心区,充分发挥江淮运河航运价值,组合成为全省港口龙头核心,联动安庆、铜陵、淮南、蚌埠等省内枢纽港口,构建安铜淮蚌港口扇形联动圈,形成全省“串点成线、运营成网”一体化港口群,深度参与长三角世界级港口群建设。

港产城园融合发展 塑造安徽向海而兴的发展新优势

物流业是国民经济的基础性、战略性产业,是服务支撑双循环新发展格局的基础保障。而航运具有大运量、低成本优势,是最重要的物流方式之一,对服务支撑国内国际双循环格局,维护产业链供应链的稳定具有重要意义,同时,对于加快临港产业集聚发展,推进港产城园融合发展意义重大。 根据《国家综合立体交通网规划纲要》,推动港口与城市、产业互动,促进港产城融合发展。以港口为龙头、园区为载体、城市为核心,形成港口、物流园区、城市互为依托、互融共生的发展格局。 “江淮运河及其支流沿线现较多的国家级、省级开发区,航运的开通将显著降低企业物流成本,提升利润水平,提高沿线工业产业竞争力。”李浩森说。 派河港地处“安徽工业第一区”合肥经开区,这里是合肥市集装箱生产腹地,聚集了新能源汽车、白色家电、光伏以及装备制造等产业集群。 以派河港为圆心,半径10公里范围内,覆盖了合肥市七成的先进制造业企业,包括大众、蔚来、联宝、海尔、晶澳在内的新能源汽车、电子信息、智能家电、光伏等龙头企业,工业总产值超7000亿元。其中,半径5公里范围内布局了江淮汽车新港基地、蔚来汽车基地、大众新能源汽车基地3个整车基地。 站在合肥派河港眺望对岸,一排排现代化工厂清晰可见。江淮国际公司物流经理周健告诉记者,河对岸就是江淮的轻卡厂区,离此5公里,是江淮的小汽车整车厂区。看好江淮运河这条便捷的物流大通道,江淮汽车早早提前布局,临港设厂。 “原来工厂距离合肥港(南淝河港区)有20多公里,工厂搬到港口旁边后,汽车从厂区运到港口作业区,只需要10分钟时间。以前要从上海、南京等港口提运空箱,至少需要两三天时间,现在在派河港就能提箱,随装随走。”周健说,高效的物流给企业生产销售提供了稳定支撑,目前企业每月从派河港发运汽车2000多辆。 合肥一家白色家电企业负责人向记者介绍,该企业每年出口3万多高箱产品,大部分是通过上海港和南京港发运。随着江淮运河通航,以及铁水联运体系完善,他们计划进一步提高在合肥发运的比例。“以前到合肥北站货场有50多公里,一天只能发送两趟,现在铁路货场就在厂区附近,濒临港口,一天至少可以跑四五趟。” 芜湖港是我省最大的货运、外贸和集装箱枢纽港,去年该港吞吐量1.35亿吨,集装箱量突破125万标箱,均居全省首位。 “江淮运河通航后,我们的朋友圈进一步扩大。”安徽港口集团芜湖有限公司副总经理高隽说,这进一步拓展了芜湖港的货源辐射半径,河南淮滨、周口等地的粮食、石材等通过江淮运河,正源源不断地运到芜湖港。 围绕战新产业、新能源汽车首位产业等物流需求,合肥推行“前港—中区—后城”整体联动发展模式,推进港产城一体化发展。目前,合肥派河港正在积极申报九类危险货物(锂电池相关)作业资质,为包括大众(安徽)、江淮、蔚来、比亚迪等多家新能源汽车企业以及阳光电源、国轩高科等储能企业提供更优质服务。 “江淮运河作为国家重要的物流大通道,不仅重构了江淮水运格局,也有力促进了沿线产业集聚升级,助力临港产业集聚发展,塑造安徽向海而兴的发展新优势。”省交通运输厅负责人介绍,下一步,依托和发挥江淮运河与长江黄金水道联运优势,积极联通中原城市群,高效串接皖北地区、合肥都市圈、皖江经济带,促进区域要素畅通流动和产业分工合作,共建长三角世界级港口群,服务安徽经济高质量发展。

“江淮运河通航后,等于有了捷径,淮河支流沙颍河到长江的航线一下“缩短”300多公里,船舶不用绕道京杭大运河,能节约3天多航程,至少降低20%运输费用。 这条航线尤其受到内陆省份、安徽的北方邻居——河南的欢迎。在河南看来,顺着这条航线能更好对接长三角,连接长江这条“黄金水道”和“海上丝绸之路”,实现“内陆省通江达海”的目标。难怪江淮运河试通航后,周口当地媒体第一时间就报道了这一“喜讯”。 不仅仅是河南,其他周边的中部省份以及长三角的沪苏浙地区都能受益于这条水运通道,实现航运上的“雨露均沾”。 如果放眼全国,一条新通航的南北向大运河,还有“链接”几个发展战略的重大意义。长三角一体化发展、长江经济带发展、中部地区高质量发展,这些区域协同发展战略在交通物流尤其是航运上,正好由一条大运河“连到了一起”。无论是中部地区的郑州、武汉,长三角的上海、南京,还是长江经济带上的重庆等地,都因此与安徽有了“交集”,通过大江大河的沟通,彼此间可实现更好的区域联通和协同发展。 据测算,到2030年,江淮运河水运量将达2亿吨,年均节约物流成本60多亿元。这条南北向的“航运大动脉”,势必会带来更大的经济价值,一艘艘“经济巨轮”将在这条运河上扬帆远航。

安徽港口集团芜湖有限公司副总经理高隽说,这进一步拓展了芜湖港的货源辐射半径,河南淮滨、周口等地的粮食、石材等通过江淮运河,正源源不断地运到芜湖港。

“江淮运河作为国家重要的物流大通道,不仅重构了江淮水运格局,也有力促进了沿线产业集聚升级,助力临港产业集聚发展,塑造安徽向海而兴的发展新优势。”省交通运输厅负责人介绍,下一步,依托和发挥江淮运河与长江黄金水道联运优势,积极联通中原城市群,高效串接皖北地区、合肥都市圈、皖江经济带,促进区域要素畅通流动和产业分工合作,共建长三角世界级港口群,服务安徽经济高质量发展。 据测算,到2030年,江淮运河水运量将达2亿吨,年均节约物流成本60多亿元。这条南北向的“航运大动脉”,势必会带来更大的经济价值,一艘艘“经济巨轮”将在这条运河上扬帆远航。 本图:安庆港是我省境内长江北岸的深水良港,江淮运河的开通,让淮中游地区运输有了出海口。 本报记者 李博 摄



10月21日,船只正在通过江淮运河合肥蜀山段。 本报通讯员 周啸勤 摄