

江淮牵手 运河奔涌 向海而兴 千年圆梦

特别报道

江淮运河东进河船闸。(资料图片) 本报记者 李博 摄

颍州港 建设区域性枢纽港

沙颍河发源于河南省伏牛山区,流经平顶山、漯河、周口、阜阳等地,于安徽省颍上县涑河口汇入淮河,是淮河最大的支流,也是皖北地区重要航道。江淮运河通航后,皖西北及豫东南地区得以通过沙颍河航道通江达海。

毗邻沙颍河航道的颍州港是阜阳最大的港口,港区航道年平均水深6米,可常年通航1000吨级船舶。目前已开通阜阳—上海、阜阳—漯河集装箱班轮航线。江淮运河通航后,将大幅缩短入江里程,降低中原地区与长江上游地区物流成本。

颍州港务有限公司总经理杨峰介绍,江淮运河联通长江、淮河水运干线,与沙颍河、合裕线、芜太运河共同构筑了一条纵贯皖豫苏三省的水运主通道,连接长江经济带、皖江城市带承接产业转移示范区、合肥经济圈、中原经济区,打通了一条南北大通道,有助于推动皖北振兴,还将吸引河南的货物在阜阳中转。颍州港将依

托沙颍河航道及港口区位优势打造皖西北、豫东南区域集装箱中转港、枢纽港,为周边地区工农业生产提供强大的物流集散和中转平台。

阜阳市交通运输局总工程师张祖超表示,引江济淮工程建成前,阜阳港需经淮河通过洪泽湖、京杭运河入长江,航行里程较长,运输成本大、周期长。江淮运河建成后,阜阳港可经江淮运河直达长江,水运通道较原通道(洪泽湖—京杭运河—长江)要近200公里至600公里。

经测算,阜阳(涑河口)通过引江济淮通道到合肥港171公里,比原来缩短约680公里,节省5天左右;通过引江济淮通道到铜陵港326公里,比原来缩短约510公里,节省3.5天左右;通过引江济淮通道到上海港747公里,比原来缩短约57公里,节省0.5天左右;通过引江济淮通道到南京港346公里,比原来缩短约219公里,节省1.5天左右。

阜阳万达实业有限公司有80多艘船舶,从事大宗商品水路运输。公司负责人祖庆芳告诉记者,现在通过江淮运河,空船走集线,回来走合裕线,缩短了300多公里航程,一次就可以节省1吨多柴油,节省1万元运输成本。

阜阳是重要的铁路枢纽。2018年,阜阳开行至宁波舟山港集装箱铁海联运班列,且近年集装箱运输订单量快速攀升,河南周口、驻马店等多家企业也使用阜阳至宁波舟山港铁海联运班列。江淮运河通航后,阜阳“公转水”“铁水联运”将快速发展,运输结构将进一步优化。

“江淮运河通航后,促进水运发展格局改变,也将深刻影响港口腹地相关产业的布局,推进港产城融合发展,推动港口市场腹地进一步扩大。”张祖超说,未来阜阳将利用好综合交通区位优势,抢抓江淮运河通航机遇,将阜阳打造为更加稳固的淮河中上游航运中心,助推阜阳临港新城建设,开创江海互连的新时代。

芜湖港 “朋友圈”进一步扩大

芜湖依山而兴。长江黄金水道与芜申运河、合裕线航道的交汇,构成了芜湖“十”字型主航道框架网,也造就了沟通中西部、连接长三角地区的航运枢纽。

作为安徽省最大的货运、外贸和集装箱枢纽港,芜湖港共有122个经营性泊位,其中万吨级以上泊位13个,5000吨级泊位57个,是长江干线重要的集装箱、水运、商品汽车、煤炭、矿建材料运输大港。今年1月至9月,芜湖港货物吞吐量累计完成1.05亿吨,同比增长8.6%,集装箱量107.47万标箱,同比增长14.9%。

江淮运河航线开通,长江淮河实现“历史性牵手”。通过芜湖港通江达海,帮助内陆腹地企业降低物流成本、提高航运时效,助力皖北振兴、豫货出海。

安徽港口集团芜湖有限公司副总经理高勇表示,芜湖港发挥与长江、淮河等水运主干线相连的区位优势,进一步拓展皖北地区内贸集装箱市场,通过“五港联动”实现了货物的快速、便捷运输,同时与合肥、芜湖外贸集装箱市场货源形成“双循环”互补。

以河南淮滨—芜湖航线为例,航程由850公里缩短为480公里,航行时间由6天缩短为4天,物流成本将节约200元至300元每标准箱,改变了以往当地企业通过淮河走洪泽湖进入京杭大运河,从京杭大运河进入长江,再沿长江北上到达芜湖港的情况。

“我们船东早就盼望运河开通了。”安徽船运数字科技分公司副总经理陈娟告诉记者,以前船舶从河南淮滨港到芜湖港,需要走京杭大运河绕行,现在通过江淮运河少走了300多公里,节省了两三天时间。

离芜湖港大约十几公里,便是合裕航线的“咽喉”裕溪船闸。这个安徽省内最繁忙的船闸,曾因通行能力不足导致船舶待闸时间长,“堵船”现象时有发生。10月16日,随着裕溪一线船闸扩容改造工程建成通航,船闸通行能力大幅提升。

10月18日,记者在裕溪船闸看到,近十艘满载货物的大船鱼贯而入后北上。

“以前,复线船闸一天只能通过约150艘船,新闻开通后,一天可通过250艘船,闸一天可通行约400余船舶。”裕溪船闸管理处处长张伟介绍,新裕溪一线船闸通航后,船舶经裕溪船闸从长江往返合肥港,通航时间节约15天左右。

感受到航运变化的,还有海事执法人员,“现在江面上更加热闹了,长江成为了一条黄金水道。以前合裕线平均每天进出船舶约200艘,新船闸通航后,船舶通行量明显增加,每天超过400艘。”芜湖海事局通航管理处处长苏鹏程说。

奇瑞国际公司总经理助理李明告诉记者,水路运输是企业最主要的运输形式,其中80%的新能源汽车通过芜湖港出口。3年前一箱难求,港口运力跟不上,企业出口也面临压力。这几年在芜湖港的有力支撑下,出口逐年增长。去年出口汽车45万台。

“江淮运河通航后,我们的朋友圈进一步扩大。”高勇表示,未来,芜湖港将发挥长江集装箱核心港重要作用,加快建设芜湖港口型国家物流枢纽,推动“向海而兴、借港出海”,进一步放大通江达海的区位优势,积极走出去开拓货源,构建江淮运河“北煤南运”“南货北调”的集装箱运输通道。

东淝河枢纽 智慧过闸畅行无阻

位于淮南市寿县八公山乡的东淝河枢纽,正是所引长江水和淮河水交汇处。10月20日,记者在东淝河船闸远眺,看到往来船舶过闸远航。

“东淝河船闸是江淮运河入淮河的门户,是江淮运河的北方枢纽。”东淝河船闸管理所所长唐柱日介绍,随着菜集线的通航以及裕溪一线船闸扩容改造完成,船舶的通行量明显增加。最近每天过闸船舶在20艘到30艘,主要来自周口、信阳、阜阳、淮南、蚌埠等地,货物以粮食、煤炭、建材等为主。自8月16日航线正式开通以来,该闸两个月来共通行船舶547艘,载重95.5万吨,其中8月份过闸船舶140艘,9月份以来共通行船舶407艘。

在船闸的中控室,可以在大屏幕清楚地看到航道的运行情况,每艘船所在的位置以及载重等信息一目了然。唐柱日在手机上打开掌航通App告诉记者,船员通过这款软件在手机上就能缴费过闸,不用下船缴费,30分钟就能完成过闸。

淮南市发改委总工程师何春福表示,淮河、江淮运河“一纵一横”两条黄金水道交汇,深刻改变淮南市水网和航道布局。淮南境内二级航道总里程达到200公里,可通航2000吨级船舶,货物通过水路进入长江中上游将缩短300公里至400公里。

永盛航运公司负责人王长胜介绍,企业主要运输煤炭,原来从淮河到长江中下游地区,要绕行京杭大运河,经常面临堵闸,有时候甚至要等一个月时间。“现在通过江淮运河,整个路程节省约400公里,一路畅通。多条航线多条选择,对我们航运企业是重大利好。”

何春福说,淮南正抢抓运河机遇,计划在江淮运河沿线合理布局新的港口作业区,比如在江淮运河入淮口,重点建设江淮枢纽港寿春作业区,为全市和淮河上、下游提供集装箱装卸、中转和矿建材料、煤炭等物资进出口等服务。下一步,全面优化港口布局,加快推进江淮枢纽港建设,加快水运基础设施,完善提升港口功能,积极构建现代化综合立体交通体系,大力发展“铁水公空”多式联运,加快培育辐射能力强、功能完善的物流基地,大力发展港口经济。

路运输降低60%以上;派河港集铁路、公路、水运物流基地于一体,通过派河港铁路基地发运“铁海联运”,市内短驳费用降低60%以上,而通过派河港水运基地发运集装箱货物,市内短驳费用降低50%。

“以派河港为核心建设的生产服务型国家物流枢纽,有效提升资源优化配置能力,推动物流和关联制造业降本增效。”李浩淼表示,未来,派河港将推进多式联运发展优化调整运输结构,依托江淮运河及铁路专用线通道优势,大力发展公、铁、水多式联运业务,全面嵌入区域家电、汽车及零配件、电子信息等产业供应链组织。

依托和发挥江淮运河与长江黄金水道联运通道网络优势,合肥市将积极联通中原城市群,高效串联皖北地区、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,着力打造江淮联运中心,共建长江世界级港口群,在促进合肥经济高质量发展的同时,支撑全省经济整体高质量发展。

以新能源汽车为例,商品车自合肥运输至上海港,如通过江淮运河的滚装船运输,相较于公路运输成本可下降35%左右。以家电行业为例,经研研,集装箱通过派河港运输至上海的单箱费用,相比公路运输降低60%以上;派河港集铁路、公路、水运物流基地于一体,通过派河港铁路基地发运“铁海联运”,市内短驳费用降低60%以上,而通过派河港水运基地发运集装箱货物,市内短驳费用降低50%。

合肥市发改委总工程师李浩淼认为,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,水运成本优势明显。“一辆货车只能运输7辆到8辆汽车,而一艘轮船一次可以运输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。

以新能源汽车为例,商品车自合肥运输至上海港,如通过江淮运河的滚装船运输,相较于公路运输成本可下降35%左右。以家电行业为例,经研研,集装箱通过派河港运输至上海的单箱费用,相比公路运输降低60%以上;派河港集铁路、公路、水运物流基地于一体,通过派河港铁路基地发运“铁海联运”,市内短驳费用降低60%以上,而通过派河港水运基地发运集装箱货物,市内短驳费用降低50%。

“我们一直盼望江淮运河开通。菜子湖航线通航,给安庆港的发展带来重大机遇。”站在长风作业区码头,安庆港有限公司党委书记、董事长魏守国说。这里原来只是件杂货码头,只有两个泊位,如今长风港一期改造工程、二期工程已全部完工,作业能力大幅提升。

随着江淮运河的通航,安庆港成为江淮联运的中转枢纽。“我们重点瞄准两个方面,一个是散货船的中转过驳功能,一个是集装箱去往上游的中转枢纽。”魏守国介绍,从江西等地过来的水泥、黄沙、石子等建筑材料通过江淮运河进入合肥、皖北地区,需要大船换小船,散货要中转过驳。同时,合肥的白色家电等产品沿江而上,销往武汉、重庆等地,要小船上大船,集装箱需要在此中转。

安庆港通过完善过驳设施设备,依托进港铁路专用线,开展“水水中转”“铁水联运”业务。未来,长风作业区将被打造成江淮运河散货过驳基地、集装箱区域中转枢纽以及铁水联运综合运输基地。

安庆市交通运输局港航中心副主任程越也表示,安庆将瞄准江淮运河带来的机遇,打造新的中转港,提升江淮联运枢纽地位和辐射能力。抓住机遇,做大做强港口经济。

程越介绍,安庆是国务院批准的安徽省唯一的整车进口口岸。安庆打造汽车和化工新材料两个千亿级产业,我们将围绕主导产业做好出口。计划在长风港作业区建设两个3000吨级的滚装码头,每年设计吞吐量达到25.8万辆。瞄准江淮联运枢纽目标,安庆港提前谋篇布局,大力做好“水水中转”这篇大文章,提升港口发展能级,积极打造以集装箱、商品汽车等货种为主的江海联运,建成内畅外连的江海联运枢纽。

安庆市发改委农经科科长张帆介绍,江淮运河开通后,安庆从一个通江达海的沿江城市,成为连接长江与淮河的节点城市,有望成为江淮联运的转运枢纽。

“我们一直盼望江淮运河开通。菜子湖航线通航,给安庆港的发展带来重大机遇。”站在长风作业区码头,安庆港有限公司党委书记、董事长魏守国说。这里原来只是件杂货码头,只有两个泊位,如今长风港一期改造工程、二期工程已全部完工,作业能力大幅提升。

“我们一直盼望江淮运河开通。菜子湖航线通航,给安庆港的发展带来重大机遇。”站在长风作业区码头,安庆港有限公司党委书记、董事长魏守国说。这里原来只是件杂货码头,只有两个泊位,如今长风港一期改造工程、二期工程已全部完工,作业能力大幅提升。

江淮运河

合肥市

南京市

枞阳枢纽

预留鱼鸟“生命通道”

江淮运河将成为我国内河航运的黄金水道。江淮运河运行如何?将给安徽带来什么?近日,记者沿江淮运河一路北上,实地调研走访。

江淮运河北接沙颍河航道,南连芜申运河,形成平行于京杭大运河的我国第二条南北水运大动脉,通航后形成“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。

引江济淮工程两大引水口门之一的枞阳引江枢纽,是双线引江菜集线的起点。在这里,长江水被提升6.38米,入菜子湖调蓄后北上流到巢湖。

10月17日,记者来到引江济淮枞阳枢纽,新建的泵站、船闸之中不时有船舶从此驶进进出长江。

9月16日,江淮运河菜子湖试运行,相较于原先绕行京杭运河经洪泽湖入淮,从长江上游航行至淮河上游至少缩短200多公里。引江济淮集团安庆建管处副处长王青松介绍,菜子湖航试运行一个月以来,航道日渐繁忙,每日过闸船只30余艘,吞吐量达10万吨,目前过闸船只已有660多艘。

从枞阳枢纽调蓄约20公里,便是菜子湖,这里是引江济淮工程的必经通道,也是候鸟栖息地,每年过冬候鸟有4万多只。为保护候鸟栖息生境,引江济淮工程在建设过程中让原有航道西移,避开候鸟栖息核心区域,还安排了2.5亿左右专项资金,为鱼类打开“生命通道”,通过增设的5处鱼道以保持鱼类在长江和菜子湖之间洄游畅通。

“我们在菜子湖设置了5处鱼巢,供鱼类产卵。在枞阳枢纽还建设有增殖放流站,里面养有鱼苗,每年大约往长江菜子湖里投放80万尾鱼苗,开辟了一块区域对长江的江豚、鲟鱼、中华鲟等国家保护动物进行救助。”王青松介绍。

安庆港

做好“水水中转”文章

随着江淮运河的通航,安庆港成为江淮联运的中转枢纽。“我们重点瞄准两个方面,一个是散货船的中转过驳功能,一个是集装箱去往上游的中转枢纽。”魏守国介绍,从江西等地过来的水泥、黄沙、石子等建筑材料通过江淮运河进入合肥、皖北地区,需要大船换小船,散货要中转过驳。同时,合肥的白色家电等产品沿江而上,销往武汉、重庆等地,要小船上大船,集装箱需要在此中转。

安庆港通过完善过驳设施设备,依托进港铁路专用线,开展“水水中转”“铁水联运”业务。未来,长风作业区将被打造成江淮运河散货过驳基地、集装箱区域中转枢纽以及铁水联运综合运输基地。

安庆市交通运输局港航中心副主任程越也表示,安庆将瞄准江淮运河带来的机遇,打造新的中转港,提升江淮联运枢纽地位和辐射能力。抓住机遇,做大做强港口经济。

程越介绍,安庆是国务院批准的安徽省唯一的整车进口口岸。安庆打造汽车和化工新材料两个千亿级产业,我们将围绕主导产业做好出口。计划在长风港作业区建设两个3000吨级的滚装码头,每年设计吞吐量达到25.8万辆。瞄准江淮联运枢纽目标,安庆港提前谋篇布局,大力做好“水水中转”这篇大文章,提升港口发展能级,积极打造以集装箱、商品汽车等货种为主的江海联运,建成内畅外连的江海联运枢纽。

安庆市发改委农经科科长张帆介绍,江淮运河开通后,安庆从一个通江达海的沿江城市,成为连接长江与淮河的节点城市,有望成为江淮联运的转运枢纽。

“我们一直盼望江淮运河开通。菜子湖航线通航,给安庆港的发展带来重大机遇。”站在长风作业区码头,安庆港有限公司党委书记、董事长魏守国说。这里原来只是件杂货码头,只有两个泊位,如今长风港一期改造工程、二期工程已全部完工,作业能力大幅提升。

合肥港

打造江淮联运中心

打开引江济淮航运图,派河港处于江淮运河的中心段,北衔淮河水系可达皖北、豫东地区,南接巢湖人口,通过合裕线航道实现通江达海。派河港是江淮运河上第一座集装箱码头,随着江淮运河全面通航,其贯通南北的区位优势日益凸显。

“原来合肥港只是始发港,主要辐射周边地区,江淮运河建成后,派河港由始发港变成了中转港,枢纽地位进一步增强。”派河港负责人邵胜奕介绍,合肥连南北的交通区位优势进一步显现,带动皖北以及豫东地区共同发展。航运要素进一步在合肥集聚,将带动合肥水运物流产业快速发展。

2023年2月16日,随着江淮汽车装业进驻,派河港开始试运营。8月19日,江淮运河九条集装箱航线开航仪式在合肥派河港举行,这条运河全面开航,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”。

“原来合肥港只是始发港,主要辐射周边地区,江淮运河建成后,派河港由始发港变成了中转港,枢纽地位进一步增强。”派河港负责人邵胜奕介绍,合肥连南北的交通区位优势进一步显现,带动皖北以及豫东地区共同发展。航运要素进一步在合肥集聚,将带动合肥水运物流产业快速发展。

“原来合肥港只是始发港,主要辐射周边地区,江淮运河建成后,派河港由始发港变成了中转港,枢纽地位进一步增强。”派河港负责人邵胜奕介绍,合肥连南北的交通区位优势进一步显现,带动皖北以及豫东地区共同发展。航运要素进一步在合肥集聚,将带动合肥水运物流产业快速发展。

“原来合肥港只是始发港,主要辐射周边地区,江淮运河建成后,派河港由始发港变成了中转港,枢纽地位进一步增强。”派河港负责人邵胜奕介绍,合肥连南北的交通区位优势进一步显现,带动皖北以及豫东地区共同发展。航运要素进一步在合肥集聚,将带动合肥水运物流产业快速发展。

“原来合肥港只是始发港,主要辐射周边地区,江淮运河建成后,派河港由始发港变成了中转港,枢纽地位进一步增强。”派河港负责人邵胜奕介绍,合肥连南北的交通区位优势进一步显现,带动皖北以及豫东地区共同发展。航运要素进一步在合肥集聚,将带动合肥水运物流产业快速发展。

武汉市

长江

上海市