



旷世“水调歌” 浩气贯沙颍

——记者带您探访周口航运将如何经江淮运河“高速路”进入长江

(上接4版)

“由于安徽省的地形南低北高,要将长江水向北输送到淮河,就需要沿线一座座枢纽将水提升。”同行的周口港贸物流有限公司总经理刘振介绍,引江济淮工程共建设凤凰颈、枞阳、兆河、庐

江、白山、派河口、蜀山和东淝闸八大枢纽,部分枢纽会把江水进行提升,从而翻山越岭,到达目的地。其中,蜀山枢纽是八大枢纽中高差最大、坡度最陡的一座。“每秒钟可以将340吨水提高12.7

米,相当于从一楼向四楼送水,每过6秒钟就可以灌满一个国际标准游泳池。

蜀山泵站的另一侧为蜀山枢纽船闸,泵站的作用是将江水提升,而船闸的作用相当于是给过往的船只安装了

一座专用电梯。蜀山船闸宽136米,直线段长度637.5米,等级为Ⅱ级,可以通行2000吨级船舶。蜀山船闸为复线船闸,意味着船舶可以实现“双车道”通行,最大通过能力为8000吨/闸次。

进入巢湖——合肥肥西 重点:派河口枢纽

9月24日,记者一行到达位于合肥市肥西县境内的引江济淮江淮沟通段起点的派河口枢纽,这是引江济淮工程第二级提水泵站枢纽。

在这儿,周口船舶经派河口枢纽进入巢湖,再经巢湖船闸进入江淮运河裕溪河段。

目前,枢纽泵站建设已经完工,即将进入试运行阶段。据介绍,派河口泵站

共有9台机组,每台机组2800千瓦,8用1备,设计总流量301.5立方米每秒。施工人员介绍,若8台机组同时运行,2小时左右便可抽干一个天鹅湖的水量。

从江水北上的角度来说,长江水挥别浩浩长江,流过长江中下游平原,在巢湖西岸开始步入第一道难关——抬高水位,准备翻越江淮分水岭。当源源不断的江水从地下倒虹吸穿过杭埠

河,便进入了肥西建管处的工程范围。在这里,一路北上的长江水来到派河口枢纽后,将第二次被抬高,抬升高度为4.8米。

派河口泵站位于巢湖口西侧约100米处,它是引江济淮工程八大枢纽之一,同时也是连接引江济淮段与江淮沟通段输水河道的重要枢纽。江淮运河设计船舶吨级为2000吨级。长江

水从这里提升后再往江淮沟通段输送,经蜀山泵站再度提水翻越江淮分水岭,一路向北流经瓦埠湖注入淮河。

据悉,派河口枢纽工程主要建设内容为新建泵站、节制闸、船闸、锚地、派河口水上服务区等。引江济淮工程完成建设任务后,长江、淮河将实现“牵手”,皖北及河南一带人民将喝上清澈甘甜的长江水,江淮运河也将实现通航。

进入长江主航道——芜湖市鸠江区 重点:裕溪船闸

裕溪河,古称濡须水,位于安徽省南部,在《元和郡县图志》《水经注疏》《读史方舆纪要》等史料中都有记载,“相传夏禹所凿”。裕溪河作为合肥市及巢湖进入长江的航道,早在夏商之际就已舟楫相通。

三国时期,魏吴两国在此用兵之时,曹操举兵伐吴,为运兵和运输粮草,曾经命人挖宽了裕溪河从巢湖到黄雒的河道,那一带百姓至今称裕溪河为漕河。

9月24日下午5时许,记者一行沿江淮运河南下,临派河,经巢湖闸,再沿裕溪河左岸大堤下行,经过一道河湾后,一座高大的建筑如卧龙一般横跨裕溪河上。河道内,上百艘船舶正排队,准备进入“龙口”,位于芜湖市鸠江区的裕溪船闸到了。

江淮运河开通后,来自周口的船舶经江淮运河裕溪河段,从这里就可进入长江。

在裕溪水闸一侧,看到的却是一道

蓝色工程围栏,里面机器轰鸣、塔吊高耸。“围栏里正在施工的地方,原本是这里最初的裕溪一线船闸,由于近年来合肥港吞吐量逐年上升,裕溪船闸兴建了二线船闸。为了满足江淮运河开通以后船舶通行数量快速增长的需求,管理方决定将一线船闸拆除,并在其旧址新建规模更大的船闸工程。目前,裕溪船闸之所以有大量的船舶在船闸两端排队等候过闸,主要是目前只有玉溪船闸的二线船闸投入使用,通行能力严重不足。”周口港贸物流有限公司总经理刘振主动向大家答疑解惑。

据了解,中华人民共和国成立初期,裕溪河常年只能通航50吨以下的木船,季节性通航50~80吨的木船。自1954年起,水利、交通部门为综合利用水资源,改善巢湖流域水利和航运落后面貌,对南淝河、巢湖、裕溪河进行了治理。

在这一系列工程中,位于裕溪河汇入长江的裕溪口上游3公里处的裕溪

船闸,在1959年开工建设,并于1969年通航,成为合肥、巢湖入江航线的最后一道船闸。裕溪一线船闸在经历50多年的运行后,船闸实体病害多、技术状况差、通行能力弱,通过量连续多年超过设计能力,加之江淮运河开通在即,未来裕溪河将会有很多来自安徽省北部地区和河南周口、漯河等多个港口的船舶通过,一线船闸亟须扩容。

2021年6月,裕溪一线船闸扩容改造工程全面启动,旧船闸被拆除,原位建设新船闸,预计2023年投入使用。相关资料显示,改造后的裕溪一线船闸是全世界首座采用34米巨型三角闸门的船闸,设计最大船舶吨级为2000吨级,年设计双向通过能力7400万吨,以应对日益增长的货运需求。

记者一行通过船闸上行通道缓慢驶向裕溪河右岸,裕溪二线船闸映入眼帘。低头下望,只见船闸闸室内6条船舶两两并列,正准备过闸上行,前往合肥方向,再向上游看去,闸室外等待

下行的船舶也是一眼望不到头。

短暂停留后,记者一行到达裕溪船闸管理处,管理处副处长胡磊接待了记者一行。

据了解,2012年投用的裕溪二线船闸,有着200米长、23米宽的闸室,设计通过船型标准为1000吨级,单向年设计通过能力3500万吨。“目前由于过往船舶只能使用二线船闸,所以排队过闸的船非常多。”刘振说,待一线船闸改造完成,两座船闸设计通过能力双向将达到亿吨以上,让更多的船舶更顺利地通过这里,进入长江。

当日船闸管理系统的数据显示,9月24日,裕溪船闸上行待闸航船有869条,总待闸航船1532条。

“江淮运河是周口船舶去往长江的‘高速路’,而裕溪船闸就是这条高速路的‘出站口’。”刘振介绍,以后,周口的船舶通过江淮运河进入长江,可以大大缩短航程,借助江淮运河快速通道,可以实现周口航运的快速复兴。

一曲旷世“水调歌” 影响深远益无穷

南风送暖两岸绿,运河扬波向北流。一河清泉水,一道风景线,一条经济带。不久的将来,江淮运河贯通南北,碧波荡漾。从历史的长镜头来看,“河为线,城为珠,线串珠,珠带面”,运河凭借其带来的经济、文化效益足以标榜千秋。对于周口航运来说,江淮运河的

即将通航影响深远、受益无穷。

刘振介绍,江淮运河通航后,将打破全国现有的航道网络格局,也将成为周口航运进入长江的一条“高速路”,对于周口乃至河南内河水运影响直接而深远。周口航运前往长江航道重镇南京将缩短航程400多公里,其通道的便捷、高

效、廉价等必将迅速成为周口水路运输竞争新优势,为周口打造国家级内河港口城市增添强劲动力。特别是规划中的贾鲁河航道与正在建设的郑州航空港区亲密接触,再有郑合高铁加持,待建设完成后,郑州航空港区将坐拥航空、公路、铁路、水路各种交通模式,必将进一步巩

固提升港区多式联运发展,快速形成国家综合物流中心城市。而我市作为连接于“一带一路”之间距离最近、运输成本最低的水路通道之主动脉,必将因航接郑州、水联“一带一路”而携豫货出海,助海货入豫、兼顾山陕甘蒙而成为国家级内河航运枢纽港。②

小结:

兵分三路,用时10天,转战5省市,行程万余里。9月21日至10月1日,周口报业传媒集团组织的豫货出海、“周”向世界——周口航运出海大型异地采访活动如期实施。活动通过对周口港通往出海口的6条国内集装箱航线进行深度采访报道外,还对即将通航的江淮运河一线重点节点进行了走访。

截至目前,所有报道刊发完成,周口日报、周口晚报共发稿36篇,新媒体发稿22条、视频17条。相关报道一经推出,社会反响强烈,不少读者致电报社表示对系列报道的赞美之情,也有读者表示要完整收藏系列作品……总之,系列报道取得了良好的宣传效果和社会效益,为周口“临港新城、开放前沿”的发展定位提供了及时、有力的舆论支持,充分展现了周口开放前沿的港口魅力。