



# 豫货出海 周向世界

主办单位: 周口港区管委会、周口市港航管理局、周口报业传媒集团  
支持单位: 周口港城集装箱有限公司

## 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

策划 顾玉杰 王健

B组记者 张劲松 王古城 郑伟元/文 房杰/图

春水浩荡暂徘徊,又踏层峰望眼开。历时五年的施工建设,“引江济淮”工程重要组成部分——江淮运河将于今年实现试通航的建设目标。届时,长江、淮河将实现历史性“牵手”,一条纵贯南北的大动脉将在祖国的版图上跃然而现。

史料记载,东汉末年,曹操曾在江淮分水岭开挖运河,但河道“日挖一丈,夜长八尺”,因膨胀土而折戟沉沙。而今,江淮运河工程江淮分水岭河道开挖深度已达39米。

千年梦圆在今朝。江淮运河工程全线竣工之时,将把淮河、巢湖、长江沟通起来,可通航2000吨级船舶,再现一条南北水运大通道。届时,周口船舶经江淮运河进入长江的距离将大大缩短,周口航运也将迎来更加美好的明天。

为了近距离感受这一“世纪工程”,豫货出海,“周”向世界——周口航运出海大型异地采访活动采访组B组记者一行沿运河南下,长途奔袭上千里,探访江淮运河中的关键枢纽,向您展示江淮运河通航后,周口船舶如何通过这条“高速路”进入长江。

### 周口航运跨上“高速路”——淮南寿县 重点:东淝河船闸

鼓点阵阵催人奋进,快马加鞭道兼行。9月21日下午,记者一行在耿楼船闸采访结束后,马不停蹄直下寿县,欲一睹东淝河船闸改造工程的风采。

江淮运河通航后,这里将是周口船舶经淮河进入江淮运河的第一道航运枢纽,也是周口航运跨上“高速路”的第一个“入站口”。

长途奔袭后为节省时间,当晚20时许,记者一行抄近路在淮河何台汽渡口换乘渡轮,及至寿县,已是华灯初上。行走在寿县县城的街道上,历史文化基因早已融入古城的生命,镶嵌在古城墙上的道道霓虹,让古城更显华丽辉煌。

除了古城风貌,寿县八公山豆腐也是小城的“文化名片”。八公山是豆腐发源地,有“八公山豆腐甲天下”之美称。八公山曾见证了历史上著名的以少胜多的战争——淝水之战,留下了“风声鹤唳,草木皆兵”的传奇故事。

恰好,记者采访的目的地——东淝河船闸就位于寿县八公山乡。第二天一大早,沐着八公山豆腐的清香,记者一行驱车来到东淝河船闸改造工地现场。

安徽省淮河道管理局东淝河管理处负责人孔令清热情地带领记者一行参观了船闸改造工地。

现场,几辆长臂挖掘机正在远处有序掘进,焊接工人同时施工,身边火星四溅,东淝河船闸改造工地一片繁忙景象。记者看到,目前二期船闸主体工程进入了攻坚阶段。“我们采用的是干硬性混凝土浇筑技术,可以降低大体积混凝土的水化热,大幅度减少混凝土的温缩裂缝,提高混凝土的质量,还可以降低成本,这也是安徽省首次采用此项技术完成船闸底板浇筑。”工地施工工人告诉记者。

据介绍,此前一期船闸施工过程中,还获得多项专利,个别科研课题被鉴定为国际先进水平。

“一期船闸预计今年年底试通航,设计年通航能力2700多万吨。二期船闸计划2024年5月完成,年设计通航能力达3300多万吨,船闸按2级标准建设,设计最大船舶吨级为2000吨级。”项目施工人员对船闸建设信心满满。

从江水北送的角度来说,滚滚长江水翻越江淮分水岭,穿过瓦埠湖,就是从这里浩浩荡荡进入淮河的。东淝河船闸是江淮沟通段的骨干控制工程,与东淝河老节制闸、新节制闸、老船闸共同组成了东淝河枢纽工程。

寿县美景令人陶醉,但更令人向往的是借助江淮运河,周口航运将迎来更加美好的春天。

### 下穿“水上立交”经过淝河——合肥肥西 重点:淝河总干渠钢渡槽

“桥上有桥”“河上有河”,可通水行船的“水上立交”真是难得一见!

9月23日下午,记者一行来到了民族英雄刘铭传的家乡——安徽省合肥市肥西县境内,共同见证江淮运河的淝河总干渠钢渡槽这一世界奇观。

远远望去,在阳光照射下,钢结构渡槽气势磅礴、宏伟壮观、熠熠生辉。“世界第一钢渡槽由中铁四局集团承建”几个巨幅红底白字镶嵌在桥栏上,向人们展示着这项建筑工程的荣



巢湖船闸

誉和辉煌。作为合肥和六安两座城市的重要供水源渠道,只见淝河总干渠从江淮运河上凌空而过,如同高架立交一样“桥上有桥”,形成了一座“河上有河”可通水行船的“水上立交”。

淝河承担着六安到合肥的城市用水及灌溉功能,东西走向,江淮运河航道为南北走向,通过这个“水上立交”,两条水系各走各道,互不干扰。作为“引江济淮”的控制性、难点工程之一,淝河总干渠钢渡槽解决了高差36米的两大不同水系河流通水、通航等问题,为国内首座钢结构渡槽。

沿着正在修建的通往渡槽的道路走上槽顶,记者看到钢渡槽分左右两幅。工程的“自我介绍”显示,淝河总干渠钢渡槽总长350米,其中钢渡槽全长246米,主跨度达到110米,总用钢量约为2.04万吨,设计流量150立方米每秒,设计水深4.0米,为Ⅵ级航道,可通行100吨级船舶。它的建成比目前世界著名的德国马格德堡水桥还要长3.8米,是世界上跨度最大的通航通航钢渡槽。考虑到淝河不同季节水位差很大,拱形钢渡槽可有效解决水荷载可变问题。通航后,单幅渡槽能承载2万吨水。

德国马格德堡水桥从1919年构思到最终的建成历时84年,2003年10月正式开通运营。而淝河总干渠钢渡槽建设仅历时4年。淝河“水桥”建设进度更快、规模更大、运力更强,在世界范围内力压群芳。当自然生态环境和现代人文需求互相碰撞交融时,让人无不感叹这项工程的伟大之处。

记者一行缓步走在钢渡槽桥面,一艘快艇从远处驶来,巨大的冲击力让水面掀起阵阵浪花,猛烈撞击着钢渡槽波纹板,发出震耳的轰鸣声。

从工程的“自我介绍”回看建设历程,淝河总干渠钢渡槽工程于2018年12月开工建设。2019年10月28日,渡槽钢架安装序幕正式拉开。2020年10月26日,钢渡槽左幅顺利合龙。2020年11月5日,钢渡槽主跨顺利合龙。2021年5月1日,钢渡槽充水试验成功。今年9月23日,一艘7米长的船舶驶过淝河总干渠钢渡槽,正式通航。在渡槽的下部,就是雄伟的江淮运河Ⅱ级航道工程。

极目四望,江淮运河如巨龙般从钢渡槽下面穿过,蔚为壮观。江淮运河通航后,来自周口的船舶将从这里下穿淝河,继续南下。

### 跨越江淮分水岭——合肥市蜀山区 重点:蜀山枢纽

9月24日上午12时许,记者一行到达位于合肥市蜀山区高新区的蜀山枢纽,这是“引江济淮”工程三级提水泵站枢纽,也是江水入淮和发展江淮航运的重要枢纽工程。蜀山泵站建成后将是亚洲最大的混流式泵站。

周口船舶经江淮运河到达蜀山枢纽后,将经过蜀山船闸这个“电梯”下降12.7米,相当于从四楼到达一楼,进入江淮运河派河口,这也

标志着周口船舶翻越江淮分水岭,从淮河流域驶入长江流域。

从江水北上的角度来说,当长江水来到合肥市蜀山区之后,就意味着它走进了“引江济淮”工程难度最大的一段旅程。翻越江淮分水岭,这里是“引江济淮”线路中海拔最高的标段。江淮分水岭作为横贯合肥全境的地理分界线,平均海拔100-300米。为了实现江水自流,就必须将江水输送高程数次抬高。

据介绍,蜀山泵站单体水泵高达19米,重量超过130吨,可谓“高大上”。在这里,长江水将被抬升12.7米,翻越江淮分水岭,经瓦埠湖、东淝河自流到淮河。蜀山泵站单机功率7500千瓦,叶轮直径3.43米,装机8台套,总装机6万千瓦,建设规模位居“引江济淮”八大枢纽之首。

“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、蜀山和东淝河八大枢纽,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,一台机组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,



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,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,借助江淮运河快车道,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

南风温暖两岸绿,运河扬波向北流。一河清泉,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枢纽,必将因衔接郑州、水联“一带一路”而携豫货出海,助海货入豫、兼顾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。



扫一扫 看视频