



助力航运强国

除了防洪、发电，水利工程对江河航运的提升、对沿岸经济发展的促进同样是其不可忽视的重要功能。

汉江是长江最大的支流，古时与中国其他几条大河并称“江、河、淮、汉”。全长 1577 公里的汉江，流经湖北 871 公里，是湖北省经济发展的重要廊道，曾经是航运能力比肩长江的“黄金水道”。

然而，上世纪 70 年代汉江上游的丹江口水利枢纽建成后，水库蓄水以及南水北调的影响，使得汉江中下游的水量明显减少，航运功能受到较大的制约。汉江在 2015 年的年货运量仅 3000 万吨，不到赣江的七分之一、湘江的五分之一，通航条件已不能适应现代航运发展的需要。

“为了解决这个问题，湖北从上世纪 90 年代开始规划从丹江口往下的 6 级水利枢纽建设，希望能提升恢复汉江‘黄金水道’的作用。”湖北省交通运输厅港航管理局局长王阳红告诉《新民周刊》记者。

这些水利枢纽的首要设计功能都是航运。工程完成后，区域内的航道等级得到提升。目前，王甫洲、崔家营、兴隆 3 级枢纽已建成；雅口、碾盘山枢纽正在建设中；新集枢纽已完成前期工作，预计今年可正式开工。

已经建成的枢纽使得汉江钟祥以下至武汉的区域已达到千吨级通航标准，但目前襄阳到钟祥这一段只能保证五百吨级的通航，要实现千吨级通航，还要等待下游雅口和碾盘山两大枢纽的建设完成。

“千吨级航道”对于襄阳的意义十分重大。“千帆秋水下襄阳”，这里自古以来就是交通要道、重要的水陆运输交换节点。

1958 年丹江口大坝建设开工典礼。



特别是近年来，襄阳在汽车、机电等领域发展迅速，工业原材料和产品的进出对水运的依赖度很强，迫切需要一条高等级的航道来支撑经济的发展。

“水运在大宗货物的运输上有着明显的成本优势。”王阳红介绍说，每吨公里水运成本为 0.05 元；相比之下，铁路的这个数据为 0.14 元，公路为 0.5-1 元。汉江流域有谚语称：“货到武汉活”。如果 2023 年，襄阳到武汉的千吨级航道全部打通，这段路程走水运的物流成本至少比目前走公路或公水联运降低 35% 以上。汉江千吨级航道的打通，预计将把运输成本在襄阳 GDP 中的比重从目前的 19% 降低到 12%。

除了襄阳的工业产品，钟祥的磷矿石与江汉平原盛产的粮食、油料等大宗商品也将首选水运，通过武汉中转后通江达海。这将明显降低湖北省内企业的运输成本、推动当地经济社会发展。王阳红的希望是，汉江的货运量能够在千吨航道打通后达到每年亿吨的水平。

除了兴修水利枢纽，湖北还在荆州市和潜江市之间，兴建了中国现代最大的人工运河——引江济汉工程，以长江之水补给汉江下游。2014 年通水后，长江水由此汇入汉江，每年可补充汉江下游十多亿立方米水量。

“引江济汉”的进水设计流量为 350 立方米每秒，最大引水 500 立方米每秒。

工程可基本解决南水北调中线一期工程调水 95 亿立方米对汉江下游“水华”的影响，解决东荆河的灌溉水源问题，并缓解中下游水量减少的矛盾。

引江济汉工程建成后，对工程沿线及汉江中下游地区的抗旱、防洪、航运、生态修复等方面发挥了积极作用。2017 年 7 月，湖北省持续晴热，面对特大旱情，从 7 月 1 日至 8 月 31 日，引江济汉工程累计引水 14.6 亿立方米，相当于 12 个东湖水量，500 万亩农田、百万群众从中受益。

2016 年 7 月，面对汛期内长湖水位居高不下的状况，引江济汉工程在成功应对拾桥河、西荆河、殷家河等中小河流汛情的同时，两次为长湖撇洪 1.1 亿立方米，相当于降低长湖最高洪水位 0.4 米。今年 7 月 14 日，引江济汉工程再次为长湖撇洪。

在航运上，往返荆州和武汉的船舶，通过引江济汉工程河道直取汉江，航程可缩短 200 多公里；而往返襄阳与荆州的航程则缩短 600 多公里。

王阳红透露，水利专家正在论证再建一项“引江补汉”工程，从三峡库区引水补充到丹江口，以进一步增强汉江的航运等功能。■