



中部大运河,真的要来了?

湖北省正加速推进荆汉运河项目纳入国家相关规划

进展缓慢

今年全国两会上,湖北团代表联名提交了5件重点建议,其中一件就是加快推进荆汉运河工程前期工作。

全国人大代表、水利部长江水利委员会副总工程师黄艳是联名建议的代表之一,从荆汉运河工程规划之初就参与其中。

黄艳表示,为解决长江航运“中梗阻”问题,2015年起,在鄂专家团队就提出建设荆汉运河工程。目前,荆汉运河工程相关研究成果及规划已经成熟,应该加快推进前期工作。

实际上,湖北省层面已经拿出了荆汉运河的初步可行性方案。去年9月,湖北省发改委印发了“湖北省推进荆汉运河工程规划前期工作方案”,清晰地规划了人工运河的路线。

根据规划,荆汉运河工程起于松滋市松滋口、止于武汉市东荆河口,拟新建236公里运河,估算总投资784亿元。运河投用后,初步估算可缩短航程260公里,减少运输时间约14小时,每年降低物流成本300亿元以上。

但在国家层面,工程计划可行性仍未通过国家相关部委的科学论证,纳入国家规划的进度较慢。

一个例子是,2023年全国两会期间,湖北代表团一并提出建议,恳请国家相关部门加快推进三峡枢纽水运新通道工程前期工作,以及尽快启动荆汉运河项目预可行性研究。

据国家发改委去年9月对全国政协委员提案的公开复函,三峡水运新通道建设正抓紧开展项目可行性研究工作。反观荆汉运河项目,仍未正式纳入国家规划,后续的落地实施也就无从谈起。

根据交通运输部2021年对全国人大代表建议的公开答复函,建设“荆汉运河”是一项复杂的系统工程,对区域经济社会、国土空间、水资源综合利用、产业布局等将产生深远影响,要“充分论证建设的必要性与可行性”。并建议,由湖北省为主推进“荆汉运河”研究相关工作,广泛征求各方面意见,加强沟通协调,并深入研究相关重大技术问题。

潜在风险

目前荆汉运河的堵点之一,在于水量。

据了解,“引江济汉”以后,荆江段长江水位本就不高,是否有足够的水量分流,去支撑一条新的运河,是不少专家提出的疑问。但在湖北人大代表团看来,荆汉运河既是推动解决长江航运“中梗阻”的需要,也是构建江汉平原水网的需要。

长江荆江河段北有江汉平原、南有洞庭湖平原,区域内水系发达,河湖渠网密布,但江-河-湖沟通联系不畅。荆汉运河建成后,可连通形成江汉平原大水网,解决相关河道的枯季断流问题。

此外,在生态保护方面,工程还有助于给长江干流“减压”,长江现状河道主要用于生态保护和区域航运,落实对珍稀水生生物的抢救性保护。

但众多湖南的专家、学者,却抱有不同的看法。随着荆汉运河工程在长江航道通航升级建设中越发受重视,且进度不断推进,有多位湖南专家担忧,荆汉运河可能会影响长江湖南段航运地位。

对湖南而言,尽管荆汉运河项目建设实施地不在湖南省域内,但对湖南经济、社会影响同样巨大。荆汉运河建成后,将成为万吨级长江深水航道。这意味着,原荆州到武汉包括湖南境内163公里的长江航道,届时就不再是长江的主航道。

从地图上看,荆汉运河将长江“拉直”,刚好越过了重要的长江港口、湖南第一大港岳阳城陵矶港。一组数据是,2023年度,城陵矶港全港货物进出港量超过1亿吨,占湖南省水上货物进出港量的65%以上,在长江中上游大港中,排名第三,在湖南港口中占据重要地位。

长江航运发展研究中心高级工程师刘涛撰文《荆汉生态新水道实施对长江中游航运的影响分析》表示,荆汉运河将分流湘西北地区货流,在一定程度上会影响岳阳港枢纽功能的发挥。

值得一提的是,城陵矶港正位于长江与洞庭湖汇合处。荆汉运河不仅会影响城陵矶港的枢纽地位,甚至会进一步影响洞庭湖流域的水资源。

洞庭湖作为长江中游最重要的调蓄湖泊,对长江水系有着重要的调节作用。一种声音认为,荆汉运河的实施将使洞庭湖长期处于补充长江水的境地,而洞庭湖本身的水量无法得到补充,造成洞庭湖流域水文环境受到不利影响。

“枯水期长江平均流量为每秒6200立方米,荆汉运河分流量仅不到每秒200立方米。”对此,湖北省综合交通运输研究会会长、湖北省交

通运输厅原港航局局长王阳红接受采访时表示,荆汉运河对长江来水的实际影响并没有大家想象的那么大,但对湖南航道的影响客观存在。

利益平衡

运河正在成为我国基础设施建设的重要方向。

从广西的平陆运河到湖南的湘桂运河,从江西的浙赣粤运河到湖北的荆汉运河,从安徽的江淮运河到河南的47个内河水运项目,六大省份总投资额接近8500亿元,堪比7座港珠澳大桥的投资规模。

“运河热”背后,是各地推动解决各区域内河水运发展瓶颈的初衷。由此产生的一个新问题是,新规划的运河项目,如何平衡各相关方利益。

“从整个长江经济带来说,绝大部分省市利益一致,是支持将长江航道‘拉直’,拓宽拓深的。这里面,唯独湖南航道利益受损,比较特殊。”中国城市经济学会副会长、长江经济带智库联盟秘书长秦尊文告诉记者,这类系统性工程,地方局部利益应当服从于全国大局利益。在当年南水北调中线工程中,湖北与湖南今日的处境类似。在服从大局的前提下,利益受损方可以提出诉求,争取一些补偿工程。

记者注意到,针对荆汉运河的这一问题,专家学者已有广泛讨论。

长沙理工大学智能交通与现代物流研究院院长、教授卢毅撰文提出,湖南省应该基于长江中游区域范围,评估论证荆汉运河工程风险,并利用自身水利水运科研优势力量,研究荆汉运河对湖南省域的影响以及对策。

刘涛则建议,统筹考虑湘鄂两省利益关切,深化开展岳阳至武汉航道扩能研究,并研究岳阳港与荆汉生态新水道直接联系通道的问题。另有湖南相关专家提到,在岳阳城陵矶临港新区附近建洞庭湖水利枢纽工程,配合湘江航道整治工程,提升湘江的航道能级。

据王阳红讲述,针对湖南在荆汉运河上的利益受损,交通运输部也确实提出过疏浚航道,将岳阳至武汉段长江航道能级提升至8000—10000吨的补偿预案。

实际上,即便不考虑荆汉运河影响,洞庭湖近年也饱受旱涝的困扰。6月16日以来,受持续性强降雨影响,洞庭湖城陵矶水文站水位6月30日超警,至7月8日15时00分才退出,共历时198小时。若将时间向前倒推,过去两年,洞庭湖更受关注的问题是“汛期反枯”。

秦尊文认为,湖南通过补偿工程,将湘江航道的能级提升,进而对接长江主航道,有利于湖南航运的发展。同时,修建洞庭湖水利枢纽,则有助于水利调度,帮助防洪抗旱。

在他看来,整体而言,荆汉运河对大多数地区都将是利大于弊。在落成初期,会使得湖南航运出现短暂阵痛期,但长远来看,也可能让湖南航运在短时间内有较大提升。

据每日经济新闻

新闻多一点

南方多个运河项目连续推进

中国多地的运河建设项目正如火如荼地展开,旨在为区域经济注入新的活力并优化内河水运网络。

平陆运河作为新中国成立以来首条通江达海的运河,其建设任务在8月8日实现了“双过半”的重要进展。此运河位于广西钦州,预计到2026年竣工后,将为中国西南地区的货物出海提供更直接的路径,缩短约560公里的航程,每年为相关地区节省运输费用超过52亿元。

安徽的江淮运河已于去年下半年顺利通航,它将淮河与长江流域紧密相连,大大缩减了两地间的水运距离,不仅显著降低了物流成本,还预估到2030年和2040年,其年水运量将分别达到1.38亿吨和1.85亿吨。安徽省正持续努力提升该区域的水运能力,目标在2027年前新增大量四级及以上航道里程,进一步增强港口货物吞吐能力。

此外,湘桂运河、浙赣粤运河等项目亦在积极筹备或推进中。湘桂运河预期将沟通长江与珠江水系,促进34个内河主要港口的互联互通;而浙赣粤运河则有望连接三大国家战略区域,成为世界上最长的人工运河之一,对江西等省份的经济发展具有重大战略意义。

这些运河的建设不仅提升了内陆省份的物流效率,降低了运输成本,而且对于促进区域经济一体化、优化国家综合立体交通网络具有深远影响。专家指出,运河项目通过打通内河水运瓶颈,为依赖低成本物流的产业布局提供了更多可能性,为内陆地区经济增长带来新动力。水运以其特有的低成本、低能耗和环保优势,成为推动内陆省份发展的重要因素。

据光明网

水运大省湖北,苦荆江久矣。

目前,长江三峡枢纽以上和武汉以下均达到10000吨级航道,而受河势演变等因素影响,武汉至宜昌段仅能满足5000吨级船舶常年通航,枯水期甚至只能满足3000吨级。可以说,长江航运明显短板就在于此。

在湖北省谋划中,“截弯取直”重新修建一条横向的荆汉运河,将有效解决长江中游荆江河段碍航问题,充分发挥长江黄金水道作用。早在2015年,在鄂专家团队便提出建设荆汉运河工程。至今,项目已谋划近十年之久,却迟迟未正式纳入国家规划。

究其原因,修建“荆汉运河”是一项复杂的系统工程,不仅涉及水利、自然资源、生态环境、航运等多方面,也将对长江中游多省特别是湖北、湖南两省的水运格局产生深远影响,项目规划要统筹考虑各方利益。

日前,荆汉运河工程又传新进展。8月27日,湖北省委副书记、省长王忠林主持召开省政府专题会议,强调加快谋划实施荆汉运河项目,积极推动项目纳入国家相关规划。对比此前,这次表述多了“加强向国家部委的汇报衔接和兄弟省市的沟通对接”相关内容。

不难看出,湖北推进荆汉运河工程的决心。项目要从设想走向现实,关键阻点在哪,又能如何协调解决?