

平陆运河通航

武汉离“第二水路出海口”近了一步

9月16日,广西平陆运河正式通航,30艘货船当日过闸,首航货种涵盖建材、煤炭、矿产、钢材、化肥等大宗物资。

对武汉乃至中部地区而言,平陆运河通航,等于为谋划多年的“第二水路出海口”补上了最关键的一环——汉湘桂内河航运大通道的南端出口,就此打开。

被忽略的“纵”

摊开中国高等级航道图,长江从宜宾到上海,西江从南宁到广州,两条东西向的黄金水道撑起了内河航运的基本盘。从武汉往南,要运货到广州或北部湾,要么走铁路,要么绕道上海走海运——绕行近两千里。

两千多年前,秦始皇开凿灵渠,连通湘江与漓江,打通长江与珠江水系。此后两千年,这条水路逐渐湮没在历史中。今天的汉湘桂内河航运通道,本质上是在用现代工程标准重建那条南北水脉。

汉湘桂内河航运大通道北起陕西安康,借汉江入湖北,经武汉接湘江南下,过规划中的湘桂运河跨越南岭,入西江水系,再经平陆运河直抵北部湾,全长约3200公里,纵贯陕、鄂、湘、桂四省区。其中,湖北段占比最重——包括汉江、唐白河、松西河、江汉运河等航道,总长1333公里,接近通道全长的一半。

近日印发的《湖北省港口与航道布局规划(2035年)》提出“一横一纵”国家高等级航道布局规划,“一横”即长江干线航道湖北段,“一纵”即汉湘桂湖北水运大通道。

武汉恰好位于这“一横一纵”交叉点。汉江从陕南来,湘江往湖南去,两条水脉在武汉与长江形成“十”字交汇。过去这个交叉点的价值被大大低估了,因为汉江下游航道水深不足,湘江北上的航运能力也有限。但现在,交叉点的两端都在被打通。

汉江“中梗阻”与南端“出海口”同步解决

一条通道能不能跑起来,不取决于最宽的那一段,取决于最窄的那一段。汉湘桂通道的“窄”,长期以来就在汉江中游。

汉江中游长期只能通行500至1000吨级船舶,枯水期甚至断航。枯水期通航率一度只有四到五成,船舶滞留待闸成为常态。汉江“龙头”不通,整条通道就是纸上蓝图。

据新华社南宁9月16日电 9月16日,随着5000吨级货船鸣笛启航,新中国成立以来第一条国家层面统筹建设的通江达海运河工程——平陆运河建成通航,开辟西南出海新通道。

平陆运河总投资约727亿元,全长134.2公里,北起南宁横州市西津

库区平塘江口,南经钦州灵山县陆屋镇,沿钦江直通北部湾。国内通航等级最高,可通航5000吨级船舶。

这是中国治水智慧的当代续写。古人开凿灵渠巧妙利用地势,用人字坝和铧嘴分水,实现“三分入漓、七分入湘”。今天,平陆运河大部分利用原有河道裁弯取直、拓宽

挖深,分水岭越岭段新开挖航道仅6.5公里。

通航,让西南从“内陆”变“沿海”。货物经运河出海较传统路径缩短内河航程560公里以上,到东盟主要港口航程大幅缩短,综合物流成本降低18%~30%,每年节约社会运输费用超50亿元。



汉湘桂内河航运大通道示意图。

职文胜 制图

可喜的是,汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程,全长233公里,按Ⅱ级航道标准建设,TJ-01合同段已于今年初通过交工验收,成为汉湘桂通道湖北段首个交工标段。与此同时,核心工程“三船闸一航道”项目进入全面建设阶段,雅口枢纽二线船闸已于2025年10月率先开工,崔家营、碾盘山二线船闸即将全面进场,总投资53.1亿元。建成后,汉江襄阳以下河段将达到3000吨级船舶通航标准。

南端的问题则由平陆运河解决。通航后,西南地区货物从西江经运河直入北部湾,比经广州港出海缩短内河航程560公里以上,每年节省运费超50亿元。平陆运河的通航,等于把汉湘桂通道的南端出口从“规划中”变成了“已打开”。

目前,汉湘桂内河航运大通的卡在湘桂段。规划中的湘桂运河起于湖南永州市萍岛,经永州市江永县进入广西桂林市平乐县,全长约300公里(湖南段212公里,广西段88公里)。这一段将按2000吨级标准建设,预计投资超1500亿元,现已完成

预可研评审,纳入湖南省“十五五”规划论证研究。

武汉港从横向枢纽变十字枢纽

对武汉而言,平陆运河通航之后,阳逻港的集装箱吞吐量会增加多少,这是可以算的账。但更值得关注的不是数字,是方向。

目前武汉货物走水路出海,几乎只有一条路——沿长江东下,经上海中转。这条路上,武汉是起点,但上海才是枢纽。汉湘桂通道贯通后,武汉多了一个方向:南。内陆腹地的汽车、钢材、矿石不必再绕长江东下,可从汉江上船一路南行,经北部湾直接对接东盟市场;东盟的水果、木材、原材料也能反向北,在武汉集散分拨至整个长江中游城市群,时间上可以从原来的7~8天压缩至3~4天,物流成本直接砍半。

武汉将从长江经济带的“横向节点”,升级为横向长江与纵向汉湘桂通道的战略交汇点,武汉港将变成“十字路口港”,货能往四个方向走。这是质的差别。

长沙理工大学智能交通与现代物流研究院院长卢毅认为,汉湘桂通道贯穿湖北省境内1300余公里、湖南省境内近1000公里,其经济带将加快促进长江中游城市群成为国家战略和国家经济增长的第五极。

政策层面,方向已经清晰。湖北省“十五五”规划明确提出,推进汉湘桂水运大通道省际段建设,加快形成对内沟通汉襄宜、对外辐射周边省份的通江达海水运大通道格局。

乐超云跑了三十年船,从长航实习生跑到“华航汉亚2”轮船长,他熟悉的是从武汉一路向东的航线。但他知道,年轻一代船员将来走的,可能是一条全新的方向。通道的贯通不会一蹴而就,湘桂运河还在等开工,汉江船闸还在建,全线跑通可能还需要五年甚至更久。但南端出口已经打开,中段正在打通,方向已经不可逆转。

一条横了千年的长江,旁边正在竖起一条新的大运河。武汉站在交叉点上。

记者刘海锋