

发展汉江流域黄金水道的探讨

潘媛思¹

(长江大学, 湖北 荆州 434100)

【摘要】: 通过分析汉江流域航运发展的劣势和优势, 从硬件发展、软件发展两个方面提出发展汉江流域航运需要通过整合资源, 统筹发展, 以促进汉江流域协调发展和绿色发展的建议。

【关键词】: 物流管理 航运 发展

【中图分类号】 F552 **【文献标识码】** A

按照国家的战略规划, 区域内的物流交通应坚持低能、高效的原则。目前汉江流域内的物流交通方式有铁路、公路(高速公路和国、省及县道)、管道运输、水路及航空。而公路运输是当前区域内物资流通的主力, 已开通的高速公路有二广高速、麻安高速、福银高速、呼北高速、邓保高速和双尹高速等高速公路, 这些高速公路已成网格发展, 具有一定的基础; 航空运输已经慢慢向好; 管道运输有所发展, 除了原油管道外, 已有了天然气管道; 铁路虽然已有汉丹、襄渝、焦枝线路, 但已经满足不了日益增长的物流需求, 现在正新建汉十高铁、郑万高铁和蒙华重载铁路, 并规划了呼南高铁等新线路。但这些铁路建设将占用不少土地资源, 如果将区域内天然的河道加以整治和开发, 充分利用航道发展航运, 则既可以缓解公路、铁路的运输压力, 降低物流成本, 还可以减少对土地资源的占用和对环境的破坏, 不仅提高了资源利用率, 还保护了生态环境。

1 汉江流域航运存在的问题

襄阳原本是“南船北马”、“七省通衢”之地——驿道北通京洛, 汉江南抵江湖, 西达山陕巴蜀。即上游秦巴山的生漆、木材、苧麻和各种药材, 以及襄阳本地的粮食、棉花、非金属矿、桐油、食油等和北方的皮毛等特产在这里登船顺江东下, 达上海、江苏、江西、安徽和湖南等地。而南方的茶叶、丝绸等一部分沿汉江西进, 达山陕巴蜀; 一部分先沿江西至老河口或者北上至河南社旗登陆, 换车马北行, 达至山西、河北和内蒙古, 甚至经蒙古国, 抵俄罗斯莫斯科等地。清末和民国时期, 襄阳是万里茶道上重点的节点城市, 当时千帆竞发, 码头林立, 会馆众多, 商业繁荣。如清初输入襄阳府的食盐每年就有 3557t; 在 1897~1898 年间, 汉江就有了商营小火轮航线了, 帆船五万只左右, 船工 40 万余人。清末时山陕商人过境茶叶达 26,957,930 磅(244560 担); 俄罗斯商人自营的茶叶有 2684214 担, 占俄罗斯输入茶叶的 15.9%。建国后, 汉江航运呈现出先曲线上升和后期曲线下降的特点。二十世纪七十年代中期之前, 国家在襄阳市布局“三线”建设、在丹江口兴修水利枢纽工程, 汉江流域内交通设施落后, 航运就成为流域内交通运输的主要方式, 货运量不断攀升。七十年代中期之后, 襄渝、焦柳、汉丹铁路相继开通, 丹江口水利枢纽竣工, 特别是八十年代至二十世纪末, 公路运输快速发展, 给汉江航运带来巨大冲击, 工农业产品纷纷弃水登陆。航运只维持着沙石等大宗散货, 区域内的水上运输从繁荣走向衰落, 在五种运输方式中, 航运所占比重逐年下滑。造成上述情况的原因还有:

(1) 汉江中游河道宽而浅, 而且游荡不定, 在枯水季节, 达不到船舶航行的要求; (2) 现有的闸坝障航, 使得船舶航行更加困难; (3) 南水北调工程的实施和引汉济渭工程的上马, 区域内水资源将进一步减少; (4) 鄂北水资源分配工程也已上马, 争水的矛盾将更加突出。

作者简介: 潘媛思(1998-), 女, 湖北武汉人, 在读本科生。

上述原因导致区域内船舶航行条件恶化，物流成本上升，物流运输时间得不到保证，使许多传统货物运输不得不弃水登陆。

2 发展汉江流域航运的优势

发展汉江流域航运有国家规划和政策上的优势。国务院于 2018 年 10 月 18 日批复了《关于报送汉江生态经济带发展规划（送审稿）的请示》，要求各部门、各区域统筹协调，落实好党中央、国务院决策部署，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，按照高质量发展要求，统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，以供给侧结构性改革为主线，主动融入到“一带一路”建设、京津冀协同发展、长江经济带发展等国家重大战略，坚决打好防范化解重大风险、精准脱贫、污染防治三大攻坚战。在发展汉江生态经济带中，主要目标是改善提升汉江流域生态环境，共抓大保护，不搞大开发，加快生态文明体制改革，推进绿色发展，解决突出的环境污染问题，加大生态系统保护力度；推动质量变革、效率变革、动力变革，推进创新驱动发展，加快产业结构优化升级，进一步提升新型城镇化水平，打造美丽、畅通、创新、幸福、开放、活力的汉江生态经济带。

汉江流域发展航运的天然资源丰富——汉江干流、堵河、唐白河等干支流，还有江汉运河，可以形成庞大的物资集散体系。在国家批准“汉江生态经济带规划”和国家倡导的“公转铁、公转水”的大环境中，应该积极推动建设汉江“黄金水道”。原来汉江自上而下依次规划有黄金峡、石泉、喜河、安康、旬阳、蜀河、夹河、孤山、丹江口、王甫洲、新集、崔家营、雅口、碾盘山和兴隆等十五个枢纽工程，主要用于向北方输水和改善航运条件，虽然夹河、碾盘山、雅口、新集和孤山等五个枢纽工程已开工，但由于资金问题和后期盈利问题，各方面都不太积极，工程进展缓慢。现在应抓住建设“汉江生态经济带”和绿色发展的契机，各有关部门和单位加大夹河、碾盘山、雅口、新集和孤山等五枢纽工程建设力度。目前雅口和碾盘山枢纽工程已经取得重大进展：2019 年是雅口项目一期主体工程收官、二期主体工程启动之年，即雅口船闸设计船型为 4×1000t 级顶推船队，船闸有效尺度为 180×23×3.5m（长×宽×门槛水深），2019 年 3 月 15 日上午 7 时，上闸首左边墩成功浇筑到顶；2019 年 3 月 26 日碾盘山实现了一期截流。这些枢纽工程的建成，配合岸线整治，束水归槽，将会渠化河道，满足航运的要求；襄阳段唐白河航运枢纽工程已经开工建设，如果尽快建成，将会增加千吨级航道 22.5km。这些已经建成的枢纽工程与已经通航的江汉运河一起，能使汉江流域干支通达，且能形成一个沟通汉江流域和长江流域的高等级航道网。借助该航道网不仅可以加快汉江流域和长江流域内的物资流通，降低物流成本，而且可以活跃区域内经济，加快区域内经济发展。

3 发展汉江流域航运的对策

综上所述：汉江流域存在发展“黄金水道”的先天优势，但也存在水资源分配、区域分割等导致的利益冲突，还存在建设资金不足的问题，所以在汉江流域“黄金水道”建设中，可从以下几个方面着手：

（1）在编制“汉江生态经济带发展规划”时可以借鉴一些省份在流域综合利用开发中的先进经验，如湖南开发利用湘江和江西开发利用赣江时，搭建投融资平台和港航管护费保障体系，解决各枢纽的利益诉求和航运冲突。

（2）把所有枢纽从各不同业主单位收到航运投资建设有限公司，以此为平台进行投融资，既可以争取国家资金，又能向社会募资，还能向金融机构贷款，高效解决资金短缺难题。

（3）真正做到航电枢纽建设、运行和管理的有效协调，实行以电补航、以航促运，加快“黄金水道”形成，实现滚动发展，并兼顾公益和效益。

（4）统一协调各港口和岸线的规划，既要促进区域内地方的经济、社会、产业的发展，又要抓住一体化发展的牛鼻子，建立资源共享、要素互动和密切协作的共同体。

(5) 打造汉江绿色的“黄金水道”、构建现代物流体系，实现公铁水联运和通江达海的庞大航运网络。

(6) 做好与其它产业的协调发展，以促进其它产业的高质量发展。

在进行硬件建设时，还应做好顶层设计，出台相应的运行和管理的法律规范，使其在高起点上开始运作。如出台船舶建造标准，以提高航道和船闸的通航效能；出台产业规划要求，既能充分降低水运物流成本，又能符合绿色发展的理念；出台岸线利用规划，使港口码头不仅方便货物运输，而且生态环保，美化人们的生活。及时对岸线进行整治疏通，不仅能节约土地，保证航道的水深，提高船舶的通航效率，还可发展旅游，增加人们娱乐休闲方式，提高人们的生活品质。

参考文献:

[1]郝敬东, 徐耀坤. 打造绿色黄金水道厚植经济发展优势[J]. 港口航运, 2016(6):55-72.

[2]蒙少东. 汉江航运大规模开发的可行性分析[J]. 数量经济技术经济研究, 1999(11):70-72.

[3]刘先春. 汉江航运历史、现状与未来[J]. 中国水运, 1996(11):10-12.

[4]陶家元, 廖春华. 汉江航道及其航运前景的研究[J]. 华中师范大学(自然科学版), 1990, 24(4):489-495.

[5]王小峰, 张保华, 肖浩汉, 等. 湖北省汉江航运枢纽通航统一调度系统设计[J]. 交通科技, 2016, 277(4):164-167.