

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 王吉城 郑伟元

春江浩荡暂徘徊，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的路线，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。



扫一扫 看视频

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，快马加鞭倍道兼行。

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客渡口换乘渡轮，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。

除了古城风韵，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，既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，也是安徽省首次采用此项技术完成船闸底板浇筑。”工地施工人员告诉记者。

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结构渡槽这一世界奇观。

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，淝河总干渠钢结构渡槽解决了高差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钢结构渡槽。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水花，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，渡槽钢梁安装序幕正式拉开。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，进入江淮运河派河段，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米~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，可谓非常“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。（下转5版）