

湖北投资2000亿元打造汉江航运新体系



汉江航运正抓紧提级扩能。(受访者供图)

湖北日报全媒体记者 戴辉
通讯员 潘庆芳 张奕 翟小帅

汉江潮涌,千帆竞发。

二线船闸扩容建设如火如荼,港区龙门吊长臂挥舞,焊花飞溅的造船厂正在打造二三千吨级新船、航道疏浚日夜不停……这是1月中旬湖北日报全媒体记者踏访汉江中段时看到的景象。

锚定“水运上的湖北”战略部署,省交通运输厅以融合化、绿色化、智能化“三化”协同为核心引领,全力推进汉江3000吨级高等级航道建设。未来几年,湖北将集中攻坚52个重点项目,总投资超2000亿元,打造零碳、智慧、安全的现代化汉江航运体系,为长江经济带高质量发展绘就精彩汉江篇章。

多项重点工程捷报频传

潜江市高石碑镇汉江兴隆枢纽右岸滩地,二线船闸工地机器轰鸣,工程车来回穿梭。2公里长的基坑里,黄色的塔吊不断吊运大型材料,帮助建设者深入30米深的地下,设计自动降水系统。

“目前主体工程已火力全开,施工工程量已完成30%,上闸首闸室、380米长的输水廊道均在加紧建设。”中交二航局项目总工程师胡涛说。

科技赋能加快建设步伐。现场被称作“测量机器人”的徕卡TM50精密监测全站仪正在运转,时刻紧盯监测基坑、围堰边坡、钢栈桥等处的沉降指标,监测效率大幅提升。项目团队还运用高强度复合材料提升耐久性,通过预埋冷却水管、智能温度监控等措施,解决混凝土温控、开裂等难题。

2024年10月,汉江兴隆枢纽二线船闸工程动工,正在建设的船闸主体基坑,是目前汉江上最大的基坑,挖方量达200万方,容量可灌满1600多个标准游泳池。

汉江港投公司兴隆船闸工作组组长杨永祥介绍,项目计划2027年6月实现通航,水深可达5.6米,可通行船型为2000吨级货船、一顶二驳双排并列2000吨级船队,兼航3000吨级双驳。对于加快破除汉江航运“瓶颈”,适应汉江船舶大型化发展趋势,实现汉江航运提级扩能,畅通汉江内河航运大通具有重要意义。

眼下,千里汉江多项重点工程捷报频传。“全长101公里的汉江丹江口至襄阳段衔接段航道整治工程主体工程基本完工,1000吨级航道实现全线贯通,将彻底打通丹江口大坝至襄阳的航运通道,襄阳的千吨级大船向上可到丹江、向下可直抵武汉进入长江。”襄阳市港航发展服务中心副主任阎涛说。

在汉江兴隆至蔡甸段2000吨级航道整治工程中,省交通运输厅工程服务中心会同施工单位,坚持“生态优先,绿色发展”的理念,将航道整治与生态保护有机结合。通过探索航道整治护岸新型生态护坡技术,克服传统护岸“生硬”的缺陷,提高边坡稳定性和抗冲刷能力,促进植被生长与生态修复,优化施工工艺与降低成本,实现航道边坡防护与生态环境保护的协调统一。

以汉江雅口枢纽二线船闸开工为代表的“三船闸一航道”项目,是解决汉江襄阳以下航道通航能力的关键项目。“三船闸一航道”指的是汉江雅口、崔家营、碾盘山枢纽二线船闸工程,以及汉江碾盘山至兴隆段航道整治工程(二期),4个项目总投资达

53.1亿元。

省交通运输厅相关负责人介绍,“三船闸一航道”工程建成后,对提升汉江内河航运大通湖北段能级,完善汉江综合交通运输体系具有重要意义,为湖北整体提升支点开放辐射力注入强劲动能。

近期,《汉江襄阳以下3000吨级港航重点项目建设推进方案》正式印发,规划到2028年,汉江襄阳以下航道全面达到3000吨级,襄阳以上航道达到1000吨级。

智能升级,汉江航运追新逐绿

走进湖北长泽船舶重工有限公司,船头、船尾、骨架正分段建造,像搭积木一样组装,一艘69米长、12米宽的新能源LNG船已现轮廓。

“今年订单饱满,在建10多艘船舶,还有20艘的订单,预计产值过亿元。”长泽重工总经理许元涛高兴地说,订单除了省内襄阳、荆门等地,还有来自河南、江西的客户。随着汉江内河航运大通建设的快速推进,汉江襄阳以下航道三年内将由1000吨级提升至3000吨级,船舶建造需求日益增长。

订单不仅火,还含绿含新。“订单五成是新能源船舶,且大部分为二三千吨级船舶。”许元涛称,客户对汉江航运能级跃升的信心提升,小吨位船舶将逐步淘汰,二三千吨级新能源船舶需求迫切。

近年来,省交通运输厅加快推进全省水运绿色装备体系建设,持续擦亮汉江航运生态底色。“投资40亿元,到2027年底将建成200艘汉江绿色动力船舶,全省船舶总数达600艘,让航运更低碳环保。”该厅相关负责人介绍,将大力推广氢燃料动力船舶、换电模式货船和电动旅游客船,打造仙桃至武汉阳逻港“零碳货运”示范航线。

“以前绿色动力船舶跑不远,补能是大难题。”该负责人坦言,绿色智能船舶综合补能设施曾是规划空白。如今这一短板正加速补齐——《湖北省水上综合能源补给基础设施布局规划方案》已进入征求意见阶段,将投资18亿元建设襄阳、荆门等9个水上综合能源补给站,打造汉江沿线多能源补给网络,为绿色航运稳稳兜底。

同时,湖北还将重点推进总投资3亿元的汉江现有码头港口岸电、港口智能化、污染物处置设施绿色化改造项目,打造汉江绿色港口标杆。

想要船舶跑得好,离不开智慧服务与科技护航。省交通运输厅聚力打造无人驾驶船舶示范项目,以尖端技术突破为航行安全保驾护航,推动汉江航运向“无人化、智能化”新场景迈进。基础设施智能化改造快速推进,8亿元专项资金精准投入汉江数字化航道转型升级,对船闸、锚地、航标等关键设施开展全面智能升级。通过技术赋能,实现通航异常事件主动感知、精准识别,让航道通行效率再攀新高。

目前,以电子航道图为基础,汉江水运智能调度与应急指挥平台正加快建设。项目建成后,突发事件应急响应效率将提高30%。

四招畅通高等级航运大通道

艳阳高照,在襄阳小河港,千吨级货船停靠,将江苏镇江水运来的硫磺吊运至货车上,运往南漳、宜城等4个化工企业。

汉江干线航道船闸、唐白河航运开发项目分布



(受访单位供图)



襄阳造船企业抢抓机遇建造新能源船舶。(湖北日报全媒体记者 戴辉 摄)

“卸完货后,货船将装载煤炭运往湖南、江西等地。”小河港总经理王有刚说,港区已开通46条国内航线、8条国际航线,一年可为客户降低运输成本3500万元。

一旁的疏港铁路二期项目施工现场,5个作业区打桩机轰鸣,一派火热景象。小河港全面接入铁路网后,煤炭、矿石、粮食等大宗货物可直接在港区无缝中转,大幅降低装卸、运输成本,显著缩短货物周转时间。

小河港建成投运3年多来,集聚效应已经显现,临港经济区引进的火电厂、储煤基地、绿色建材基地、智慧船厂等适港产业项目已相继建成投产。

围绕汉江航运能力水平提升,湖北打出“四连招”——

强基固本抓航道建设。投资1083亿元,攻坚汉江内河航运大通建设,重点推进汉江干支线航道船闸、唐白河航运开发、江汉运河适应性改造前期研究等20个关键项目,夯实航道通行基础。

集群成势抓港口建设。投资87亿元,加快襄阳汉江航运中心建设,推进襄阳港小河港区二期、天门港岳口综合码头等13个港口项目,着力构建功能互补、产业配套的港口枢纽集群。

织线成网抓集疏运体系。投资825亿元,高标准推进疏港铁路、公路建设,重点实施襄阳港小河港区疏港铁路二期、沙洋港疏港铁路等11个项目,实现水运与铁路、公路顺畅衔接,货物转运高效便捷。

破堵除障抓碍航整治。坚持远近结合、重点突破的原则,新建桥梁严守3000吨级通航标准,已建桥梁通过优化船型、推广智能航行技术等方式破解净空不足难题,全面打通航运堵点。

目前,湖北正力争80%以上重点项目纳入国家规划。随着一批重点项目落地见效,汉江3000吨级高等级航道将全面贯通,一幅“融合、绿色、智能”的现代化航运新画卷,正沿着汉江两岸徐徐铺展,为湖北高质量发展注入强劲水运动能。

黄州“以工代赈”修好路

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳、占东明)1月22日,黄冈市黄州区县道孙唐线一派繁忙,53岁的路口镇丁甲村村民孙海柱和十余名工友,抢抓枯水期的公路修建黄金期,在本村通村路临水路段拓路肩、筑驳岸。

“以前下大雨最怕塘边垮塌出危险,现在政府出钱修路筑坡,人安全了不说,还能在家门口干活,一天150元,既照顾一家老小,又为村里出了力,心里踏实。”孙海柱一边熟练地夯实土方,一边笑着说。

路口镇丁甲村美丽乡村整治提升项目,包括道路硬化拓宽3公里、新建湾组路1.5公里、边沟疏浚并护坡修筑1.75公里、安装安全防护栏500米等,采用“乡镇政府主导+部门指导+村级劳务合作社+当地群众参与”模式,改变了传统工程建设中专业队伍干、当地群众看的局面。这是黄州区交通运输部门联合地方政府,发动“以工代赈”的政策引擎,为周边群众提供了一条稳定增收路、技能提升路。

村民既是建设者也是受益者,双重身份使他们成为工程质量的守护者,打造自我监督、集体负责的质量控制体系。丁甲村党委书记刘文学说,工程量已过半,累计用工超过3000个工日,直接带动200余名本地劳动力人均增收超5000元。

以工代赈,核心在“赈”,关键在“赋”。黄州区农村公路事业发展中心将技能提升嵌入项目全程,联合施工方在项目现场开设田间课堂,工程技术骨干现场传授混凝土铺设、石块砌筑、水电安装等实用技能,让务工群众在干中学、学中干,培养乡土工匠。

受益者村民孙志文自豪地说:“以前只会出力气搬砖,现在培训让我学会了护坡砌筑技术,能带小队独立作业,报酬从每天150元涨到250元。”过去纯体力劳动的“小工”变成现在有技术含量的“大工”,劳力型向技能型的转变,为村民就业增收奠定了基础。

在堵城镇马街村,黄州区农村公路事业发展中心统筹实施的“以工代赈”沥青路,笔直地贯穿叶路洲现代农业示范片区。“这条路修得太及时了。”黄州区恒金农产品种植专业合作社理事长胡金明说,去年这条路一通,吸引了周末和节假日的自驾游游客,为宁静乡村带来了人气和消费,激活了潜在的乡村旅游商机。

2023年以来,黄州区聚焦农村交通等基础设施短板,大力实施“以工代赈”项目,累计带动就业近2000人,其中脱贫人口、返贫监测对象及其他困难群体人口占比超50%。

黄梅至武汉定制客运 三个月送客2.3万人次

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳、周刚、聂斌)“坐在家门口点小程序购票,在家门口上车,到武汉可以就近下车,比坐高铁还方便。”1月23日,黄梅县城区居民梅梅在家门口公交站坐上了黄梅至武汉的滴滴出行站点巴士。

这是湖北首条站点巴士定制客运线,线路从黄梅至武汉。湖北明珠运输集团有限公司负责人叶胜介绍,站点巴士采取网上购票、线上选点、就近乘车的方式,让旅客像打滴滴一样,在手机上可以查看车辆信息和位置。

为创新服务模式,黄梅县交通运输局相关单位会同湖北明珠运输集团深入实地,在黄梅城区公交站设立10个停靠站点,指导湖北明珠运输集团迅速完成定制客运车辆线路站点的调整备案。帮助湖北明珠运输集团与省客集团加强合作,在武汉城区公交站设立9个停靠站点,并注册“黄梅武汉滴滴站点巴士”抖音号开通直播推广,定制客运班线于10月26日上线运营,每日双向开行16个班次,票价39.90元。

统计显示,黄梅至武汉滴滴出行站点巴士开通3个月来,开行1600多班次,平安运送旅客2.3万人次,为旅客节约出行成本约90万元。黄梅县交通运输局相关负责人称,开通黄梅至武汉滴滴出行站点巴士,是黄梅县交通运输局引导客运企业转型升级的一次积极探索,把过去“人到站”的固定线路,变成“车到点 多点串联”的灵活服务。

远安县路畅业兴 机车爱好者夫妻开民宿

湖北日报讯(记者戴辉、通讯员潘庆芳、徐圣逆)“大路连小路,大部分都是双车道,分分钟就到了村里。”1月7日,远安县居民刘先生开车到旧店镇鹿苑村打年货,感叹交通的便利。

旧店镇鹿苑村,因古时常有鹿群出没、呦呦鹿鸣而得名。以前,村道狭窄,还有土路,城里人不愿来乡村旅游。近年来,在县交通运输局的大力支持下,鹿苑村的道路不仅拓宽刷黑,形成环线,还连上了国道、省道。

“依托循环畅通的农村公路和便利交通,我们除种黄茶外,还推进小田并大田种植瓦仓米,新引进鹿苑度假小镇项目和鹿溪漂流项目,预计建成后旅游收入将达到3000万元,目前交通运输局已修通了连通漂流点的公路。”鹿苑村党支部书记付炜高兴地说。

路畅客来村民乐。前不久,鹿苑村举办年货展销活动,跑山猪、远安冷水米、土鸡蛋等农产品备受青睐,许多农户带来的干货、时蔬等被抢购一空。

不止旧店镇鹿苑村。车行乡道花横线花林寺镇高楼村,路边591民宿的招牌引人注目。走进依山而建、主打“机车+露营”特色的591民宿,墙上的摩托车海报与老照片、诗画远安和骑行各地的照片、摆放的几辆摩托车,都是客人最爱的打卡点。

民宿老板李强、杨小娟夫妻都是机车爱好者。3年前,做汽车代理的他俩瞄准日益火爆的露营地,规划乡村民宿,并将摩旅文化融入其中,年轻化的旅游服务、浓烈的机车氛围,吸引了不少游客。

烤红薯、嗝瓜子、闻鸟鸣、听山风,静谧而温暖。忙着招呼客人的李强说:“交通便利吸引我投资建设591民宿,不仅服务机车爱好者,还适合团建、户外婚礼、餐饮住宿、烧烤,主打当地农家菜,冬至那天有一群客人从40公里外赶来聚会过生日。”元旦当天中午就开了6桌,中饭吃到下午3点才结束。”杨小娟说。