

从运粮到运小汽车,从小木船到千吨货船,从手扛肩挑到装卸机械化…… 焕新升级,“黄金水道”加速通江达海



岁月如水歌如潮,湘江不老今更俏。

作为长江的一条重要支流,湘江被誉为流金淌银的“黄金水道”。每到丰水季节,满载煤炭、矿石、进出口商品的船舶穿梭如织,为湖南省的航运经济发挥巨大作用。

5月14日至16日,三湘都市报记者从长沙沿着湘江航道乘船北上,走向洞庭湖,看航道,走港口,感受这条黄金水道的时代变迁。(扫码看湘江“黄金水道”视频)

■三湘都市报·新湖南客户端记者 和婷婷
图片/视频 和婷婷 何灿灵 付志宏 剪辑 王珏



A 从运粮到运小汽车,小木船升级到千吨货船

千里湘江水,潇湘黄金道。5月14日,宽阔壮美的湘江之上,百舸争流,直通长江,驶向大海。湘江河畔,长沙新港滚装码头作业繁忙,若干辆鲜红色崭新的小汽车正在往岸边的“港达6号”滚装船上驶去。工作人员介绍,这条船可以装350辆小汽车。

“现在都是大船了,真的很难想象以前放木排的岁月了。”作为一名老水运人,湖南省长沙航道管理局汨罗航道管理处负责人何安亲眼看着湘江上的船舶从原始的木制升级到如今的钢制化,船夫们不用再“脸朝黄土背朝天,搭布纤绳不离肩,竹篓日日为伙伴,橹桨夜夜共枕眠”,感慨万千。

B 开启“升级模式”,航道从原始化变数字化

水运复兴,航道先行。湘江航运的发展离不开航道的进化。

所谓“青龙滩白虎弯,滩滩都是鬼门关。”新中国成立前,我省近万公里航道,基本处于自然状态。外船过滩,比蜀道还难。尤其到了枯水期,一个个险滩,防不胜防,船舶过滩,撑篙拉纤,人力绞车,使出吃奶的力气,挤出一身黑汗,好不容易才闯过一关。

新中国成立后,国家不断加大航道的疏浚整治力度,航道工程频频上马建设,四水中下游出现了千吨级航道。特别是湘江渠化,仅千吨级航电枢纽就有四座,湘江中下游难觅急流浅滩。现全省四水一湖有近百处过船设施,大的有2000吨的航电枢纽,小的有30吨、50吨的船闸、升船机等,从此急流浅滩不见踪影,枯水期拉滩、过驳也几乎成为历史。

船舶发生变化的同时,运送的货物也明显有了变化。“上世纪七八十年代,长途运输的货物以煤炭、瓷泥、矿石、粮食为主,船舶的运载量一般不超过60吨。到了九十年代,新增了木材、钢材、农药化肥等。2000年左右,房地产行业兴盛,以砂砾石等建材为主的短途运输十分火爆。那时候是真的不敢想象,现在连汽车都走水运了。”何安说。

长沙新港滚装码头工作人员介绍,长沙新港滚装码头从2019年6月18日试运行,目前已投入2条350吨位装船,开辟2条航线,开通12大汽车品牌的湘江滚装航线业务。2020年完成30611合商品车作业量。

5月15日,记者乘船到达望城区蔡家洲,江面波光粼粼,湘江长沙综合枢纽如银龙横卧。江面百舸争流,迎来勃勃生机。

凭栏远眺,宽阔的江面船只点点。进闸、关闸、注水……280米长、34米宽的船闸里,能编组6艘千吨货船。而在不远处的锚地,还各滞留10多艘船舶,等待过闸。

“船员可用手机申报,实现智能化过船闸。”紧盯10多个视频组成的大屏幕,湘江长沙综合枢纽工程办公室通航部工作人员介绍,湘江航运量逐年增长,目前日通行量140艘左右,高峰期达300艘。

C 作业机械化 港口装卸 告别手扛肩挑

提到码头,就离不开装卸。数千年来,码头上货物装卸全凭肩挑背负,作业工具是扁担箩筐、棍棒绳索。自上世纪80年代末期开始,码头上肩挑背负装卸工人越来越少,多被吊车司机、叉车司机所代替。进入21世纪,码头上基本结束了人力装卸,装卸作业多被固定岸吊和龙门吊车所取代。

5月16日,记者来到岳阳城陵矶老港,一座巨型“胶囊”仓库伫立在此。现场,作业船舶在码头卸载,货物通过卸船机抓至料斗,然后由皮带机运送到全封闭“胶囊”仓库,再通过斗轮机、装车机输送到火车车厢里,1.5小时便可完成一列50节车厢火车的散货装车任务,年吞吐能力可达1000万吨。

而在不远处的岳阳城陵矶新港内,岸吊、场吊装卸繁忙,铁、公、水物流交通体系“通江达海”,一幅幅港兴业旺的画卷展现在我们眼前。

据悉,岳阳城陵矶新港是湖南区位优势最好、吞吐能力最大、现代化程度最高的国际集装箱港。记者在现场了解到,随着新港二期4个3000吨级装船箱为主的用途泊位和3个3000吨级杂货箱为主的多用途泊位的建设,城陵矶集装箱的通过能力可达150万标箱,真正成为助推湖南“物流全球”的重要平台。



船舶排队驶过湘江长沙综合枢纽船闸。

D 管理智能化,航标从点煤油灯到太阳能自动化

航道是水运的基础,河流要最大限度地发挥出水运优势,还需要在航道管理上下功夫。

长沙航道管理局管辖湘江干线航道共290公里,途经株洲、湘潭、长沙、岳阳四个重要城市,承担了全省水运70%以上的运量,是全省航道等级最高、船舶吨位最大、船舶密度最高、流域经济最发达的河段,也是湖南水路运输主通道、水运发展主战场。

“大概在上世纪五六十年代,每到傍晚,船标员都要驾着木船,划桨摇橹,把煤油航标灯撒出去。第二天一大早,又驾着木船把灯收回来。白天擦灯上油,忙个不停。有时半夜有船鸣笛或打来航运专线电话,报告某处标灯被风吹灭,船标员就得立即起床去复明。”何安介绍,早期航标灯,以煤油燃烧发光,并配套红玻璃罩和绿玻璃罩,使其发出红光和绿光,以区别航道左岸和右岸,引导船舶安全航行。而如今,电气航标昼熄夜明,能自动控制,自动报警,航标维护人员可通过手机、电脑实时监控,并进行针对性处理。

除了航标管理智能化,航道上的危机事件处理能力也有了质的飞跃。2018年,我省正式组建了水上应急救援基地,可处理全省水上突发事件。

件,完成水上人命救助、沉船(物)打捞、船舶走锚拖带处置、水域油污污染处置、水下切割、水下焊接、水下构筑物险情处置等应急救援任务。目前完成了长江“东方之星”客船、望城砂石公司2000吨级装砂船、长沙枢纽口门区4000吨级装砂船等打捞任务,多次参加省市水上应急救援演练、演习。

从点煤油灯到太阳能自动化,从夜航巡标到航标遥测监控……毋庸置疑,长沙航道管理局历经了从传统航道管理模式向航道现代化、信息化管理的精彩嬗变。长沙航道管理局党委书记、局长邹岱宝介绍,如今,2000吨的船舶可通过湘江,进而通过长江,直达上海,进入东海,更开辟了城陵矶一港澳直达航线和城陵矶一东盟、澳大利亚、日韩台3台国际接力航线,可以实现更高层次的干支直达、江海联运,与京广、浙赣等铁路货运进行合理的分流。



链接

湖南水运十三五成绩单

湘江国家高等级航道全线达标,2000吨级航道溯至衡阳;全省1000吨级以上航道达到1208.8公里、1000吨级以上泊位达到114个;全省完成港口吞吐量12.9亿吨,同比增长7.2%;长沙、岳阳汽车滚装码头建成投产,共完成吞吐量24.2万辆;货运船舶平均载重吨由843吨增长到1942吨,增长了130.4%;完成40个码头泊位提质改造;启动“一湖四水”545个码头、934道渡口整治;完成全省3291艘船舶防污染改造。



岳阳城陵矶港口的装卸设备,直接将船舶散货通过封闭的传输带送进岸上的“胶囊”仓库。