



在新时代展现新担当新作为

省委召开学习“时代楷模”孙丽美同志先进事迹座谈会

A02

闽江“黄金航道”迎来复兴

水口坝下工程船闸成功试通航,标志着闽江水口段航道全线贯通,未来闽江可承载千吨轮船由南平通达大海

■海都记者 郑旭 毛朝青 文/图

28日上午10时30分,随着工作人员按下阀门开启按钮,闽江水口坝下工程一线船闸人字门缓缓打开,6艘船舶依次平稳通过船闸人字门并经过宽阔的下游引航道进入闽江航道,这标志着闽江水口坝下工程船闸试通航成功。这次试通航,代表着闽江水口段航道全线贯通,沉寂近20年的闽江“黄金航道”将迎来复兴。

年通航能力达1400万吨

闽清县水口镇是闽江航道上下游的分界线,早在2015年,福建省就启动了闽江水口水电站枢纽坝下水位治理与通航改善工程,总投资约27亿元,主要是建设右岸挡水坝、船闸、溢流坝及护岸,抬高水口水电站下游水位,改善闽江流域通航能力。

该工程是国家“十二五”高等级航道规划重点建设项目,也是国内首个特大型水电站坝下水位治理与通航改善工程。该工程可抬高近10公里的区间航道水位6.5米,从根本上解决水口电站下游河床下切难题,对水口电站安全生产以及船舶快捷过境等将发挥重

要的作用。

工程完成后,由上游水口水电站通航枢纽和下游水口坝下工程船闸“两闸一机”组成的“闽江水口航运枢纽”将实现从最低年通航44天到365天全天候通航的跃升。福建省港航事业发展中心副总工程师林跃表示,未来闽江南平至福州段通航将由500吨跃升至1000吨,年通航能力预计达1400万吨,每年为闽江流域过往船只节约运输成本近14亿元。将解决水泥、钢铁、化工、造纸等行业铁路货运资源紧张以及运输成本居高不下的问题。同时,闽江航运通航,还将促进沿线旅游资源开发。

闽江将实现全天候通航

新中国成立以来,闽江航运快速发展。上世纪80年代初期,发达的闽江航运物资交通量占到全省的60%。

1996年,水口水电站正式通航,可承载500吨级的船舶由南平经福州入海,但由于下游采砂等原因,导致

闽江河床严重下切,坝下水位大幅下降,通航条件日益恶化。

1999年时,水口电站的通航天数还有346天,到2018年时仅有41天。近些年,由于闽江水位逐年严重下切,导致通航条件逐年恶化,水口电站去年9月以后



多艘船舶依次平稳通过船闸人字门并经过宽阔的下游引航道进入闽江航道



闽江水口坝下工程全景

□背景

闽江古代就是黄金水道

闽江西起三明,东往福州入海,全长562公里,流域面积达到全省面积的一半,滋养着沿线民众。

闽江航道在古代就是一条“黄金水道”。古代,福州的粮食长期不能自给,主要依靠闽北运来大米,称作“溪米”。建宁、泰宁的不少商贩都在富屯溪支流金溪上游制作“雀船”,就地买来大米,装载半船,到洋口再补购大米装满,运到福州,连船带米一起卖掉,省去逆水行船的麻烦。

随后的很长一段时间,闽江航运主要局限在水口往东的下游地区。民国时期,人们开始借助轮船,穿行在闽江的中上游地区。1935年,福建设立“闽江运输处”,开始对上下游的轮船公司进行统一管理。

时间来到1987年,随着沙溪口水电站大坝截流

及同年3月水口电站的开工,闽江长途客运开始衰退。1993年,水口电站大坝开始蓄水后,随着航行条件的改善,闽江区间短途运输出现短暂繁荣。由于航道条件的变化,原航行于闽江中上游、适应浅水急流航道的所有50吨级客货轮,不能适航于水口大坝建成后所形成的深水缓流库区航道,区间运输船舶开始更新,船舶朝大型化发展,随后几年,区间短途旅客运输客船客位数和客运量均较大幅度增长。

1993年至1997年,随着公路“先行工程”建设的推进,沿江316线公路路段拓建改造陆续完工,南平市区到连江太平、樟湖乡镇的公路客运时间大大缩短,水路客运客源被分流,区间短途旅客运输开始日渐萎缩,到2002年时,闽江客运基本停航。