



“天门中断楚江开，碧水东流至此回……”
万里长江，一泻千里。

八百里皖江第一大深水港——安徽和县皖江公铁水联运通用码头(以下简称“皖江港”)已于今年10月破土动工。该港占用岸线590米,后方陆域占地510亩。这是和县县委县政府坚持走“共抓大保护,不搞大开发”“生态优先,绿色发展”之路,落实习近平总书记生态文明思想,坚持绿色发展、高质量发展的一次生动实践。 ■ 常兴胜



安徽和县皖江公铁水联运通用码头开工仪式现场

“临港经济”，和县发展新的增长极

四年前,和县23公里长的长江岸线分布着荣香、胜利、光荣等大大小小的非法码头、砂场二三十家,和县审时度势,以壮士断腕的决心和魄力,取缔非法无证码头、散乱差砂场等,同时对长江岸线上的龙港、石跋河和金付等码头强制拆除,还长江“碧水东流”。

对皖江港的横空出世,和县发改委主任李善娓娓道来项目谋划的大背景。省“十四五”规划提出“全面提升高速公路和港口航道通达能力,打造芜湖马鞍山、安庆江海联运枢纽”,首个获国家发改委批复、皖苏联合发文的《南京都市圈发展规划》提出“共建芜湖、马鞍山江海联动航运中心,围绕打造南京区域性航运物流中心,加快建设长江南京以下江海联运港区、芜湖马鞍山江海联运枢纽”……和县县委县政府积极响应省委省政府号召,对接融入合肥经济圈和南京都市圈,深度融入长江经济带,于去年和县县委十三届十二次全会上提出“全力抓好产业平台建设,全力构建工业、现代农业、文旅、临港经济四个‘1+4’框架布局”,第一次正式提出“临港经济”概念,将“临港经济”写在和县“十四五”规划中,并付诸实施皖江港项目。

百步之内必有芳草。八百里皖江前沿,马鞍山是安徽东向发展的桥头堡,而和县则是安徽东向发展桥头堡之桥头堡。和县建造皖江港,就是立足和县,辐射长三角。“23公里长的长江岸线,9.33公里的深水岸线,不足3公里,能停泊2万吨江海轮的深水岸线。”安徽江一冠港口投资发展有限公司常务副总程志新从事港口规划建设40余年,是一位港口建设管理经验丰富的业内专家,说起港口的优势如数家珍,“水域宽阔,深水贴岸,天然水深在-10m以上,是优良的深水岸线资源。航道为长江主航道,常年航道维护水深为中枯水9m,洪水10.5m,江海轮2万-3万吨级船舶常年可通航。”该港与马鞍山市区仅一江之隔,与马鞍山长江大桥相距7.5公里,与芜湖市区相距40公里,与南京长江三桥距离40公里。得天独厚的地理区位,具备了“公铁水”多式联运的优势,交通便捷自不待言。

据悉,和县皖江港建成后,公路货运则依托长江“黄金水道”经工程后方的郑蒲港铁路专线,驶入一公里处的G347国道,进入G346、沪武高速、天天高速,驶向全国各地;铁路货运则由郑蒲港铁路专线驶入国铁淮南线铜城闸站,进入全国铁路货运网;水路货运则由长江直达沿江、沿海各港,可谓“通江达海”。程志新介绍,“建成后的皖江港将成为南京长江大桥上游第一大深水港,



是安徽省长江港口建港史上一次性开发建设岸线最长、泊位等级最大的深水港。该项目已被省交通厅、财政厅、发展改革委、经信厅联合列入全省第二批省级多式联运示范工程。成为安徽江海联运枢纽中心和多式联运集散中心,为和县、含山、合肥经济圈以及皖北等经济腹地提供通江达海的平台。”

加快港口建设,撬动“临港经济”。曾几何时,20几公里长的沿江岸线也曾被和县利用发展船舶工业、建造码头、砂场等,低水平的发展给长江带来“伤痛之泪”,2017年以来,和县刮骨疗毒,彻底治理长江岸线,保护母亲河。随着习近平总书记生态文明思想的深入人心,以及《长江保护法》的出台,高质量发展、绿色发展已成大势所趋。和县积极呼应国家发展大战略,融入长江经济带,融入南京都市圈,规划和发展和县未来蓝图。“临港经济”在这一历史时刻郑重提出,这是继智能制造(高端装备)、电子信息(半导体)、精细化工(新材料)、绿色建材(装配式建筑)及文化旅游与现代农业(绿色食品)五大主导产业发展后,和县发展又一新的增长级。

程志新用“两个节约”高度概括了皖江港在建设秉持“资源整合、绿色环保”的节约理念。和县拆除占用长江岸线的非法码头,被皖江港逐一收购,并将岸线整合成590米,不仅节约了岸线资源,也保护了长江。该港还将散货廊道、散货仓库全封闭,散货全部进库,散货每个转运点都有喷淋环保设施;港口主要设备采用高效节能环保设备;码头泊位配有岸电系统;码头配有油污水收集系统;对码头港区雨水污水全部收集处理,再利用喷淋、绿化,节约了水资源。

与此同时,和县还对长江岸线滩涂植绿防护林,全县设置县级林长7名、镇(国有林场、园区)级林长33名、村(社)级林长186名,共有各级林长226名,2016年至2021年,和县查处涉林违法犯罪案件及破坏野生动物资源案件共137起,其中林业行政处罚案件128起,2018年以来,共完成长江防护林建设4050亩、退渔还湿3103.5亩、退耕还湿1525.5亩、退化林修复500亩。

环境的整治与绿化,港口的两个节约,也使长江碧水向东流。

如何发展临港经济,将它做大做强,这是和县凝心聚力要做的一篇文章。“将港口打造成集港口装卸、堆存、仓储、加工、配送、船舶代理、货物代理、建材贸易、电子商务、信息服务等服务为一体的大型现代综合物流枢纽港。”李善认为发展临港经济,也要因地制宜布局好产业,有了大物流才有港口的吞吐量。制造业、新材料、电子信息等产业布局在县经济开发区。他认为建造港口有几大好处,可以降低物流成本,因为水运是最经济实惠的;其次运量最大,成本最低;其三,可以招大引强,配套发展基础设施建设,以人流、物流带动资金投资;其四,作为和县对外的一个窗口,科学有序开发港口,使其成为招商引资新名片,吸引更多投资者来和兴业。

“目前,该港口已试桩开工。”安徽江一冠港口投资发展有限公司董事长管春雷介绍,该段施工区地质条件复杂,给水上沉桩施工带来难度,影响施工进度。但在设计、施工、监理等部门的协同努力下,已累计完成水上沉桩施工100根,水上PHC管桩468根,钢管桩156根。为确保春节前完成全部水上管桩施工的节点目标,在当前长江沿线码头施工的黄金季节,已调遣第二艘打桩船进场,开展水上沉桩施工。

据悉,该港口将建设3个2万吨级(水工结构兼顾3万吨级)通用泊位。主要货种为件杂、集装箱、兼顾散货,年吞吐量2000万吨以上。建设工期2年,投资约15亿元,港口主营业务年收入2亿元以上,工程建设包括装卸船机、卸船机、多用途门机、场地件杂集装箱龙门起重机、半门式刮板取料机、皮带机系统及设备、散货仓库、件杂和集装箱堆场、供电系统、自动化控制系统、给排水系统、消防系统、环保系统、港口物流信息化系统等生产、生活辅助设施。“随着物流链板块的延伸,及公司物流配送、船舶代理、货物代理、建材贸易、电子商务等业务收入,年营业收入可达3亿元以上。”程志新笑言。



安徽和县皖江公铁水联运通用码头效果图