

打造豫货出海口

——新中国成立70年周口发展临港经济综述

□记者 宋风 文/图

7月中旬,来自沈丘的船民郭玉民站在一艘可载重2600吨的新船上踌躇满志。他将从周口中心港出发,开启新船的第一次航程。

郭玉民祖辈几代人都是船民,常年漂泊在沙颍河流域。70年前,他的爷爷驾驶着载重只有几吨的小木船,在沙颍河上谋生,后来他的父亲将木船换成了载重30吨的铁船。对于船民来说,船越大,载货量越多,跑一趟就能有更多的收入。从几吨的小船,到上千吨的货轮,郭玉民一家的经历,正是70年来沙颍河航运发展的缩影。

借助沙颍河航运优势,近年来我市以“建港口、集物流、聚产业、兴港城”为抓手,对沙颍河周口境内的产业进行科学合理布局,大力发展临港经济。周口作为中原地区传统农业大市,眼下正乘着时代的东风,转型成为河南对外开放的重要窗口。

黄金水道通江达海

追寻周口城市发展轨迹,周口港与城市发展唇齿相依,港口犹如一条绵长的生命线,从渡口、埠口到港口,这些印记都渗透在城市发展的每时每刻。

翻阅历史,周口人有着浓厚的航运情结。

史料记载,历史上的周口称周家口,地处“燕赵江楚之冲,秦晋淮泗之道”,三河交汇,万商云集,舟楫如林,成为北方著名的“水陆交会之乡、财货堆积之薮”,位居河南“四大名镇”之列,可谓盛极一时。史载明清时期,周家口“通衢五省,人杂八方,商贾云集,南北之声不绝于耳”。周口因航运得名,素有“小武汉”之称。

解放战争时期,周口航运在刘邓大军挺进大别山、解放大军进军江南过程中发挥了重要作用。新中国成立初期,周口航运复兴最快,货运量快速增加,原来的木帆船逐渐更新为机动船舶,码头装卸条件得到改善。1956年以后,受当时“重水利轻航运”以及

铁路兴起等因素的影响,河南省境内的沙颍河全线断航。

周口人的航运情结却从未泯灭,仍有许多人驾船游历在外,在淮河、长江上讨生活。驾船回家,成了他们内心深处隐隐的“乡愁”。

2005年12月28日,随着6艘400吨的货轮驶入周口港,标志着周口航运开始踏上复兴之路,揭开新的发展篇章。2009年6月,沙颍河周口以下河段实现常年通航,成为河南省第一条通江达海的“黄金水道”。复航后,周口的水上优势凸显,2010年港口吞吐量仅有85万吨,但到了2014年就增长到了647万吨。

沙颍河常年通航大大拉近了周口及河南与长三角和东南沿海经济发达地区的水上距离。周口距离南京800公里,航行约6天;距离杭州、上海约1100公里,航行约7天。水运以其成本经济、绿色的运输方式,为周口及河南经济社会发展注入了新的活力。

2010年12月10日,河南省首次通过水路实施跨国境运输大宗内贸

货物。该批货物从哈尔滨入松花江,通过俄罗斯跨国境运输,经过鞑靼海峡、日本海、朝鲜海峡进入东海,后经内河运输到达周口,再次彰显了周口航运通江达海的能力。

2017年4月6日上午,随着一声“开港”令,周口中心港内一艘艘货船汽笛齐鸣,河南省建设规模最大、靠泊能力最强的现代化综合港口——周口中心港一期工程开港运营。

多年来,周口人的港口复兴梦从未停止,周口中心港一期工程的开港运营,让这个梦插上了腾飞的翅膀。

临港经济蓬勃发展

依托沙颍河得天独厚的内河水运优势,周口市委、市政府确定了发展临港经济的重大战略部署。周口中心港码头的建设与发展是临港经济发展的平台,先后引进国内国际高水平的技术团队投资、建设,沿沙颍河港区段6公里多的岸线,规划建设东、中、西3个作业区、77个千吨级泊位,总投资约45亿元,预计年通货能力5000万

吨以上、集装箱80万标箱。

2019年6月6日,开通了周口——淮安港集装箱航线。7月19日,首批尼日利亚外贸集装箱在周口港启运,周口中心港实现了集装箱豫货首次出海。周口中心港已成为河南省规模最大、靠泊能力最强的内河大港。围绕港口规划建设的“仓储物流园区、粮食食品产业园区、装备制造园区、口岸功能及综合保税园区、新型建材产业园区”五大临港园区,正在快速推进。

近年来,周口港区紧紧围绕仓储物流和装备制造等临港产业,广泛开展精准招商、延链招商,通过举办临港经济高峰论坛,签约一大批临港产业项目落户港区,为港区临港经济发展注入了新动能;积极参加第十二届中国(河南)国际投资贸易洽谈会等招商活动,多渠道对外宣传推介港区独特的内河航运优势、优惠政策和优良的营商环境,先后吸引多家与临港产业关联度高的大企业来港区投资考察,并达成合作意向。

(下转5版)



周口中心港繁忙景象