



淮安：周口出海至此阔

策划 顾玉杰 王健

□A 组记者 王锦春 徐启峰 邱一帆



襟吴带楚客多游，壮丽东南第一州。9月23日、24日，“豫货出海 周向世界”采访组一行来到江苏省淮安市。淮安地处淮河、京杭大运河交汇处，素有运河之都的美誉，发达的内河航运为城市带来无限活力，向着“全国内河航运中心”目标不断迈进。

对于周口来说，淮安是当下通江达海途中最重要的节点城市，沙颍河入淮河后，一路向东来到淮安，与京杭大运河交汇，南下长江入东海，北上盐河至黄海，豫货出海，至此门户大开。

周口——淮安是我市开通的第一条货运集装箱货运航线，周口第一批出海货物也是在淮安港报关，然后中转出海。从这个意义上讲，淮安港堪称周口中心港的启蒙老师。淮安港，不仅是豫货出海、海货入豫的重要关口，对于周口中心港的发展建设，亦有诸多借鉴意义。

1 把失去的优势拿回来

9月23日早上，采访组一行来到淮安市港航事业发展中心，通过座谈会、实地探访的形式，深入了解淮安市内河航运崛起之路，淮安港日新月异、千帆竞争的发展态势，给我们一行留下极其深刻的印象。

“十多年前，我们也曾抱怨过淮安区位优势不明显，既不临江，又不靠海，迷恋建公路、高铁，而我们历史上的优势——内河航运却被有意无意忽略了。”淮安市港航事业发展中心负责人介绍，从资源禀赋看，淮安“得水独优”。京杭大运河、里运河、古淮河、盐河“四水”穿城而过，中国第四大淡水湖洪泽湖大部分也在淮安境内。淮安的优势在水运，出路也在水运，却一度“端着金饭碗讨饭吃”，这种窘境必须打破，必须着力发展内河航运，把失去的优势拿回来。

近年来，淮安立足全国内河主要港口定位，高标准规划建设内河航运枢纽和多式联运物流中心，形成“一核心、两中转、三配套”的互联航线布局，支撑淮安打造以新港作业区为核心，沿淮河、运河为腹地的长三角北翼内河集装箱运输枢纽，进一步确立巩固了淮河流域、京杭大运河沿线乃至全国重要内河港及苏北中心枢纽港地位。

2021年，淮安港被交通运输部确定为全国内河主要港口，现拥有码头116个，泊位总数389个，其中千吨级泊位92个，吞吐量达7000余万吨，完成内河港口集装箱吞吐量31.07万标箱，港口吞吐量和集装箱运输量连续多年保持江苏省内河前列。淮安港经过十多年不懈建设，终于大放异彩，成为这座城市高质量发展最鲜明的时代注脚。

2 内外兼修奋进不息

淮安港并没有躺在功劳簿上睡觉，她满足于成为“全国内河主要港口”，而是不断自我超越，内强基础、外靠强援，立志成为“全国内河航运中心”。

在内，积极推进“7+11”港口总体布局。全力建设市区港区、淮安港区、淮阴港区、涟水港区、金湖港区、洪泽港区、盱眙港区7大港区，规划建设淮安新港作业区等11个主要作业区，做到下辖的4区、3县都有港口和作业区。

在外，靠大靠强、整合资源，实现港口高质量发展。今年9月

初，上海港、江苏省港与淮安港成立合资公司签约暨揭牌仪式举行，上港（淮安）国际集装箱码头有限公司正式成立。上海港是全球集装箱吞吐量第一的世界级大港、国际航运中心，亦是中国集装箱航线最多、航班密度最高、覆盖面最广的港口。与上港集团、省港集团合作，淮安港能够进一步承接世界级大港资源，优化全市涉及集装箱运输发展的港口、岸线、航道、物流园区等资源配置，形成“港产城”一体化发展新模式。除此之外，还能够进一步优化完善“水水中转”，

发展海江（河）联运、干支联运，构建集装箱海江（河）联运体系，将淮安打造成为长江经济带以及淮河生态经济带上的重要枢纽港、大宗商品综合储运交易中心和现代物流集散中心，全面深度融入长三角一体化发展。

能与上海港这样的“豪门”联姻，说明淮安港本身具有硬实力，这是多年不断加强内河航运建设结出的硕果。此次合作，必让淮安港如虎添翼，更好地向“通江达海、江海河联运”拓展和跃升，为推动高质量跨越发展注入强劲动能。

3 现场走访感受高效率

在淮安市港航事业发展中心领导同志的陪同下，我们先后来到淮安新港二期作业区、杨庄船闸、高良涧船闸实地考察，所到之处，给我们的最强烈感受就是——效率。

淮安新港二期作业区实现了高度机械化、智能化。现场只见一座座岸桥伸展长臂，锁头一开、一收，吊具一提、一放，短短几分钟，就能完成一个集装箱的抓取、装卸。几百米外的指挥控制中心里，大屏幕实时显示港口各个点位的作业画面，并通过“5G+AI”安全可视化系统，进行人脸识别抓拍、安全帽检测。这样的速度与效

率让我们大为叹服，也深感周口的各个港口还有很大的提升空间。

杨庄船闸是复线二级船闸，高良涧船闸是三线二级船闸，其外部环境幽雅，堪称花园级单位，均实现了全天24小时通行。高良涧船闸是淮河航道入京杭大运河的第一道船闸，随着上游豫皖两省内河航运的发展，它成为淮安市最繁忙的船闸。从周口驶出的货船，通江达海必经这里。9月24日我们在高良涧船闸采访时，就有3艘周口径货船等候过闸。在高良涧船闸负责同志的热情帮助下，我们来到洪泽湖边，登上

豫吉祥960号船。周口径船主孙光峰介绍，以前过这个闸，最多要等10天时间，现在当天来当天就能走，效率提高实在太多了。

高良涧船闸超强的通行能力，得益于扎实的硬件建设，它在2015年就建成了3道船闸，解决了上下游船只通行卡脖子的最大问题；也得益于船闸员工能力、作风建设的提升。在船闸控制中心，我们看到这个团队的工作目标：打造洪泽湖e站，做到便捷、高效、热情（easy/efficient/enthusiastic），他们的努力，我们切实感受到了。

4 对照淮安坚定发展信心

一路走来，淮安港的发展令我们赞叹，也难免时时处处拿周口港口建设与之对比，两者真有不少类似之处：

周口的内河水运禀赋在中原地区足够优秀，我们有辉煌的漕运历史，也曾经一度把这个优势丢弃，但是现在我们已经有了坚定的目标：全力打造临港新城，努力站在河南省的开放前沿。

我们已经有实质性的行动：1+9港口体系建设大幕启动，国内外十数条货运航线已开通，周口向海而生的步伐从未像今天如此坚定。

我们的行动已经得到明显回报：港口吞吐量突破3000万吨、集装箱运输量超过3万标箱已是板上

钉钉，水运能力占全省70%以上，一家独大。周口和淮安一样被列入全国内河主要港口，而且位次比较靠前，进入前五。

我们以前被外界诟病的效率低下问题也正在得到改善，周口境内船闸已经实现夜间通行，码头管理系统正在升级，不断培训熟练的航运产业工人……周口境内航道标准已经完成“五改四”升级，现在着力“四改三”升级，周口至淮安段通行时间从以前的10天降到了5天，未来通行效率将会更高。

对于周口内河航运发展，淮安港航部门及当地相关企业非常看好、重视。他们认为，周口港口的区位优势在于腹地，面向广袤的中原、西北市场，未来发展潜力巨大。他们

积极与周口合作，希望达到“资源共享、优势互补”。淮安港航事业发展中心副主任潘伟明认为，周淮两城的水运合作需要向更深层次迈进，不仅实现企业之间对接，还要进一步实现政府间、职能部门的深度合作，同心协力，充分开发淮河水运潜力，让滔滔淮河水持续为两城注入发展活力。“加强合作，我们的港口就是你们的港口，你们的腹地就是我们的腹地。”潘伟明说。

周淮两城一水牵，淮安走过的路就是我们以后要走的路，借鉴淮安经验，对于周口港的发展具有非常现实的意义。内河航运，发展之路波澜壮阔，淮安已经走在前列，志向向海而生的周口必须心无旁骛，扬帆奋进！②16