

四问沙颍河航运

□晚报记者 付永奇
通讯员 李航文/图

核心提示

2005年12月,中断30多年的沙颍河周口以下段实现季节性通航,这是我省打通的第一条通江达海的“黄金水道”。沙颍河复航,承载了周口千万人民太多的期盼和梦想。在许多人的想像中,史志上记载的“小武汉”即将回到眼前。然而,通航3年多来,周口港除了卸载重点工程用的数百吨大件和五得利面粉等货物外,却没有出现人们期盼中千帆竞发的盛景。其中原因何在?今年6月1日,安徽省太和县耿楼水利枢纽建成,船闸通航,远在100多公里外的许多周口交通航运人得知这一消息后竟喜极而泣,激动万分。这中间又有什么隐情?带着诸多疑问,记者近日沿沙颍河在河南、安徽两省的周口、沈丘、界首、阜平等地进行深入探访。



常年通航后,沙颍河下游航运开始繁忙

着,沙颍河耿楼段水多时船可到周口港,水少时只能到沈丘纸店、刘湾,甚至就得停航。”市复航办工作人员告诉记者,“我们花了数亿元搞复航工程,到头来还得看别人的脸色,真叫窝心”。

这就是3年多来,周口港为何少见货船的真正原因,也是造成沙颍河周口段季节性通航的真正原因。

为何不早日解决这个制约沙颍河航运的锁喉工程呢?面对记者的提问,市政府相关负责人说,“我们一直努力在安徽太和境内建设一个航运枢纽,提高该段河道水位,我们争取了20多年”。

据市航务处有关人士介绍,此项工程早在上世纪80年代就已提上日程,但是由于安徽省在水利基础设施建设和航运管理方面管理体制不一、政出多门,造成其航运建设步伐与河南对航运建设的迫切需求不同步。另外,地方利益保护也是其中原因之一。所以,直到2007年6月,在国家交通部、我省、我市的共同努力下,位于太和县境内的总投资2.8亿元的沙颍河耿楼枢纽工程才开工兴建。

6月22日,在耿楼水利枢纽的大坝上记者看到,该枢纽包括节制闸和船闸两部分,船闸按4级航道等级标准建设。

阜阳市航务局航道工程师高勇介绍,耿楼水利枢纽今年5月20日开始蓄水,至6月1日航道水位比未调控蓄水位前提升近两米,沈丘枢纽船闸水深达到3.5米左右,千吨级船舶将畅通无阻通达沈丘,这标志着沙颍河已由季节性通航变为常年通航,通航率可达95%。

“通过3年多的季节性通航,沙颍河周口以下河段航运基础设施已趋于完善,沈丘船闸、周口港区、郑埠口航运枢纽工程、沈丘刘湾港区等均已建成,技术状况保持良好,几次成功的大件运输充分表明沙颍河已具备300-1000吨级单船、数千吨拖队通航的能力。虽然这几年通航经济效益不算好,但是它为常年通航打下了坚实的基础,成绩还是很大的。”在周口港,市复航办相关人员说。

“黄金水道”都可运些啥

6月1日上午,耿楼船闸正式通航,这标志着被誉为我省“黄金水道”的沙颍河已由季节性通航变为常年通航,沙颍河全程航道由5

级航道升为4级航道,载重量300吨至1000吨的单船及3000吨至5000吨拖船从周口起航可常年顺利驶往江浙沿海。据测算,常年通航后,周口港、刘湾港等港口年吞吐量累计可达380万吨,水运企业每年可增加运输收入2.8亿元。

常年通航后,运力大增,但是沙颍河航道都能运些啥呢?对航运比较陌生的许多年轻人总爱这样问。

相比之下,最关心沙颍河航道能运啥的是一些我们还不太熟悉的省内外大型企业。因为总是追求利润最大化的商家对水运运量大、运费低的特点很感兴趣。

据一位前来我市商洽业务的运输企业负责人测算,按目前运价,每吨货物由周口运往华东地区的成本,以1000公里计算,火车的运输价格在200元左右,汽车的在400元左右,如果走水路,只需要60元左右。

6月24日,河南电力博大实业有限公司通过水水联运将重达131吨的大型变压器从重庆运到周口。这个超宽、超高、超重的“巨无霸”变压器如果走陆路运输,由于干线公路桥梁仅能通过55吨以下车辆,过桥之前必须加固,预计耗资上千万元,而走水路可节省运费数百万,水运的优势在此得到充分体现。

其实,沙颍河航道能运的何止只是像“巨无霸”变压器这样的大件货物?

沙颍河西通豫西矿产资源区,经安徽东连经济发达的江浙地区,该流域有一大批大中型企业,如神马集团、许继电器、舞阳钢铁、周口莲花、漯河双汇等。“今后,沙颍河将成为省内腹地和山西、陕西等中西部地区物资进出口及长江沿岸地区石油、建材、化工等物品向内地运输的主要通道。”常年在长江沿线从事航运的沈丘县刘湾行政村船民刘大海说。

就在沙颍河实现常年复航不久,莲花味精所在地项城市强烈要求修建码头,因为莲花味精所需的大量进口玉米,都是来自加拿大等国家,经大型远洋海轮运抵天津或连云港,再通过公路或铁路运到项城市。如果能从上海直接航运到项城,可节省大量运输费用。

配套服务工作该咋做

让人没想到的是,沙颍河实现常年通航的消息不仅让一直致力于复航工作的周口交通人喜极而泣,

而且还引起了长江沿岸多家航运公司和数十家国内大中型企业的高度关注。他们纷纷致电我市交通航运部门,询问沙颍河常年通航情况。据市复航办主任王连勤介绍,仅6月中旬就有来自沙颍河上下游和长江沿岸的平顶山、漯河、禹州、南京、上海、苏州等地20多家企业表示将通过沙颍河运送货物。

“水位是否正常?沿途是否安全?港口仓库是否宽敞?”这是商家提及最多的问题。

这些疑问也让缺少实战经验的我市航运部门感到了从未有过的压力:仅有“黄金水道”是远远不够的,没有一流的服务,没有严格的管理,就不可能引来客商,沙颍河航运就只能停留在纸面上。

据此,在市委、市政府的大力支持下,我市交通航运部门已经做了大量准备工作。

加快航运基础设施建设。完善周口港区、沈丘刘湾港区基础设施,尽快规划建设项城、淮阳等港口。鼓励本地航运业户参与航运生产。航务部门将通过设置航运企业办证、审批绿色通道,努力服务对象营造良好经营环境。

打造平安航道。海事部门在93公里航道上设置了4处鸣笛标志、22处桥涵通航标示。配合当地政府部门全面清理和清除阻碍船舶航行的水上飘浮物、浮桥、过河缆绳、鱼箱渔网等设施,保证了船行周口“无红灯”。

不过,如何保证沙颍河常年通航所需的水位?近期能否建成铁路货运专线?装卸煤炭怎样才能减轻对周边的污染?商家提出的类似这样的问题还很多,这些问题仅靠交通航运部门很难独立解决,需要多个部门齐心协力共同破解。

未来航运蓝图什么样

从季节性通航到常年通航,周口沙颍河航运发生了根本性变化。未来,沙颍河航运蓝图什么样?通过采访,我们向读者描绘出几幅这样的通航美景——

美景一:安徽省《内河航运发展规划》日前通过评审。根据规划,2020年以前,该省将致力于建设以淮河、沙颍河、长江、合裕线、芜太运河为骨干的航道网。河南、安徽两省政府还一致同意,加快淮河干流航运和沙颍河、涡河、沱浍河航运开发建设。

美景二:2009年6月19日,阜阳船闸工程开工。该船闸投资1.6亿元重建,设计通航标准500吨级,年通过能力400万吨。建成后,船舶从周口出发至耿楼枢纽,既可走茨淮新河至蚌埠,又可经阜阳船闸从淮河到蚌埠,又可走江淮运河入巢湖进入长江。今后周口将有3条快捷、通畅的通江达海的水上航运通道。

美景三:周口的航运船舶很发达。现在,全市已发展航运公司13家,2008年完成货运量471万吨,为2005年108万吨的4倍多。目前周口营运船舶已达到1900艘,周口籍船舶在长江都占有一席之地。

美景四:河南有近2000家进出口企业,从连云港港出海的企业占50%,天津港占30%,如果周口港借助周口海关具备了通关条件,河南企业可运用“异地通关”模式,不仅让河南的进出口货物直接通江达海,到达世界各地,而且可为中西部地区经济的崛起提供发展动力,对奋力实现中原崛起意义重大。

美景五:我市公、铁、水、陆运输高速发展,高速公路通车里程达451公里,干线公路通车里程达1300多公里。2007年,周口被国家列为公路运输枢纽城市。2008年年底,横贯东西的漯阜铁路开工建设。公、铁、水一体化的交通运输体系的完善,势必带动周口大港口、大路网、大物流新格局的形成,使周口以独有的交通优势,傲立于豫东南,成为当之无愧的国家级运输枢纽城市,豫东南物流中心。

记者感言

在历时一周的采访中,记者深切体会到,虽然短期内沙颍河航运还有这样那样的问题,还有许多不尽人意的地方,还达不到“千帆竞发”繁荣场面,但是通过季节性通航的磨砺,沙颍河航运优势已经凸显,沙颍河航运之名已远播在淮河和长江两岸,周口进入航运繁荣时代的序幕已经揭开。

