



目前正是我市粮食外运高峰期,在沙颍河周口港码头,货船正在紧张装货。

沙颍河周漯段航运工程今日开工

4 年后,我市境内沙颍河将实现全线通航

□晚报记者 牛思光/文
记者 沈湛/图



今天,沙颍河周口至漯河段航运工程正式开工建设了!该工程的开工建设不仅使周口再次成为广大民众以及省内外新闻媒体关注的焦点,还意味着 4 年后沙颍河周口段将实现全线通航。这是继 2009 年 6 月,沙颍河周口以下航道实现常年通航后,周口航运史上的又一件大事。

该工程的开工建设,将进一步完善周口“公铁水一体化”大交通格局,促进周口作为豫东南对外开放的“桥头堡”,进一步融入华东经济圈,标志着周口在加快中原经济建设中又迈出了可喜的一步,必将对周口乃至全省经济社会发展和中原经济区建设产生积极而深远的影响。



周口因航运而得名,因航运而振兴。近年来,我市充分发挥航运资源优势,先后实施了沙颍河复航工程、涡河航运开发建设工程,沙颍河周口以下航道在断航 30 多年后实现常年通航,涡河航运开发一期工程即将完工,二期工程已于本月 15 日正式开工,航运发展取得了重大突破,为我省构建综合交通运输体系做出了积极努力。即将实施的沙颍河周口至漯河段航运开发工程,是我省、我市“十二五”期间上马的重点航运项目之一,更是我市加快构建“公铁水一体化”交通运输体系的重要举措和有力抓手。该工程建成后,将进一步完善我市综合交通运输体系,提高水运综合实力;将进一步增强周口市乃至全省区位优势,加强与周边地区的经贸协作;将进一步促进周口发挥农产品和劳动力资源优势,承接沿海地区产业转移,促进周口扩大对外交流与合作,加快经济社会追赶跨越发展,更好更快地融入中原经济区建设。

从全国来看,内河航运发展拥有难得的政策机遇。在 2010 年 8 月 26 日召开的国务院常务会议上,温家宝总理指出,“十二五”期间,国家将投资 1600 亿元,建成畅通高效安全绿色的现代化内河水运体系。2011 年 1 月 21 日,国务院正式下发了《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》,要求把发展内河水运作为各级政府建设综合运输体系的重点任务,国家将继续增加建设投资。3 月 24 日,交通运输部召开国家内河高等级航道“十二五”建设启动仪式,全国内河水运大建设、大发展的一个崭新时期拉开帷幕。前不久,国务院下发了《关于支持河南省加快中原经济区建设的指导意见》,在“构筑便捷高效的交通运输网络”部分明确提出,推进淮河、沙颍河、涡河、沱浍河等跨省航道建设。

首先,沙颍河周口至漯河段航运开发工程是纳入国家交通运输部和河南省“十二五”规划的高等级航道建设工程。国务院《关于支持河南省加快中原经济区建设的指导意见》明确提出,“构筑便捷高效的交通运输网络。推进淮河、沙颍河、涡河、沱浍河等跨省航道建设”。沙颍河周口至漯河段航运开发工程完工后,实现了沙颍河在周口市内全线通航,我市有了一条通往大海的水上运输通道,从此拉近了与沿海城市的距离,对于国务院实现加快中原经济区建设战略意义重大。

其次,沙颍河周口至漯河段航运开发工程对于促进我省腹地经济社会发展具有现实意义。近年来,长三角地区经济快速发展使煤炭需求旺盛,由于运输问题供不应求,煤炭等能源短缺又造成

据了解,沙颍河周口至漯河段航运开发工程起于周口港,止于漯河港,全长 83.9 公里,建设工期 4 年,总投资 17.51 亿元,包括枢纽工程、港口工程、桥梁改建、航道整治等项目。其中枢纽工程包括大路李枢纽、葫芦湾枢纽和周口船闸,3 个枢纽的船闸建设规模均为 500 吨级,通航标准为四级,闸室有效尺度为长 120 米、宽 12 米、深 3 米;枢纽泄水闸设计洪水流量为每秒 3000 方,校核洪水流量为每秒 3500 方。港口工程,包括漯河港、周口港西华港区和商水港区 3 个港口,漯河港共建 11 个 500 吨级泊位,其中一期泊位 8 个,设计吞吐能力 320 万吨;西华港区共建 3 个 500 吨级泊位,设计吞吐能力 50 万吨;商水港区共建 2 个 500 吨级泊位,设计吞吐能力 35 万吨。航道工程全长 83.9 公里,建设标准为四级,航道尺度为水深 2.5 米、航宽 50 米、弯曲半径 330 米,航标按重点航标布置。

内河航运发展拥有广阔的发展空间。省委书记卢展工在会见交通运输部部长李盛霖时提出:“科学发展,交通先行;中原崛起,交通先行,三化协调,交通先行”。我市地处豫东南,区位优势明显。在建设中原经济区的过程中,迫切需要构建连接长三角地区的“桥头堡”,打造河南内河航运枢纽,一些航运建设项目将在“十二五”期间陆续上马,航运发展前景更加广阔。我市委、市政府高度重视航运发展,市委书记毛超峰多次调研航运,到周口港问计船老板;要求发挥优势,做大做强沙颍河航运。市长徐光,市委常委、常务副市长刘显标,副市长刘国连多次深入港口现场办公,专题听取工作汇报,督导航运项目建设。市委、市政府多次召开市委常委会、政府常务会,研究航运发展重大事项。

很多企业停产,极大地制约了企业的正常生产和健康发展。沙颍河周口至漯河段航运开发工程完工后,上、下游可衔接贯通,形成周口经阜阳至淮河五级渠化航道,我省腹地内大量煤炭、矿石及农副产品就可以通过沙颍河、茨淮新河、淮河、京杭大运河入长江,缓解陆路煤炭运输紧张局面。同时,随着我市农业、工业产业化进程加快,农、工产品外运量日益增多,我市不断加大基础设施建设投入,建材、建筑原材料运输量大幅增长,经济社会发展对运输的需求不断增加。水路运输发展可以大大缓解公路、铁路的运输压力,特别是一些大件物品、大宗低值货物转走水路,将大大缓解公路超限治理压力,将有利于我市“宜水则水、宜陆则陆”综合交通运输体系建设。

1 沙颍河周口至漯河段航运开发工程简介

4 内河航运具有独特优势

沙颍河周口至漯河段航运开发工程还具有显著的经济效益。水路运输与公路、铁路运输相比,具有能耗省、运量大、运价低、污染小、投资省、适合大宗低值货物长距离运输等优势。水运运费低。以每吨公里为单位,水运的运输成本是 0.08 元,而铁路是 0.12 元至 0.2 元,公路为 0.3 元至 0.5 元。在大件运输方面的优势更加明显,单体 400 吨左右的主变压器从浙江水运至周口,运费只有不足 20 万元,而上岸后走公路仅加固周口大道大桥就花费 600 多万元。水运运量大,以每吨公里为单位,水运每马力运量为 1,而航运为 0.01,铁路为 0.2 至 0.3,公路为 0.02。水运能耗小,以每吨公里为单位,水运碳氢化合物排放量为 1,而铁路是其 2 倍至 5 倍,公路是其 3 倍至 7 倍。水运占地少。航道每公里占地仅 12 亩,而铁路需占地 30 亩至 40 亩,公路则为 40 亩至 70 亩。

5 沙颍河航运及其概况

沙颍河发源于河南省伏牛山脉的外方山,是淮河的一条最大支流,干流全长 619 公里,其中河南段 404 公里,安徽省段长 215 公里,总流域面积 39877 平方公里。新中国成立初期,沙颍河航运复兴最快,货运量也快速增加,并逐渐建立健全了航运管理机构,对航道也开始进行系统整治,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,水利部门兴修水利时,漯河以下共修建了逍遥、黄土桥、周口、沈丘、阜阳、颍上等 6 座拦河闸,原本通航的沙颍河航道被截成几段,至上世纪 70 年代,河南省境内沙颍河全线断航。

至上世纪 70 年代后期,国家开始着手解决碍航闸坝问题,沙颍河被列入全国首批解决碍航闸坝的 7 条河流之一。1984 年以后开始了具体实施复航工程,通过积极准备,1988 年投资 2884 万元的沈丘船闸开工建设,并于 1992 年建成。1994 年,沙颍河郑埠口至周口段 38 公里复航工程开始实施,该工程包括郑埠口枢纽(含节制闸、船闸)、航道整治、港口、桥梁改建等项目,总投资 1.5 亿元。1998 年郑埠口枢纽一期工程完成投资 7250 万元,但由于下游安徽省境内的耿楼枢纽等工程一直未建等原因,我省决定暂停剩余复航工程的建设,至此,河南省(包括交通部)在沙颍河复航工程上已累计投资 1 亿多元。

2004 年 8 月 18 日,沙颍河周口以下复航续建工程重新上马,仅用 15 个月的时间完成了郑埠口枢纽二三期工程、周口港建设、沈丘船闸维修、沈丘船闸上、下游引航道清淤和沈丘至纸店航道疏浚等 5 项工程,完成投资 8950 万元。2005 年 12 月 28 日,沙颍河周口以下实现季节性通航。2009 年 6 月,随着安徽耿楼枢纽建成投入使用,沙颍河周口以下实现常年通航。目前,沙颍河周口以下建有郑埠口航运枢纽、沈丘船闸。港口主要有周口港中心港区、周口港沈丘港区刘湾作业区、纸店作业区。沙颍河周口以下实现全年通航后,已累计完成货运量 300 多万吨,并完成 22 件次大宗货物运输。

2 沙颍河航运开发机遇难得

3 沙颍河航运开发意义重大