



西连“丝绸之路经济带” 东接“21世纪海上丝绸之路”

“两路”喜相逢 醉想新周口

□晚报记者 朱东一 实习生 朱佩佩 文/图

周口原名周家口，因航运而得名，沙河、颍河、贾鲁河三川交汇，使之成为历史上著名的水旱码头、商业重镇。周口内河航运通江达海，拥有沙颍河、涡河、贾鲁河、汾泉河4条具备航运开发条件的河流，总里程约450公里；沙颍河周口以下89公里常年通航，是我省第一条通江达海的“黄金水道”。目前，周口市依托航运优势积极构建综合立体交通枢纽，通过沙颍河、涡河、贾鲁河、汾泉河西连“丝绸之路经济带”，东接“21世纪海上丝绸之路”，积极带动地方经济社会实现全面转型升级。



货船在码头装卸货物

内陆航运咱有优势

周口曾因航运而闻名，这跟周口市位于国家水网地区与非水网地区接合部有着密切的关系。周口境内河流众多、纵横交织，拥有沙颍河、涡河、贾鲁河、汾泉河等具备航运开发条件的河流，总里程约450公里，航运的基础条件和环境优势十分优越。通过沙颍河、涡河、贾鲁河等内河航道，可西连“丝绸

之路经济带”、东接“21世纪海上丝绸之路”。

据了解，沙颍河周口至省界89公里航道常年通航，为V(五)级航道，建有郑埠口枢纽、沈丘船闸，船舶从周口港出发，进安徽、入淮河，经洪泽湖、京杭大运河，进入长江。

周口市港航管理局相关负责人说：“周

口在内陆航运上可谓占尽优势。按照周口港总体规划，周口港分为中心港区和项城、沈丘、淮阳、西华、商水、扶沟、太康等8个港区。目前，在建的沙颍河周口至漯河航运开发工程和涡河航运开发二期工程将于2015年年底完工。届时，我市航运枢纽将达7个，通航里程将达240公里。”

货物吞吐咱有“肚量”

在沙颍河周口港、沈丘船闸、刘湾港，人们总能看到过往的货船，听到悠长的汽笛声。

近年来，随着沙颍河航运的复苏，我市水路运输量、货物周转量，特别是港口吞吐量连年攀升。2010年至2014年，我市港口吞吐量由86.2万吨增至590万吨，增幅位居国内内河港口前列。

2010年5月，我省航运史上第一个7000吨拖队驶入周口港，标志着沙颍河具备了常年通过万吨航船的能力。2010年12月，

我省首次通过水路实施跨国境运输大宗内贸货物。2011年以来，周口港成功中转1000千伏特高压电力设备、29件次大件货物运输等。

据了解，周口港恢复通航之初，进出港船舶多为500吨左右单船，运输货物主要为矿产、粮食、建材等，其中，矿产主要为我省平顶山、禹州等地的煤炭、煤泥等，通过周口港中转运输至江浙地带；周口产小麦、玉米等粮食作物通过周口港运输至长江流域；淮河干流附近的沙子、石子等建材顺水而上，



起吊货物



港口繁忙景象

打通“任督二脉”咱得练功

周口航运事业的优势在于地理位置优越，而发展航运的优势在于运输量巨大、成本低廉。

采访中，周口港工作人员告诉记者，航运与其他运输方式相比，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。以运费为例，以每吨公里为单位，水运的运输成本仅8分，而铁路2角左右，公路更是高达3角至5角。再以运量为例，以每吨公里为单位，水运每马力运量为1，而铁路为0.2~0.3，公路为0.02，航空为0.01。运费低、运量大，正是这些成本优势，使我市开发建设内河航运大有可

为。

据了解，目前，全市拥有港航企业15家，船泊驾驶与维修从业人员约2万人，船泊1429艘，载重吨近90万吨。

按照国家和省相关规划，未来几年及今后一段时期，将是周口航运迅速发展的重要战略机遇期，江海航运一体化将要成为航运发展的新常态。我市航运将围绕“一联、一通、一升、一兴”的发展思路，把优势转化为胜势。实施贾鲁河航运开发项目，连通郑州航空港，填补郑州航运空白；周口通过水运（贾鲁河航道）等方式，缩短与郑州的时空距离，全方位融入中原经济核心区；加快实施

沙颍河上游航运开发项目，全线打通沙颍河航道，周口航道将由末端变成中枢，运输量大幅提高，有效推动区域互动合作和产业集聚发展；实施沙颍河周口至省界航道升级项目，由V级航道升为IV级航道，消除航道“中梗阻”瓶颈制约，将沙颍河打造成为名副其实的“黄金水道”和主动脉，通过淮河、京杭大运河和长江航道，通江达海连接“21世纪海上丝绸之路”。

随着这些规划的实施，周口航运必会成为全省内河航运的中枢，实现西连“丝绸之路经济带”，东接“21世纪海上丝绸之路”，真正打通全省经济“任督二脉”。