

全国人大代表李士强：

“黄金水道”守望人

□记者 李伟 王凯 文/图

沙颍河是淮河的最大支流，经河南中东部进入安徽，汇入淮河，再经京杭大运河，可达长三角洲地区，被誉为河南内陆航运的“黄金水道”。前些年，受泥沙淤积、河床情况复杂等因素影响，河道一直不畅通，沿岸群众守着“黄金水道”却难以受益。2014年、2018年全国“两会”期间，全国人大代表、沈丘县冯营乡李寨村党支部书记李士强围绕提升沙颍河通航运输能力先后两次提出建议，都得到有关部门积极回复。2019年全国“两会”开幕在即，李士强经过认真调研拟就的第三份有关建议也进入定稿阶段。“两会”前夕，央视新闻中心推出“履职一年间”系列报道，以《李士强：借水运撑起乡村振兴的大船》为题报道了李士强对“黄金水道”的守望和这些年沙颍河水运的变化。

首次为周口港建设提建议 得到积极答复

2014年全国“两会”上，李士强就建议，立足河南作为国家粮食主产区的实际，加大对周口港建设的支持力度，实施沙颍河航道治理工程，以降低粮食运输和储存费用，提高农民种粮积极性。他说，周口港是我省唯一内河港口，加快周口港建设，有利于建设河南内陆航运“黄金水道”，打开河南水路东大门，打造豫、皖、苏商贸物流经济带，使之成为中原经济区建设的重要支撑，对我市的发展将起到重要作用。建议随后得到回复，国家拨付专项资金力度加大，周口港建设日新月异，吞吐量明显增大。经过数年的航道综合整治，沙颍河已经实现了下游航道的全面复航，使周口成为河南唯一拥有通江达海内河航道的省辖市。下一步，沙颍河周口至漯河段等上游航道打通后，周口上可有效辐射郑州、漯河、平顶山、许昌等地，下能从沙颍河起，经淮河、洪泽湖、京杭大运河，入长江到上海。对此，李士强很激动，他说，在历届市委、市政府不懈努力的基础上，国家持续加大对周口港建设、沙颍河通航的支持力度，是给千万周口百姓的红利，为我们周口带来的好处和影响是无法用金钱衡量的。

再次聚焦沙颍河航运 航道升级过大船

近年来，周口市委、市政府依托内河航运优势，建设周口港物流产业集聚区，积极建设完善沙颍河航运配套设施，并把建设中原港城、发展临港经济作为

地方发展核心战略，依托主干航道及临港物流平台辐射带动周边区域，打造经济发展新的增长极。为了让沙颍河这条“黄金水道”更加充满活力，2018年全国“两会”上，李士强又提出大力实施沙颍河航线通江达海工程的建议，以便支撑航道沿线形成新的经济增长点，更好地融入国家“一带一路”建设。

李士强的建议再次得到积极回应，交通运输部的答复称，在正在开展的《全国内河航道与港口布局规划》修编工作中，将统筹考虑长江、淮河、京杭运河等水系高等级航道的建设和发展问题，还将继续支持沙颍河高等级航道建设，在政策范围内积极支持周口港多式联运发展。现在，500吨级船舶已可以从周口经沙颍河、淮河、京杭大运河通达长江。

沙颍河通航条件的改善对我市经济发展注入新的动力。李士强给记者算了一笔账，走沙颍河，水路运输费用一吨公里就是5分钱左右，公路运输一吨公里是3角到6角，铁路运输是3角左右，因此沙颍河航运具有得天独厚的优势，“对周口农区来说，沙颍河通航更是雪中送炭”。

三度关注“黄金水道” 建议改造老旧船闸和路桥

沙颍河航运条件改善，带动了临港产业和沿岸城乡发展。但2019年春节过后，李士强来到周口港和沿岸码头了解情况时，却发现一些刚刚上岸的船老板有不少怨气。“赶上春节，船多，回头货多，我们这一次在沈丘闸堵了20多天才上来。”安徽船主金中喜说，沙颍河航道全线开通后，低廉的价格让他们的货源增加了，许多船主购买了大吨位船只，但由于沿途部分船闸等设施老旧，麻烦就来了。“现在船闸太小，基本上是上世纪70年代建的，现在船都变成大船了，一闸只能过两条船。过去周口到上海10天左右的路程，现在要走1个月，赔了运费还要搭进去不少油钱。”船主们提起沙颍河的部分老旧船闸是一肚子苦水。

周口中心港码头运营管理办公室主任段传奇说，船老大们急着赶时间挣钱，他们觉得最为要命的问题就是船闸，这个问题急需解决。

“作为全国人大代表，了解基层群众的需求，把他们的心声带到会上去，把国家的政策带回来，解决经济社会发展中的问题，就是把党中央精准扶贫、脱贫攻坚和现代农村建设等精神落到实处。”通过调研，李士强今年要带到全国“两会”上的建议已经成稿，那就是希望国家对沙颍河航道中的老旧船闸和路桥进行提升改造，实现航运功能最大化，祛除船老大的“心病”。

繁忙周口港

