



豫货出海 周向世界

主办单位：周口港区管委会、周口市港航管理局、周口报业传媒集团
支持单位：周口港城集装箱有限公司



扫一扫看视频

连云港：黄海潮涌沙颍滨

策划 顾玉杰 王健

□A组记者 王锦春 徐启峰 邱一帆/文 段九君/图

她是距离周口最近的滨海城市，陆路490公里。到连云港看海，曾是周口人最热衷的旅游线路。海风吹过，海潮涨落，热闹只是她们的。如今，从连云港出发，每周两个班次的集装箱货船，774公里水路，10天行程，穿过14道船闸，逶迤驶向沙颍河，带来海洋气息、全球物流。每条河都有通江达海的梦想，不因弱小而放弃，百转千回，奔向蔚蓝，终究会得到大海的丰厚回报。

9月26日，穿行在连云港港，“豫货出海 周向世界”采访组从未像今天如此深刻地感受到内河航运对于周口崛起的重要意义。

1 海河联运 周口推开世界之窗

生产运营情况，陈建港了解得非常充分。

前不久，新陆桥码头向周口安钢发了一批10万吨的铁矿石，这批货首先转到新云台内河码头，然后发往周口安钢。从海到河，新云台是第一站，地位极其重要，也是我们此行的重点拜访对象。

站在硕大的连云港海河联运航道辐射图前，新云台码头副总经理刘斌详细讲解了海河联运模式的成本优势。“同样是铁矿石，从连云港运往周口安钢，用火车运输成本大约是1100元/吨，走内河运输成本大约是700元/吨，这400元的成本差价，在很大程度上决定了钢厂的竞争力。”数字总是很有说服力，内河航运的优势一眼可见。

第三站，我们来到上海郁州海运有限公司。连云港港内各类航运公司及关联业务公司遍布，与周口有直接业务联系的就是郁州海运，它是连云港下属专业内贸集装箱公司，开辟航线23条，业务覆盖国内13个干、支线港口及13个内河港口，其中包括周口。

郁州海运负责人江列介绍，2020年7月28日，周口——连云港货运集装箱航线开通，郁州海运向周口发出首个集装箱航次，当年完成800多个标箱运量；2021年，完成47个航次、1600多个标箱运量；2022年，形成一周两个航次、每航次36个标箱的稳定航线。截至目前，这条线已完成79个航次、5954个标箱运量，尽管运量比不上其他港口，但是增长之势相当可观，发展潜力极大。

从新陆桥到新云台，再到各内河港口，连云港打造了全国独一无二的海河联运模式，为周口打开了一扇通往世界的窗子。”对于周口安钢的

2

“小河汉”有大能量 周口腹地优势正凸显

参观大港雄姿，巨轮如山、吊机成林，我们难免生出仰视之感，而所接触到的连云港港的航运专家们却无不指出：百川入海，各有力量，周口内河航运发展之势迅猛，让他们“很震惊、很振奋”，期待与周口有更深层次的合作。

“周口是河南省最大的内河港口，连云港是江苏省最大的海港，二者合作大有可为。”陈建港说，近几年，周口港口建设和工业基础发展得越来越好，连云港早将周口视作“直接经济腹地”。

去年周口安钢高炉点火出钢，所需铁矿石成为新陆桥码头的增量，量大且稳定，让他们振奋不已。

陈建港介绍，新陆桥码头的铁矿石运到周口，目前铁路运力占比在六七成，内河航运目前运力不及铁路，但是未来发展空间广阔。“像安钢这样的大企业，一定是多种运输方式并存的，随着周口安钢进一步释放产能，我相信，绿色环保、量大价廉的内河航运业务量一定会大大增加，运力占比也将不断提高。”

刘斌与集团主要领导9月初曾到河南省参加活动、考察市场，他对周口内河航运的崛起感到震惊。“十几年前我就去周口，那时小码头很多，就是一个土墩加一台吊机，在河边跟一间间门面房似的，谁敢跟你们合作啊，说不定哪天就拆了。”刘斌的话直来直往，“但是这几年，周口内河航运、港产城融合发展之势让我非常震惊，这样一个小河汉，竟然能引来百亿元级的益海嘉里、安阳钢铁，真是了不起。”

对于看惯了大江大海的刘斌来说，沙颍河可能就是一个小河汉，但是这个小河汉蕴藏的巨大能量，却让他对周口内河航运发展前景非常期待。刘斌认为，拉动内循环，内河航运总算是很有说服力，内河航运的优势一眼可见。

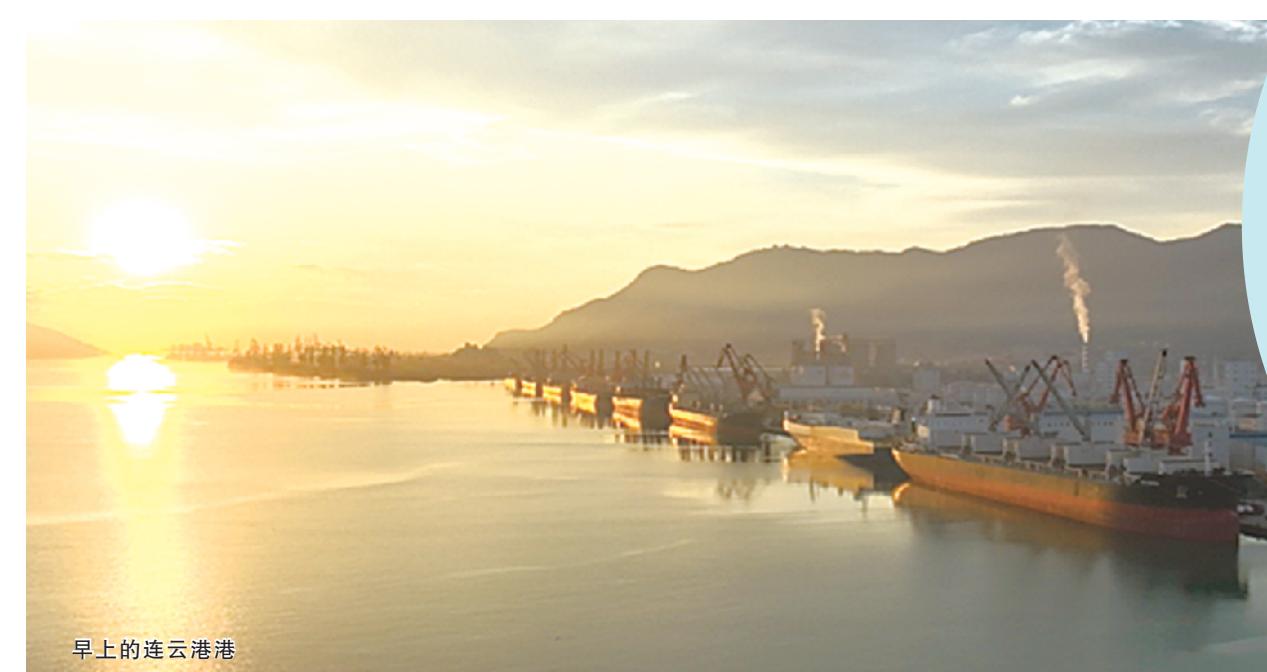
3 家公司的航运专家们都提到了周口的腹地优势，在他们的发展版图上，都将豫东皖北内河航运区域圈进来，视为重点发展方向，当作自己的纵深腹地。他们站在行业高位，对周口内河航运很是看好，认为还能做得更好。有为方能被重视，方能被接纳入圈，外地专家的高见卓识充分说明周口这些年不遗余力的港口建设，无疑走在正确的路上，在内河航运绵绵发展内劲，在外持续提升城市影响力。

航运作用很关键。河南是人口大省，经济内循环活起来，就会形成中心爆发、内外呼应之势，强大的引擎作用不可小觑。“这条河很重要，”指着地图上的贾鲁河说：“你们一定要想办法把它也搞通航，这样周口北接省会郑州，南面通过江淮运河连接合肥，豫皖两个大省将形成畅通的水运航道，你们的腹地优势就起来了，未来发展不得了。”

郁州海运同样期待着周口集装箱航线大放异彩的那一天。公司负责人戴■介绍，周口集装箱航线目前是不赚钱的，但是近年来全国内河航运呈井喷式增长，周口航线水联中原腹地，遥望西北广袤市场，潜力巨大，值得培育。

在她看来，内河航运有不可替代的优势。今年1月31日，除夕当天，一名客户请求郁州海运往周口运送一批棉花集装箱，当时铁路、公路受疫情影响很难走通，客户不得已才找到他们。郁州海运已经放假停航，但是为了维护客户利益，也是为了涵养这条航线货源，他们立即组织人员加班，制订运输方案，并紧急在苏北召集5艘货船。途经船闸也都放假，他们逐一提前联系，确保及时开闸放行。紧赶慢赶，用了11天把货送到。疫情防控形势持续吃紧，客户的这批棉花集装箱都交由郁州海运去做，一直到今年5月份才发完。

3家公司的航运专家们都提到了周口的腹地优势，在他们的发展版图上，都将豫东皖北内河航运区域圈进来，视为重点发展方向，当作自己的纵深腹地。他们站在行业高位，对周口内河航运很是看好，认为还能做得更好。有为方能被重视，方能被接纳入圈，外地专家的高见卓识充分说明周口这些年不遗余力的港口建设，无疑走在正确的路上，在内河航运绵绵发展内劲，在外持续提升城市影响力。



早上的连云港港



停靠在连云港港的船舶



连云港港的集装箱码头

3

善意指正 促进航线更好发展

“周口船闸免收集装箱过闸费，这个优惠力度是很大的，当地政府发展内河航运的决心和力度，我们都看到也都感受到了，但是也有一些问题要解决，需要沿途各方共同把这条航线维护好。”郁州海运负责人提出一些建议：连云港——周口航线理论运输时间是8天，现在需要10至12天才能到达，豫皖两省过闸时间是最大的不确定因素，周口方面需要提高过闸效率；周口中心港只有两个集装箱泊位、两台龙门吊，其中一个是坏的，影响装卸速度，原本8个小时干完的活现在得20多个小时，增加了船只运行成本；周口中心港缺乏专业箱管功能，现在是手工记账，效率低且容易出错。

郁州海运提出来的这些问题，我们在淮安市采访时也有相关航运企业提及。

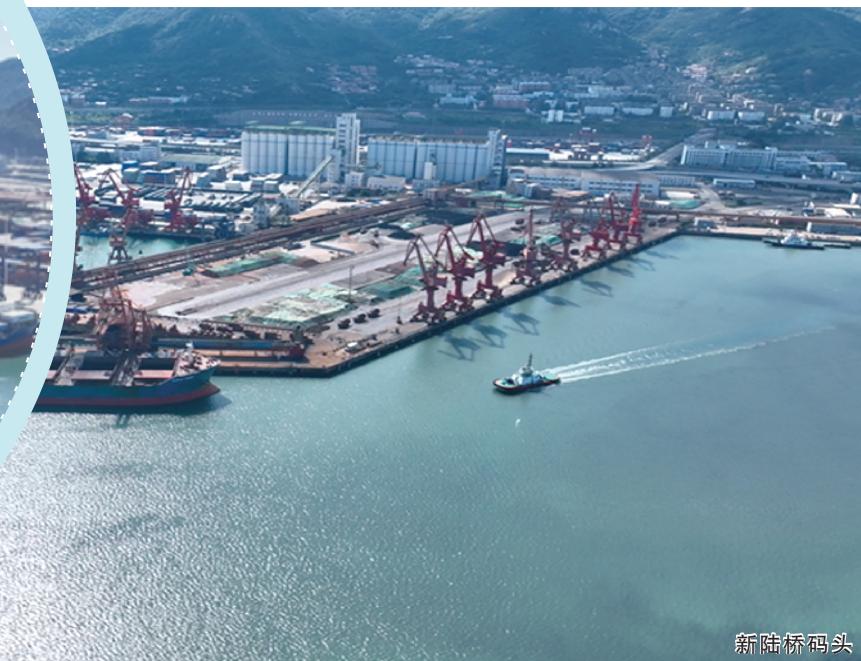
善意的指正，对于维护我们寄予厚望的这条航道健康发展，具有积极意义。囿于经济发展实力和现实条件，有些问题我们不可能一步到位解决，但是认知一定要提高、行动一定要积极，积跬步以致千里，才能把我们的港口、航道一点点建设得更加完美。

刘斌指出，一个港口要发挥最大功用，必须重视硬件、软件的管理与提升。他去过河南的一个港口（不在周口境内），吃惊地发现，三四百万元的设备，长年得不到保养。“汽车行驶5000公里、10000公里还得保养，这样贵重的机械怎能任意磨损？”他很心疼。他对我市一些港口存在的设计、管理方面的不足也提出了中肯意见，认为管理团队应当经常到先进港口学习，提升专业度，把港口的能量充分释放出来。

陈建港是连云港港首届奋斗奖章获得者，从事港口航运事业30多年，参建、管理多个大型码头，是业内闻名的专家，他表示非常乐意与周口同行交流，为周口港口建设奉献自己的力量。

专家们的如炬慧眼、拳拳情意让采访组深为感动，物归原主，天下港口人都是一个人，我们将更加努力，不辜负这份期待与热忱。

连云港之行采访已经结束，那份质朴的美好还久久充盈于胸。黄海扬波，沙颍潮涌，周口与连云港的距离，一定会越走越近！②18



新陆桥码头