



集装箱整齐堆放

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



扫一扫 看视频

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。“十几年前我就去过周口，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，这样一个小河汉子，竟然能引来百亿元级的益海嘉里、安钢钢铁，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，”他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，周口航线水联运中原腹地，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，在内释放绵绵发展内劲，在外持续提升城市影响力。



停靠在连云港前的船舶

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们交流，为周口港口建设奉献自己的力量。

专家们的炬炬慧眼、拳拳情意让采访组深为感动，万流归宗，天下港口人都是家人，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

1

海河联运 周口推开世界之窗

连云港港位于黄海之滨，是江苏第一大海港，也是新亚欧大陆桥东方桥头堡和新丝绸之路的东端起点。港口雄开万里流，东方大港活力发，港口是连云港最核心的战略资源、最重要的发展平台、最靓丽的城市名片。近10年来，连云港港加快调整规划布局，以基础设施建设带来强劲动能，经过不懈建设，形成了连云港区、徐圩港区、赣榆港区、灌河港区“一港四区”格局，目前港口拥有万吨级以上海港泊位79个、千吨级以上内河泊位35个，最大泊位等级30万吨级。2021年，连云港港口逆势创新高，完成货物吞吐量2.77亿吨，同比增长9.62%；集装箱完成503.49万标箱，同比增长4.8%。

连云港港是豫货出海、海货入豫的重要海港，是我们此次采访的重点港口。在连云港港口控股集团新闻中心副主任杨开林的陪同下，我们第一站来到新陆桥码头。码头机器声隆隆，传送带吱吱作响，工作人员紧张有序地操控机器，卸下一批来自巴西淡水河谷的铁矿石。这批铁矿石将通过水运和铁路运输的方式，送往国内钢铁厂。

新陆桥码头总经理陈建港介绍，这个码头于2004年建成投用，是专业的铁矿石码头，最大可停靠20万吨级货船，与世界四大铁矿石公司都有合作。码头甫一投用，便与安钢钢铁集团建立起战略合作伙伴关系，大量供应铁矿石。如今随着安钢部分产能转移到周口，新陆桥又与周口建立起了紧密联系。“今年我们码头的铁矿石吞吐量大约2000万吨，其中250万吨送到周口安钢。去年5月，周口安钢1860（立方米）高炉点火生产，用的就有连云港运送过去的铁矿石。”对于周口安钢的

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竞争力。”数字总是很有说服力，内河航运的优势一目了然。

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，其中就包括周口。

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。



早上的连云港



连云港港的集装箱码头



新陆桥码头