

沙颍河航运焕发新光彩

□ 全媒体记者 丁文 张涛 李慧毓 通讯员 张小莉



6月11日，记者在周口市沈丘县纸店桥下游1公里处看到，炎炎烈日下，几艘挖泥船正在沙颍河河道施工作业。

“这是正在进行的沙颍河周口至省界航道‘四升三’工程。施工完毕后，这一段航道将从四级航道提升为三级航道。工程队从2023年5月进场以来，全力以赴，6艘挖泥

船、3艘绞吸式挖泥船和12艘泥驳分三个作业区24小时作业，力争今年年底完工，实现通航。”沙颍河航道提升工程项目经理部党支部书记田建军告诉记者。

近年来，河南省委、省政府对航运发展高度重视，集全省之力推动内河航运高质量发展，加快实施内河航运“11246”工程，即用3—5年时间，实现港口货物年吞吐量突破1亿吨、航运项目投资1000亿元、航道通航里程达2000公里以上，建好沙颍河、淮河等4条通江达海主通道和周口港、信阳港等6个现代化港口，加快构建“中原出海新通道”。

临港经济欣欣向荣

沙颍河目前是河南省唯一一条高等级内河航道。随着近些年周口市对发展临港经济的高度重视，也让这条历史悠久的河道变成了名副其实的“黄金水道”。

6月11日，记者来到周口沈丘港区刘集作业区码头，只见数百米的码头前沿，上货卸货，车船如织。

“这里水深条件比较好，常年可达6米，2000吨级的船吃水一般为4米，所以我们这边常年可以靠泊2000吨级的船舶。”河南豫东深安港务有限公司运营管理部经理焦小齐向记者介绍。

据介绍，周口港沈丘港区刘集作业区码头于2022年5月开工，2023年3月正式投入运营，主要为河南安钢周口钢铁公司服务。目前，码头一期建设了4个1000吨级泊位，设计年吞吐量440万吨，2023年实际吞吐量接近200万吨。码头二期还将建设5—7个泊位，届时其设计年吞吐量将超过1000万吨。

顺着码头望去，可以清晰地看到，一条皮带机通廊从码头前沿水域延伸至码头后方。“船上卸下的铁矿石就是通过这条皮带机被运到码头堆场，再用汽车送到客户那里。”焦小齐说。

河南安钢周口钢铁公司以生产螺纹钢为主，在沙颍河通航后便选择落户沈丘，其经营管理处副经理艾硕告诉记者，他们公司生产所需要的铁矿石等原材料基本都是通过水路进口，生产的产品有一部分也通过水路经沙颍河到洪泽湖，

再通过京杭运河进入长江。

“水运的优势是运输成本低，我们所需的原材料走水路到场费用是61元/吨，而走铁路到场费用是127元/吨，光这一项每年就能给公司节约成本约2亿元。”艾硕说。

在采访完刘集作业区码头后，记者又来到了邻近的瑞祥港，这里同样一派繁忙的景象。

瑞祥港是周口市目前唯一实现水铁联运的港口，港区现有一个散货码头和一个集装箱码头，二期建设正在前期准备中。

“水铁联运是我们港口的优势，后期我们还将再在集装箱码头建设一条进港铁路。”周口市瑞祥港务有限公司经理王新宽指向远处，“那边现有4条铁路线，可以进60节火车，主要满足周边企业大宗商品运输，其中运量比较大的一家是河南金山化工集团。”

据了解，河南金山化工集团位于漯河市舞阳县，离瑞祥港有200多公里，即便有离它更近的码头，它依然选择将货物通过铁路直达瑞祥港下水。“因为他们觉得铁水联运效率高且成本低。”王新宽告诉记者。

如今，沙颍河周口至省界航道“四升三”工程作为河南省“两河两港”重点项目已全面开工，项目完工后，航道通行能力将达到1.2亿吨，对周口市的内河航运及临港经济发展起到极大的促进作用。



船只在沙颍河上航行。

港口建设如火如荼

周口、阜阳，是沙颍河流经的两个重要地区。2023年，随着江淮运河全线通航，沙颍河货运量不断增长，对港口基础设施的要求也逐渐提高。

今年4月，周口港中心港区中心作业区（简称“中心作业区”）一期工程项目正式开工。中心作业区是河南省第一个按百万级专用集装箱码头定位的高标准港口项目，规划建设22个2000吨级集装箱泊位，年设计通过能力176万标箱。目前实施的一期工程将建设13个泊位，设计年通过能力107.5万标箱。

在周口市港航管理局工作人员的带领下，记者来到建设工地，这里桩机林立，工人们正在加紧作业。

“中心作业区的建设对周口的内河航运发展具有十分重大的意义。它的建设能够让周口港基础设施更加完善，提升其服务能力。同时，周口港是周口对接长三角经济区的一个桥头堡，中心作业区的建设对推动周口乃至河南省的内河航运高质量发展将起到一个非常有力

的支撑作用。”周口市港航管理局规划科工作人员雷亚坤表示。

据介绍，“十四五”期间，周口市已累计投入20亿元用于航道提升和港口建设，全市港口规模不断壮大，基础设施不断完善，为临港产业发展奠定了坚实基础。

沙颍河下游的阜阳，同样也在加速阜阳港的建设步伐，围绕港口做文章，打造港口产业集聚区，带动当地经济发展。

近年来，阜阳市政府高度重视港口建设，通过一系列重大项目的实施，如安徽（阜阳）铁路国际物流港、阜阳港颍上港区南照作业区综合码头工程、阜阳港颍泉港区周棚作业区综合码头项目等，逐步构建阜阳港“双核四极”多式联运体系，旨在将阜阳打造成为国家物流枢纽城市、江淮干线航运枢纽和区域性的多式联运中心。这些项目完工后，不仅将填补阜阳在大型港口码头方面的空白，也将有效提升阜阳光陆联运、江海联运等多式联运水平。

“阜阳港的建设是阜阳市委、市政府的重大战略部署，旨在推动‘港产城’融合发展，为加快建设国家物流枢纽承载城市和皖豫省际区域性中心城市提供新支撑。”阜阳市地方海事（港航）管理服务中心港航发展科工作人员张小利表示。

此外，阜阳港的未来发展计划也非常引人注目。

记者了解到，阜阳市正在编制《阜阳港总体规划（2035年）》，计划构建“一港六区十园”港口布局，建成投运阜阳港南照港区、阜阳港颍东港区二期等；加快推进阜阳港颍泉港区、阜阳港首太港区等水运重点项目；到2027年，1000吨级以上码头泊位占比达60%，港口设计通过能力达到5000万吨，集装箱吞吐量达到5万标箱。同时，将进一步优化港口资源，促进港口向“集约化、规模化、绿色化”方向发展，释放港口码头发展新动能，推动形成“港、园、城”一体融合发展模式，进一步加速阜阳港的发展。

航道堵点正在疏通

通过几天的实地采访，记者得知，目前沙颍河“中原出海新通道”建设还存在两大堵点。

“沙颍河航道标准提升后，航道尺度增大，水深更深，能够通行的船舶更大，但部分原来已建好的桥梁因原建设标准较低，已阻碍航道能级提升，制约水运优势发挥。”张小利表示，“比如我们的京九铁路颍河大桥，涉及一整条铁路线，无法像公路桥那样拆了重建。下一步，我们将与铁路局进行沟通，商讨关于这个铁路桥的改建问题。”

据悉，目前沙颍河上已有3座碍航桥梁在进行改建，分别是项城通济大道桥、G329纸店沙河大桥和沈丘西环路

桥。其中，G329纸店沙河桥旧桥已全部拆除完成，保通便桥已投入使用；项城通济大道桥和沈丘西环路桥保通便桥已投入使用，正在进行老桥拆除。

沙颍河航道等级提升带来的另一个影响是沿线船闸需要同步进行升级改造。目前，沙颍河阜阳复线船闸尚未开工建设，而单线船闸通过能力不足的问题日益凸显。

在江淮运河贯通后，沙颍河运量进一步剧增，加之近年来沙颍河沿线颍上、太和、颍上、阜南、阜南、阜南等复线船闸先后建成通航，沈丘复线船闸正在建设，鉴于复线船闸通过能力为现有单线船闸的3—4倍，阜阳单线船闸或将成为沙颍河航道的通

航“瓶颈”，可能造成大量船舶滞留。

不过，这个问题的解决也指日可待。“在阜阳市委市政府的努力下，今年4月，安徽省发改委对阜阳复线船闸进行了立项登记。阜阳复线船闸工程于5月完成了社会风险评估，并正在加快推进用地预审、环境影响评价、洪水影响评价等各项工作，预计今年年底可以正式开工建设。”阜阳市地方海事（港航）管理服务中心高级工程师高勇介绍。

万家灯火伴江浦，千帆云集似汉皋。曾经这条千帆云集、商贸繁荣的河流，在沿岸城市人民的倾力打造下，重新焕发勃勃生机。沙颍河，就是两岸人民的金河银河。



俯瞰周口港。本文图片由周口市港航管理局提供

市场预期谨慎避险 大盘进入可控箱震

2024年BDI第24周报(6月10-14日)

□ 俞鹤年

本周大盘进入轻度箱震，其特点表现为：BCI跌与BPI、BSI升形成对冲制衡状态，以维持BDI平稳；中小船涨幅高于大船跌幅，令市场波动处于可控范围。总的来说，供需盘整尽可能缩小地缘冲突危机的不可测风险，这反映了市场预期谨慎避险态势。

总体状况：
2013年1月2日至本周共2862个交易日，其中BDI大于2000点占433个或15.13%；1000点至2000点区间占1414个或49.41%；小于1000点占1015个或35.46%，合计2429个交易日在2000点(含)以下，占84.87%。

BDI从1985年1月4日设立1000点迄今39年，至本周收盘值为1948点，较上周收涨24.3点或2.43%，较上周增1.7点或7.52%，本周总体进入箱震。

BDI：
本周BDI四升一降。收盘值为1948点，环比续涨67点或3.56%；周增幅3.7%，较上周续高0.1%；年内净增续升至0.2%。周均值1888点，环比转涨43点或2.33%，较上周减涨5点或10.42%；同比去年的1076点高812点或75.46%，去年同周增幅为2%，比本周低1.7%。

本周BDI四项指标(最高值、收盘值、最低值、平均值)全部高于上周，但仍全部低于去年尾周。

BCI：
本周BCI四降一升。收盘值为2957点，环比转跌41点或1.37%；周增幅-0.68%，较上周续低6.89%；年内净增转跌至8.88%。周均值2887点，较上周转跌28点或0.96%，止涨加跌250点或112.61%；同比去年的

1565点高1322点或84.47%。
本周海岬型船运价日均获利收盘为24525美元，较上周转跌342美元或1.38%，止盈加亏1820美元或123.14%；周均值23947美元，较上周转跌229美元或0.95%，止盈加亏2069美元或112.45%；同比巴拿马型船，收盘值续超6979美元或39.78%；周均值续超7189美元或42.9%，较上周分别缩差15%和14.3%。

BPI：
本周BPI全五升。收盘值为1950点，环比续涨200点或11.43%；周增幅10.95%，较上周续高7.61%，年内净增续升至5.41%；周均值1862点，较上周转升153点或8.95%，较上周止跌加涨204点或400%；同比去年的1162点高700点或60.24%；去年同周增幅为4.09%，比本周低6.86%。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为17546美元，较上周续涨1794美元或11.4%，增盈1282美元或250.39%；周均值16758美元，较上周转涨1379美元或8.97%，止亏增盈1839美元或399.78%。

BSI：
本周BSI亦全五升，收盘值为1335点，环比转升81点或6.46%，较上周止跌加涨105点或437.5%；周增幅6.31%，较上周续高8.20%；年内净增转升至-1.48%，周均值1295点，较上周转高34点或2.70%；同比去年的733点高562点或76.67%。

涨跌势：
本周BDI延续上周形成5连升第三波涨势，累增4.1%，与上一波涨势时隔30个交易日。
BCI无5+连升(降)成波涨(跌)势。

本周BPI延续上周形成8连升第五波涨势，累增15.12%，与上一波涨势时隔30个交易日。

本周BSI本周出现5连升第五波涨势，累增6.31%，与上一波涨势时隔29个交易日。

走势看点：
本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续升至0.20%，BPI续升至5.41%，BSI续升至-1.48%，BCI续跌至8.88%。去年同期依次为：-18.43%、14.09%、-17.14%和-34.71%；今年走势同除BCI外，余皆继续领先去年。

从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为-0.70%对-0.68%，落差为0.02%，与上周持平；巴拿马型船为10.92%对10.95%，落差为0.03%，较上周扩差0.03%。中小船涨势合力对冲大船跌势，以维持市场总体稳定。