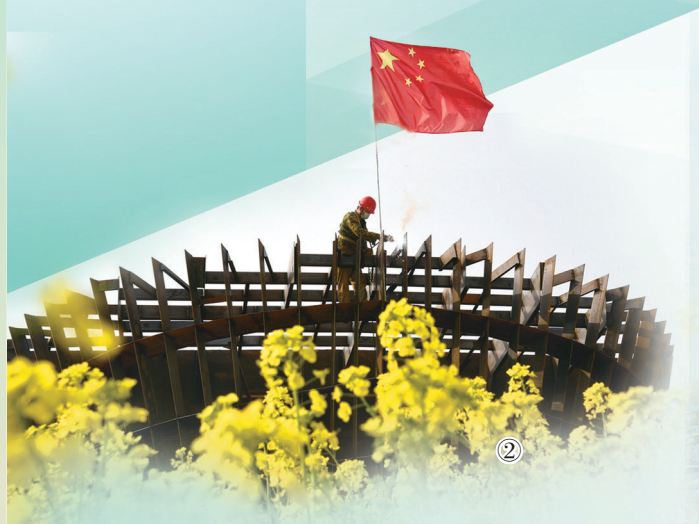


# 通江达海 破浪行

本报记者 时秀敏 韩浩 高晶晶



②

十二年，一轮岁月的轮回；十二年，一段航程的跨越。

从饮马港的500吨级泊位，到信阳港·淮滨中心港的2000吨级巨轮靠泊；从四级航道到三级航道的跃升；从无铁路到铁水无缝衔接……淮滨，这座淮河之滨的内陆县城，用十二年的笃行不怠，完成了一场“通江达海”的逆袭。

近年来，淮滨县抢抓国家建设全国统一大市场与内河航运高质量发展的历史性机遇，以“加快港航项目建设”为硬支撑，以“融入全国统一大市场”为总目标，全力推动造船业升级、港口能级跃升、区港深度融合，交出了一份沉甸甸的内河航运高质量发展答卷……



③



④



①

## 造船业“乘风破浪”：从传统制造到绿色智能的产业跃迁

“十船三淮滨”——这句流传百年的老话，藏着淮滨最深的航运基因。造船业，是淮滨的根，更是淮滨融入全国大市场的“起锚之地”。

如今，这一传统产业正经历一场从“滩头散落”到“园区集聚”、从“钢壳独大”到“绿色智能”的深刻变革。

“退滩入园”，是产业再造的“关键一招”。

过去，造船企业沿淮滩地零星分布，资源分散、管理困难。淮滨县以“退滩入园”为突破口，推动产业集聚、能级跃升。规划中的绿色淮河船舶制造产业园与

内陆临港船舶装备制造产业园，旨在打造船舶制造全产业链。更引人注目的是，淮滨正携手河南省交投集团、中创智领集团布局占地5000亩的新能源造船产业园，并成功招引钜联科技、超威电池等投资超10亿元的产业链项目，全力加快建设百亿级新能源造船产业集群，目标直指淮河流域最大的内河绿色造船基地。

目前，淮滨造船产业集聚区已集聚8家船舶生产企业、数十家配套企业，带动就业1.5万余人，年造船能力超600艘，年产值突破40亿元。一个百亿级新能源造船产业集群，正在淮河南岸拔节生长。

抢占新能源船舶新赛道，实现从“钢船独大”到“绿色领航”，是淮滨造船业产品结构升级的关键之举。

“双碳”目标下，绿色智能船舶成为新蓝海。淮滨造船业果断转型，从传统钢制散货船，向游艇、画舫、新能源锂电池船等高附加值产品拓展。港口运营也同步绿色化：新能源货车、充电桩、岸电系统全面推广，单程运输成本降低近60%。

从制造端到运营端，一条“全链条绿色转型”的路径已然清晰。淮滨造船，正以绿色之名，驶入全国统一大市场的“深水区”。

## 港口能级“扩容提质”：打造“千里淮河第一港”的硬核枢纽

港口，是淮滨融入全国统一大市场的“心脏”。没有高能级港口，就没有高质量的开放。

淮滨县以项目建设为抓手，汇聚省市力量与省属企业资源，在船闸枢纽、航道疏浚、港口规模、专用铁路等关键环节持续发力，推动信阳港·淮滨中心港从内河码头向现代化枢纽港跃升。

航道升级，打通“通江达海”的主动脉。淮河淮滨至三河尖航道提升工程已启动，河南首段三级航道即将建成，3000吨级货船可直抵淮滨。而随着江淮运河的全线通航，未来最大可通行5000吨级船舶，淮滨“通江达海”的路径将更加便捷高效。淮滨至合肥的航线航程从965公里大幅缩短至335公里，航行时间从7天

减至3天——物流成本的优势，就是市场的竞争力。

港口建设同步提速。淮滨中心港扩容提质工程已获批，新建5个2000吨级泊位。自2022年1月开航以来，已建成12个千吨级泊位，年吞吐量达1080万吨，成为河南省最大的综合性单体港口。

多式联运，织就“公铁空水”一张网。水运不够，铁运来补。淮滨港区铁路专用线已开工建设，全长11.9公里，接轨京九线，投资10.9亿元，实现“下车即上船”的铁水无缝衔接，是京九铁路线上首次为连接港口而引出的铁路专线。2023年6月，淮滨中心港获评省级多式联运示范工程，“多式联运”提速发展。

更有创新实践。澳大利亚铁矿石“散改集”，从连云港运至淮滨，再转公路至信阳明港钢厂，为企业开通了一条时效快、损耗少、绿色环保的运输新模式。黄砂、粮食等大宗散货也正加快复制这一模式。

硬件升级的同时，淮滨港的软实力也在同步提升。“淮上云”智慧平台实现船舶调度、货物追踪全程数字化。在政策层面，淮滨县出台集装箱运输专项奖补办法，增加投入，大力支持“散改集”“公转水”，2024年港口“散改集”比例已提高至35%。

成效可圈可点：今年一季度，信阳港·淮滨中心港累计完成集装箱吞吐量20059标箱，同比增长635.3%；累计完成货物吞吐量（不含疏浚物）38.64万吨，同比增长458.61%，实现今年良好开局。

## “区港联动”深度融合：从“经济通道”到“通道经济”的战略升华

港口是“通道”，但不能止步于“通道”。如何让物流变产业、让流量变留量？淮滨的答案是——区港联动。

“区港联动不是简单的地理连接，而是要实现港口与产业的双向赋能。”淮滨县县长朱志勇表示，“我们要把港口优势转化为产业优势，让更多‘淮滨制造’从家门口通江达海，真正融入全国统一大市场。”

信阳市明确提出，把淮滨中心港作为豫东南高新区的出海口，打造为豫东南开放口岸、综合保税、自由贸易“卫星港”示范区，纳入豫东南高新区枢纽经济整体发展框架。

规划同图，基础设施先行互联。淮滨县与豫东南高新区签订“区港联动”协议，共同编制《豫东南淮滨临港经济区规划》，规划建设56.83平方公里的枢纽经济先行区，串联港口与高新区。S210疏港快速通道已开工建设，“15分钟集疏运圈”呼之欲出。

产业同链，临港经济集聚成势。依托港口，淮滨规划了总面积106.9平方公里的信阳淮滨临港经济区，布局“一港六区

一廊道”，即公铁水一体化物流港，临港现代物流区、临港配套服务区、临港高端制造区、临港科研教育区、临港能源储备区、临港精深加工区，以及淮河生态廊道，大力发展枢纽型临港经济。

目前，“十大临港产业基地”已吸引中原粮食物流园等12家企业入驻，港口专用特种车产业园、中欧班列淮滨物流集散中心、冷链仓储物流园等项目加速推进。依托中豫港务集团资源，与郑州陆港联动，将中欧班列的集装箱从淮滨中心港进行水路集散，让粮食、户外家具等货源直通中欧、中亚。

同时，淮滨的纺织、食品加工等传统优势产业也与港口深度绑定，形成了“前港—中仓—后园”的一体化格局。本地户外家具企业的产品如今可在家门口的港口直接装船出海，销往欧洲，物流成本大幅降低。这种“以港聚产、以产兴城”的模式，正在将单一的物流“经济通道”，转化为带动区域产业升级、价值增值的“通道经济”。

开放同频，融入全国统一大市场。“区港联动”的最终目标是提升区域整体

开放能级。淮滨中心港已开通至蚌埠、淮安、太仓、武汉等地的10条集装箱航线，并通过上海、宁波等沿海港口将货物中转至全球。更值得一提的是，淮滨已成功开行“中欧班列+河海联运”专列，并将航线与中非贸易对接，让信阳的粮食、豫产化肥等货物“坐船出海”，直达欧洲与非洲。

淮滨，正从豫东南的“内陆腹地”变为对接长三角、粤港澳大湾区的“开放桥头堡”。

“淮滨要抢抓内河航运高质量发展重大机遇，看准了就干，锚定‘活力港城’建设目标，打造千亿级临港产业集群，做强通道经济。”信阳市人大常委会副主任、淮滨县委书记谷光亚的话，掷地有声，正是全县上下的行动号角。

一任接着一任干，一张蓝图绘到底。从“滨淮福地”到“活力港城”，从“临港强县”到“千亿级临港产业集群”，淮滨以港航项目建设为笔，以全国统一大市场为卷，在淮河之畔，绘就了一座现代化临港新城的壮丽图景。

淮水汤汤，征帆高悬。这座内陆之城，正破浪前行，直济沧海！

- ① 港区联动扩规模，图为俯瞰淮滨中心港。
- ② 造船业蒸蒸日上，图为正在船厂制造的大船。
- ③ 纺织业蓬勃发展，图为纺织厂女工在操作。
- ④ 航运业通江达海，图为装运货物准备运输的货轮。
- ⑤ 基础设施日臻成熟，图为已建成的产业园区。



⑤

策划：田怀玉  
统筹：周晓燕  
执行：韩浩  
摄影：邱彦文

时秀敏  
高晶晶  
童帅