周口临港开发区

通江达海的创新实践

□记者 李瑞才 实习生 刘晨扬 文/图

河南没有海。但周口有个内河港,2025年货物吞吐量达5543.48万吨,集装箱吞吐量17.54万标箱,双双创下历史新高,占全省内河港口吞吐量85%以上。作为周口大力发展临港经济的主战场、主力军,今年前十个月,临港开发区多项经济指标增速明显,招商引资、重点项目建设走在全市前列,港口集装箱和大宗货物吞吐量持续攀升。数字背后,是一场更深层的变革在托举。



俯瞰中心作业区。



范营散货码头。



集疏运铁路专用线。刘俊涛 摄



多式联运国际物流港。王映 摄

破局 把改革创新挺在前面

近日召开的六届市委深改委第一次会议专题研究临港开发区“三化三制”改革,明确提出“在认识上提升提高、在工作上落实落细、在责任上压紧压实”。这不是一次孤立的制度调整,而是一场从管理体制到运行逻辑的系统重塑:整合组建临港开发区,推行“专业化、市场化、国际化”管理团队和领导班子任期制、全员岗位聘任制、绩效工资制,把经济属性挺在前面,把主责主业扛在肩上。

改革释放的第一重效应,落在“人”身上。近年来,临港开发区创新推行“园区管委会+平台公司+运营公司”管理模式,把行政力量与市场机制嵌合起来。招商不再“漫天撒网”,而是“按图索骥”:各大招商专班围绕食品加工、生物经济、装备制造、临港物流四大主导产业,绘制产业链图谱,锁定中西部9省(区)及长三角、珠三角数千家目标企业,实施“揭榜挂帅”。制度松绑之后,“跑出去、请进来”的脚步自然快了。

起势 项目与产业“咬合”生长

项目是改革成效最诚实的标尺。2026年1月,中兴新业港二期智能制造项目破土动工;总投资2.1亿元的央企中建七局——中建铝新材料生产基地加速建设;周口港集疏运铁路专用线主体工程完工,正向着开通运营目标冲刺。这条打通港口集疏运“最后一公里”的铁路专线建成后,周口中心港“公铁水”一体化多式联运体系将日益完善,为沙颍河航运通江达海注入强劲动能。

在链主企业益海嘉里(周口)现代食品产业园,中央厨房、大豆加工、玉米精深加工项目已全部投产达效,年产值预计可达300亿元。企业依托专用码头,来自东北和国外的玉米、大豆经水运直达车间,物流成本被实实在在压了下来。产业培育的逻辑由此清晰:港口不只是通道,更是让企业算得过账、扎得下根的“成本洼地”。

改革是否到位,商务活动的“朋友圈”是一面镜子。在周口港中心港区中心作业区开港招商推介会和第六届周商大会临港产业发展对接会上,近200家沿线港口和重点企业代表如约到场,临港开发区与中物流河南有限公司、郑州交通运输集团等集中签约数十个项目,涵盖临港贸易、供应链物流、新能源、绿色装备制造等领域和新赛道。江南大学副校长刘龙直言,周口拥有“物流成本低、要素成本优、产业基础实”三重优势,是布局生物制造产业的理想之地。从青海、新疆到甘肃、陕西、内蒙古,从河南投洽会到长三角产业转移对接,招商团队用脚步擘画出一幅“拼搏图景”。

拓源 把货源“拆解”到产业带

集货端的改变,比泊位和航道更难被看见,却更直接地决定箱量从哪里来。硬件产能不会自动变成吨位,货源端的组织方式才是变量。临港开发区构建“市内重点企业+省内重点客户+中西部9省(区)大宗货源”三级货源开发体系,不再坐等货主上门,而是把货源组织拆解到具体的产业带和品类上。以低成本水运为杠杆,粮油、矿石、焦炭、纯碱、汽车配件等原本走公路或铁路的大宗货源被逐步导入“散改集”通道。2026年5月,首单“周口—越南海防”出口货物散改集作业顺利完成,散装货物换装为集装箱运输更加安全高效,外贸出海新通道由此打通。散改集每新增一个品类,集装箱吞吐量就多一批稳定的增量来源。

最典型的还有“铁改水”通道日益成型:陕西的苹果汁、甘肃的镍矿粉经铁路集运至周口,转装千吨级货轮,沿沙颍河入淮河、进长江,每吨运费比纯铁路运输降低30%以上,水运在大宗商品上的结构性成本优势被真正释放出来。省内货源同样在加速锁定:周口港务公司为平煤神马、金山化工等重点企业制订“一企一策”专属运输方案,向西在晋陕蒙能源矿区驻点签订长期承运协议。货源组织的颗粒度越细,从5500万吨向1亿吨跃升的增量,就拥有真正可借鉴、可复用的清晰路径。

大宗货源的集聚,靠的是具体通道和具体客户的咬合。周口港已开通43条集装箱航线,通达全球140多个国家和地区。2026年9月,76个搭载中欧班列抵达郑州圃田站的集装箱大柜,先后在周口港装船下水,中欧班列与内河港口的“铁公水”衔接第一次跑通了重箱循环。进口端同样在形成惯性:泰国的木薯淀粉、纸浆常态化到港,国外的大豆、玉米、小麦依托周口港进境粮食专用接卸资质快速流转。南方小麦交易市场在周口港设立分市场;周口港成为全国重要的木薯淀粉集散中心;陶瓷、粮食、化工产品等40余类货品在此高效流转。“经济通道”加速向“通道经济”转身,正在一箱一箱的货物中显现。

从17.54万标箱到20万标箱的年度目标,从5543万吨到“亿吨大港”的远期指向,周口港集装箱与大宗货物吞吐量的抬升,本质上是一个内陆枢纽把“通道”做成“留量”的过程。

跃升 吞吐量与船舶吨位实现双增

2025年,周口港货物和集装箱吞吐量均创下历史新高。进入2026年,虽受春季旱期水位浅与夏秋汛期航道受阻等不利因素影响,增势仍稳中有升:今年上半年货物吞吐量2737万吨,占全省近九成,集装箱吞吐量同比增长36%。箱与吨的同步抬升,不是自然增长的结果,核心是一整套集货体系被系统性激活后,港口能级向外释放的必然:第一是航道提升——周口以下162公里航道五级升四级;到省界这段正“四升三”,河面从50米拓到60米,通过能力翻倍,新船闸效率是老闸的数倍。航道等级听着像参数,其实就是钱:船小装得少,一吨货分摊的运费就高。第二是水运成本优势凸显——水运的物流成本约为铁路的三分之一、公路的五分之一。放在原粮、农资、煤炭、矿石、化工品这些“重、便宜、不着急”的货品上,物流成本就是生死线。第三是铁路终于修进中心港区——周口港集疏运铁路专用线贯通后连通京广、京九,火车能直接开到码头装船。

以前最头疼的就是这“最后一公里”。货上岸后还得靠卡车短驳转运,水运省下的物流成本在这个环节被冲抵掉了,吞吐量再大也只是个“过路站”。临港开发区党工委书记邓昌锋表示:“产业沿河布局,岗位就沿河出现。如今航道提升了、产业园建好了,工厂、企业就会沿着河走。娃哈哈、五得利、鲁花、益海嘉里、周口钢铁、中储粮都在港区落地,全区目前‘四上’企业就汇集了200多家。”

与之配套的泊位能力同样到位:范营作业区47个1000吨级泊位年通过能力3000万吨,中心作业区13个2000吨级集装箱泊位年设计吞吐能力107.5万标箱,形成散杂货与集装箱并行的作业格局。有了航道与泊位“两大硬件”托底,周口才敢把今年集装箱目标定在20万标箱,把“十五五”末实现1亿吨货物吞吐量定为冲刺目标。周口港集疏运铁路专用线贯通后,将实现“下船即上车、下车即上船”。它的意义不止于新增一种多式联运方式,关键在于把周口港的腹地从沙颍河沿线延伸到整个西北—中原—长三角走廊:西北矿产经铁路抵港下水通长三角,长三角货物反向水运至周口转铁路进中西部,港口从“内河码头”升级为铁水联运枢纽节点。

集货能力能否稳住,最终落在机制上。开年以来,临港开发区党工委书记邓昌锋、管委会主任张锐多次到中心港区,与港务公司、船运公司及船代货代企业代表专题磋商,把“港口提能”与“产业提级”放在同一张调度表上推进。通过持续聚焦货源组织、新航线开辟与班次运营,与周口港务公司实施联合招商机制,分区域精准挖掘货流增量;建立并完善“每周研判、每周调度”机制,聚力攻坚年度目标,持续推动“前港后厂”加速咬合,把以往港口吞吐量与产业产出之间松散的“过路关系”,变为相互成就、抱团发展的“链群伙伴”关系。

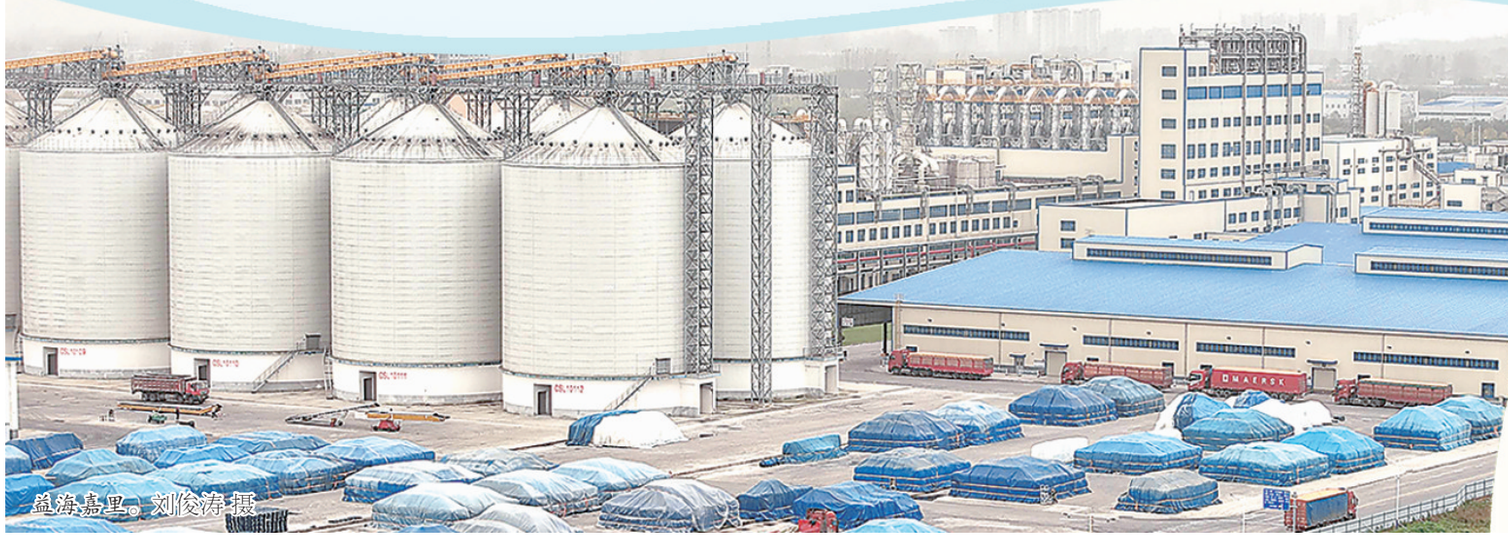
采访札记

在码头工地,触摸改革的“体温”

在临港开发区采访,听到最多的一句话是“把办公室搬到工地一线。服务企业不是一句口号,而是要扑下身子,真正把‘问题清单’变成‘履职清单’,尽快转化为企业的‘满意清单’”。这话听起来像口号,但在集疏运铁路专用线工地、中农云仓园区、益海嘉里专用码头、中兴和益常青的生产车间,它对应着具体的时限、责任单位、协调动作,改革创新在码头工地上迸发出“新势能”。

一位码头运营负责人说,航运改变的不只是货物走向,“是把出海口搬到了家门口”。一位生物科技企业负责人说,选择周口,看中的是原料供应商就在园区不远处。这些话朴素,却点出了改革最深层的逻辑:制度变革的最终刻度,不在文件里,而在企业的账本上、码头工人的操作台上、一个内陆城市重新找回“通江达海”的底气和实践里。

从“三化三制”改革破题,到项目、产业、贸易全面起势,周口临港开发区正在做的,是把省市党代会绘就的“规划图”一锤一锤敲成“实景图”。沙颍河奔流东去,这条通往长江、驶向大海的水道,如今承载的不再只是货物,还有一个内陆开发区用改革重塑自身命运的决心。



益海嘉里。刘俊涛 摄



周口港中心作业区。