



强支点 畅动脉

广州港织密双循环物流网

□ 全媒体记者 龙巍 通讯员 曹畅

广州港历经两千年风雨，至今始终跃动着枢纽的强劲脉搏。在这里推进的，不仅是港区扩建与仓储升级的硬件提升，更是一场贯通江海、联动腹地的开放格局之变。

“十四五”期间，广州港将“枢纽”基因融入血脉，以航线为经纬、以通道为纽带，从加密集装箱航线网络到拓展海铁联运走廊，从织密“穿梭巴士”航线到打通内陆货源腹地，书写了一部港口能级

跨越的生动篇章。这不仅为粤港澳大湾区构建双循环枢纽注入了坚实的港口力量，更通过“以通道带物流、以物流带经贸、以经贸带产业”的路径，生动诠释了共商共建共享的发展理念。

“十四五”期间，广州港集团外贸集装箱吞吐量保持良好增长态势，首次超越内贸集装箱。南沙港区成为继上海洋山港后全国第二个突破2000万标准箱的单体港区，港口生产形势持续向好。

枢纽能级跃升 夯实核心支点

港口是物流链条的核心支点，其枢纽能级的提升直接关系区域经济发展的通畅。广州港以南沙港区为核心、广东省内码头为支撑，通过新增能力、整合资源、硬件升级三大路径，持续增强这一“支点”的支撑力。

“十四五”期间，广州港南沙四期、新沙二期、近洋码头、粮通码头扩建、筒仓二期、港外粮食输送系统、南沙国际物流中心南北区等工程先后建成投产。同时，云浮国际物流港、韶关北江港、佛山高荷港等一批广州市外重大工程也相继建成投产，初步形成以南沙为核心、广东省内码头为支撑的港口集群体系。

当前，广州临港区域已形成汽车制造、海工装备、石油化工、冷链物流、粮食等诸多产业集群。沙仔岛成为国内规模最大的汽车滚装码头集群之一，商品车年通过能力超300万辆，2025年完成汽车吞吐量逾150万辆，同比增幅显著。南沙港区建成全国最大冷链仓库集群，成为全国最大的车厘子、榴莲等特色水果进口口岸之一，实现智利车厘子海上运输周期仅需22天。

同时，花都港、中山港航、佛山高

荷、云浮港盛等港区与南沙港区的深度融合，进一步彰显了广州港优化港口资源配置的显著成效。

随着新港二期码头、大屿山锚地、三门岛锚地口岸开放顺利通过国家验收，广州港新增外贸泊位2个，深水锚地5个，新增外贸货物吞吐量能力2900万吨/年。

“十四五”期间，广州港新增万吨级以上泊位14个，新增港口通过能力1.2亿吨，港口基础设施迈上新台阶，总通过能力、万吨级以上泊位数量均位居华南首位。

硬件方面，全国首个全自动化散粮装卸码头投入运营，粮通公司自主研发的散粮全流程远控自动化系统，实现卸船、仓储、装船全流程的精准高效。2021年底南沙港铁路正式建成通车；2022年和2024年，物流公司分别托管南沙港南站、南沙港站，实现港站一体化运营。广州港通过管理精细化与设备现代化升级，上线GZTOS系统，让“智慧大脑”赋能生产提效，自2022年2月开通运营以来，南沙港南站海铁联运量保持高位增长，累计运量已突破100万标准箱，高效支撑内陆腹地网络快速拓展。



广州港集装箱码头。本报资料室供图

内陆网络延伸 布局陆上支点

广州港在内陆设立的内陆港及办事处，成为延伸港口功能、服务区域经济的“内陆支点”。

“十四五”期间，广州港持续推进内陆网络布局，截至目前，已在全国设立内陆港及办事处38个，覆盖泛珠三角区域和华中、西南主要货源集聚地，推动港口腹地向内陆纵深发展，构建起海铁联运大网络。

2022—2023年，广州港开拓湖南、江西

以及江门、中山黄圃等主力通道。2024年开通湖北班列，货源腹地向北延伸至长江沿线。2025年，持续推动“湖南战略”向纵深发展，建立柳州内陆港。

针对客户差异化需求，广州港精准打造多种定制化班列服务方案。以“湘粤非”通道为例，针对内陆车企供应链痛点，对多个内陆节点与海外市场的联通定制化服务流程，使交付周期缩短5—7天，港

区滞留时间缩短1.5天，有效提升供应链韧性。

“十四五”期间，广州港成功推出并稳定运营多个全程物流产品，有效破解了港口上下游客户，特别是中小企业在资金周转、贸易便利化和供应链稳定性等方面的核心难题，这标志着广州港的服务已从传统的“装卸节点”，成功升级为覆盖供应链全流程的“综合解决方案提供者”。

通道织密成网 赋能产业新生态

沿海港口是物流版图上的“海洋支点”，内陆无水港与办事处是其延伸的“陆上支点”，一列列海铁联运班列、一艘艘“穿梭巴士”驳船则将各地节点串联成线、织线成网，与密集的集装箱班轮航线共同构成广州港辐射内外的物流大网络。

2025年3月，广州港集团和中国铁路广州局集团、湖南城陵矶港口集团携手打造的“长江经济带—广州港—东南亚”海丝电商快线班列正式首发，打通长江经济带与粤港澳大湾区的陆海新通道。

2025年下半年，广州港重磅推出首条“广州南沙—美国洛杉矶”点对点电商快线HDS3，实现南沙14天快速直达洛杉矶。2025年8月，伴随着“广州港武汉办事处”成立，“湖北—广州港—‘一带一路’”物流通道应运而生，该通道依托广州港覆盖全球的航线优势和湖北九省通衢的区位优势，通过多式联运无缝衔接，构筑起一条连接长江经济带与粤港澳大湾区、对接“一带一路”沿线国家的“黄金物流通道”。

此外，广州港还开行大湾区首趟“肇庆站—南沙港南站—天津港”铁水联运“一单制”班列，“一次委托、一单到底、一箱到底、一次结算”的物流新模式进一步降低全社会物流成本。

截至目前，广州港已开通39条稳定运营的海铁联运班列线路，形成了贯通中南、西南乃至西北的陆向物流大通道；73条“穿梭巴士”支线网络，覆盖珠三角及粤西、北部湾等港口群，“湾区—港通”覆盖大湾区23个主要内河港口。

近年来，广州港还不断拓展全球航运网络，加大东南亚、南美等区域航线开辟力度，并首次开通南沙—南美西直航航线。目前，广州港已开辟超过180条外贸

班轮航线，其中“一带一路”航线超150条，RCEP国家航线近100条，航线网络覆盖传统欧美、亚非主要贸易区，并不断向“一带一路”共建国家和新兴市场延伸。

“十四五”期间，广州港不断完善港口服务功能，2025年11月首次在泊位完成大型集装箱船LNG船对船加注作业。未来，广州港将进一步完善船舶燃料加注服务功能，实现锚地LNG及码头生物燃料油的常态化加注，并推动保税燃料油混兑业务落地，持续拓展新功能、培育新业态。

面向“十五五”，广州港将锚定“建设全球一流国际航运枢纽和全球一流港口型综合物流服务商”愿景，谋转型、提能级、筑一流、抓改革，持续完善“一核多元”发展格局，聚焦“大枢纽、大通道、大网络”发展重点，打造创新引领、功能突出、治理高效、充满活力的现代化新国企。

畅联四海 动能澎湃

——厦门港加快建设世界一流强港

□ 全媒体记者 王有哲



厦门港海天码头。本报资料室供图

巨轮往来穿梭，货物畅达四海。今日的厦门港，现代化码头高效运转，秩序井然。从这里出发，厦门联通全球、拥抱世界。

近日，记者从厦门港口管理局获悉，2025年厦门港完成集装箱吞吐量1250.77万标箱，同比增长2.06%，高于全省平均增速；货物吞吐量2.11亿吨，实现正增长；集装箱海铁联运完成16.39万标箱，同比增长26.27%，创历史新高……厦门港世界一流港口建设步伐持续提速，加快链接国内国际双循环，为区域经济发展注入澎湃动能。

港口功能优化升级

1月17日上午，随着一声汽笛长鸣，“正利塞瓦尔”厦顺利离港，达飞轮船BMX航线迎来在厦门港的2026年首航，厦门港也正式开启新一年深化港航协作、拓展东南亚航线网络的征程。

“BMX航线是达飞轮船服务东南亚市场的重要航线之一，主要挂靠菲律宾马尼拉、达沃、苏比克等港口，航线运行稳定、

货源结构成熟，出口主要货品包括生活用品、鞋类、化工材料等，对强化厦门港与东南亚地区海铁联运具有积极意义。”厦门集装箱码头集团有限公司海天分公司操作部值班经理占文海介绍，达飞轮船作为厦门港的重要合作伙伴，2025年持续加密东南亚航线布局，全年在厦门集装箱码头集团旗下码头完成吞吐量24.8万标箱，同比增长近30%，海铁联运作业量同比增长18%。

厦门集装箱码头集团有限公司海天分公司总经理陈育光表示，海天码头将继续提升生产服务效率，重点优化靠离泊作业组织，压缩船舶在泊时间；此外，新增的2台桥吊和8台龙门吊将显著提升作业能力，进一步为航商降本增效，增强厦门港核心竞争力。

这是厦门港加快港口功能优化升级，提升国际枢纽港发展能级，支撑货运量稳步增长的一个缩影。

2025年以来，厦门港完成水运工程固定资产投资19.6亿元，超年度计划9.2%。翔安港区1#—5#集装箱泊位工程用海申

请获批，东南高铁物流基地前期工作取得关键突破；远海码头铁路专用线建成，打通铁路进港“最后一公里”；港北路等10余条港区集疏运通道项目加快施工；诏安港区1#、2#泊位工程等6个项目开工建设；海沧港区22#—24#泊位一期工程等6个项目完成竣工验收；海沧公务码头工程等5个项目完成竣工验收。

多式联运加快发展

机械轰鸣、火花飞溅，一根根灌注桩被稳稳压入地下……近日，厦门规模最大的物流项目——厦门港多式联运智慧物流中心建设现场一派热火朝天的景象。

作为厦门港发展多式联运的核心枢纽及福建省建设“东南陆海新通道”的关键节点，厦门港多式联运智慧物流中心定位于补足港口功能短板的基础设施，主要开展仓储、堆场、多式联运场站等港口延伸业态。项目运营达产后，将大幅提升厦门市跨境贸易营商环境，进一步提升港口对地方经济社会发展的支撑带动作用。

厦门港务建设有限公司全过程咨询负责人李捷彦介绍，厦门港多式联运智慧物流中心就像一个货物的超级中转站，让铁路、公路、水路在此“无缝衔接”，来自世界各地的货物在此集聚，再“换乘”轮船、火车、汽车等前往五湖四海。

今年2月，厦门港外贸“多式联运水水中转”模式首批进口货物，在海天码头搭乘“营海29”轮前往福州海盈码头，首批出口货物从福州海盈码头起运至海天码头顺利衔接干线出口，标志着“多式联运

水水中转”模式下的支线中转进出口业务全线打通。

厦门港相关人士表示，通过“多式联运水水中转”模式，支线段货物运载工具采用集装箱的方式，不再需要提前指定境内运输工具，有助于提高中转集装箱支线段运输的灵活性，提升中转时效和航商舱位使用效能，实现多方降本增效。

厦门港先后新增湖北麻城、湖南株洲等5个内陆合作节点，引导企业设立内陆集装箱提还箱点14个，开通“麻城—厦门”石材、“武汉—厦门”“新三样”货物、“南昌—厦门”天天班等海铁联运专列，打造“南平—厦门”家具出口、“三明—厦门”化肥出口等特色海铁联运线路。

2025年以来，厦门港以多式联运为重要抓手，不断优化物流结构、降低供应链成本，高效连接内陆企业与全球市场，为促进国内国际双循环注入澎湃动能。目前已形成了以厦门港为主要枢纽、以闽赣两省为主要腹地、向内覆盖中西部地区、向外辐射东南亚等地区的海铁联运通道网络。

绿色低碳稳步推进

1月27日，2026年厦门港首艘甲醇双燃料集装箱船“Barcelona Maersk”轮安全靠泊嵩屿集装箱码头，为这座国际集装箱干线枢纽港新一年绿色航运发展拉开序幕。

值得一提的是，该船除了配备双燃料动力系统外，还安装了岸电连船系统，在靠泊嵩屿码头期间接驳码头岸电7608千

瓦时，有效减少碳排放，助力绿色低碳港口建设。

此次“Barcelona Maersk”轮顺利首航，不仅彰显了厦门港高效优质的服务能力，也标志着厦门港在拓展绿色航运合作、建设绿色低碳枢纽港方面迈出坚实一步。

2025年以来，厦门港持续深化绿色智慧港口建设，探索清洁能源与智能技术融合应用，为港口航运可持续发展贡献更多实践经验。

1月16日，由厦门港务船务有限公司投资建造的4艘纯电动拖轮在厦门港嵩屿码头正式交付，标志着国内规模最大的新能源拖轮船队建成投用，为“厦港拖30”成功投用并实现技术迭代升级的基础上，此次加入船队的4艘纯电动拖轮分别为“厦港拖31”“厦港拖32”“厦港拖33”“厦港拖34”。

厦门港务控股集团相关负责人表示，新能源拖轮船队建成投用不仅推动厦门港绿色转型迈上新台阶，也为全国港口行业新能源装备应用提供了可复制经验。

从降本增效到绿色减排，厦门港交出亮眼答卷：2025年厦门港新安装高压岸电设施6套；靠港船舶使用岸电1482.7万度，同比增长30.4%。加快新能源船舶推广应用，国内沿海首艘纯电动旅游客船、全省首艘纯电动拖轮相继投用，国内首艘全通透观光海上旅游电船开工建造。推动厦门港务物流屿综合保税区零碳试点项目成功入选交通运输部国家级零碳试点项目，实现福建省零碳物流园区“零的突破”。

潮起东南，向海而歌。厦门港正以智能化、绿色化为笔，描绘出一幅现代化大港的生动画卷。