

从“堵点”到“枢纽”

## 海铁联运勾画“皖货出海”新图景

□ 全媒体记者 陈俊杰 通讯员 徐滕晰



合肥派河港。徐滕晰 摄

3月30日清晨6时，薄雾还未散去，合肥派河港铁路物流基地已是一片繁忙。起重指挥员刘雷手持对讲机，下达指令：“龙门吊准备，这批货必须在9点前装完！”巨大的龙门吊缓缓移动，将满载光伏逆变器的集装箱精准放入空置的车厢。“不能耽误班列正点发车，20多天后它们可是要运到德国的。”他的声音有些焦急。

这样的场景，在5年前是无法想象的。5年间，浙江海港通过轨道与深水岸线的精准接轨，改写了“皖货出海”的格局，也书写了港口物流高质量发展的动人篇章。

“2020年那会儿，我们的产品要出海，只能挤合肥北到北仑港站这一条铁路，车皮紧张、等货排队，而且路上停靠站点多、时间长，客户催单的邮件都回不过来。”浙江海港物流集团有限公司合肥分公司业务员陈雅洁回忆起那段日子仍心有余悸，指尖不自觉地攥紧了手中的业务台账。台账上，密密麻麻记录着当年的运输数据，也藏着无数个辗转难眠的夜晚。

最让她难忘的是一次紧急订单：一批出口货物因运输延误，对方一度提出终止合作。经过反复沟通、多次协商，才勉强保住合作关系，公司险些丢掉一个长期合作的大客户。

那段时间，她的邮箱里塞满了客户的催单邮件，电话铃声几乎从未停歇，“客户那边急着收货，我们这边急着发货，却卡在运输环节，那种无力感，至今想起来都难受。”

彼时，合肥正处于产业升级的关键期，光伏、白色家电、新能源汽车等产业集群迅速崛起，越来越多的安徽制造渴望走向国门、走向世界，对稳定、高效、低成本的出海通道需求日益迫切。

“如果走公路转海运，全程要40多天，成本高还没准头，因此我们迫切需要一条靠谱的海上通道。”陈雅洁的话语，道出了当时众多皖企的心声。

这份迫切的期盼，也传到了千里之外的宁波舟山港。得知合肥的物流痛点后，一场旨在打通内陆出海“堵点”、激活物流“血脉”的变革，悄然酝酿。

## 重庆港口能级与物流时效“双提升”

助力西部内陆通江达海连通世界

□ 见习记者 郭晋 全媒体记者 吴静 特约记者 许韩

长江岸边，汽笛嘹亮。紧邻长江的重庆果园港，数以千计的长安、赛力斯、岚图等国产新能源汽车，在这里通过长江水运、国际班列和公铁联运等多种方式实现“渝车出海”。“十五五”开局之年，重庆新能源汽车外贸保持强劲势头，长安、赛力斯等厂商进一步“加码”海外市场，这背后是重庆立体多元的物流体系支撑。2025年，重庆港口货物吞吐量突破2.4亿吨，水运在重庆长距离、大运力运输中依旧起着核心作用。这背后，是港口能级与物流时效“双提升”，不断释放出长江黄金水道的“黄金效能”。

双四星认证港口  
为航运注入数智动能

3月30日清晨，两江新区果园港内，货轮有序停靠在码头泊位。

记者在装卸作业区看到，几辆写有“自动驾驶”的白色卡车格外显眼——车头没有驾驶室，却能精准行驶到指定区域，还能和传统卡车一起排队等候。工作人员将集装箱抓放在车上后，车辆会自动开启转向灯，驶往堆场。这是长江上游首个智能水平运输与有人集卡混行作业场景。

这些白色卡车是果园港投用的新能源无人驾驶智能集卡，可自动规划岸线与堆场间的最优路线，从容应对复杂作业环境，实现智能化、自动化装卸作业。

作为重庆港口型国家物流枢纽的核心载体，果园港锚定“智慧港口”建设方向，推动传统港口向数字化、智能化转型，如今已落地集装箱管理系统、无纸化平台、远控场桥、无人集卡等8大智慧场景。

以远控场桥为例，一名场桥司机在两公里外的操作室内，就可以管控6台场桥，作业效率提升30%至60%。

在查验方面，重庆海关在果园港布局了国内首套采用双视角、双加速器的H986大型集装箱检查系统。该系统穿透性优越、探测灵敏度高、图像质量好，海关工作人员可在不开箱的情况下，对集装箱及货物实现非侵入式查验，每小时最快可扫描200个20英尺的集装箱。

如今的果园港，已建成18个5000吨级泊位、14条铁路专用线，年货吞吐量超2600万吨，集装箱吞吐能力达200万标箱，可通达全球100多个国家和地区的300多个港口，更成为全国首个同时拥有“四星绿色港口”“四星智慧港口”“四星认证的江河港口”。

打破监管壁垒  
加快产业集聚

长江是贯穿我国东西的水运大动脉，素有“黄金水道”之称，也是重庆外贸货物进出的主渠道之一。根据水运特点，近年来，重庆海关有针对性地实施便利化措施，

## 海铁联运的破局之举

变化出现在2021年3月的一声汽笛中。“合肥北—宁波舟山港”海铁联运班列首发宁波舟山港穿山港站，在途时间缩短至20小时内，较原先缩短一半以上。“以前要两天才能到港，现在当天早上发货，晚上就能抵达宁波舟山港，衔接海运班轮，大幅缩短了全程运输时间。”陈雅洁说，班列开通后，她的催单邮件少了，客户满意度高了，很多客户得知运输时效大幅提升后，主动加单。

很快，“一周一班”成为常态，安徽制造看到了稳定出海的希望。2021年，合肥海铁联运业务量超5.4万标箱，同比增长54%，为晶科、晶澳等多家重点客户提供了运输保障。

变化一旦开启，便势不可当。

仅一年后，这条班列日均发车便达到两班以上，单月业务量更是突破1万标箱，成为宁波舟山港在浙江省外第一条单月“超万箱”线路。越来越多的皖企主动上门，庞大的产业集群对物流通道提出了更高要求。“合肥如何大步走向世界”成为当地产业发展急需破解的命题。

2023年，合肥派河项目竣工投产，当年9月便实现满仓运行；11月“巢湖—宁波舟山港”海铁联运线路开通；12月“合肥派河站—宁波舟山港”海铁联运班列开行。合肥自此形成了“一市三站”的海铁联运格局，并以此辐射至安徽省及长三角地区。

## 日新月异的蝶变升级

缝衔接“中欧快航”上的“嘉年华波号”轮，直奔德国威廉港。26天后，货物顺利抵达欧洲，让内陆到欧洲全程时效进入“27天时代”。

这条全国首创的“皖甬欧”“双快”物流通道，既破解了长三角制造业的“出海焦虑”，更让这条通道从“物流走廊”升级为“供应链枢纽”。

然而，合肥派河港投产初期，市场客户却顾虑重重——担心新场站作业条件不成熟、时效没保障，迟迟不愿入驻。

时任合肥派河总经理俞曼得知后，没有解释太多，而是直接把企业负责人带到了园区。“走，我带你们去亲眼看看。”他从龙门吊的操作系统，到仓库的信息化调度平台，再到集装箱的装卸流程，对每一个环节都现场演示。

看到精准无误的作业流程后，企业负责人当场拍板：“园区里就有我们的仓库，随时能安排发车。要是碰上突发情况，园区也能帮我们快速协调解决，这比我们想象的还要好！”

从当初的单一线路，到如今的三站齐发，“双快”联动，合肥海铁联运的故事，是浙江海港向内陆延伸、向世界拓展的生动注脚。

面向“十五五”，这条贯通东西、连接内外的“钢铁纽带”，将继续承载皖货出海的雄心，在构建新发展格局的征程中奏响更嘹亮的乐章。

郑州东盟  
木薯淀粉  
集散中心成立

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 李茹 郭颖)3月28日10时，从老挝万象发出的木薯淀粉班列驶入郑州国际陆港东作业区站台，标志着郑州东盟木薯淀粉集散中心正式揭牌成立。

我国对木薯淀粉有庞大市场需求，该中心充分发挥中国—东盟班列的运输优势以及郑州国际陆港的区位优势，构建起集仓储、物流、贸易于一体的综合性产业平台。通过高效的仓储管理，可保障木薯淀粉产业链的稳定供应；借助便捷的物流通道，可大幅缩短运输时间，降低物流成本，提高产品的新鲜度和市场竞争力。

中豫港务集团党委书记、董事长尹春华表示，在全国统一大市场建设的时代背景下，“豫货出海”和“洋货入豫”迎来了前所未有的发展机遇。置身河南枢纽经济发展的黄金机遇期，郑州国际陆港正加速驶向现代化国际化世界级内陆枢纽港的目标。

据介绍，自2025年12月以来，郑州国际陆港依托中国—东盟班列跨境通道优势，创新打造“班列+仓储+供应链”联动运营模式，积极推动东盟木薯淀粉在郑州国际陆港落地生根。短短3个月，已顺利发运木薯淀粉专列550标箱，累计入库货量2万余吨，实现木薯淀粉交易货量1.6万余吨，覆盖客户近80家，木薯淀粉产业稳步启动。

湖北携手突尼斯  
共启江海联运  
新通道

本报讯(全媒体记者 杨瑾)3月30日，“首批突尼斯橄榄油到港开箱品鉴活动暨湖北—突尼斯江海联运全链战略合作仪式”在湖北武汉阳逻国际港区中远海运CSP码头成功举办。

突尼斯是“一带一路”共建国家之一，素有“地中海明珠”美誉。依托新开江海联运通道，突尼斯橄榄油等特色货品从突尼斯港、拉古莱特港启运，经上海港中转，沿长江直达武汉阳逻港，全程运输时长35—45天。

本次活动的成功举办，首次实现了突尼斯橄榄油以江海联运模式直抵中国内陆消费市场，并同步完成了关键物流合作协议的签署，实现了“产品首秀”与“通道奠基”的双重目标。它不仅为湖北消费者带来了地中海的优质产品，更通过物流合作的突破，为湖北构建内陆开放新高地、深入参与“一带一路”共建注入了新的动力。

仪式现场，武汉阳逻港口服务有限公司与武汉中远海运集装箱运输有限公司签署战略合作协议，双方将在国际物流、多式联运、跨境贸易等领域深化合作，携手打造高效畅通的全球供应链服务通道。



果园港。郭晋 摄

航道条件和码头设施限制，缺乏直达东部沿海的货运航线，货物进出口只能依赖中转，物流效率低下、成本偏高。

重粮集团相关负责人介绍，以前，玉米淀粉从重庆运到上海、舟山等华东市场，只能先装载到小吨位驳船上，从新田港运至湖北宜昌，再换乘万吨级大船继续前行。“反复装卸容易造成货物损耗，每次中转都要增加费用，若遇到汛期驳船停运，订单违约也难以避免。这曾是三峡库区众多进出口企业的共同困境。”该负责人表示。

重庆作为长江上游重要的航运枢纽，通过重点基础设施的扩能改造，让长江黄金水道充满生机与活力。新田港是重庆生产服务型国家物流枢纽的核心承载地，万州区以此为契机，推进新田港二期工程升级

助力“黄金水道”释放“黄金效能”。

此外，重庆与上海港联手开通“沪渝直达快线”，通过“江船中途不停、互换舱位”“海关提前转关申报”“港口限时作业”“三峡船闸定时过闸”“快速安检”等五招组合，把全程压缩到8—9天，时间缩短近三分之一。2025年，“沪渝直达快线”开行艘次增长3.8%，不仅是长江黄金水道口岸物流合作模式和生态体系的积极探索，同时也持续提升跨境贸易便利化水平。

“这条线路主要有三方面好处，一是能够有效压缩通关和物流时间，有利于企业安排生产；二是充分发挥重庆口岸功能，能‘就近清关’，并可享受国际贸易惯例下的保险、运输等服务，有利于做大重庆口岸，加快形成内陆国际物流枢纽和口岸高地；三是有效提升重庆港口服务、辐射四川等西部地区能力，加速川渝物流合作，有利于推动成渝地区双城经济圈建设。”重庆海关有关负责人表示。

“千里轻舟”  
让库区货物直达海港

长江三峡库区，碧波荡漾，一艘艘“千里轻舟”货运班轮从万州新田港启航，沿着长江黄金水道驶向华东各地，悄然改变着库区的航运格局。

以前，库区货物出川，中转是突出难点——新田港虽具备一定的港口基础，但受

改造，完善码头设施、优化航道条件，使新田港吞吐能力大幅提升。

在此基础上，万州区以新田港为核心始发点，重点打造“新田港—宜昌—上海”“新田港—宜昌—舟山”两条“千里轻舟”直达航线，实现库区货物“一次装船、直达终点”，彻底省去中转环节。

相比传统运输方式，新田港的“千里轻舟”货运班轮可使运输周期缩短50%，物流成本平均降低25%，单船装卸效率提升30%，进一步激活了三峡库区物流动脉。

依托“千里轻舟”货运班轮，新田港已成为三峡库区最核心的物流枢纽。去年以来，该港货物吞吐量突破1000万吨，其中通过“千里轻舟”运输的货物占比达50%。