

铁路调图赋能水运 川渝物流双圈提速

□ 全媒记者 吴静

物流天下

2026 年 7 月 1 日，全国铁路第三季度列车运行图正式实施。对川渝水运而言，这场跨越山海的路网调整，释放出前所未有的通道红利。

东向通道再加密 长江水运集疏运体系提质扩容

长江水运，成本低、运量大，素有“黄金水道”之誉。然而，“上游等货、中游堵点、下游压港”的结构性矛盾长期存在，症结之一在于铁路集疏运衔接不畅，上游货源“最后一公里”难以高效抵达江岸。本次调图对症下药，精准施策。

成都城厢至无锡南、杭州北两条多式联运快速班列，以 120 公里时速、每周 6 列高频开行，年新增运量 15 万吨。这些来自川西平原的农资、模具、休闲食品和日用百货，抵达无锡、杭州后，可通过长江下游太仓港、张家港、江阴港等港口群快速分拨，或经上海港换装远洋巨轮出海。长江黄金水道与西南铁路网的“握指成拳”，让上游货物下水更顺畅，下游轻工产品入川更高效。

四川省港航投资集团相关业务负责人透露，宜宾港、泸州港已着手调整作业计划，针对新增铁路班列时刻优化“水铁衔接”窗口期，力争实现货物“零

待时”转运。该负责人表示：“铁路班列定点定时抵达，让港口可以提前安排泊位和堆场，货物到港即装船，压缩了中转环节，提升了整体作业效率。”

不仅如此，此次调图同步引入中国铁路南宁局集团有限公司跨区域快速城际班列 X277/6 次，加密西南与北部湾港口物资衔接频次。北部湾港口群——钦州、防城港、北海——作为西部陆海新通道的重要出海门户，其与川渝腹地的铁路班列密度提升，直接带动了铁海联运效率的跃升。

四川、重庆经北部湾出海的货物，可在港口实现“下车即上船”，全程物流时间进一步压缩。

北部湾港务集团相关人士评价称，铁路端的“定时达”能力增强后，港口端的船期安排更加从容，泊位利用率和装卸效率均有提升空间，这对港口整体运营效益是实质性利好。

直通南沙港 大湾区门户向川渝敞开

面向粤港澳大湾区，重庆地区此次调图新增团结村、鱼嘴、南彭站始发 X9739/40 次多式联运普速班列，通达广州国际港、南沙港，年运量可达 18 万吨。

南沙港是华南地区核心深水港，拥有密集的国际航线网络，覆盖东南亚、中东、非洲、欧洲等主要贸易区域。

重庆始发的班列直抵港区，意味着“重庆造”装备、汽车配件、化工产品等在南沙港可直接换装远洋巨轮，通达全球。

广州港物流公司相关负责人表示，重庆方向定点班列的加密，为南沙港开辟了稳定的西南货源通道，“港到门”的服务链条进一步延伸。

“过去西南货物到南沙港，公路运输受制于距离和成本，铁路班列虽有开行但不定期。现在图定班列固定时刻、固定频次，港口可以据此与船公司协调航线舱位，优化航线布局，提升国际中转吸引力。”该负责人说。

值得注意的是，此次调图还升级了 X9762 次班列，适配西昌卷烟厂成品运输标准化集装箱整列发运需求。“凉山造”产品将以更标准、更高效的集装箱化方式运抵港口，换装海轮走向国际市场。这对攀西地区特色产品拓展海外市场、降低物流损耗，具有实质性推动作用。

南，X8746/5 次奔向杭州北；X9739/40 次从重庆团结村、鱼嘴、南彭站始发，直抵广州南沙港。这些抵达或临近港口的货运班列，恰似一条条灵敏的“集输血管道”，将川渝与长江下游港口群、大湾区海港群紧密串联，勾勒出内陆水运腹地与沿海港口间崭新的物流版图。



铁路货运场站航拍。本报资料室供图

铁水无缝衔接 降本增效成果可期

水运的成本优势众所周知——据交通运输部统计，水路运输成本约为公路运输的五分之一，铁路运输的二分之一。但“最后一公里”的短板，长期制约着水运优势从“账面上”走向“现实中”。

此次调图在西南地区优化调整 11 条既有班列运行方案，四川中烟工业有限责任公司西昌卷烟厂成品运输实现标准化

集装箱整列发运，重庆团结村等站点始发线路补强既有图定线条货源运力缺口，让“铁路拉到港、水运通江海”的无缝衔接从蓝图走向现实。

通过水路与铁路运力精准匹配，减少货物中转等待时间，降低仓储和资金占用成本。

据中国集装箱行业协会相关专家测算，在铁水高效衔接条件下，川渝货物经长江至长三角、经北部湾至东南亚、经大

湾区至全球的综合物流成本，较纯公路运输可降低 25% 至 35%，较纯铁路运输可降低 10% 至 18%。

长江沿线港口也在积极把握这一机遇。2026 年上半年，重庆果园港、万州港铁水联运集装箱量同比增长明显，新增铁路班列的开行将进一步拉高这一增速。港口企业普遍认为，图定班列带来的“准点性”和“计划性”，是铁水联运从“辅助补充”走向“主流选择”的关键支撑。

江海联动格局重塑 川渝枢纽地位凸显

更宏观地看，此次调图是铁路与水运协同效应的一次集中释放。

长三角铁路货运列车开行总数已达 1377.5 对，上铁集团跨局始发货运班列覆盖全国 23 个省、57 座城市。在此次调图中，长三角新增徐州北至龙川北、东莞东 X8583 次快速多式联运班列，预计新增年运量 6.4 万吨，构建起长三角与粤港澳大湾区间的铁路快运通道。原 81093/81094 次海安至宁波舟山港班列调整为海安至上海芦潮港铁路集装箱中心站往返，芦潮

港作为上海港铁路集疏运体系核心节点，其辐射范围进一步向内陆延伸。

据港口行业统计，2026 年上半年，上海港、宁波舟山港、广州港三大港口与川渝方向之间的集装箱铁水联运量均实现两位数增长，铁路调图带来的班列加密和线路优化是重要拉动因素之一。

从更宏观的视角看，铁路与水运的协同效应正在重塑川渝物流成本结构，为成渝地区双城经济圈构建“陆海互济、东西畅达、南北贯通”的综合交通体系提供了坚实支撑。

冲刺千万吨大关 大湾区航空货运加速“起飞”

□ 全媒记者 孙木子

日前，2026 年国际航空运输协会（IATA）北亚区货运日暨广州国际航空货运枢纽高质量发展大会在广州举办。会上一组关键数据引人关注：2025 年，粤港澳大湾区 7 座机场货邮吞吐量合计达到 972 万吨，逼近千万吨大关；旅客吞吐量达 2.37 亿人次，稳居全球航空枢纽集群前列。

国际航空运输协会数据显示，2025 年全球航空货运需求较上年增长 3.4%，其中亚太地区增速高达 8.4%，领跑全球。粤港澳大湾区凭借开放程度高、经济活力强的优势，正成为亚太航空货运需求最旺盛的区域之一。

三核驱动 构建货运版图

972 万吨的总量中，广州、深圳、香港三大核心枢纽是绝对的主力。

广州白云国际机场 2025 年货邮吞吐量突破 240 万吨，旅客吞吐量达 8359 万人次，均创历史新高。其货运量排名已跃升至全球第九位，“经广州、飞全球”成为国际客货运的常态选择。

深圳宝安国际机场 2025 年旅客吞吐量达 6649 万人次，货运量跻身内地机场“200 万吨俱乐部”，增速领跑国内主要机场。机场第三跑道于 2025 年底投运，全长 3600 米，按最高 4F 级标准建设，直接释放了高峰时段的运行压力。

香港国际机场作为连续多年的全球第一大货运机场，2025 年货运量达 507 万吨，同比增长 2.7%，实现“十四连冠”；旅客吞吐量 6100 万人次，同比上升 15%。其三跑道系统已于 2024 年全面启用，年处理能力达到 1.2 亿人次旅客和 1000 万吨货物。

珠海、澳门、惠州等机场同样表现不



货运飞机飞跃集装箱港口。本报资料室供图

俗。2025 年，三地货邮吞吐量分别同比增长 15%、1.08%、25%。佛山机场作为支线机场，也在区域航空网络中发挥着补充作用。

至此，广深港三大机场全部跻身全球货运机场前 20 强。据南都报道，2024 年三地航空货运总量已达 920 万吨，占全球总量的 7.2%，构成了全球密度和能级最高的货运枢纽集群之一。

三大核心枢纽的强势表现并非凭空而来，它们共同托举的货运量，根植于大湾区雄厚的经济底盘——数据显示，2025 年大湾区经济总量预计突破 15 万亿元，与东京湾区并列全球经济规模第一梯队。正是这片产业热土上的制造与贸易活力，为航空货运源源不断地注入动能。

产业牵引

设施同步升级

972 万吨不是从天而降的数字。它的增长，根植于大湾区特有的产业结构。

“粤港澳大湾区聚集了大量高附加值产业，半导体芯片、生物医药、精密仪器、新能源汽车核心部件、高端消费电子等产品对高效航空物流要求极高。”广州民航职业技术学院副教授基琦分析道。这些“重量轻、价值高、时效强”的货品，天然适配航空运输的物流特性。

跨境电商的爆发式增长则是另一股强劲推力。以 SHEIN、Temu 为代表的新一代

跨境电商平台，采用“小批量、多批次、快周转”的柔性供应链模式，催生了“电商专线”“包机服务”等定制化航空物流需求，为大湾区机场群带来了持续增长的货源。“跨境电商的时效要求几乎是以小时计算的，航空货运是唯一能满足这种需求的方式。”一位航空物流企业负责人告诉记者。

产业端的需求层层传导，最终要落实到跑道和航站楼上才能兑现。过去一年间，广深港三大枢纽几乎同步完成了关键设施的升级——

2025 年 9 月，香港国际机场扩建后的二号客运大楼首阶段启用。

2025 年 10 月，广州白云国际机场 T3 航站楼与第五跑道正式投运，成为中国民航首个拥有五条商用跑道的机场，形成“三座航站楼+五条跑道”的格局，终端容量可承载 1.4 亿人次旅客、600 万吨货邮。

2025 年底，深圳宝安国际机场第三跑道投运，机场全面迈入“三跑道时代”。第三跑道投运一周即保障超过 200 架次航班起降。此外，深圳机场 T2 航站区、北货运区及综合配套工程也于 2025 年 8 月开工，远期可满足年旅客吞吐量 8000 万人次、货邮吞吐量 450 万吨。

三大枢纽全部进入“三跑道”运行时代后，大湾区机场群运行跑道总数增至 15 条，成为全球机场跑道密度最高的区域之一。

协同破题

联运效率提升

硬件的扩容只是上半场，下半场的关键在于“通得快、联得紧”。

在货运领域，“东莞—香港国际空港中心”是一个标志性样本。通过海关查验前置、安检互认等制度创新，香港国际机场货

站的物流核心功能被跨境延伸至制造业腹地东莞，货物从工厂到香港机场装机最快仅需 14 小时，物流成本降低 30%。深圳机场流行的“异地货站”模式，则与广深港机场共享仓储与通关资源，使外贸货物最快可实现当天发货、全球次日达。“这种模式创新本质上是在打破行政边界，让物流跟着产业链走。”一位物流行业观察人士评价道。

客运端的协同同样在提速。深圳机场与香港机场间的“快航+接驳车”服务，让旅客无需重复出入境，全程仅需 1 小时。公开报道显示，2024 年通过该模式出行的旅客超过 120 万人次。“经珠港飞”“粤车南下”等政策相继落地，推动枢纽机场间的海陆空联运效率大幅提升。

地面交通网络也在加速织密。白云机场将引入 6 条高铁、5 条城际、2 条地铁和 2 条高速；深圳机场正加强与深大城际等线路的连接，建成后机场至坪山最快仅需 40 分钟；香港机场则通过港珠澳大桥和广深港高铁构建多维度联运网络。

协同的成效已经显现，但挑战同样不容回避，随着航班量持续攀升，空域资源优化成为现实课题。广深港机场腹地存在一定重叠，在优质国际航线和货运资源上面临竞争。目前，三地正在探索差异化定位——广州强化通往东南亚、大洋洲、非洲的门户优势，深圳侧重服务科技创新与高端制造，香港继续巩固其全球网络中枢纽地位，竞合格局逐渐清晰。

展望前路，三大枢纽远期设计总容量已与国际机场协会预测的 2035 年大湾区 4.2 亿人次客运需求相匹配。972 万吨，距离千万吨仅差 28 万吨。站在这个门槛上，大湾区航空货运的故事远未到终章——当更密集的航线网络与更高效的协同机制交汇，这片世界级湾区的空中“快速通道”，还将释放出更大的想象空间。