

上半年全市港口吞吐量达5363万吨、外贸港口吞吐量大增27.2%、水路周转量增长16.7%……

江门水运经济“破浪提速”

水运兴，则产业兴；港口旺，则经济旺。今年以来，江门交通运输系统锚定港航高质量发展主线，统筹安全、绿色、效益、服务四大维度，精准发力、实干攻坚。

回望2026年上半年，江门水运经济交出的是一份“全线飘红”的成绩单：全市港口吞吐量达5363万吨，同比增长17.5%；水路运输总周转量12.25亿吨公里，同比

增长16.7%；外贸港口吞吐量达827万吨，同比大增27.2%。与此同时，全市建成岸电设施175套，实现泊位全覆盖；船舶更新补贴政策精准落地，老旧船舶拆解与新能源船舶建造同步推进……

江门水运经济“破浪提速”，正在驶入一条高质量发展的“快车道”，为全市经济社会发展注入强劲蓝色动能。

文/图 毕松杰(除署名外)

通关提速

江门港逐渐成为企业出海首选

近年来，江门以“组合港（一港通）”模式为突破口，持续织密航线网络、压缩通关时间、降低物流成本；同时，江门四通八达的交通网络，也让江门港逐步从“中转站”变成越来越多企业出海的“第一站”。

坐落于江门新会区古井镇的华津码头拥有3个3万吨级多用途泊位，是崖门出海航道内可停靠最大吨位船舶的公用码头。过去，两三千吨级船舶进入华津码头前需在广州、珠海等港口中转，现在可直接靠泊华津码头。“今年上半年，华津码头装卸吞吐量达564.9万吨，同比增长42.8%。主要增量来自炼钢高钙石、炉渣类原料、木片、粮食等货种。装卸货种已从单一钢材扩展至多元化品类，服务半径正从银洲湖向整个西江流域延伸。”江门市华津金属交易市场有限公司副总经理李灼超表示，华津码头凭借稀缺的深水岸线资源，正在从一个区域节点，逐步升级为西江流域乃至大湾区有影响力的大型综合物流枢纽。

货要出得去，船要进得来，航线是水运经济的生命线。截至目前，江门已累计开通10条“组合港（一港通）”出口航线，覆盖高新港、高沙港、新会港、公益港、鹤山港、开平三埠港6大口岸码头。今年1月，“台山公益—深圳蛇口”航线正式开通，航线网络进一步向县域延伸。这条水上通道，正将西江沿线制造业集群与湾区枢纽港口紧密串联起来。

“相比全程拖车陆运直达深圳港，经江门港外贸水路出货，单个标准集装箱综合物流成本可节省800元以上。”江门市交通运输局港航管理科副科长刘贤喆算了一笔账。这800元的差距，正在改变许多企业的物流选择。激活这份成本优势的，是一张越织越密的“组合港”网络。相较于传统转关模式，组合港实现内河支线港与沿海枢纽港代码共享、监管信息互认，货物跨境调拨仅需“一次报关、一次查验、一次放行”，大幅压缩企业时间、人力及综合物流成本，市场认可度较高。不少原本全程陆运至深圳、广州的制造及外贸企业，主动调整运输方案，采用“工厂—江门港—湾区枢纽大港”水水中转模式，陆路货源正持续回流水运。

航线的拓展同样离不开政府部门的靠前服务。交通、口岸、海关、海事等部门积极指导各港口码头持续加密航线网络，主动对接港航企业需求，在航线拓展、通航保障等方面提供全流程支持。“上半年，我们新开通五洲湛江线和信风广西线，航线主要承运纸卷等，采用双周班运营模式。新航线的落地，进一步完善中国外运江门高新港航线网络，持续助推港口吞吐量增长。”中国外运江门高新港商务部经理肖说。

一个个港口码头的好势头，共同勾勒出上半年江门水运经济的上行曲线。上半年，全市外贸港口吞吐量达827万吨，同比大增27.2%，成为最大增长亮点，反映出江门水运经济的强大增长动能。

智慧赋能

码头焕新与船舶迭代推动水运升级

“嘀——”清脆的提示音响起，一辆运送集装箱入港的货车缓缓驶入码头智能闸口，高清摄像头迅速识别车号和集装箱号，8秒后便验放通过。进场后，司机苏师傅手机里，“外运e港通”小程序随即显示出一条最优路线，指引苏师傅往前开。3分钟后，集装箱顺利到达系统规划好的指定堆场，再由远程控制的龙门吊抓取并码放整齐。

场内集装箱到了装船出口的时间，任务单据一经导入，系统便指挥自动驾驶电动集卡，“算准”时间开到堆场；装柜后自主导航，一路精准规避障碍物，沿最优路线到达指定的码头岸桥；集装箱被吊运装船后，再有序驶离。“这就是被人工智能全程规划的集装箱‘旅程’。”中国外运江门高新港码头操作部负责人徐飞指着中控大屏说。

中国外运江门高新港是华南地区智能化程度最高、设备设施最完备、管理标准化最高的内河航运中心和枢纽口岸之一。中国外运江门高新港的智慧化改造覆盖闸口、堆场、装卸全作业流程。“我们聚焦智慧化、绿色化转型，先后投用远控龙门吊、L4级无人电动集卡、光伏发电、智能安防巡检等软硬件设施。依托自有智能调度系统，有效大幅提升港区作业效率。通过AI安防、无人机巡检、智慧消防筑牢安全防线，成功构建高效、低碳、安全的新型运营模式。”肖超介绍，截至2026年6月，中国外运江门高新港光伏累计发电971万度，减少碳排放4204吨。

智慧赋能之外，绿色转型同步推进。市交通运输局精准落实国家船舶更新改造政策，2026年我市获批提前报废拆解老旧营运船舶44艘，合计41608总吨，当前已完成拆解22艘，拆解中2艘、待拆解20艘；同步新造船舶5艘，合计6805总吨，其中2艘已投产运营，剩余3艘将于年底前投用。市内多数航运企业均已申报船舶更新补贴，批量老旧船舶纳入拆解清单，企业计划分阶段淘汰高油耗、小吨位老旧船，优化船队结构。

与此同时，今年上半年已建成岸电设施175套，实现泊位全覆盖。市交通运输局坚持生态优先、绿色发展，常态化开展绿色港航专项培训，引导企业升级智能接收设施；同时紧盯散货码头扬尘痛点，检查发现14项扬尘问题全部整改到位。从智慧化到绿色化，从码头作业到船舶迭代，江门水运的转型升级正在全链条推进。

大船靠泊

新港投运与航道升级打开新空间

如果说组合港和智慧码头解决的是“怎么运”的问题，那么新港投运与航道升级，回答的则是“能运多大”的命题。

今年2月10日，省重点工程开平三埠港搬迁项目一期一阶段正式开港试运营。这座总投资超9亿元的新港，建设5个1000吨级内河公共泊位，设计年吞吐能力380万吨，定位为“内河大港+现代物流+临港工业”。广东省三埠港客货运输合营有限公司副总经理马伟生介绍，新港统筹利用新旧港区配套资源，坚持提质与增效双向发力，持续优化现场作业服务模式，完善作业管控机制，多措并举提升港口作业效能与通过能力，为船东和客户提供优质的装卸和物流保障服务。

相较于老港区，新港在泊位数量、靠泊能力、通行条件、堆场规模、装卸设备方面实现全面升级。“成功破解了老港发展空间受限、设施老旧、交通繁忙易拥堵等发展难题。”马伟生说。更值得关注的是效率的跃升——通过引进大船公司，完善集疏运保障体系，丰富南北双向物流航线，三埠港装卸作业效率大幅提升298%。如今，三埠港已基本实现当天卸船、当天送达客户的物流保障服务，并逐步成为出口陶瓷、砂石、木方及进口陶瓷原料、粮食的集散地。马伟生介绍，今年1月至6月，三埠港集装箱吞吐量同比上涨10%，港口整体货物吞吐量同比提升7.2%，增量主要依托扩建材料、粮食、煤炭、木材、高钙石等货种需求走高，叠加台山、开平、恩平区域周边工厂及贸易货源放量拉动。

与港口息息相关的崖门出海航道二期工程，是另一重“能级之变”。崖门出海航道二期通航前，银洲湖航道仅可全潮单向通行5000吨级海轮，乘潮单向通行1万吨级海轮。银洲湖沿线临港企业原材料水运需先在广州南沙、深圳、珠海等沿海港口卸载或转驳小船才能进湖，大幅抬高货物运输成本。航道二期投用后，可常态化通行2万吨级船舶，船舶候潮等待时间明显减少，大运力船舶降本增效优势充分释放。相较于原1万吨级通航标准，2万吨级船舶海运成本可降低10%至30%。

江门市华津金属交易市场有限公司副总经理李灼超表示，崖门出海航道二期通航后，为华津码头的运营带来了质的飞跃。一是航道门槛提升：二期工程将航道水深从7.2米增至10米，正式通航后允许2万吨级散货船、集装箱船舶乘潮单向通行，这直接匹配了华津码头3个3万吨级泊位的靠泊能力。二是实现“南北直航”：此前北方万吨级船舶需在南沙、珠海高栏等港中转，如今航道升级，华津码头可常态化开通南北直航货运班轮，让大型船舶货物直达厂区。总体而言，航道升级让华津码头成为西江流域最具优势的万吨级平台之一。

展望未来，华津码头将放大“大船”降本效应——相比5000吨级海船，2万吨级船舶可为企业节省约30%的航运成本；开通“南北直航”快线，让大宗货物直达厂区码头，省去中转环节的时间和费用；同时通过驳船将服务延伸至主城、开平、鹤山等内河港区，把服务半径从银洲湖扩展到整个西江流域。

今年1月，新会港区三和码头正式竣工投用，建有4个泊位，规划年吞吐量541万吨，为大宗建材运输搭建了高效水路通道。依托专业化装卸配套，货物待泊等候时间大幅压缩，水路运输周转效率明显提升，单船、单车分摊的中转、物流成本同步下降，有效减轻下游基建、制造企业原材料综合物流支出。

新港不断落子，航道持续升级，江门水运的承载能力正在发生质的改变。航运企业的感受，是检验发展成色的最好标尺。江门市文海货运有限公司相关负责人钟瑞海表示，他们公司决定扎根江门，主要是看中了江门的区位优势 and 航道条件；扎根江门4年多来，公司业务稳定发展，船队规模不断扩大，今年以来发展尤为迅速，上半年就达到了去年全年的营业额。

“我们依托江门作为中心，不断开拓满足全省的运输业务。”钟瑞海说，目前该公司已拥有2艘海船、2艘内河船；此外，有2艘2500吨级的LNG动力船即将投用。新船建造过程中，江门交通部门一方面积极帮助其对接国补等政策，帮助企业节约资金近1000万元，另一方面协助申请扩展航线的运输许可证明。未来两年，江门市文海货运有限公司还计划建造2艘7500吨级的船舶，进一步拓展海外业务。

崖门出海航道作为广东除虎门外唯一通航万吨级海轮的出海航道，正愈发彰显其战略价值，推动着江门航运企业持续迈向高质量发展。

锚定目标

水运经济蓄力再出发

不久前印发出台的《江门港总体规划（2025—2035年）》明确提出“强新会、优广海、促内河”的发展思路，江门港被定位为广东省地区性重要港口和地区综合运输体系的重要枢纽。规划明确提出，充分发挥江门市沿海深水良港和内河港口资源禀赋，优化港口功能布局，加快推动运输结构调整和提质增效，重点强化新会港区功能和提升码头规模，优化广海湾港区规划布局，促进内河主城、台山、开平、鹤山等港区码头加快建设。

规划蓝图正在加速落地。7月29日，江门首家国际集货集拼中心——江门高新港物流中心仓正式启用。启用仪式上，中心仓首批货物同步完成发运，首柜出口货值达112万元。这标志着江门在打造国际贸易中转集拼地、珠江西岸重要国际货运枢纽上迈出关键一步。

据介绍，江门高新港物流中心仓是外运华南珠三角区域运营中心与深圳国际集拼事业部共同搭建的“公共性服务平台”仓库。该中心仓依托遍布泛珠三角区域乃至全国的仓库网络资源，聚焦中小外贸企业碎片化物流需求，主营出口集拼、进口集拆、国际中转集拼业务，实现多种监管货物互拼，支持多品类监管货物同柜混拼。这切实解决了以往中小外贸企业零散出货凑柜难、中转多、成本高的行业难题。同时，打通驳船、陆运双通道，可根据客户需求实现货物当日转运至香港万顺仓、深圳平湖外运仓，构建起高效联动大湾区的跨境物流通道。

江门高新港物流中心仓的启用，不仅补齐了珠西跨境散货物流短板，更实现了货物本地归集、本地集拼、本地出口。通关环节同步优化——江门海关在中心仓开展“先查后装”便利化监管模式试点，同一集装箱内的其他放行货物可同步实施装运，大幅提升散货集拼通关效率。肖超表示，中国外运江门高新港目前已建成进口保税仓、进境肉类、水果指定监管场地、原木监管场地等一批功能性配套设施；同时针对本地“新三样”产业的货运需求，正加快危险品堆场建设，确保港口硬件跟得上产业节奏。在通关方面，常态化与海关、边检等部门“形成”“关地企”三方联动工作机制，通关效率持续提升。一个“人仓—集拼—报关—出海”的一站式闭环链路正在成型。

马伟生表示，接下来三埠港将充分利用科技手段，以数字化、网络化、智能化为主线，开展信息化系统升级，推进智慧型口岸建设，实现港口设备从人工操作逐步向自动化运行、从经验化管理向数据化决策转型。同时加强与临港产业园区的协同联动，有效降低企业物流成本，依托港产城融合发展思路，充分发挥内河航运优势，打造珠西航运物流枢纽的重要节点。

市交通运输局港航管理科副科长刘贤喆表示，下一阶段，市交通运输局将锚定“十五五”发展目标，紧抓水运发展机遇，持续放大增长态势，深化天马港与央企、大型港企合作，大力培育近洋、江海联运航线，畅通国际贸易通道；推进水上综合服务区建设，谋划建设大型深水港区，全面提升港口枢纽能级；持续优化船队结构，规划至2028年新造船38艘，其中新能源船舶32艘；试点无人货运船舶，发展游艇文旅新业态，持续擦亮江门水运发展名片。

从党建赋能“一门通办”改革到织密管控网络守住安全底线，从绿色转型岸电全覆盖到运力结构持续优化，从港口章程修编到码头高质量发展方案编制——每一步都指向同一个目标：让江门的水更“活”、港更“强”、经济更“兴”。江门水运经济破浪前行的势头，仍在加速。



中国外运江门高新港的工作人员正远程控制龙门吊。



开平三埠港搬迁后，泊位数量、靠泊能力、通行条件、堆场规模、装卸设备等方面均实现全面升级。 陈健强 摄



中国外运江门高新港配备了现代化的码头设备。