

铁路货运 架起“中山制造”新通道

中山首个铁路货运站场黄圃货运站开通运营两周年,累计完成货物吞吐量335万吨

2023年3月29日,随着第一列满载货物的列车轰鸣启程,中山历史上首个铁路货运站场——黄圃货运站正式投入使用。该货运站结束了中山依靠拖车集运和驳船运输出海的历史,开启了铁路货运直通南沙港超级港口的新通道。两年来,这座现代化物流枢纽已累计完成货物吞吐量335万吨,超过10万个标准箱,成为辐射周边地区的核心物流引擎,为区域产业升级注入了强劲动力。

文/图 本报记者 黎旭升



► 2023年3月29日,中山历史上首个铁路货运站场——黄圃货运站正式投入使用。(资料图片)

货物出海 助推区域产业腾飞

3月25日,在黄圃货运站场,两台龙门吊在20多米的高空来回穿梭,不断将集装箱精准吊装至即将开行的海铁联运班列上,这批来自南头镇广东奥马冰箱有限公司(以下简称“奥马冰箱”)的冰箱将通过海铁联运,最终送达欧洲市场。

“奥马冰箱生产一台冰箱的时间是两到三天,平均每天有6万台冰箱入库。我们完全是订单式生产,从接单到交货一般需要45天左右,实现了从工厂—铁路站—码头—海船的路径。”奥马冰箱销售中心船务部负责人冯长江介绍,物流的精准匹配是公司按时交货的重要保障,而黄圃货运站为企业的后端运输提供了有力支撑。

冯长江透露,目前通过黄圃货运站运输的产品占公司总出口的23%,预计到2025年将增加至3万个货柜。

冯长江为记者算了一笔账:从奥马

公司到黄圃站约8公里,到南沙港码头50公里。一个普通冰箱货柜可装载100台,大型冰箱则可装载38台。通过海铁联运出口的产品占比约23%,公铁联运占比65%,剩余部分通过驳船托运至南沙港码头直接上船。

由于黄圃货运站距离最近,其运输成本相比公铁联运节约近15%,而驳船出海则大约增加10%的运输成本。冯长江表示,在供应链和产业链上,奥马冰箱作为链主企业,始终思考如何降低成本,因此黄圃货运站是公司运输的首选。从近两年来看,2024年奥马冰箱销量同比2023年增长了30%。

每一个环节的物流成本都体现在产品的销售价格上,进而影响产品的竞争力。奥马冰箱能够连续16年位列中国冰箱出口行业第一,运输的保驾护航作用

不言而喻。

黄圃货运站站长吴健强提供了一组令人瞩目的数据:过去两年,货运量持续上升,不仅反映了全球市场对中山制造的强劲需求,也彰显了中山市物流体系的日益完善。具体而言,2023年黄圃货运站的货物外运量达到了25114标准箱,总重量约78万吨;而到了2024年,这一数字跃升至53710标准箱,总重量高达167万吨,实现了翻倍式增长。进入2025年,仅前三个月的货物外运量就已达到7000标准箱,约30万吨,预示着中山市新一年的出口贸易将继续保持强劲势头。

作为行业领军者,奥马冰箱每天有超过100个货柜通过黄圃货运站满载产品出海,成为中山出口贸易的一大亮点。同时,长虹、TCL等知名品牌也借助黄圃货运站的平台优势,顺利将部分货柜运往国

际市场。目前,黄圃货运站每天有3列火车负责转载货物出站,平均每天有150多个货柜从这里启程,经由南沙港货运码头,部分货物再通过海运抵达世界各地,有些则直接通过中欧班列通达欧洲国家。

“中山制造”出海主要依靠中山港、小榄港、神湾港以及黄圃港四大港口,现在增加了黄圃货运站,形成了“四港一铁”的出口运输格局。中山港航集团大约代理了全市70%的出口业务,集团旗下的广州港粤晖国际货运代理有限公司总经理梁伟明表示,2024年全年奥马冰箱超过11万个集装箱由他们负责出口,黄圃货运站开通铁路运输后,他们将组织更多货源通过海铁联运走向海外市场。梁伟明表示,他们将进一步围绕黄圃货运站的吞吐能力,不断加大供应链业务,让更多的中山企业从中获益。

原材料供应 赋能湾区产业振兴

随着出口贸易的繁荣,作为中山市货运的桥梁,黄圃货运站也吸引了大量来自全国各地的原材料。这些物资的流入不仅为当地企业提供了丰富的生产材料,也促进了产业链的完善和升级。在黄圃货运站300多米长的仓库里,记者看到堆满了来自全国各地的货物,主要包括钢铁、化肥、工业盐等。作为连接中山市内外市场的重要节点,黄圃货运站完善的物流网络和高效的转运能力为“运进来”提供了有力保障。

“我们一般有两种货物运输方式:一种是直接从货源地发往黄圃货运站,另一种是通过海上运输到达南沙港货运码头,再转火车运往中山。”负责钢铁运输的某企业负责人张少军介绍,中山的原材料钢材主要来自湖南娄底的涟钢集团和邯郸钢铁集团。

例如,邯钢钢铁集团的货物如果通过火车直达中山,一般需要三天时间;如果通过海运,则至少需要一个星期。通过铁路运输时间大大减少,而运输费用却基本相当。进入黄圃货运站的钢材有些用于工地建筑,有些进入顺德乐从钢

材市场,还有一些通过二次加工后供应给中山的家电企业。

连日来,中山南朗街道的千亩农田正在紧张插秧。崖口杨家村生产队队长朱有基组织村民抓住农时,科学使用肥料。这些肥料正是通过黄圃货运站转运到街道农资门店,最后销售到种植户手中。中山7万多亩的春播作物所需肥料基本都是通过黄圃货运站进入千家万户。

通美国际是一家负责黄圃货运站化肥运输的企业,其负责人张先生告诉记者,珠三角地区农业生产所需的化肥等农产品主要来自云南和四川。他们公司将化肥运到黄圃货运站后,再根据需要分销到中山以及东莞、江门和珠海等周边城市。化肥到达周边城市后,再由属地农资公司负责发送到终端种植户。

广州铁路物流中心南沙港营业部经理林海卫给记者展示一组亮眼的供应数据:2023年化肥量为505车,总计30847吨;钢材4481车,总计233472吨;2024年化肥量为622车,总计38126吨;钢材7230车,总计372287吨;工业盐63车,总计3984吨。从数字来看,作为中山铁

路运输枢纽的黄圃货运站,从全国各地运回的货物数量不断递增,品类也越来越丰富,尤其是化肥和钢材的数量逐年快速增长。黄圃货运站每天发出的列车最多有54节车厢,回程的最多有46节车厢。发出的列车装载着“中山制造”的各种产品走向全国乃至世界各地,回程的列车则装载着“中山制造”所需的原材料以及中山周边所需的其他物资。

林海卫表示,目前黄圃货运站的运营量大约占站场吞吐量的50%。作为铁路运输站场,黄圃货运站的作用已初步凸显,但无论是“运出去”还是“运进来”,企业对铁路运输的认知还需进一步加强。此外,配套的“政策工具箱”也需进一步强化。就目前而言,中山仍有部分货物通过公路运往东莞和深圳。周边城市的运费补贴让企业更愿意将货物运出中山。以深圳为例,深圳市出台了《深圳市交通运输专项资金现代物流业领域资助资金实施细则》,对现代物流业领域企业进行资助,年资助总额超过3亿元。对以铁路方式运输的集装箱重箱,按照集装箱重箱运输距离进行补贴。以深圳为起点或终点的运输距离不低

于500公里,每40尺箱每公里补贴3元(20尺集装箱重箱补贴标准折半计算)。

在黄圃货运站开通两周年之际,中山市交通运输局近期正在进行相关调研,计划借鉴周边城市的做法,使用“政策工具箱”帮助企业减少运输成本。中山市交通运输局轨道事务中心相关负责人表示,黄圃货运站作为中山市铁路运输的枢纽和联通世界的节点,他们正在深入调查研究如何帮助“中山制造”提质增效、为中山高质量发展提供动能,最大限度发挥货运站的作用。此外,结合中山实际,研判相关政策,并加强与铁路部门的沟通协调以增加货运班次、提高铁路运输的时效性和可靠性。

据透露,他们还将推动铁路运输与其他运输方式的衔接以加强多式联运的发展,实现铁路、公路、水运等多种运输方式的信息共享和协同运作以提高物流运输的整体效率,引导物流企业集聚发展以形成规模化的物流产业集群。通过物流整合效应,提高物流资源的利用效率,降低企业的物流运营成本,为“中山制造”提供更加全面、高效的物流解决方案。