

记者在菜市场探究“鸡蛋配不上西红柿”的说法,采访发现——

# 预计节前西红柿零售价还要涨

最近,西红柿零售价居高不下的现象,引发了网友“鸡蛋配不上西红柿”的热议。扬子晚报/紫牛新闻记者走访多家农贸市场了解到,目前西红柿零售价保持每斤7—7.5元,多家商户表示“自去年入秋以来没降过”,受北方强冷空气与暴雪天气影响,春节前可能引发新一轮涨价。有网友感慨:“鸡蛋配得上西红柿,还得再等等!”

在苏州吴中区郭巷集贸市场蔬果区,红彤彤的西红柿被摆放在多个摊位的中间,大多数摊主将不同品种的西红柿分区码放。记者了解到,目前苏州市场上的普通西红柿零售价稳定在7元至7.5元一斤,精品普罗旺斯西红柿则在8元至9.5元一斤,这一价格自2025年入秋后未出现明显波动。摊主徐老板给记者算了一笔账:“去年同期普通西红柿才5.5元—6元一斤,今年直接贵了1.5元左右,同比涨幅大概30%左右。”

价格上涨的核心原因,商户们一致指向北方产区的供应量。“西红柿主要靠山东、东北地区的货源,今年北方先是持续降雨,接下来又要有强冷空



气,产量受天气影响很大。”苏州工业园区车坊农贸市场的摊主文老板解释,产区天气异常导致供货量收紧,推高了进货成本,零售价自然降不下来。徐老板补充道,如今进货40斤西红柿,一天大概只能卖出20斤,“现在两天进一次货,一天卖一箱。”

提及西红柿未来的价格趋势,徐老板结合多年经营经验与气象预警判断,北方强冷空气叠加暴雪天气的影响已经慢慢显现,到春节前,西红柿零售价大概率或许还会再涨30%。普通西红柿零售价可能突破9元一斤,精品普罗旺斯西红柿则有望逼近12元一斤。“到了年关销量就会变少也

是这个原因,”徐老板补充道。

作为家庭常备蔬果,西红柿涨价也让市民感受明显。正在选购的刘女士坦言,西红柿炒蛋、西红柿鸡蛋汤都是苏州人的家常菜,几乎每周都要买。“去年5块多一斤,现在7块多,今年确实贵了不少。”刘女士还补充说,西红柿富含维生素C,是一年四季都适合吃的蔬果。“现在最常买的品种是普罗旺斯西红柿,皮薄汁水多。”

据商户们预测,随着春节临近,叠加北方天气恶劣可能导致的运输受阻、产量进一步缩减,年前西红柿价格大概率将继续走高。

实习生 汤奕佳  
扬子晚报/紫牛新闻记者 周晓青

## 绿状元水仙花见过没 南京读者分享“隐藏款”

近日,南京读者汪女士给扬子晚报发来了自家养的一株水仙花的照片,与常见的水仙花不同的是,这株水仙花朵为绿色,一朵花上生出层层叠叠许多花瓣。

作为花卉爱好者,冬季购买水仙花种球是汪女士坚持多年的习惯。2025年底,汪女士在花卉市场买了数个水仙花种球回家养,结果独有一颗种球开出的花与同批购买的不同。“养了这么多年水仙,从没见过绿色的花,希望发出来让大家一起欣赏,也希望记者能帮我找专家问问这是什么品种。”汪女士说。

为此,记者联系上了南京师范大学生命科学学院植物学张光富教授,张教授告诉记者,汪女士养的是石蒜科的水仙。水仙花在我国广泛栽培,品种众多。“根据照片植物形态,当前水仙花的品种很可能是绿状元,也叫翡翠水仙,是人工培育的观赏



品种。”

记者在网络上查询后发现,绿状元是较稀有的水仙品种,算是水仙里的“隐藏款”。购物网站上,售卖水仙的商家也打出“状元水仙开,好运自然来”的广告语,称在漳州有一个说法,如果家中种水仙开出绿色的花,是一种吉象,会有好运相随一整年。

扬子晚报/紫牛新闻记者 李舒曼

# “张家港—上饶”化纤班列首发!

## 铁路物流正成为企业发货新选择

龙门吊平稳移动,集装箱整齐排列,一列装载近千吨涤纶纤维的班列鸣笛启程,张家港企业的产品沿着崭新的铁路脉络走向全国。

1月20日下午,在张家港,一场特别的“春耕”行动正在展开。随着发往上饶的铁路班列缓缓启动,“张家港—上饶”化纤班列首发仪式圆满完成。当天,在2026年“春耕”行动——张家港铁路物流提质恳谈活动现场,路地企三方百余名代表共同见证了这一时刻。这标志着张家港铁路物流在服务重点产业、打造定制化班列产品方面迈出坚实一步,也彰显了自2025年11月28日,张家港北站货场投运一个多月来,该货场正从“开通运营”迈向“提质增效”的新阶段。

### 更快、更省、更稳!

“我们等这条铁路货运线,等了太久了。”张家港市一家纺织企业负责人在接受记者采访时感慨道。2025年11月28日,张家港北站货场开通当天,他们的一批纺织货品就搭上首趟列车发往广州。

据当地一家长期从事外省贸易的制造企业透露,过去其大宗货物出省主要依赖水路中转或全程公路运输,但常面临时效与成本难以兼顾的困境。企业表示,如今通过铁路,运输周期显著缩短,运输安排的可靠性与计划性也大为增强。该公司正在据此调



“张家港—上饶”化纤班列首发仪式

整物流布局,预计未来通过铁路渠道的货运比例将有明显提高。

江苏华昌化工股份有限公司的体会更为具体。该公司总经理张汉卿算了一笔账:“相比全程公路,未来‘铁路+水运’的方案预计能使综合物流成本降低18%,时效提升20%以上,全年可节省运费近百万元。更重要的是,物流成本下降能推动销售半径从500公里延伸到1200公里,市场竞争力明显增强。”

### “关键一子”落下,连接 码头与腹地

“我们张家港工业体量大,重化工业、纺织、粮油等产业对大宗物流需求旺盛,但长期只有‘水

路+公路’两条腿走路,运输结构单一,降本增效遇到瓶颈。”张家港港市交通运输局副局长仲斐斐介绍道。北站的开通,终于补上了铁路货运这块关键的短板。它就像在张家港经济的血脉网络中,接入了一条强劲的“大动脉”。

从地理位置看,张家港北站货场紧邻长江,通过高效的集疏运路网,未来可实现铁水无缝衔接;向南通过路网连接全市产业腹地。这意味着,本地企业生产的产品,可以在“家门口”直接装车,通过铁路发往全国;而从长江水运而来的原材料,也能快速转运上铁路,分拨至内陆地区。

更深层的意义在于区域协同。张家港地处三铁交汇及沪苏通几何中心区位,优势独特。北



张家港北站货场投运

站货场投入运营,使张家港真正具备了“承南启北、贯通东西”的综合物流枢纽功能,不仅服务本地,更能辐射中西部地区、联动长江中上游,成为长三角一体化物流通道上的重要一环。

### 从“有”到“优”,构建多 式联运体系

1月20日,张家港—上饶化纤班列缓缓驶出货场,近千吨涤纶纤维将沿着铁路脉络运抵江西。这是2026年张家港铁路物流“春耕”行动的首发班列,也是北站货场迈向“优货运”的新起点。

记者了解到,当前的货场主要承担集装箱到发业务。下一步,提升既有货场作业能力是当

务之急,包括优化装卸流程、增加班列开行密度,以压缩货物集结等待时间,降低企业的时间成本。

更大的想象空间在于“延伸”。据规划,未来将从北站引出铁路专用线,向北实现与沿规划枢纽港区的“硬连接”,让港区内的货物“就地”上火车;“专用线就像是铁路的‘毛细血管’,直接通到重点企业和港口‘家门口’,最大限度减少公路短驳,实现真正的无缝联运。”张家港市交通运输局副局长仲斐斐解释。

未来,南丰大道东延、双丰路等周边道路和航道将进行提升改造,再加上低空产业布局,将形成“公铁水空”多式联运综合应用区,为企业实现降本增效赋能。  
扬子晚报/紫牛新闻记者 黄玉琴