

区域谈

提升物流枢纽竞争力

柳洁

物流是实体经济的“筋络”。国家物流枢纽是物流体系的核心基础设施，在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。建设国家物流枢纽，对于推进物流业高质量发展、全面提高我国在全球供应链体系中的竞争力意义重大。

截至目前，国家物流枢纽总数为151个，达到国家规划数量的70%以上。尽管我国各类物流基础设施已形成多点分布、覆盖全国的经营网络，但仍存在部分设施运作相对独立、信息不互联、业务不衔接、功能不匹配、干支衔接不顺畅等问题。

在构建新发展格局的背景下，国家物流枢纽不仅要为“大循环”“双循环”提供物通生产、消费联系和内外贸联系的产业布局条件，还要引导和支撑重大生产力布局。其建设不是白手起家，更不是另起炉灶，必须要充分发挥好既有基础设施资源的作用，加大对既有

站场设施的综合利用，提升功能和整合资源，最大限度盘活存量、优化增量。

构建高效物流通道网络。加大政策支持引导力度，发挥国家物流枢纽的资源集聚和区域辐射作用，提升枢纽运营和服务能力，加快枢纽间全局性、功能性组网，形成“宜铁则铁、宜水则水、宜空则空”的大运量、高效率、低成本的快捷运输组织格局。

打造物流枢纽综合运营服务平台。国家物流枢纽是先进科学技术应用场所，现代物流体系的承载主体，生产企业、物流企业、公共服务企业集聚的平台。应尽快形成金融、采购、展示、交易、体验、市场、货物集散、多式联运、滚装运输、专线等物流生态体系。

加快发展智慧物流。一方面，加快5G、大数据、物联网、云计算、人工智能等现代信息技术在物流行业的应用，加强物流设施间的协同衔接、互联互通，提高干线物

流效率、促进干支高效衔接。另一方面，打造“通道+枢纽+网络”的物流运作体系。在全国有条件的大小物流设施，通过智能化大数据物联网管理全覆盖，实现物流设施信息化和网络化，实时监控分析设施内所有节点状况，推动采购、生产、物流等全链式信息实时采集、互联分享，改善生产制造和物流一体化运作水平。

推进物流枢纽与地方经济融合发展。发挥城市特色、产业优势，引领区域产业空间的布局优化，加强工业园区、产业集群与国家物流枢纽的布局衔接和联动发展，打造国家物流枢纽经济。

物流通则商流畅，商流畅则经济兴。随着国家物流枢纽的建设，商品流通更加顺畅，企业运营更加高效，经济活力更加强劲，将为我国经济持续高质量发展注入新的动能。



图为深圳宝安国际机场。(资料图片)

深圳

建设全球影响力物流中心

本报记者 杨阳腾

近年来，深圳市获批建设融合港口型、空港型、商贸服务型、生产服务型为一体的国家物流枢纽城市。为进一步推动物流业高质量发展，深圳市正加快建设具有全球影响力的物流中心，力争2025年物流业增加值突破4000亿元。

数据显示，2023年，深圳市物流业增加值为1663.81亿元，同比增长7.9%。1月至7月深圳市物流业增加值为1663.81亿元，同比增长7.9%。

值得一提的是，在港口航运方面，截至今年9月15日，深圳港口集装箱吞吐量2327.76万标箱，同比增长14.13%；1月至8月，深圳机场货邮吞吐量117.9万吨，同比增长16.8%，货邮吞吐量排名全国第三。其中，国际及地区货邮吞吐量60.1万吨，同比增长23.8%，占比51%。

近日，随着深圳至孟加拉国达卡国际货运航线正式开通，深圳机场全货机国际通航点达39个。深圳机场相关负责人表示，过去3年，深圳机场航空货运业务发展实现“量”“质”齐升，年货邮吞吐量最高达160万吨，进入全球前二十，稳居国内机场前三。为加快建设高水平空港型国家物流枢纽，深圳机场已启动总投资超50亿元的8个物流设施项目建设；启用了国内首个跨境电商专用处理区，吸引了菜鸟、云途等跨境电商头部企业入驻，带动空运跨境电商业务规模

3年扩大10倍以上；启用了中山、江门、东莞、增城等前置仓物流设施，让更多粤港澳大湾区制造产品经深圳发往全球。预计到2025年，深圳机场年货邮处理能力将在现有的基础上再增加近160万吨。

随着物流业发展能级持续提升，目前深圳市已汇聚了8万余家物流企业，跨境电商物流、无人配送、无人运输等一批物流业新场景、新业态蓬勃发展。深圳市柏威国际科技物流有限公司便是其中代表性企业。“依托深圳海陆空通达的区位优势，公司已成长为集国际空运、国际海运、跨境电商物流等为一体的全链路端到端综合物流解决方案提供商，服务网络覆盖美国、巴西、新加坡、迪拜等地。”柏威国际公司数字化品牌营销总监孙钰涵表示，当前，我国物流业已进入数字化升级新阶段。为化解传统物流业中货物追溯难、风险管控等行业痛点，公司推出了自主研发的运通网数字化平台，已形成覆盖180多个国家和地区的物流网络。

孙钰涵表示，作为全国物流体系的核心基础设施，深圳“四型”国家物流枢纽建设为物流产业高质量发展蓄足动能，为工业制造、商贸流通等产业提供更为高效、更具性价比的物流服务。随着深圳对外开放水平持续提升，国家物流枢纽建设将进一步提升深圳国际供应链协作水平，扩大进出口贸易，提升全球资源配置能力等。

物枢纽强

武汉

重塑货到汉口活

本报记者 柳洁 董庆森

近日，一列满载新能源汽车、汽车零配件等货物的中欧班列从中铁集武汉中心站鸣笛出发，经阿拉山口出境抵达德国汉堡后，以铁水联运方式转运分拨，最终抵达瑞典哥德堡。目前，中欧班列(武汉)共有55条稳定的跨境运输线路，辐射欧亚大陆40个国家、117个城市。

“省内的新能源汽车、电子产品、光伏产品以及电商产品相关企业是主要的服务对象，长三角、珠三角也有越来越多的客户。”武汉汉欧国际物流有限公司总经理沙鹏俊说。

在武汉阳逻港1500多米的岸线上，一、二、三期码头并列排布，生产运营井然有序。这片深水良港，是长江中上游最大的集装箱枢纽港、中西部地区的重要“出海口”。通过无缝对接中欧班列，阳逻港已开辟多式联运通道近50条，辐射区域延伸到西北、西南地区乃至欧洲腹地，实现“通江达海”。今年1月至8月，阳逻港完成集装箱吞吐量165.64万标箱，同比增长5.98%。

作为全球第四座、中国首座专业航空货运枢纽，位于武汉市圈的鄂州花湖国际机场已开通货运航线75条，其中，国际货运航线24条、国内货运航线51条，日均货邮吞吐量稳居全国前列。

武汉素有“九省通衢”之称，是我国内陆最大的水陆空交通枢纽。如今的武汉，乘坐高铁4小时可达全国80%的重要城市，正在构建“7环30射”高速路网，

阳逻港近洋航线可直抵日本、韩国和俄罗斯，中欧班列(武汉)可深入亚欧大陆，武汉天河国际机场与鄂州花湖国际机场客货双枢纽已形成覆盖全国、联通亚欧美非大洲的轴辐式航空货运网络。

武汉市副市长张忠军表示，武汉正加快把交通区位优势转化为国内国际双循环枢纽链接优势，不断完善枢纽链接功能，打造新时代“九州通衢”，重塑“货到汉口活”。

武汉市将商贸物流列入“965”现代产业体系，从提升枢纽能级、拓展通道能力等8个方面，加快构建“通道+枢纽+网络+平台”的现代物流运行体系，打造“枢纽带动贸易、贸易聚集产业、产业反哺枢纽”的经济循环，加快建设国内大循环重要节点和国内国际双循环重要枢纽。10月2日，武汉商贸服务型国家物流枢纽入选2024年国家物流枢纽建设名单。至此，武汉提出建设“五型”国家物流枢纽，已获批4个。

武汉市发改委主任孟武康介绍，武汉商贸服务型国家物流枢纽以武汉国际贸易城、港口铁路物流基地等物流设施为基础，组建以盘龙交投为牵头主体的枢纽运营联盟，持续提升干线物流组织、多式联运、区域分拨等基本功能，打造扩大内需、链接生产和消费的现代商贸物流发展高地和引领中部、服务全国、链接全球的国际国内商贸物流供应链组织中心。

重庆

大物流带来大开放

本报记者 吴陆牧

近日，位于沙坪坝区的重庆国际物流枢纽园区里，一列满载摩托车及汽摩配件、化工产品等货物的西部陆海新通道班列从团结村中心站发出，将经广西钦州港运往东盟。

重庆国际物流枢纽园区是我国首班中欧班列和西部陆海新通道铁海联运班列的始发站，也是重庆陆港型国家物流枢纽的承载地之一。“目前，国际班列累计开行超2540列，运输货值590亿元，辐射125个国家和地区的538个港口，形成了全球化通道网络。”重庆国际物流枢纽园区建设有限责任公司副总经理韩超说，园区积极探索多式联运“一单制”应用，帮助企业提升物流效率、降低物流成本。

重庆是全国唯一兼有港口型、陆港型、空港型、生产服务型、商贸服务型“五型”国家物流枢纽的城市。近年来，当地加快推动西部陆海新通道建设，打造对外开放的大通道、大枢纽、大口岸、大物流、大平台，从内陆腹地迈向开放前沿。

重庆不断强化西部陆海新通道、中欧班列、长江航运、国际航空等多通道高效协同联动，加快建设西部陆海新通道集装箱多式联运示范工程，提升国际物流综合效能。今年前8个月，重庆经西部陆海新通道与中欧班列、长江黄金水道联运货物9.72万标箱，同比增长87%。

作为首批港口型国家物流枢纽之一，重庆果园港开通了四川、贵州等地至港区的多条铁水联运运输线路，成为中西部地区外贸货物的中转港。近年来，果园港在重庆率先实施启运港退税政策试点。“过去，出口企业需将货物运到出境港口并办理结关手续后，才能申请退税。如今，出口货物启运后就可以申请退税，比之前快了1个月。”重庆渝泰报关有限公司海运部经理郭豪说，启运港退税政策的实行，提高了企业资金周转和使用效率。

江津区是西部陆海新通道重庆主枢纽，也是重庆陆港型国家物流枢纽建设主要承载地之一，当地坚持“通道+经贸+产业”融合发展，着力打造重庆枢纽港产业园(江津片区)，布局发展冶金装备、通机农机装备、先进材料等先进制造业集群。今年前8个月，江津片区实现规上工业产值397.3亿元。

在重庆公路物流基地，西部陆海新通道跨境公路班车的运输线路实现了中南半岛全覆盖，吸引了80余家商贸物流龙头企业落户聚集。去年，该基地获批建设商贸服务型国家物流枢纽。重庆公路物流基地建设有限公司总经理杨敏告诉记者，基地构建形成了专业市场、电子商务、综合物流、国际贸易等五大产业集群协同发展格局，同时打造了总面积1.4万平方米的东盟商品集采城，实现“集东盟供全国，采全国销东盟”。

青岛

锻造现代物流新体系

本报记者 刘成

近日，交通运输部、财政部公示了“2024年国家综合货运枢纽补链强链支持城市”名单，青岛成功入选。这代表着青岛在空港型、生产服务型、港口型及商贸服务型国家物流枢纽的基础上，城市枢纽能级再度提升。

日前，随着一声汽笛声响起，满载出口物资的达飞美洛拉轮缓缓离开山东港口青岛港前湾联合集装箱码头公司101泊位，驶向墨西哥。

“这是青岛港今年开通的首条通往墨西哥的集装箱航线，航线的开通增强了中国在中南美洲地区的市场辐射能力。”该公司计划主管王奇说，青岛港是目前国内最快到达墨西哥的挂靠港，从这里出发仅用20天即可直达墨西哥，新航线的开通，进一步提升了以黄河流域地区为主的进出口企业的市场竞争力。

“与其他国家物流枢纽承载城市相比，青岛最大的优势在于可以实现海、陆、空、铁多种国际物流通道的‘自由组合’，可满足经营主体对物流时效、成本等方面的不同需求，对各类经营主体均有较强的吸引力。”青岛市发改委主任卞成说，通过汇聚全球要素资源，青岛推动了智能家电、新能源汽车、轨道交通装备等支柱产业节而升。以智能家电产业为例，四通八达的国际物流通道，吸引了数以千计的上下游企业陆续落户。

在上合示范区一同江—莫斯科首班班列上，满载

青岛生产的冰箱、洗衣机等智能家电货物，由(上合示范区)青岛多式联运中心发出，到达同江口岸后，以“宽轨重出”换装出境，比传统境外换装方式减少15%以上的运输时间。与此同时，一辆路特斯新能源汽车正乘坐K4925航班，从胶东机场飞往美国纽约……这是胶东机场首次保障整车国际运输，展示了其在国际航空物流领域的专业能力和服务水平。

这些多样化物流运输日常，是青岛作为生产服务型(港口型)国家物流枢纽承载能力的体现，更是其在商贸服务型、空港型国家物流枢纽上的优势展现。作为生产服务型(港口型)国家物流枢纽，青岛去年累计新增20条航线，航线总数达225条，航线遍及180多个国家和地区的700多个港口，航线数量和密度继续稳居中国北方港口第一位；作为商贸服务型国家物流枢纽，青岛在今年1月至9月，中欧班列(齐鲁号)开行843列，同比增长16.6%，“鲁欧快线”、跨境电商专列等特色中欧班列广受认可；作为空港型国家物流枢纽，青岛在2023年业务总收入达到24.2亿元，实现货物吞吐量47万吨，货物进出口总额达10亿元。

“总体来看，去年青岛的物流业增加值突破1600亿元，同比增长6.4%，占全市生产总值比重超过10%，物流业已成为全市现代服务业中的优势产业、支柱产业。”卞成说，下一步，青岛将通过打造“效率快港”、深化头部企业合作、强化数字赋能等方式，全面锻造“枢纽+通道+网络”的现代物流运行新体系。

西安

统筹港产贸城融合发展

本报记者 张毅 雷婷

10月18日，满载着新能源汽车、机械设备等货物的X9043次中欧班列从西安国际港站驶出，一路向西经里海运输走廊开往阿塞拜疆的巴库，这是今年中欧班列(西安)开行的第126列跨里海通道班列。至此，中欧班列(西安)今年累计开行超4000列，开行量、货运量、重箱率等核心指标稳居全国前列，西安陆港型国家物流枢纽的集结中心功能日益凸显。

西安是国家级陆、空交通枢纽，随着“一带一路”建设深入推进，其向东辐射、向西开放的“门户”优势更加凸显。截至今年8月，西安全市进出口总值2711.1亿元，增长17.2%。

作为西安国家物流枢纽城市的重要平台，西安灞桥国际港务区拥有综合保税区以及粮食、肉类、整车进口指定

口岸和全国二手车出口试点等功能完备的门户口岸体系。西安自贸港建设运营有限公司副总经理苗巍说，自2022年4月首开跨里海和黑海班列以来，西安跨里海班列已累计开行150列，运输货物13.7万吨，“集结和联运功能是西安国家物流枢纽的最大特色优势”。

10月11日，满载50车电商货物的西安—乌鲁木齐X387次“丝路电商班列”从西安国际港站驶出，一路向西开往乌鲁木齐。“该趟班列已累计开行突破200列。”中外运物流西北有限公司副总经理邢凯表示，“丝路电商班列”已成为陕西乃至全国电商快递通往新疆的黄金物流通道。“科技+安全”的“智慧物流”模式是“丝路电商班列”的优势所在。通过在集装箱或货物上加装智能装备，实现对货物位置、温湿度等运输

数据的第一“键”追踪，并且利用大数据分析集装箱货物储存、班列运输线路拥堵等情况，为安全管控和运输时效提供决策依据。

枢纽建设成势，更要“坐地生金”。依托国家陆港型枢纽通道优势，近年来，西安以统筹港产贸城融合发展为着力点，高标准建设“一带一路”临港产业园，引进康佳智能产业集群等；依托国家跨境电子商务综合试验区等国家试点，累计引进法国达飞等国际物流和物流企业2900余家，2023年大宗商品销售额达到2400亿元，实现进出口贸易额365亿元。

西安市道路货物运输行业协会会长马海腾认为，西安仍缺少集中连片的高标准物流仓储基地和大型内贸物流园区，相关市场配套建设有待加快落实。



商品汽车滚装船经过武汉市江夏区金口水域。陈勇摄