



提起现代物流，早已不是简单的运输、仓储和配送，而是贯通产业链、供应链、价值链的重要行业。作为生产性服务业的重要支柱，我国现代物流业仍存在一体化供应链服务体系不完善、物流综合成本高痛点。

如何让实体经济的“筋络”更强健，让“流动的血脉”更通畅？地处我国中部地区中心的湖北省将多式联运“一单制”“一箱制”改革作为突破口。

立足“得中独厚”“得水独优”的资源禀赋和区位优势，以一盘棋思维统筹铁路、港口、金融机构等多方力量，对港口、疏港铁路、干线公路、产业专用线、政务物流信息系统进行系统性重塑、全链条升级。如今的荆楚大地，一张干支相连、港铁相融、数智赋能、内外通达的现代多式联运网络正加速成型。

黄金水道牵手钢铁驼队

位于长江北岸的武汉阳逻港，常年水深7米至15米，可停靠万吨级大型船舶，是长江中上游最大的集装箱枢纽港。

乐超云是“华航汉亚2号”轮的船长，开着7000多吨的船跑日本线。“早年的阳逻港，大船进不来，货物出不去。”他清楚地记得，那时船舶大多停靠武汉青山工业港，阳逻港只有一期码头，一次能停两三艘船就不错了，来的也多是运水泥、黄沙的小船。阳逻港虽是天然的深水良港，但枯水期航道太浅，好胃口的港“吃”不进大船。

经过航道整治，2023年武汉至安庆段航道水深终于达到6米，万吨级船舶可以常年直抵武汉。

航道在整治，航线也在持续拓展。13年前，阳逻港几乎没有直达海外的集装箱，货物要去上海或宁波换大船。武汉下决心啃下这块硬骨头：先培育日韩航线。2019年11月底，“华航汉亚1号”拉响汽笛，从阳逻港直驶日本关西。这是长江中游第一条直达境外的班轮航线。“直航后，物流时间省了30%，成本降了10%以上。”乐超云说。

渐渐地，货运量上来了，航线从周一班加密到一周两班。汉亚直航打响名气，阳逻港又一口气新开了4条近洋直航：韩国、俄罗斯、越南、印尼。到2025年，累计开辟35条成熟航线，5条国际直航，集装箱年吞吐量达189.52万标箱。

陶芳是阳逻港龙门吊操作手，她干的活儿叫“铁水联运”：把船上卸下的集装箱直接送上火车。“以前可不是这样。”陶芳回忆，“集装箱下了船，要用卡车拉到几十公里外的火车站，一趟短驳就要好几天。遇到下雨天，路不好走，货堆在码头上等车，车在路上等货，两头干着急。”

2017年，阳逻港铁水联运一期投运，铁路通到了港区边上，距离缩短到2.5公里；2021年，二期开港，铁路直接铺到码头边，集装箱从船上卸下来，龙门吊一抓，转身就能放上火车，全程不落地。陶芳告诉记者：“原来短驳要一两天，现在只需2小时。”

2025年，阳逻港铁水联运量达25.79万标箱，占全国内河的38%以上，居全国首位。过去运往中亚和欧洲的货得在阳逻港集结，再用汽车短驳到60公里外的吴家山站，装到中欧班列上，费钱费时。2025年，码头旁原本只运煤的香炉山站改扩建为货运站，阳逻港成了中欧班列（武汉）的第二始发站。

武汉香炉山站站长王保红介绍，随着香炉山站升级改造项目落地投用，实现了“水转铁、铁直发”一站式联运模式，采用直接报关、无需中转、一票出海的全新流程，全程运输时间缩短2天以上，企业综合物流成本降低约15%，大幅提升了湖北铁路跨境货运的承载力和辐射力。

长江黄金水道和钢铁驼队，在武汉“握上了手”。现在，国内的货物坐火车来到这里，再乘船出海；国外的货物从海路抵港，通过铁路分拨全国、跨国中转。

乐超云船上的货单也在变。“以前装船的大多是沥青、普通钢材，卖的是资源。现在是动力电池、医疗器材、新能源汽车。”他从变化的货单上看到了岸上工厂的焕新升级。

港口是区域经济的晴雨表，低物流成本与快周转效率，很快成为吸引企业落户的强磁场。阳逻港的多式联运网络像一张大网，将湖北的医疗器械、光电子产品，江西的陶瓷餐具、光伏组件，湖南的茶叶、工程机械配件等尽数网罗。货物不再只是借道过境，而是在此集结、加工、增值，再发往全国和全球。

80公里外，进出口消费品还可通过亚洲首个专业货运枢纽——鄂州花湖国际机场空运至国内外，实现“一夜达全国，隔日连世界”的极致效率。

为提高多式联运效率，湖北省加强对基础设施的建设和改造，确保不同运输方式之间有效衔接和转换。近年来，湖北提升港口枢纽能级，加快建设武汉国际集装箱枢纽港、黄石大宗散货联运港、宜昌三峡转运港、荆州煤炭中转港、襄阳汉江物流枢纽港，成功功能互补、协调发展的港口格局。

2025年，湖北新开水运航线23条，累计224条，基本形成以新开口为节点推进高水平对外开放、打造内陆开放高地的格局。截至目前，共创建8个国家级多式联运示范工程，数量居全国第一位。依托示范工程和开放口岸，开辟多式联运通道110余条，构建“中欧班列+近洋直航”“长江班列+江海联运”的集装箱航线网络。

一单直达降本增效

清早，汽笛长鸣，一列满载山西煤炭的火车，顺利抵达湖北宜昌枝城港。煤炭经港口中转，直接装进货轮，走长江水路发往外地。

通

筋

络

集

湖北多式联运

本报记者

柳 单制

重庆森

发展调查



上图 位于湖北省宜昌市的枝城港，是长江中上游武汉、重庆两大城市间唯一的水铁联运枢纽港。

刘曙松摄（中经视觉）

左图 位于湖北省的黄石棋盘洲综合保税区跨境电商仓库内，跨境包裹正被转运至鄂州花湖国际机场，准备发往海外。

周 巍摄（中经视觉）

笛长鸣，从杨家坳站驶出，稳稳抵达焦柳铁路枝江站。沉寂5年的原湖北化肥厂铁路专用线正式“复活”，从闲置资产蝶变为串联园区、通达江海的物流动脉，为枝江铁水公多式联运体系补上关键拼图。

这条23公里的铁路专用线曾是湖北化肥厂的“工业生命线”。2021年底企业“关改搬转”后，线路停运、设备锈蚀，陷入“沉睡”。为盘活存量资产，枝江金润源集团投入1亿元，仅用4个月就完成线路整治、机车检修与信号升级，将一条企业专用线升级为衔接焦柳铁路、服务全域产业的综合枢纽。

“相较于以前的中转模式，新线路缩短了10公里的公路运输距离，主要承运煤炭、石油胶等大宗物资，规划年集装箱到发量200万吨，后续将陆续新增散货装卸业务。”枝江市金润源绿色产业投资有限公司总经理鲜于文浩介绍，该线路补齐了枝江城区及工业园区铁路集装箱货运短板，凭借高效、低成本的物流优势，为工业企业大宗物流提供坚实保障。

湖北索通炭材料有限公司物流负责人杨小军说：“今年公司计划通过铁路专用线开展外运，预计节约物流成本约50万元，比原来省钱省心多了。”

通过打通物理通道、编织数字网络，铁水公联运正有力支撑起枝江工业的循环体系。围绕化工、医用敷料、建材、农产品等重点品类，当地布局多条精品线路，形成铁路直达、公路分拨、水路衔接的物流格局。三宁化工打通煤炭集装箱入厂新通路，奥美纺织摒弃公路运输方案，改用铁路直达，龙头企业货运结构持续优化。

“码头‘活’起来了，带来实实在在的效益，去

点评

完善从“有”到“优”关键路径

袁北星

多式联运“一单制”是构建现代综合交通运输体系的必然要求。从阳逻港铁水联运的顺畅通达，到鄂州花湖国际机场的快速集散，再到枝城港“一单制”用活港口枢纽优势，湖北省探索多式联运“一单制”改革，打通不同运输方式间的循环堵点，对物流体系进行系统性重塑，将“得中独厚”“得水独优”的区位优势转化为畅通经济循环的通道力量。

多式联运按下提升物流效率的“快进键”。多式联运不是运输方式的简单衔接，而是系统性的降本增效。通过流程再造、规则互认和信息共享，降低制度性交易成本，以物流资源的深度重组、物流组织方式的深刻变革，从根本上提升物流效率。

基础设施建设筑牢降低物流成本的“硬支撑”。只有实现基础设施的物理融合，“铁水公空”基础设施成网，多式联运网络“筋骨”才会坚实有力，物流“血脉”才会更加顺畅通达。“一单制”改革探索畅通物流的“最优解”。通过“一次委托、一单到底、一票结算”，化解多式联运长期面临的单证繁琐、信息割裂、衔接低效等痛点堵点。

进一步推动多式联运从“有没有”向“好不好”高质量发展，应持续推进“一单制”改革，从设施完善、信息保障、产业链接等方面系统推进。

加强标准化建设，推动流程执行从“软约束”转化为“硬指标”。在基础设施联通设备方面，加快制定铁水、公铁、空铁联运基础设施及装卸场所、设备共通等标准，推动装备集成通用化，优化枢纽建设和运行服务。在单证应用方面，明确多

式联运经营人的资质、权利和责任等，推动实现“一单制”单证全程货权锁定、质押融资、流转转让。

创新信息集成服务，推动多式联运从“物理衔接”转化为“数字协同”。在信息安全上，依托区块链、物联网等技术，建立跨部门、跨企业数据共享机制，明确跨主体数据共享清单和口径、边界，有序开放清单数据，实现信息全贯通。在平台建设上，打造智能调度系统，用数字技术精准匹配车、船、货、港、仓，保障全程可信、可追溯、不可篡改。在打通堵点上，对重点园区和临港产业区的铁路专用线进行改造和新建，进一步缩短铁水公衔接半径，加快电子运单、电子仓单、电子提单合一，让数据跑起来、货物不久等，为全链条可视化管理和跨主体业务协同奠定数据基础。

引导多式联运深度嵌入产业链，推动现代物流从“配套服务”转化为“底层支撑”。湖北已走出一条以物流现代化带动产业现代化的新路，便利的物流条件助推产业结构升级，港口和物流枢纽从单纯的运输通道向产业集聚平台转变。要围绕光电子信息、新能源与智能网联汽车、高端装备等产业，开发定制化“一单制”方案。探索“港+城”融合发展路子，在多式联运枢纽周边布局供应链管理、跨境电商、冷链加工、保税物流等服务业，汇聚物流、商流、资金流、信息流，焕新港口、机场区域经济增长极。

（作者系湖北省中国特色社会主义理论体系研究中心省社科院分中心研究员）

