

国家物流枢纽城市建设元年开启

127城竞逐“中国孟菲斯”

A 宁汉渝三城集五大枢纽为一体

根据《规划》，212个国家物流枢纽分为6大类，包括41个陆港型、30个港口型、23个空港型、47个生产服务型、55个商贸服务型、16个陆上边境口岸型国家物流枢纽，分别落户于127个城市。不少区位优势突出的城市涵盖了多个枢纽类型，在未来的发展中占有优势。

其中，有3个城市集陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型五大国家物流枢纽类型于一体，分别是南京、武汉、重庆，3座城市分别位于长江的上、中、下游。上海、广州、深圳、天津这4个城市由于沿海，缺乏陆港型这一特色，集港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型四大国家物流

枢纽类型于一体。同样，杭州、西安、成都、郑州、贵阳等城市不靠海不靠江，也集四大国家物流枢纽类型于一体，缺乏陆上边境口岸型以及港口型。

此外，东部及沿海省份布局的国家物流枢纽城市最多，比如广东省除了陆上边境口岸型，布局了13个五大类型国家物流枢纽承载城市；江苏省除了陆上边境口岸型，布局了12个五大类型国家物流枢纽；浙江省布局了11个五大类型国家物流枢纽；河北省、山东省各布局了10个五大类型国家物流枢纽。中部省份河南省布局的国家物流枢纽承载城市最多，达到10个；西部省区市里，新疆的各类国家物流枢纽承载城市最多，达到五大类型（除港口

型）11个；东北地区黑龙江省除港口型，拥有其他类型共9个城市。首都北京虽只布局了空港型一个类型，但周边天津、石家庄、秦皇岛、唐山等诸多城市物流枢纽布局相当完备。

武汉汉欧国际物流公司相关负责人表示，武汉市区位优势突出，不仅是湖北省的物流集散地，同时还能够辐射到整个中部地区，随着中欧（武汉）班列的名气越来越大、服务水平越来越高，辐射的区域更为广泛，目前已有阿拉山口、满洲里、二连浩特、凭祥、霍尔果斯“五线并行”的物流通道，国内的多式联运班列、冷链专列等不断发展，反过来又带动了整个区域的物流加速、经济带动能力不断加强。

B 民营快递纷纷盯紧机遇布局

近日，国家发展和改革委员会发布了《国家发展和改革委员会关于新建湖北鄂州民用机场工程可行性研究报告的批复》，表示同意新建湖北鄂州民用机场，定位为客运支线、货运枢纽机场，主要发展国内各主要城市及境外的航空快递运营中转业务，兼顾传统航空客、货运服务。

此举意味着，顺丰将成为国内首个拥有自己机场的快递企业。随后，顺丰控股也发布了相关公告，进而对该机场工程项目进行了详细的说明。

回顾顺丰鄂州机场的落地史可知，在2013年的时候，顺丰开始规划在湖北建设国际物流核心枢纽机场以提升自身竞争力。2015年，在经过多方对比后，集团选定鄂州市燕矶为顺丰国际物流核心枢纽首选场址。之后2016年，国家民航局则正式发文批复，同意将燕矶场址作为鄂州民用机场的推荐场址，湖北国际物流核心枢纽机场项目正式落户鄂州。2018年，国务院和中央军委于中国政府网则正式发布公告表示，同意新建湖北鄂州民用机场。

据了解，顺丰建设鄂州顺丰机场可谓是野心勃勃，其目标是对标美国田纳西州的孟菲斯机场，旨在成为中部地区最大的货物机场，打造全球第四个、亚洲第一的航空物流枢纽。

与此同时盯紧这一机遇的却也不止顺丰一方。众所周知，我国民营快递企业中，在航空货运领域发展最为突出的两家就是顺丰和圆通。因此在顺丰大肆布局的同时，圆通自然也不会自甘落后。在2016年，圆通航空就与陕西省交通运输厅及西部机场集团签订了共同组建中国西北国际货运航空公司的合作协议。此后2018年7月，圆通速递母公司上海圆通蛟龙投资发展（集团）有限公司也与嘉兴市签署协议，宣布将投资122亿元在嘉兴机场建设一个全球性航空物流枢纽设施，当年12月该项目正式启动。

同时，菜鸟方面也于去年6月宣布，将联合中国航空、圆通速递在香港国际机场启动建设一个世界级的物流枢纽，总投资金额约120亿港元。

而京东方面也在发力航空物流。2018年12月底，京东集团与南通市政府签署了战略合作框架协议，双方计划共同建设航空货运枢纽，努力将南通机场打造为京东物流航空货运枢纽。值得一提的是，本次除了鄂州机场的落地，国家发改委同步批复的还有另外三个机场项目。

此外，湖南、湖北、河南、山西等地近些年来也均提出了要打造中国“孟菲斯”的口号，所以对于顺丰来说，其所面临的竞争压力不可谓不大。

“我国物流业发展不平衡不充分问题依然突出，大而不强、成本居高成最大难题，如企业大而不强、成本高效率低、物流信息不连通、货物运输结构不合理、物流基础设施布局散点分布、物流标准不衔接、绿色物流发展滞后等。”国家发改委经济贸易司副巡视员吴君杨说。

“高效货运服务体系是供应链体系的根基，但目前我国存在物流质量与运输效率有待提高、末端运输成短板、运输装备差距明显、多式联运发展缓慢、运输结构亟待调整、整个行业大而不强等状况。”交通运输部科学研究院现代物流研究中心副主任李彦林表示，加快物流产业体系重构的同时，要加快发展物流枢纽经济。

有测算显示，在智能物流系统驱动下，“通道+枢纽+网络”叠加后的化学反应惊人，将为企业实现供应链整体效率提升30%，降低综合成本20%以上。国家物流枢纽城市作为国家骨干物流大通道的节点，全国性交通物流枢纽沟通内外的物流运作节点重要城

市，是最有效率的链式服务体系。

物流枢纽服务和国际物流大通道是相互作用涉及两个基本过程：同化和顺应。

不仅如此，国家物流枢纽城市对各地有条件城市的未来意义非常重大，国家物流枢纽城市是一张国家级名片，也是有条件城市提升区域影响力和国家战略地位的平台，极大地拓宽了城市的发展空间，放大城市的地位。物流服务功能放大在与布局为枢纽的周围环境相互作用，逐步建构承载枢纽的城市，城市更加重视建立于主动探索生成和发展，物流枢纽服务形成被看作是持续生成转化与其意义不断建构与提升。

《规划》为各地城市提供了新一轮发展机遇，当下各地政府开始忙碌起来，在未来全面开放新格局中必然是重点区域。

业界人士分析，可以判断2019-2025年是物流枢纽建设大爆发阶段，“2019将是国家物流枢纽城市开启元年”。

本文综合自长江商报、搜狐财经、觅窝财经、顺风递科技等媒体

十部门联合发文

全面推进农村物流配送和冷链建设

本报讯（全媒体记者 胡逢）1月29日，商务部、教育部、交通运输部、卫生健康委、国管局、国家邮政局、国家知识产权局、国务院扶贫办、中华全国供销合作总社、中国邮政集团公司等10部门联合印发《多渠道拓宽贫困地区农产品营销渠道实施方案》（以下简称《实施方案》），实施方案最大的亮点在于明确了多渠道拓宽贫困地区农产品营销渠道工作的主要目标，即到2020年，贫困地区农产品营销渠道不断拓宽，农产品产销对接更加紧密、稳定，农村物流配送体系和农产品冷链物流设施逐步完善。

《实施方案》提出，要落实多渠道拓宽贫困地区农产品营销渠道任务，聚焦多渠道、聚焦贫困地区，开展多种形式的农产品产销对接活动，为此，明确四项重点工作任务：一是推动流通企业与贫困村建立长期稳定的产销关系，支持和鼓励农产品批发市场、零售企业和农产品电商企业设立贫困地区农产品销售专区、专柜、专柜和电商扶贫频道，引导贫困地区发展特色产业、优势农产品产业；二是组织开展贫困地区农产品定向直供直销活动，推广以购代捐的扶贫模式，推动学校、医院、机关食堂和交易市场等从贫困地区直接采购农产品；三是完善贫困地区农村物流配送体系，推动供销、邮政、快递、交通运输企业在农村地区扩展合作范围、合作领域和服务内容，探索开展农村渠道共建、设施共享、业务代理合作；四是加强特色优势农产品生产基地冷链设施建设，补齐“最先一公里”冷链物流短板，提高农产品附加值和市场竞争能力。

河北交通拿到900亿元投资大礼包

本报讯（全媒体记者 甘琛）1月29日，记者从河北省交通运输工作会议上获悉，今年河北省交通运输系统固定资产投资将完成900亿元以上，其中，港口建设完成30亿元。

今年，河北省大力推动京津冀交通一体化工作实现新突破，开工建设北京大兴国际机场北线高速廊坊段和国道G105京冀交界路段；推进其他对接路建设，加快建设京秦高速遵化至秦皇岛段，开工建设G230京冀界至码头镇段开展省道S215等项目前期工作；确保延崇高速主线建成通车，确保崇礼南互通主体工程完工。

此外，河北省将持续打好交通运输领域污染防治攻坚战，推进“4+2”普通干线绕城项目规划建设，国道G107邯郸段、G230辛集段绕城项目开工建设，国道G337定州段、省道S240石家庄段绕城项目完成可行性研究报告；加强道路工程施工标准化，施工现场扬尘整治达标率达到95%；港口累计建成防风网6.1万米，强化喷淋设施应用，抑尘率达到90%。

政企联手为物流园区治堵

集卡车司机的心不堵了

本报讯 时至年关是物流企业最为“难熬”的时候。爆仓！甩柜！说到提箱，企业、集卡司机纷纷叫苦，最要命的是，由此引起道路拥堵和瘫痪，更让人怨声载道。今年，位于北仑的现代物流园区却是另一番景象：交通繁忙有序，司机不慌不忙。

这一改变，源于北仑政企合力破题。每逢春运，对现代国际物流园区的交通都是大考验。据了解，现代国际物流园区东临宁波舟山港北仑港区码头，西面为北仑中心城区，南接穿山疏港高速路，北达新329国道，是北仑的交通要冲。整个物流园区物流核心区仅1.8平方公里，日均进出车辆8000余辆次。春节临近，外贸企业集中出货，物流量骤增，园区日均进出的集卡车、货车达到了1.5万辆次。

“信息不对称是造成交通拥堵的原因之一，我们开发了一个智能叫号系统，相关企业可以根据叫号系统安排时间合理分配，集卡司机也可以预估什么时候轮到。”物流园区管委会副主任、党工委副书记孙海山介绍，他们还特别开辟缓冲地带作为临时停车场，所有车辆统一安排在场内等待。

在进园区的妙峰山路、永定河路上，笔者看到好几处限行标志。孙海山拿出“春节期间物流车辆交通组织示意图”向记者解释：“园区有先天不足，道路普遍不宽。这些单行线的设置，经过了北仑区公安分局交警大队的多次踏勘以及与物流企业反复论证优化，对外围疏导交叉口进行警力配置、安排沿线巡查人员……目前，外围路口已配备了疏导员，并实行24小时沿线巡查，方便司机进出。

“前年，我到园区送货，堵了4天4夜。今年情况好多了，路上车虽多，但挺通畅。”集卡司机文俊波从堆场提好集装箱，准备驶往码头，前后仅花了1个多小时。

“这真是解了燃眉之急。”宁波海晖国际物流有限公司行政副总陈芳说，公司位于云台山路边，过去集卡车占道排队，经常挡住大门，既堵车又堵心。停车场启用后，这种情况就再没出现。孙海山说，园区内停车场的休息区已在加紧建设，将具备休息、就餐、冲澡等功能，另一个面积更大的缓冲区停车场，选址也基本确定，动工在即。（厉晓航 陈盛竹 顾宵阳）

14座大桥“跨”出两岸经济新动能

□ 特约记者 梅剑飞

过江，是江苏社会经济发展头等大事。长江江苏段全长432.5公里，把江苏南北划分，流经南京至苏州8个设区市，这是一条全国重要的经济走廊。长江上那些耀眼雄伟的大桥们，是南北沟通、融合发展的关键纽带，几十年来，推动着大江两岸风貌更新。

半个世纪前，望长江天堑共叹的局面，因1968年12月29日南京长江大

桥公路桥竣工通车而改变。时隔50年的同一天，封闭维修的大桥公路桥恢复通车，一天车流量即达8.4万辆。

目前，长江江苏段已建成跨江通道14座，在建有南京长江五桥、沪通大桥、五峰山大桥等6个项目。时间翻篇到2019年初，常泰与龙潭过江大桥即将开工。

大桥三个“最”：世界跨径最大的三塔悬索大桥、国内最大的水中沉井基础、最先采用人字形钢塔。

须臾10年时光，江苏境内就有近10座跨江大桥跨越南北。跨江通道建设的大发展，显著加快了跨江融合发展步伐。省发改委基础产业处处长金剑平认为，桥梁越来越高，桥上能通行更多车辆，桥下能通过更大货轮，这是经济飞速发展最直观的体现。

中国桥梁看江苏 再刷新世界纪录

南京长江大桥主跨宽度120米。“现在，长江上的桥梁主跨基本在1000米左右，气势更雄伟。”韩大章说。

在建沪通长江大桥全长11072米，主跨1092米。“这是目前国内最大跨度斜拉桥，也是世界上首座跨度超千米的公铁两用斜拉桥。”中铁大桥局四公司设计事业中心主任丁文军说，大桥设计为上层6车道高速公路，下层4线铁路。

沪通大桥南北两个主塔高达330米，为世界最高主塔。在北主塔成功封顶后，元旦前南主塔顺利合龙。

“沪通大桥工程规模之大、施工难度之高、科技创新之多，创造了世界桥梁和中国桥梁建设的多个之最，代表着当前中国乃至世界桥梁建设的最高水平。”中铁大桥局沪通长江大桥项目部二分部常务副经理顾惠明介绍，大桥工程所用钢材约48万吨，相当于12个“鸟巢”所用钢材。

以沪通大桥为咽喉的沪通铁路2020年建成后，将连接起鲁东、苏北与上海、苏南、浙东，贯通中国东部最便捷的铁路运输通道，对促进长三角地区产业布局调整，实现区域资源共享具有积极意义。

镇江五峰山长江大桥是长江江苏段第



南京大胜关长江大桥。

三座公铁两用大桥。其主跨1092米，一跨过江，大气磅礴。

“作为连锁铁路跨越长江的关键工程，五峰山长江大桥是我国首座公铁两用悬索桥，同时也是世界上跨度最大、运行速度最快、运行荷载最大的公铁两用悬索桥。”刘俊介绍，其下层为4线高速铁路（预留两线），上层为双向8车道高速公路，其搭载的公路、铁路车道数量和重量，都远远超过国际同类桥梁，刷新多项世界纪录。

就力学而言，高铁通行对“柔性结构”悬索桥的要求极高。中铁大桥局五峰山长江大桥项目部常务副指挥长陈明解释，长江在五峰山段江面宽度1000米，如果设计斜拉桥，其边跨势必很大，会造成资源浪费。

五峰山大桥变不可能为可能，陈明说，为保证大桥的稳固，在建设，大桥主缆直径1.3米，为目前世界范围内最大直径主缆，单根主缆拉力高达9万吨，足以吊起1.5艘满载的“辽宁”号航空母舰。

作为连淮扬镇铁路的控制性工程，五峰山大桥目前已进入钢梁架设新阶段。连淮扬镇铁路是连接鲁苏皖浙赣五省的铁路纵向大通道，2020年通车后，连云港至上海、至南京更加快捷，对“一带一路”建设和沿海开发战略的深入实施，意义非凡。

两岸物流南北互通 跨江无缝对接

一座又一座跨江大桥，带动了相连城市、地区乃至整个长三角经济发展。

“跨江通道，最直接的作用是降低物流成本、提升物流效率，优化沿江产业布局、推动产业融合发展。”江苏省社科院研究员蒋昭乙认为，过去江南北发展不平衡的局面正被慢慢打破。