

海南打造超级供应链枢纽

□ 胡雪芹



洋浦港。本报资料室供图

物流天下

面对全球供应链重构，作为全球最大货物贸易国的中国如何打造新发展引擎？

在海南，一个自由贸易港着力打造供应链枢纽，正在让这里走上发展快车道。

1月16日，海南机场集团披露的数据显示，海南机场集团旗下机场航空物流呈现快速发展势头，2023年海南机场集团全年货邮吞吐量30.1万吨，同比2022年增长46.8%，同比2019年增长0.7%。

政策加持 发展向好

“开放是海南自贸港建设的生命线。”海南省委书记冯飞曾表示。

2023年海南省GDP增速在9.5%左右，居全国前列。2023年前三季度经济数据显示，海南省GDP总值达5276.92亿元，同比增长9.5%，高于全国4.3个百分点。

实际上，在获批自贸港之后，海南一直处于领跑位置。从2023年前三季度来看，海南的内需潜力持续释放，投资、消费增速较2023年上半年分别加快1.9和2.9个百分点，外贸活力不断增强，货物进出口总额同比增长20.2%，其中民营企业进出口占54.4%，增长37.7%。

此外，海南省也成为投资者眼中的“香饽饽”。海南省发改委2023年12月22日发布的数据显示，2023年以来，海南全省产业园区前三季度累计实现营

业收入15702.39亿元，同比增长15.8%，发展态势持续向好。在2023年举办的海南全省园区投资合作大会上，主会场签约38个项目，签约金额超400亿元，策划包装123个项目，总投资约3400亿元。

这首先得益于政策支持，2018年4月14日，中共中央、国务院发布《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》，明确建设中国（海南）自由贸易试验区，实施范围为海南岛全岛。

2020年6月1日，中共中央、国务院印发了《海南自由贸易港建设总体方案》。自贸区本质是商流、物流、资金流的自由流通，形成的是制度化、集群化的自由供应链枢纽，而海南自由贸易港已经超越传统港区概念，成为海港与空港为支撑的超级供应链枢纽。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

加快建设 提高水平

更宽领域、更深层次对外开放格局。

一是要加快推进封关运作。加快开放口岸建设改造，完成封关硬件项目主体建设。积极模拟封关后场景，对海南自贸港政策制度、封关设施等进行压力测试，推动将洋浦保税港区“零关税”“低税率”等系列政策扩大到洋浦开发区。

2023年9月，冯飞在海南岛自由贸易港口岸建设工作专班调研时强调，口岸建设是事关自由贸易港建设成败的重要

环节，要高标准建设开放口岸和“二线口岸”基础设施。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

完善体系 把握机遇

务网络体系，多式联运能力明显加强，基本建成国际航空枢纽和面向国内国际“两个市场”的“国家大仓库”。

《海南省进一步降低物流成本实施方案（2022—2025年）》提到，预计将建成1个省级物流园区和3个国家物流枢纽。其中，洋浦港口型国家物流枢纽、海口商贸服务型国家物流枢纽、三亚空港型国家物流枢纽均将于2025年底前建成。

由海南省物流集团负责建设的新海陆岛物流园区起步区在海口正式动工，

作为海南首个商贸服务型国家物流枢纽，该项目建成后，将填补海南缺少大型物流枢纽的空白。

统计数据显示，海南省物流企业数量超过2600家，圆通海南区域总部、京东海南供应链总部、菜鸟全球供应链海口智慧物流中心等项目加快建设步伐。冷链直发专线、航空航班航线等运输体系和网络连通性不断加强。

以基础设施建设发挥省级物流园区在国家物流枢纽建设中的骨干作用，强

化物流园区货运站场功能，加快推进海口、三亚、洋浦国家物流枢纽，构建“通道+枢纽+网络”的现代物流网络体系。

在航空货运建设方面，海南也取得了不少成绩。截至2023年12月，美兰机场累计开通海口—巴黎、新加坡—香港—海口、仁川—海口—吉隆坡、海口—新加坡—雅加达、海口—莫斯科、海口—悉尼、海口—仁川7条国际及地区货运定期航线，并实现跨境电商出口全模式运行，为国际货运航线的开通新增货源类型及渠道。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。

四是做大经济流量。推动货物贸易优化升级，加大对新型离岸国际贸易、服务贸易、跨境电商、供应链金融等的支持政策，形成一批富有海南特色的新型贸易业态。

二是要提升制度开放能级。发挥好改革开放综合实验平台作用，加快对接先行先试CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）、DEPA（数字经济伙伴关系）等国际高标准经贸规则，力争在低碳、服务业等领域实现突破。

三是要打造双循环交汇点。加快构建中国企业进入东南亚的总部基地和东南

亚企业进入中国市场的总部基地——“两基地”，以及海空国际交通网络和国际贸易合作网络——“两网络”。开辟更多国际海运航线，谋划实施“全球自由贸易港伙伴计划”。



1月22日，国家邮政局公布2023年邮政行业运行情况，包括快递业务量、业务收入等多项数据均呈增长趋势。

邮政行业快递业务量
累计完成1624.8亿件 同比增长16.8%

快递业务量
累计完成1320.7亿件 同比增长19.4%

同城快递业务量
累计完成136.4亿件 同比增长6.6%

异地快递业务量
累计完成1153.6亿件 同比增长20.5%

国际/港澳台快递业务量
累计完成30.7亿件 同比增长52.0%

邮政行业业务收入（不包括
邮政储蓄银行直接营业收入）
累计完成15293.0亿元 同比增长13.2%

快递业务收入
累计完成12074.0亿元 同比增长14.3%



东部地区 中部地区 西部地区

快递业务量
比重75.2%
同比下降1.6%

业务收入
比重78.2%
同比下降1.4%

快递业务量
比重16.7%
同比上升1.0%

业务收入
比重14.1%
同比上升0.7%

快递业务量
比重8.1%
同比上升0.6%

业务收入
比重9.7%
同比上升0.7%

（数据来源于国家邮政局
全媒体记者许愿制图）

“陆改水”业务升级，表现如何？

□ 任跃



日前，上港集团ICT（徐州）项目启动暨上港物流——徐州物流合作框架协议签约仪式在徐州港举行。ICT“陆改水”模式替代了徐州—上海公路运输，运费节省50%以上，有效解决环保、公路拥堵、超载运输等问题。

近年来，受多种外部因素影响，长三角及周边地区外贸企业的物流链和供应链的稳定性与韧性面临极大考验。因此，更稳定、更优价的水路运输得到青睐，“陆改水”业务的需求量也随之不断攀升。在此背景下，全国范围内的多数港口企业推出“陆改水”业务，其中，上港集团推出的“集装箱陆改水”服务，优化上海港集疏运体系，缓解了公路运输资源紧缺的压力，进一步畅通内河港口至上海港的水上快速通道，推动内河港口集装箱经水路中转上海港，目前，已经发展成为涵盖沿海水系、内河水系和长江水系三大流域的较为完整的服务体系。

保通保畅 成效显著

为增强物流网络抗冲击韧性，近两年，国家大力支持长三角区域联动。

上海市也出台相应的助力政策，印发的《推动外贸保稳提质的实施意见》鼓励港

口单位建立激励机制，进一步压缩空箱调用、码头装卸、集卡短驳等费用，支持外贸企业“陆改水”；《关于上海市国际航运中心建设及交通基础设施建设情况的报告》明确，瞄准建设升级版国际航运中心的上海，将大力拓展“陆改水”“陆改铁”。

近年来，长三角地区港口推行的“联动接卸”模式有力地加强了与港口、企业、船方联动协作，减少企业在港区倒箱等环节，压缩了境内段50%的运输时间，大幅提升了整体通关效率，同时节省了30%的物流成本。

此前，为协助长三角区域外的九江港“陆改水”业务落地落实，江西省商务厅指导九江港口岸开展了九江——洋山港“联动接卸”试点。2023年5月4日，由“集海之俊”号货轮载运的一批户外家具从九江城西港抵达上海洋山港，并完成海关通关放行手续，后续搭乘国际货船运往目的地。这是九江港—洋山港首次采用联动接卸模式完成的一体化通关业务，也是长三角区域外首票“联动接卸”业务。

在此过程中，九江市港口航运管理局加强对本地国际货代公司的调度和与国际航运公司的联系，上港集团九江公司积极向总部争取支持，多方合力打通多个环节，九江港以“联盟快航”模式助推“陆改水”业务推广。

此外，“江海联运”模式已成为区域内汽车出口企业的优先选项。汽车在长江沿线港口驶上内贸船后，顺流而下，在位于长江入海口的上海外高桥港区海通码头卸下，即可直接滚装上外贸船驶向海外市场。2023年前10个月，上海外高桥港区海关累计监管“江海联

运”出口车辆21.6万辆。物流时间确定、运营效率高效的“江海联运”汽车出口模式，成为长三角外贸高质量一体化发展的缩影。

业务扩大 方案定制

长三角地区疫情期间，上港集团积极优化集疏运体系，为长三角地区提供更为便捷、高效的物流服务，其中“陆改水”业务集装箱箱量呈明显增长态势，不断缓解陆路交通运输瓶颈，保障进出口贸易供应链路双向畅通。

虽然上港集团是为缓解疫情影响造成的公路运输压力，从而推出“集装箱陆改水”服务，但是疫情后，其“陆改水”产品，依然发挥着助力企业发展，保通保畅的作用。

上港物流国际货运分公司总经理陈良介绍说：“目前长三角区域内，上港物流专门推出了涵盖五个片区的出口‘陆改水’服务，包括以安吉、湖州、独山、海宁为主的浙北片区；以常州、江阴为主的苏南片区；以吕四、大丰、扬州、淮安为主的苏北片区；以连云港为主的苏北沿海片区；以徐州为主的苏北运河片区。”

资料显示，上港物流内河出口“陆改水”产品服务包括苏高新港、苏州园区港、无锡苏华港、宜兴港、海宁港、湖州港、安吉港、淮安港及常州东港等港口，多采用32、48、64TEU船型，每天1—7班船次，航程在2—6天。

长江水系的芜湖港、南京龙潭港、常州录安洲、扬州港一般每周有两个班次至上

海洋山港，而张家港、太仓港每天都有班次至上海洋山港，航程在2—4天或5—9天不等，从太仓港出发的货物最快可在28小时就抵达上海外高桥码头。

随着“陆改水”服务的逐渐扩大，越来越多的货代公司和货主咨询“陆改水”的相关业务。

“陆改水”呈现出优化物流成本、“家”门口的服务、降低道路运输压力、绿色环保减碳、“以箱代库”降低库存成本等多种优势。因此，适合采用“陆改水”运输的用户范围包括：出口商品是普货的贸易商或出口代理、自身不具备装箱条件、货准备好待出运的生产企业、出口免用箱期较长的企业以及减碳减排需求的企业。

服务升级 持续发力

随着国家对多式联运高质量发展的重视，作为多式联运重要的一环，“陆改水”并非昙花一现，而是逐渐成为了上港集团的重点守护之花。

据了解，2023年2月，上港集团基于《上海市推进多式联运发展优化调整运输结构实施方案》工作要求和集团“十四五”战略规划，专门成立长三角公司，定位为集团推进“陆改水”业务的主体，致力提升内河集装箱运输效率，推动整合长三角及长江上下游资源，加强港航合作，促进区域集装箱运输的规模化、集约化发展。

成立近一年来，长三角公司增强对苏北、浙南和长江支流腹地的辐射，形成了新市场竞争优势，包括：推进陆改水业务模式出口与进口全覆盖，并在浙江海宁、江苏徐州、江苏海安、安徽合肥等地新设ICT业务点；联合安吉公司与美的集团等龙头制造企业签订战略合作协议，用优质服务推动共赢发展。截至2023年10月，经长三角公司资源整合，累计完成母港喂给箱量132.9万标准箱，同比增长67.3%。

在出口货物“陆改水”取得成效后，上港物流积极深化进口“陆改水”模式的探索。其中，在上港码头至内陆港口部分采用水路取代公路运输，然后拖车队提重箱至客户仓库。积极探索进口“陆改水”的原因是为了保障供应链的稳定性，防止因道路受限、车辆受限和司机受限而导致货物运输中断。此外还包括避免进口货物压港，进口集装箱超期堆存以及集卡运输成本激增等影响因素。

上港物流借助此前打造的出口“陆改水”服务的三大水系链条，合理调配班轮资源，发挥系统优势，灵活制定客户需求方案，将进口“陆改水”熟练化应用。例如，上海港至武汉阳逻港的进口水路，航程7—8天，从上海外高桥码头出发的班轮每周有3—6班，从洋山港出发的班轮每周有3班，持续为长江中上游地区运送集装箱货物。

笔者认为，“陆改水”模式在未来仍有很强的生命力，将持续为企业的降本增效和节能减碳发挥作用。