

18项典型经验发布

## 货运枢纽补链强链有了“新范本”

□ 全媒体记者 魏黎依



厦门港海天码头。本报资料室供图

## 城市实践亮点纷呈

在交通运输部和财政部大力支持的同时，各地城市也积极响应国家号召，依托补链强链政策，结合自身特点开展建设工作，成果显著——

昆明在2022年入选首批城市后，大力推进货运枢纽建设。其中，云南腾俊国际陆港的“冷链仓储中心建设”和“东盟多式联运仓储物流园区公共货场建设能力提升”项目备受瞩目。

在国家专项资金的大力支持下，腾俊国际陆港对老旧设备进行了大刀阔斧的更新升级。曾经缓慢低效的装卸设备，如今已被高速智能的自动化机械所取代，仓储作业流程也借助先进的信息管理系统得到了优化。数据显示，升

级后的装卸效率相比以往提升了近70%，仓储空间利用率提高了40%。

株洲则通过盘活铁路场站旧资源和闲置土地，推动枢纽经济发展——

据悉，株洲铁路综合物流基地建设项目的机身是喻家坪调车站，曾经在清水塘老工业区辉煌的工业发展历程中扮演着重要角色。但随着时代的变迁，清水塘老工业区实施搬迁改造，喻家坪调车站也逐渐沉寂，陷入了长期停用的状态。

2021年，转机出现。株洲紧紧抓住国家综合货运枢纽补链强链政策的机遇，积极与广铁集团展开深度合作。在内部建设方面，新建了一系列现代化的

物流仓储设施，大型的自动化立体仓库拔地而起，可容纳海量货物。

同时，配备了先进的装卸搬运设备，如智能叉车、自动分拣系统等，大幅提高了货物处理效率。还专门开发了一套功能强大的物流信息系统，通过大数据、物联网等技术，实现了对货物运输全过程的实时监控与精准管理。

在外部连接方面，对铁路线路进行了全面改造，成功联通了湘粤非铁路联运通道。这一通道的打通，让株洲的货物运输不再局限于国内，而是能够借由铁路运输直达广东港口，再通过海运运往非洲及世界各地。

## 多维度创新成果涌现

区内货物经南沙港区进出口高效便捷流动。

打造国际一流陆港枢纽，通道建设是抓手。宁波舟山港金义“第六港区”的创新经验也成为此次榜单中的一大亮点——

近年来，金华市不断深化拓展“第六港区”功能，全面落地船务、关务、港务、信息和理一体化发展，完成金义箱源互认互通，金甬铁路循环车底投入使用，出口货物实现“一次申报、一次查验、一次放行”。

据介绍，金华市创新落地“先查验后装拼”集装箱监管模式，实现“一柜多票”组合申报、“数智监管”全程可溯，通关效率提升26%，人工成本降低10%。

在厦门港东渡港区的海天码头前沿，一块“丝路海运始发港”的牌子格外醒目，它宛如一个时代的标识，见证

着福建在海上航运领域的创新与突破。此次，“丝路海运”航运平台的案例也作为创新案例入选。

据了解，2018年底，中国首个以航运为主题的“一带一路”国际综合物流服务品牌和平台——“丝路海运”正式启航。

自诞生以来，“丝路海运”发展势头迅猛。截至目前，其命名航线已增至128条，如同一条条海上纽带，将全球46个国家和地区的135座港口紧密相连，累计开行达18731艘次。地中海航运、马士基等全球航运巨头，中外运敦豪、德铁信可等知名物流公司，国铁、中远海运等央企，以及华为、阿里等头部企业，纷纷加入“丝路海运”联盟，成员数量现已达330家，涵盖港航贸全产业链关键环节，形成了一个庞大且活跃的航运生态圈。

## 数说物流

4月15日，国家邮政局公布2025年1—3月邮政行业运行情况，包括寄递业务量、业务收入等多项数据均有所增长。

邮政行业寄递业务量累计完成496.4亿件，同比增长19.0%

快递业务量累计完成451.4亿件，同比增长21.6%

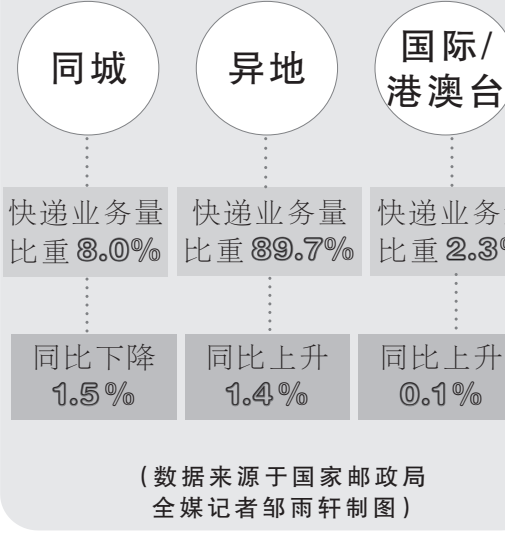
同城快递业务量累计完成36.2亿件，同比增长3.0%

异地快递业务量累计完成405.0亿件，同比增长23.5%

国际/港澳台快递业务量累计完成10.3亿件，同比增长25.8%

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4244.0亿元，同比增长7.6%

快递业务收入累计完成3456.4亿元，同比增长10.9%



近日，交通运输部办公厅印发通知，推广国家综合货运枢纽补链强链第一批典型经验。此次在前两批25个支持城市中，遴选出18项典型经验，这些经验涵盖多式联运体系构建、旧资源盘活利用等多方面创新实践，为全国货运枢纽建设提供了宝贵借鉴。

## 政策推动成效初显

自2022年起，交通运输部和财政部大力支持第三批共37个国家综合货运枢纽补链强链城市。通过安排专项资金，引导各地加强“基础设施及装备硬联通、规则标准及服务软联通和建立健全一体化运营机制”，积极开展国家综合货运枢纽补链强链交通强国专项试点。

目前，在优化综合货运枢纽布局、推动跨运输方式一体化融合、多式联运数据互联互通、跨区域共商共建共享、多式联运“一单制”、绿色智能化转型等方面均取得积极成效。全国综合货运枢纽网络逐步完善——

在优化综合货运枢纽布局上，各地依据自身的地理区位、产业结构等特点，科学规划货运枢纽的建设位置与功能定位，避免了重复建设与资源浪费。

在推动跨运输方式一体化融合方面，不少城市成功实现了铁路、公路、水路、航空等运输方式的无缝衔接，旅客换乘与货物转运更加便捷高效。

在多式联运数据互联互通方面，通过搭建统一的数据平台，不同运输环节的数据得以实时共享，大大提升了物流信息的透明度。

在跨区域共商共建共享方面，相邻城市、不同经济区域之间加强合作，共同打造区域综合货运枢纽体系。

在多式联运“一单制”方面，推广实施全程统一的货运单据，简化了货运流程，降低了物流成本。在绿色智能化转型方面，新能源运输车辆、自动化装卸设备、智能仓储系统等在各大货运枢纽得到广泛应用。

交通运输部明确表示，将继续深入总结推广国家综合货运枢纽补链强链典型经验，进一步加大对相关枢纽城市的指导力度。鼓励各地在现有经验的基础上，大胆探索创新，力争在更短的时间内形成更多可复制、可推广的先进经验。通过不断推动全国综合货运枢纽持续完善升级，为我国经济社会的高质量发展提供更为坚实、有力的运输支撑，助力我国在全球供应链竞争中占据更加有利的地位。

## 以物流协同促进山东半岛湾区城市群建设

□ 王圣

2024年中央经济工作会议明确提出，要深化东、中、西、东北地区产业协作，大力发展海洋经济和湾区经济。同时，山东省也积极融入环渤海大湾区建设，加强与环渤海城市的协同联动。作为海洋大省，山东大力发展海洋经济和湾区经济，不仅是响应国家政策号召的重要举措，更是打造海洋城市群、实现区域协调发展的关键路径。在这一过程中，物流层面的协同无疑扮演着极为重要的角色，作为城市互动的基础，物流的便利性和经济性将直接影响城市间经济产业往来的效率与走向。

## 山东半岛湾区城市群的物流现状与问题

物流协同优势日益明显，但外部环境依旧复杂。在全球前十集装箱港口排名中，青岛港连续6年稳居全球集装箱吞吐量前五强，2024年集装箱吞吐量突破3000万标箱，国际中转箱量占比提升至18%，门户集散效应进一步提升。

另一方面，山东半岛湾区城市物流联系的外部环境仍存在较大的不确定性。首先，山东港口货源主要依赖腹地城市的产品出口，是典型的门户型港口，其主要的竞争对手多为中转型港口，如釜山港去年增量124万标箱，其中中转箱增长109万标箱，并且主要来自山东。在半岛城市群物流协同背景下，省内货源的中转比例预期将不断上升，自2022年以来，青岛港中转箱量占比的增幅已经维持4个百分点左右，加之全球经济增长的放缓，中转业务份额的增加将使青岛港以有力挑战者的身份

与周边港口形成直接的竞争关系。其次，美国的全方位战略遏制使得山东省港口的外部环境日益恶化。美国贸易代表办公室(USTR)于近日发布了一项针对中国航运业的全面制裁提案，这对于中远海运、“海洋联盟”等山东港口主要的合作对象来说，无疑将大大增加物流成本，破坏物流协同的渠道，对于以出口业务为主的山东港口来说，其腹地货源也将受到影响。

数字物流基础设施加速布局，但数据孤岛与治理滞后制约协同效能提升。山东半岛湾区已构建起国内领先的物流数字化基础设施。青岛港建成全球首个“5G+北斗”智能码头操作系统，实现集装箱全流程无人化作业，2024年单桥效率提升至42自然箱/小时，船舶在港停时压缩15%。

山东半岛湾区数字物流基础设施建设虽已取得显著进展，但数据孤岛与治理滞后正成为制约区域物流协同效能提升的关键瓶颈。在国际供应链领域，山东港口对日韩航线舱位控制率不足30%（较釜山港低35个百分点），海运价格波动幅度高出长三角港口15%，反映出数据治理能力薄弱导致的议价权缺失；内陆港“重硬件轻网络”矛盾更为尖锐，全省15个内陆港仅4个实现与沿海港口数据实时互通，空箱周转时间较宁波舟山港多3.2天，物流资源错配损失年均超12亿元。从更深层的角度分析，在当前阶段的物流数字化进程中，投资主体往往将数字化建设简化为硬件投入，忽视数据治理规则重构，导致数据要素难以真正融入物流价值链，但这种规则的构建是多方博弈下的历史沉淀，非技术层面可以解决。

多式联运布局日益完善，但“断链梗

阻”制约了物流效率。青岛港作为全球前十的集装箱港口，依托“前湾港—董家口港”双枢纽布局，开通“胶东国际机场—青岛港”空海联运专线，实现航空货邮与海运集装箱的无缝衔接。青岛一潍坊—烟台三市签订了《胶东经济圈物流一体化协议》，共建共享多式联运“一单制”标准体系，2024年区域内企业跨市物流时效平均提升20%，报关成本降低了15%。

另一方面，湾区城市多式联运仍存在一些“断链梗阻”的现象。例如，烟台海洋工程装备企业依托青岛董家口港出口时，因疏港铁路与公路衔接不畅，重型部件陆运成本激增30%；全省海铁联运占比仅为8.5%，远低于全国12%的平均水平。多式联运需要铁路、港口等专用性资产高度适配，但山东在应对资产专用性限制时还缺乏有效的手段，一方面，疏港铁路与港口装卸设备技术标准割裂，抬高了系统衔接成本；另一方面，投资主体分散导致“套牢风险”，港口与铁路部门因权责分割和利益冲突，难以形成长期协作。基础设施“硬联通”短板，多式联运标准化水平不足，跨主体协作机制缺失，这些现象的背后折射出的是市场主体在个体理性与集体理性之间的决策困境。

## “三位一体”协同创新 构建物流新生态

构建山东半岛湾区城市群物流新生态，需以系统性思维重构物流协同范式，当前物流效率提升的瓶颈，既源于基础设施“硬联通”的标准化缺失与跨主体协作机制

缺失，更深层受制于数据孤岛、利益博弈与风险传导机制不健全等问题。应通过构建权责利共享的物流共同体破解利益藩篱，依托区块链、数字孪生技术打通全链条数据梗阻，以“多式联运产业共生体”重塑资源配置逻辑。

构建“双循环韧性物流体系”应对复杂外部环境。一是实施“胶东物流共同体”权责利重构工程，通过重構港口与腹地城市的利益共享机制破解省内货源外流釜山港的困局。建立“中转箱量财政转移支付”制度，将青岛港中转业务税收按一定比例定向返还货源城市，激发潍坊、烟台等市引导本地企业优先使用省内港口。创新“港口产能配额交易”模式，允许内陆城市通过购买青岛港、日照港的专用泊位时段保障物流联盟。设立跨境数字提单平台，将青岛港与日韩港口间的货物交接、关税申报等流程上链存证，通过智能合约自动执行舱位分配规则提升物流资源配置效率。试点“平行船队”风险隔离机制，对美东航线受制裁船舶实行独立核算体系，通过青岛港与威海港的航线分工降低附加费政策冲击。

构建数字物流治理新范式，推动物流协同效能系统性提升。由省大数据局牵头，联合交通、商务、海关等部门组建实体化运作的治理委员会，制定《物流数据分类分级指南》，将部分物流数据纳入强制共享清单。同时，依托山东数据交易市场，开展物流数据资产凭证登记，允许企业将脱敏

运单数据、设备运行日志等作为数字资产交易。在破解“重硬件轻网络”困境方面，重塑内陆港数字化运营生态，完善内陆港“数字神经末梢”。实施“内陆港数字孪生工程”，对临沂、菏泽等10个内陆港进行数字化改造，通过物联网设备实时映射空箱堆存、装卸设备状态等项指标，运用数字技术优化资源配置，缩短空箱周转时间。推广“云港池”共享系统，将青岛港智能闸口系统延伸至内陆港，实现电子提单跨区域通用。

创新多式联运产业共生体系，破解区域协同困境。针对山东多式联运“断链梗阻”问题，建议以制度创新和技术赋能为突破口，从数字治理、风险责任、协同布局等方面进行共享机制的创新，推动物流效率系统性提升。针对信息孤岛问题，建议建设省级多式联运数字中枢，开发“一单制”区块链系统，将海运提单、铁路运单等单据上链入云，实现海关、港口、货主等主体数据实时核验。在风险共担方面，开发“分段式责任险”产品，将海铁联运全流程拆解为港口、铁路、公路等多个责任模块，保险公司按模块承保并建立快速理赔通道。在协同共建方面，以《山东半岛城市群流通走廊基础设施工程》为依托，在胶东经济圈内实施“枢纽功能嵌入式改造”。在青岛董家口港、潍坊鲁中物流园、烟台蓬莱国际物流港等节点建设公铁水空多式联运接驳中心，实现集装箱“不落地”转运。试点“海铁联运时刻表列车”模式，依托胶济铁路货运通道开行定点定班直达班列，提升海铁联运时效，将多式联运的各个节点整合为产业共生体。

(作者单位：山东社会科学院)