

建设“全球 123 快物流圈”

全链条一体化推进交通物流降本提质增效

□ 全媒体记者 甘琛

日前，交通运输部、国家铁路局、中国民用航空局、国家邮政局联合印发《综合运输服务发展“十五五”规划》（以下简称《规划》），全面系统部署未来五年综合运输服务高质量发展。

《规划》提出，到 2030 年，全链条、一体化、韧性强的交通物流服务体系加快完善，交通物流降本提质增效稳步推进，跨区域、跨方式、跨领域运输服务一体融合程度显著提升。围绕这一目标，《规划》从多式联运、货运枢纽、农村物流、数智赋能、绿色低碳、国际开放等多个维度，对物流、邮政、快递等领域发展作出系统部署。

多式联运攻坚
打通物流堵点卡点

多式联运是提升物流效率的关键突破口。《规划》明确，聚焦主要港口、重点内陆港、大型物流园区、规模化产业园区、中欧（亚）班列集结中心等主要货运节点，“一点一策”提升多式联运功能。建设国家多式联运电子单证平台，加快标准化电子运单应用，推动数据信息开放共享。健全多式联运服务规则体系，完善多式联运管理制度和技术标准，加强铁路、水运标准规则衔接，促进车型、船型、箱型标准化，提高集装箱多式联运一单制、一箱制比重。

《规划》提出实施多式联运高质量发展攻坚行动，聚焦重要节点一小时换乘率，完善联运设施体系、信息联通体系、标准规则体系、企业服务体系，实施一批

多式联运重点项目，加快打通多式联运堵点卡点。到 2030 年，推动 1000 个左右主要货运节点提升多式联运功能，实现 20 个铁路装卸区与港口堆场共享，培育 100 家骨干多式联运经营人。

强化枢纽功能
打造物流高效集散中心

综合交通枢纽是物流网络的核心节点。《规划》提出，拓展货运枢纽流通加工、信息服务、冷链物流、邮政快递等功能，打造物流高效集散中心。完善国家邮政快递枢纽。国家邮政局表示，“十五五”期间将基本建成多个全球性国际邮政快递枢纽集群，推动国家邮政快递枢纽与国家物流枢纽、综合货运枢纽一体衔接，促进交通枢纽仓储、堆场等功能区向邮政业开放。

《规划》还提出实施新一轮国家综合货运枢纽补链强链提升行动，用 3 年左右时间集中力量再支持 30 个左右城市，统筹“硬投资”和“软建设”，推动设施装备“硬联通”和规则标准服务“软联通”。

农村客货邮融合
打通物流“最后一公里”

农村物流是服务乡村振兴的重要支撑。《规划》明确深入推进农村客货邮融合发展，完善县乡村三级农村客货邮综合服务节点，引导具备条件的汽车客运



广州港。

站向客货邮综合服务站转型。持续推广农村客货邮融合发展适配装备。培育农村客货邮融合发展服务品牌。拓展“客货邮+”电子商务、特色农业等服务链条，构建集约高效可持续的农村运输服务体系。

《规划》提出实施农村客货邮融合发展提质增效行动，聚焦健全工作机制、完善服务节点、推广适配装备、创新发展模式、规范运营管理、实施数智赋能、守牢安全底线、拓展服务渠道等方面，深入推进农村客货邮融合发展。到 2030 年，实现农村客货邮覆盖建制村比例达到 45% 以上。

道路货运转型升级
培育综合物流集成商

道路货运是物流体系的重要组成部分。《规划》从优化市场环境、创新组织模式、提升专业化水平等多个维度作出部署。在优化市场环境方面，常态化开展网络货运平台油价运价协同调整，整治超限超载运输行为，发展厢式化、清洁化、轻量化货运车辆。在创新组织模式方面，探索发展“高速出入口+物流园”等新模式，推广城市货运共同配送、外集内配等模式，完善县乡村三级物流节点体系。在提升专业化水平方面，提升冷链、危险品、大件运输等专业化货

运发展水平，大力推广高铁货运、快运货物班列、甩挂运输等运输组织方式。

《规划》特别提出加快培育综合物流集成商，支持企业推进供应链资源整合，提升跨方式、一体化、专业化服务水平；支持企业加强陆海联运网络布局，提升国际物流供应链服务保障能力；支持数据流通、网络货运、科技创新型平台企业发展。到 2030 年，力争打造 100 家左右综合物流集成商，其中具有全球辐射力和国际竞争力的交通物流领军企业 10 家以上。

数智赋能与绿色低碳
重塑物流发展新动能

数智化是物流提质增效的重要引擎。《规划》提出大力发展智慧物流，推广应用无人仓、无人码头和智能装卸设备；聚焦物流供应链重要环节，推动物流运营向精细化、动态化、可视化发展；推进集装箱生产制造、装载使用、报废回收全生命周期追踪；加强电子航道图与电子海图升级推广与融合应用，构建江海融合“一张图”。

绿色低碳转型同步推进。《规划》提出加快重点通道重点货类“公转铁”“公转水”，推进铁路专用线进港口堆场、大型物流园区、规模化产业园区；建设零碳运输走廊示范路段（航段）和零碳枢纽场

站、服务区；加快新能源重卡规模化应用，加大新能源物流配送车辆便利通行支持力度。

开放包容发展
打造国际物流服务品牌

在国际物流方面，《规划》提出积极参与跨里海国际运输走廊建设，丰富拓展跨里海国际联运线路。扩大“全程时刻表”中欧班列开行范围和运力资源保障。深入推进“集装箱海运准点降本计划”。发展过境陆海联运，完善“班轮+班列”线路网络，积极推进“丝路驿站”建设。完善全球国际海运航线网络，做大做强“丝路海运”联盟和服务品牌。培育中欧公路直达运输、大湄公河次区域跨境公路运输等服务品牌。同时，加强与国际机构合作，积极推进政府间双边海运协定、航空运输协定商签与修订，推进可转让货物单证落地应用。

展望 2035 年，《规划》提出“全球 123 快物流圈”（快货国内 1 天送达、周边国家 2 天送达、全球主要城市 3 天送达）基本形成，更好支撑“人享其行、物畅其流”。随着《规划》的落地实施，我国交通物流服务体系将加快向全链条、一体化、韧性强的方向迈进，为加快建设交通强国、服务支撑现代化经济体系提供坚强有力的运输服务和保障。



天津港集装箱堆场。本文图片由本报资料室提供

中欧班列驰援欧洲“降温战”

2026 年盛夏，欧洲遭遇罕见极端高温，空调需求井喷。当海运太慢、空运太贵，中欧班列以 15 至 20 天的稳定时效和显著的成本优势，成为“中国造”驰援欧洲的关键物流通道。

欧洲“炙烤”
催生“清凉专列”

今年夏天，整个欧洲都处于“炙烤”状态。法国西南部气温飙过 40℃，西班牙多地冲到 42℃ 至 44℃，葡萄牙部分地区甚至突破 45℃。而全欧空调普及率平均仅 20%，德国不足 3%，英国约 5%。

持续高温让空调从“冷门”产品变成抢手货。在英国伯明翰大学学生 Aimee 的印象中，家乡夏季一向凉爽，空调并非家庭标配，但今年突然成了抢手货，一台要 600 到 700 英镑。法国零售商家乐福仅 6 月 22 日一天就卖出 3 万台空调，是平日的 1000 倍。

需求井喷的背后是巨大的供需缺口。行业数据显示，欧洲本土空调年产能约 320 万台，而 2026 年市场需求预计突破 1000 万台，缺口高达 680 万台。美的紧急调配 3 万台移动空调驰援法国市场，并以每周数十货柜的节奏向德国、英国、西班牙等国稳定供货。奥克斯、TCL 等品牌同样加速排产。

在万里之外的中铁联集武汉中心站，巨型龙门吊往来作业，一箱箱满载奥克斯商用空调模块水机、美的空调配件的集装箱正快速吊装发运。仅 6 月，武汉中欧、中亚班列空调及配件发运量同比增长 88.24%。汉口海关公布的数据显示，6 月以来已受理空调及配套零部件出口报关单 59 份，货值 2617 万元。目前，这批“清凉货

物”已陆续抵达波兰马拉舍维奇、德国杜伊斯堡、意大利米兰等欧洲核心物流枢纽，并快速分拨至周边国家市场。

针对欧洲老建筑不能随意打孔的“硬伤”，美的专门研发了免打孔便携空调，挂上窗框就能用。正是这样的产品细节，撬开了无数欧洲家庭的窗户。

比海运快比空运省的
“最优解”

欧洲空调需求爆发对跨境物流时效提出了刚性要求。传统海运全程耗时超过 40 天，碰上港口拥堵甚至拖到 50 天；空运虽快但物流成本过高，削弱了产品价格竞争力。而中欧班列以 15 至 20 天的稳定运输时效，较海运缩短近一半，且成本显著低于空运，成为本轮空调出口的主力物流通道。

湖北邦达天原国际货运代理有限公司客户经理陈伟算了一笔账：一个 40 英尺集装箱走铁路，运费 4 万元至 5 万元，能装 10 到 20 吨货。中欧班列（武汉）20 天左右抵达德国杜伊斯堡，运价比空运便宜至少一半，耗时比海运少一半还多。她所在公司初步统计共发货约 55 个集装箱，大部分装的是空调零部件，抵达欧洲后在当地工厂完成组装再进入消费市场。按时间推算，这批货眼下应已摆上欧洲商场的货架，或已进入欧洲家庭的客厅。

霍尔果斯良途物流有限公司负责人马美莲表示，入夏以来选择中欧班列的客户明显增多：“一方面是运输时效稳定，比海运快，另一方面运输成本又明显低于空运，精准满足欧洲市场对空调等季节性商品的时效需求。”

作为中欧班列（武汉）西进欧洲的核心出境关口，霍尔果斯口岸承担着大批量国产空调设备的跨境中转重任。6 月中旬以来，经霍尔果斯铁路口岸发往欧洲方向的空调日发送量保持在 2000 台左右，高峰时段日可达 5000 台。霍尔果斯铁路口岸提前掌握货源组织和班列开行情况，依托“铁路快通”模式推动铁路、海关数据互联互通，口岸通关时间最短可压缩至 30 分钟以内。

搭建横跨欧亚大陆的
“生命线”

驰援欧洲的背后，是武汉中欧班列通道的持续升级。记者从武汉市发展和改革委员会获悉，2026 年上半年，武汉中欧（亚）班列累计发运 520 列，其中去程 313 列、同比增长 21.32%，回程 207 列。发运货物总货值突破 102 亿元、同比增长 14.32%，出口货值占比超八成。

通道网络持续加密。上半年，武汉中欧（亚）班列新开通“武汉—丹麦哥本哈根”“武汉—阿塞拜疆巴库”等线路，稳定运营的跨境运输线路增至 63 条，辐射欧亚 42 个国家和地区、124 座城市。其中南通道发运量同比增长 50%，物流通达性与抗风险能力进一步提升。

货源集聚能力显著增强。陈伟介绍，从广东工厂发出的货物先经公路运输运抵武汉集结，与“湖北造”产品会合后统一搭乘中欧班列（武汉）向西出发。武汉作为全国物流重要中转枢纽，使得各地货物能够在此高效集结、快速出关。上半年发运货物中，本地货占比同比增长超 50%。与此同时，武汉汉欧国际物流有限公司在



中欧班列驶出站点。本文图片由本报资料室提供

德国落地两处海外仓，巴塞罗那保税物流园、武汉中欧（亚）班列集结中心正式挂牌运营。

运输链条上，各部门紧密配合打通全链路。汉口海关设立家电出口绿色通道，预约通关、优先查验，货物随到随走。武汉汉欧国际物流有限公司提前联动奥克斯、美的等企业，深入摸排生产排期与出货计划，为不同品类产品量身定制装箱方案与发运计划。同时，协同武汉铁路局、中铁集

装箱公司等单位，压缩各环节周转时长，打通“工厂下线—公路运输—铁路发运—终端上架”全链条。

从“清凉专列”到汽车专线，从单站发运到双站联动，中欧班列（武汉）正以日益完善的物流网络，搭建起一条横跨欧亚大陆的“生命线”，让“中国制造”的清凉，及时送达欧洲最需要的地方。

（全媒体记者许愿综合自央广网、湖北日报、中国水运网等媒体报道）