

高标准用好国家综合货运枢纽补链强链支持政策,以物流带动产业,促进交通与产业、城市深度融合,助力国际航运中心建设

# 青岛“枢纽”:让陆海贸易新通道“物畅其流”

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

枢纽城市是国家交通网络的关键节点,是保障产业链供应链安全、服务国内国际双循环的核心支点。推进综合货运枢纽补链强链是服务国家战略、提升城市竞争力的关键举措。

作为国家确定的20个国际性综合交通枢纽城市之一,青岛既是我国沿黄达海、面向亚太、对接日韩的重要门户,又是连接上合组织和RCEP国家的重要桥头堡。2024年7月,青岛成功入选国家综合货运枢纽补链强链支持城市名单,三年内将获得最高十亿元的中央补助资金。

2025年,青岛高标准推进国家综合货运枢纽补链强链工作,基础设施硬联通、规则标准软联通、体制机制一体化三大维度协同发力,精耕细作支撑高质量发展的综合枢纽一体化发展新格局,“三核引领、三群联动、三链协同”的“333”工作体系效能加速释放,在产业韧性、多式联运、智慧绿色、机制效能及区域协同、培育枢纽经济新动能等领域不断突破——

“三核”(陆港、空港、海港)引擎作用更强;30多个重点项目完成超过21亿元投资,枢纽设施能力明显提升;“三群”(陆港集群、空港集群、海港集群)联动更紧密,经济技术开发区、上合示范区、胶东临空经济示范区、青岛董家口经济区和即墨国际陆港等5个重点枢纽经济吸引高端制造、跨境电商等产业集聚,枢纽经济生态初步形成。“三链”(沿黄、上合组织、RCEP)协同更深入,一条面向上合组织、辐射亚太的陆海贸易新通道加速铺开……

今年是青岛用好国家综合货运枢纽补链强链工作支持政策的收官之年。在近日亮相的国家“十五五”规划纲要中,“青岛港董家口港区集装箱码头工程”被列入国家综合立体交通网;“支持济南—青岛中欧班列集结中心建设”被列为“对外开放平台功能提升”的载体之一。青岛陆海联动、东西互济的国际性综合交通枢纽优势在规划布局中再次得到充分体现,将为青岛更好发挥国家综合货运枢纽效能带来新的战略机遇。



■2025年,青岛市开行中欧班列1225列,同比增长20.5%。

## “333”工作体系效能加速释放

●三核引领  
“三核”(陆港、空港、海港)引擎作用更强;30多个重点项目完成超过21亿元投资,枢纽设施能力明显提升

●三群联动  
“三群”(陆港集群、空港集群、海港集群)联动更紧密,经济技术开发区、上合示范区、胶东临空经济示范区、青岛董家口经济区和即墨国际陆港等5个重点枢纽经济吸引高端制造、跨境电商等产业集聚,枢纽经济生态初步形成

●三链协同  
“三链”(沿黄、上合组织、RCEP)协同更深入,一条面向上合、辐射亚太的陆海贸易新通道加速铺开

## 国际物流大通道“扩容”,开放发展活力十足

枢纽强了,城市就更有活力,物流顺畅了,产业就能更强。

物流通道建设是产业出海的核心支撑,更是青岛发挥国家综合货运枢纽补链强链支持政策效能的重要发力点。

青岛拥有“海陆空铁”四港联动的区位优势,青岛国际航运中心建设全面起势。2025年,青岛新增海运航线20条,达到235条。开行中欧班列1225列,增长20.5%。开辟TIR+GMS国际道路运输双路径,TIR发运规模435车次、全国领先,货值超2.7亿元。

进入2026年,青岛国际物流大通道持续扩容,开放发展活力十足。

3月9日,载有农副产品及化工原料等货物的“海丰海南”轮从山东港口青岛港

QQCTU码头U2泊位缓缓驶离,标志着海丰集运新推出的菲律宾CPX7航线在青岛港的首航作业圆满完成,为深化中菲经贸往来、畅通双边物流通道再添高效新引擎。CPX7航线是青岛至伊洛伊洛的海丰独家直航航线,无需途经其他港口中转,相较传统中转模式,不仅省去驳船、拖车等中转环节,有效降低企业综合物流成本,更能让全程运输时效至少提升1天,真正实现两地货物高效直达、经济便捷的双向流通。该航线班期稳定,舱位资源充足,串联起青岛、伊洛伊洛、宿务、卡加延等核心港口,全方位、多维度满足中菲贸易多样化、个性化的物流需求,为中菲经贸合作持续深化注入强劲港口动能。

3月13日,七辆悬挂TIR标识的重型卡车从“丝路电商”综合服务基地依次发出,标

志着上合示范区—阿塞拜疆TIR国际公路运输线路正式开通。该线路是上合示范区破解物流运输痛点堵点、推动产业出海的关键举措,也是青岛深化与阿塞拜疆及西亚地区经贸合作的又一重要成果,成为外贸企业拓展西亚市场的新通道。本次首发车队满载总重近120吨的中国自主品牌高端制造设备,包括冷却箱、复合机、热压机等全套生产线核心装备,从上合示范区启程后经霍尔果斯口岸出境,沿“中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—阿塞拜疆”既定陆路路线向西行驶,穿越中亚腹地,抵达阿塞拜疆巴库并配送至目的地仓库。此次新线路的开通,进一步打通了中国东部沿海与西亚内陆间的公路运输通道,有效提升了跨境贸易便利化水平,增强青岛国际性综合交通枢纽辐射能力。

■3月9日,山东港口青岛港菲律宾直航航线成功首航。

■3月13日,七辆悬挂TIR标识的重型卡车从“丝路电商”综合服务基地依次发出。

## 交通方式跨界高效衔接,多式联运持续领跑

当前,公路、铁路、水路等各种交通方式之间存在着衔接不畅的“痛点”。交通运输部规划研究院城市交通与现代物流研究所副所长甘家华介绍,目前,我国仍以单一运输方式物流园区为主,规模化、专业化多式联运枢纽占比不足30%,设施集中布局、枢纽与生产力布局衔接、功能综合配套等亟待加强。由于一体化衔接不足,导致中转装卸环节成本占总成本比重超过三成。

打破单一枢纽“各自为战”的格局,青岛深化陆港、空港、海港集群协作,创新推出“前港后站”“船铁直转”“空海联运”等高效模式,跨方式一体化衔接高效畅达,运输结构持续优化。

实施综合货运枢纽补链强链工作以来,青岛多式联运协同发展模式进一步深化,面向沿黄九省开展“枢纽对枢纽”合作共建,国际性综合交通枢纽地位更加稳固。2025年,青岛布局沿黄内陆港55个,开通86条海铁联运线路,完成海铁联运量282.9万标箱,同比增长11%,海铁联运量连续11年保持全国首位。

1月27日,在山东港口青岛港,一批采用海铁多式联运新模式申报的250吨进口棉花卸船后直接装上班列。企业仅需向海关申报一张“多式联运申请单”,即可快速完成海运与铁路运输的转换,真正实现“一次申报、一单到底”。当天起,海关总署推出的扩范围多式联运试点同时在山东、上海等全国多个口岸落地。

过去的海铁联运方式,因变更运输方式时还要同时办理转关手续,海铁联运并未真正实现“一单到底”。新模式以“多式联运申

请单”替代传统转关申报,实现货物在口岸、换装地与目的地之间的无缝流转。对企业而言,新模式带来的不仅是手续上的简化,更是实打实的成本下降:以600公里以上距离为例,海铁联运与海公联运相比,一般可节约30%左右的运输成本,是连接内陆口岸与沿海口岸的最佳通道,对推动海铁联运飞跃发展、构建高效稳定的国际物流通道具有重要意义。

“海铁衔接实现无缝贯通,货物卸船后直接上班列,大幅提升港口作业周转效率,有效地减少场地空耗,极大释放了枢纽港的作业效能和核心优势。”山东港口青岛港青岛前湾联合集装箱码头操作部计划主管班正奇表示,依托这一新模式,今后将持续织密联运网络,进一步强化对黄河流域和内陆腹地的辐射带动作用。

正在加快构建的“港口—铁路—腹地”通道,也将为提升海铁联运水平奠定坚实基础。目前,董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程、前湾港区北岸铁路扩能改造工程等两个疏港铁路项目建设加快推进,青岛港董家口港区琅琊湾作业区海铁联运堆场项目正加紧推进前期工作。其中,董家口至五莲铁路及胶新铁路扩能改造工程、前湾港区北岸铁路扩能改造工程建成后,青岛港董家口港区、前湾港区铁路集疏运能力将突破2亿吨,大幅拓宽青岛港腹地辐射范围,更好服务沿黄流域、晋冀鲁豫等地区的大宗物资运输需求,不断夯实青岛港在全球港口格局中的核心地位,释放沿黄流域经济协同发展活力。

## “枢纽+产业”深度融合,产业集聚效应初显

依托国家综合货运枢纽补链强链的强大牵引力,上合示范区、自贸试验区等战略平台优势持续释放,青岛海陆空铁“四港联动”的综合交通网络韧性显著增强。

用枢纽聚集资源,用高效物流带动产业发展。两年来,青岛以枢纽建设为契机,围绕能源资源、上合国家产品、RCEP国家产品三大运输链集中发力,持续稳固区域产业链供应链,助推“枢纽+产业”深度融合。

在青岛胶东临空经济示范区、中远海运山东总部基地等4个项目纳入国家补链强链项目清单。一批龙头项目投产见效,成功签约中国邮政青岛综合邮件处理中心项目、日韩航空货运通道(货航全货机采购)等重点项目,2025年临空示范区仓邮营收增速远超胶州市、青岛市平均水平,“龙头引领、配套跟进”的产业集聚效应初步显现。

其中,中国邮政青岛综合邮件处理中心项目属于中邮集团规划布局的全国物流核心枢纽,是华东区邮政骨干物流快速中心。主要承担国内邮件(快递包裹、标准快递、普

邮)处理、国际邮件互换局、国际邮件交换站、国际集中收寄、海关报关、跨境电商集散等功能。该中心规划建设邮件处理库、跨境电商仓储中心、航空货物处理中心、国际邮件监管场地(海关)等设施。该项目将带动邮政上下游关联企业落户,更好发挥邮政航空、上合示范区中欧班列、陆运等多式联运资源,促进青岛物流产业链升级。

“下步,将立足上合示范区、临空示范区发展定位,聚焦货运枢纽未来发展需求,打造‘开放+创新’枢纽高地,持续提升航空物流枢纽承载能力和服务效能。”青岛胶东临空经济示范区管委会产业发展一部相关负责人表示,以青岛国际枢纽总体规划为引领,深化机场、胶州北站、综保区、低空片区“多区联动”发展格局,夯实产业空间硬支撑,持续释放政策赋能效应,全面提升物流枢纽软实力。以重大项目落地为核心,加快推进关键项目建设,精准招引行业龙头企业,全力打造青岛乃至山东半岛核心物流集散中心,推动航空物流产业集群能级跃升。



■3月2日,青岛港首次“船对船”绿色甲醇燃料成功加注。 杨雪梅 摄

## 打造绿色智慧新引擎,增强港口竞争优势

展望全球,航运绿色化、智能化正处于技术发展和规则形成期。以国际航运中心建设为支撑,青岛港口智慧绿色化转型加速推进。绿色化、智能化逐步成为提升港口枢纽核心竞争力的强劲引擎。

绿色甲醇是当前航运业减排的最优选之一,一般以生物质甲醇和绿电制甲醇为技术路线。今年3月,在山东港口青岛港前湾港区,甲醇加注船“建航利达”轮成功为两艘国际航行船舶实施2500吨绿色甲醇“船对船”加注作业。这是全国首次以“一船多供”模式开展绿色甲醇加注作业,标志着青岛港成为中国北方首个实现常态化、全链条船用绿色甲醇加注服

务的港口,填补了山东港口在国际航行船舶绿色甲醇加注领域的空白,构建起立足山东、辐射东北亚、服务全球的绿色能源供应保障体系,为航运业提供安全、高效、全流程的“山港绿色”方案。

青岛港还广泛部署绿色设施,依托董家口港区氢能产业布局,以青岛港氢能智能网联中转装卸项目为窗口,率先打造全国首个氢能港口示范场景,系统构建“制储输加用”全链条氢能应用体系,探索实施干散货无人化智慧作业闭环。

智慧平台实现集成协同。青岛港依托“云港通”智慧平台推动铁矿石“船铁直转”作业模

式集成化,畅通内陆港与港口、船公司、海关的信息通道,为内陆企业提供“端到端”全程物流服务,降低综合物流成本20%。“云港通”智慧平台正在用数字化改变港口的生态。

随着青岛高标准推进综合货运枢纽补链强链工作,国家政策红利正在为青岛高质量发展注入新动能。“通过优化枢纽布局、完善集疏运体系、发展枢纽经济,能有效促进交通与产业、城市深层次融合,把青岛的区位优势、港口优势、枢纽优势变成发展优势和竞争优势,为‘青岛制造’‘青岛品牌’走向全国、走向世界,提供坚实的交通运输保障。”市交通运输局党组成员、副局长袁海波表示。