内陆出海：多式联运改写港口腹地版图

■中国城市报记者 王 楠

10月下旬，安徽省蚌埠市五河县自行车产业园厂房门口，安徽永迪科技有限公司（以下简称“永迪科技”）装满800辆自行车的集装箱缓缓驶出厂区。这个集装箱从蚌埠铁路南货场出发，经“甬蚌合作铁海联运示范班列”达宁波舟山港，再换船出海。

过去，永迪科技一个货柜走陆运要6000多元，改走铁海联运后只需3700元左右，物流成本下降近四成。成本降下来、通道稳起来，永迪科技等内陆企业的国际竞争力随之增强。

在传统地理认知里，海洋往往是“开放”的代名词，内陆则常被视作物流链条的“末梢”。随着我国多式联运建设全面提速，各地实践不断走深走实。连日来，中国城市报记者采访行业人士，探访内陆城市承接海洋经济红利的现实路径与未解难题。

创新模式 疏解内陆出海“堵点”

“以前觉得内陆地区不沿海、不沿边，做外贸‘先天不足’。现在有了‘一单制’等新模式，我们的竞争力不输沿海！”安徽丰彩玻璃制品有限公司负责人的感慨，是皖北外贸企业近些年最直观的感受。

所谓“一单制”，指由多式联运经营人签发一份涵盖全程的运输单证。蚌埠以河海联运、铁海联运、智慧物流平台建设为抓手，构建“一次委托、一次结算、一单到底、一箱直达”的新物流模式。据悉，该模式不仅能省去铁路、水运、海运换装箱作业环节，在时效大幅提升的同时，铁海联运平均每标箱可为企业降低物流成本500元，河海联运每标箱约200元。

地处中原的河南省，近年来在国家政策指引下，多式联运按下“快进键”。其中，郑州机场空陆联运“一单制”入选首批交通强国综合运输服务试点项目；郑州航空港高铁多式联运项目全面建成。在既有成效基础上，河南的推进力度还在加大，根据河南省政府办公厅印发的《多式联运高质量发展攻坚工作方案》，到2026年年底，全省“一单制”“一箱制”加快推进。

“过去铁路、海运、航空各认各的单，企业得分段对接多个承运人，货到更换点还得倒箱、换单，费时又费钱。这些内陆出海路上的‘堵点’，正是各地大力推进‘一单制’‘一箱制’的初衷。”中国物流学会特约研究员、中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文在接受记者采访时说，“但‘一单制’的推进，受制于不同运输主体在规则、票据、责任边界上的不统一；空箱回流则受到货流双向失衡、铁路箱调运成本高、箱源共享机制不够灵活等因素影响。破局关键是推动跨方式责任互认、共建区域箱池与反向货源组织，配套统一信息平台降低衔接成本。”

通道重塑 内陆腹地变身开放前沿

位于黑龙江省的抚远货运口岸莽吉塔港，是我国向北开放、对俄远东经贸合作的核心水运枢纽口岸。船舶从港口出发，可直达黑龙江水系的所有港站，经俄罗斯尼古拉耶夫斯克（庙街）出海后北上，便是广阔的太平洋，辐射国内沿海城市及东亚各国、美国西海岸地区。

“从单一运输方式到多式联运，黑龙江的对外通道越走越宽、越走越顺。”黑龙江省青年企业家协会党支部副书记孙浩亮感慨，莽吉塔港这类口岸的完善，对企业的意义非常实在。过去内陆企业接海外订单，最怕的就是交期紧、运距长、环节多，一旦衔接不上船期，就要承担违约风险，有些急单根本不敢接。如今随着多式联运通道持续完善，运输组织效率明显提升，企业接急单、抢船期的底气也更足。

再看南方地区，湖南省怀化市曾是群山环绕、“不沿边、不靠海”的内陆腹地。2020年，怀化全市进出口总额仅14.5亿元，外贸实绩企业仅有72家；物流通道单一，货物进出口需要绕道沿海港口，成本高、时效慢。

2021年2月，首列怀化至北部湾港的铁海联运货运班列驶出，载着怀化本地的特色农产品和工业产品，向着东盟方向进发。到2025年，怀化国际陆港已取得显著成绩。这一年，陆港开通国际国内线路216条，形成7条国际物流大通道，辐射全球69个国家和地区的238个港口（站点），承担了西部陆海新通道70%南下东盟的货物中转任务，“30小时通江达海、3天直达东盟”从愿景变为现实。

通道的繁荣，并不等于内陆节点摆脱了过路经济的影响。解筱文认为，内陆节点还面临适箱货源不足、无水港增值功能欠缺、通道与产业联动机制缺失、跨区域跨部门协同不畅四大障碍，过境货流难以在当地沉淀出加工、分拨、贸易等增值环节。针对上述短板，他建议政府部门要在货源组织、无水港功能、跨部门协同和产业政策上同步发力，避免货流仅过境、红利难留存。



日前，位于长江岸线边的安徽省马鞍山港，装载钢材、铁矿石等物资的货轮在泊位上有序装卸，吊机高效运转，港区一派繁忙。 人民图片

货从陆港走 “出海口”搬到家门口

内陆节点城市要破解的是“没有海岸线如何出海”，海南面对的则是一道反向命题：四面环海，却长期受困于腹地有限、本地货源不足。海南新时代政策科学研究院院长张显龙告诉记者，作为岛屿型经济体，海南手握“零关税、低税率、加工增值免关税”的制度高地，过去因物理空间受限、上下游配套不足，难以把政策优势转化为产业规模。

转机来自近一年的两项重大变化。2025年12月18日，海南自由贸易港正式启动全岛封关运作，“一线放开、二线管住、岛内自由”的制度框架落地；2026年9月16日，平陆运河正式通航，“南宁—海南洋浦”江海直达航线同步首航。9月18日，首航船舶“广星798”轮，从广西南宁港顺利抵达海南省儋州市洋浦经济开发区中远海运洋浦港，并开展矿建材料等多项货物的装卸作业。

“此前西南货物出海多以北部湾港口为出口，平陆运河通航后，相当于把西部陆海新通道的南向终点从北部湾延伸到了海南岛。”张显龙分析说，“这既为西南地区增加了一个‘双枢纽’选项，也让海南从‘通道经过的地方’变为‘通道选择的目的地’，得以凭自贸港政策承接口岸箱量与加工分拨环节。”

海南缺腹地、缺货源的短板，也被具体项目一点点补上。近期，海南省人民政府官网一则“‘重庆+洋浦’开启出海新模式”的消息提到，思可源（重庆）控股有限公司（以下简称“思可源”）在儋州市洋浦经济开发区投资建厂，主要产品包括生物柴油、生物航煤、生物石脑油等。

一家重庆企业之所以把生物航煤生产线放在儋州洋浦，在张显龙看来，原因在于这里同时接得住“料”和“船”，思可源的原料来自云贵川等西南内陆地区，运抵洋浦后可就地加工；加工成的生物航煤等产品，又经洋浦港直接出口外贸。一端连着西南的资源，一端通向海外的市场，洋浦恰好处在这两端之间，“重庆集散、洋浦加工、外贸出海”的格局由此形成。

中欧班列开行突破14万列，红利如何落地城市

■中国城市报记者 王 楠

10月22日11时30分，随着开往俄罗斯莫斯科的X8059次中欧班列从中国沈阳蒲河站发车，中欧班列累计开行突破14万列，发送货值超5600亿美元。中欧班列“快捷准时、安全稳定、绿色环保”的品牌优势更加凸显，市场竞争力稳步提升。

中国城市报记者从中国国家铁路集团有限公司（以下简称“国铁集团”）物流中心负责人处了解到，今年以来，国铁集团充分利用中国境内西、中、东三大通道，动态优化中欧班列运行线路，境内时速120公里中欧班列图定线路已达96条，联通132个国内城市。

长篇报告文学《丝路大通道：中欧班列纪行》作者、中国铁路作家协会名誉主席王雄，早年曾沿着班列线路开展大量实地走访，见证了中欧班列从起步探索到规模化运行的全过程。在他看来，如今中欧班列取得的成绩，标志着发展重心已经彻底从追求开行数量的规模扩张阶段，迈入重质量、重效益的全新时期。“中欧班列打通横贯亚欧大陆的陆路通道，最大的改变，是让诸多内陆城市得以直面广阔的亚欧市场。”王雄在接受记者采访时分析说，“但班列开通不等于开放红利自动到来，不少内陆城市虽然接入班列网络，但只是完成货物过境流转，而班列带来的通道优势还没有真正转化为本地的产业实力与外贸增量，这也是很多节点城市亟待破解的现实考题。”

通道网络的持续扩容提质，正在为破解上述现实考题打下更为坚实的硬件基础。当前，中欧班列形成了北、中、南三线并行的多元通道格局，通达欧洲26个国家237座城市以及12个亚洲国家超过100座城市，服务范围基本覆盖亚欧全境，南通道班列实现常态化开行，运量稳步提升，今年1至9月已开行746列，同比增长125%，“畅通高效、多向延伸、海陆互联”的中欧班列境外通道网络格局日趋完善。

在优化物流服务提升运营品质方面，中欧班列每周在中国9座城市和欧洲6座城市间开行，通过稳定、可预期的境内外全程运输时效，精准匹配高端制造业跨境运输需求。

具体看，中欧班列创新应用40英尺箱液体集装袋、冷藏温控集装箱等特种装备，提高非危液体、冷链等特种货物运输能力，有效拓展进口货物品类，提升境内外车辆、集装箱等铁路装备周转效率；研发投用的40英尺35吨通用汽车箱，单箱装车量更大，助力中国商品汽车便捷走向国际市场。

此外，境外铁路箱合作还箱堆场拓展至17个国家，覆盖绝大部分境外主要节点城市，方便客户用箱还箱。研发推广电子施封锁，实现中欧班列货物运输全程追踪和破封报警。持续优化中欧班列门户网站功能，打造一站式服务窗口，为客户提供高效便捷的全流程线上服务。

在系列举措的持续推动下，中欧班列已成长为辨识度鲜明的国家级公共物流品牌。王雄认为，内陆城市在满足开行班列、完成货运指标的同时，要学会承接这份公共品牌带来的势能：一方面依托班列稳定、准时的品牌信誉，培育壮大本土外贸经营主体；另一方面围绕班列通道布局仓储分拨、加工配套等产业，把通道红利沉淀为城市的外贸订单、就业岗位与产业链条，真正实现从“过路通道”向开放枢纽的转变。