

物流强省再发力

提升现代物流效能

热评

物流业高质量发展，是畅通国民经济循环、促进双循环相互促进的重要支撑。党的十八大以来，我国邮政快递网络加速推进，一批枢纽型邮件快件分拨中心投入运营，建成各类分拨中心近3000个，有效服务了产业链供应链稳定，有力保障了人民群众用邮需求。对接国家综合立体交通运输体系，航空、高铁、公路等运能也不断增强，持续为经济社会发展提供着澎湃动力。

快递物流，一头连着生产、一头连着消费，是延伸产业链、提升价值链、打造供应链的重要支撑。党的十八大以来，我国邮政快递网络加速推进，一批枢纽型邮件快件分拨中心投入运营，建成各类分拨中心近3000个，有效服务了产业链供应链稳定，有力保障了人民群众用邮需求。对接国家综合立体交通运输体系，航空、高铁、公路等运能也不断增强，持续为经济社会发展提供着澎湃动力。

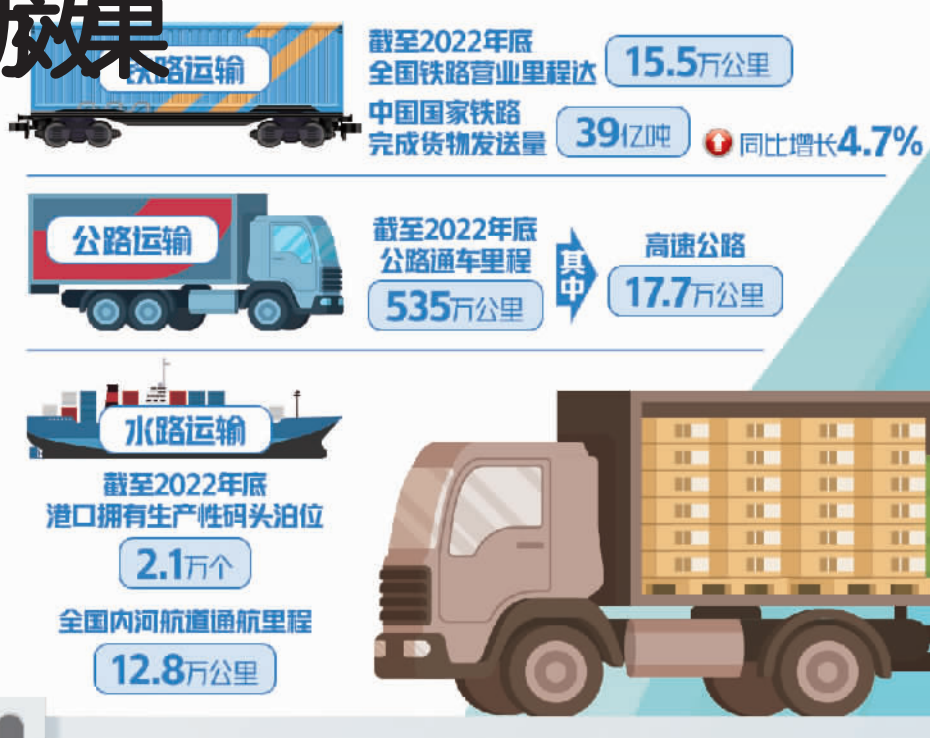
快递物流还是农产品出村进城、消费品下乡进村的重要渠道之一，对满足农村群众生产生活需要、促进乡村振兴具有重要意义。这几年，随着农村寄递物流体系加快建设，“快递进村”覆盖率持续提升，农村的消费潜力也得到进一步释放，平均每天有1亿多件快递包裹进出农村。

如今，各个建设物流强省的“施工图”“路线图”都已明确。接下来，如何加速“物流拉动”落地见效，推动物流优势转化为枢纽经济优势，形成匹配当地经济发展的现代物流运行体系至关重要。

一方面，要充分发挥本地特色优势。在建设物流强省的过程中，有的地方具有交通枢纽优势，有的地方具有产业集群优势，有的地方具有物流规模优势，各地要因因地制宜，发挥所长，主动作为。比如，河北省主动承接北京区域物流功能转移，深化与京津重大物流基础设施建设分工合作，布局建设了一批仓储配送设施和商贸物流承接平台，吸引了不少快递物流企业入驻。

另一方面，要增强物流发展的内生动力。建设物流强省，离不开快递物流企业的积极参与。要引导龙头企业整合核心资源，不断延伸产业链服务，带动上下游企业协同发展，形成“全产业链”服务的物流企业集群。健全航空、铁路、公路等多式联运服务体系，完善城乡配送网络体系，推动枢纽间分工协作和有效衔接。

好的营商环境也不可或缺。要加大政策支持力度，深化物流领域“放管服”改革，引导物流企业和高校建立“产学研”合作机制，加快形成完备的专业物流人才梯队。特别是要聚焦快递物流业的痛点难点问题，积极施策，促推各项举措落地见效。比如，针对末端配送通行难、停靠难、装卸难的问题，积极优化城市配送车辆通行管控措施，统一外观标识，将快递物流末端场所纳入城市规划，解决网点“安家难”等问题。



完善设施扩大合作

本报记者 夏先清 杨子佩



为加快推动交通区位优势向枢纽经济优势转变，近年来，河南先后印发实施了《河南省“十四五”现代物流业发展规划》《关于加快现代物流强省建设的若干政策》，开启了建设现代物流强省、打造枢纽经济优势、促进经济提质增效发展的新篇章。

去年6月，全国首个“米”字形高铁快速路网在河南“落笔”，形成了以郑州为中心，辐射该省17个省辖市的1小时经济圈、连接周边省会城市的2小时经济圈、通达全国主要大中城市的8小时经济圈。“物流业涉及领域广、带动作用强、发展潜力大，是河南的优势产业。”河南省发展改革委副主任唐兴丽介绍，向着“建成连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为丝绸之路经济带建设多作贡献”的目标，河南着力加强战略谋划，完善设施布局，扩大开放合作，强化创新驱动，推动物流业发展取得突破性进展。

近年来，河南瞄准物流强省建设举措频出。河南省服务业工作领导小组在全省范围内选择34家物流企业作为首批物流“豫军”进行重点培养；郑州获批建设全国重要国际邮件枢纽口岸，成为北上广后全国第四个国际邮件枢纽；河

南各地开行的跨境铁路货运列车统一命名为“中豫号”，构建起陆港联动发展体系，架起了河南连接欧洲、中亚及东南亚国家和地区的桥梁……为加快建设完善集“空铁公水”于一体的立体物流通道系统，河南计划“十四五”末郑州机场国际货运航线达到50条，全省高速公路通车里程、铁路营业里程、内河航道里程分别达到10000公里、7600公里和2000公里，并加快推进10个国家物流枢纽、30个区域物流枢纽和一批综合性、专业性物流园区建设，依托物流枢纽大力发展航空、陆港、临港经济，争创国家物流枢纽经济示范区。

河南省交通运输厅二级巡视员杨春梅介绍，河南将加快综合交通网络建设，为加快完善综合交通运输体系，确保物流通道畅通，河南将确保“十四五”末综合交通规模达到30万公里以上，民用运输机场形成“一枢多支”发展格局；全力推动“米+井+人”字形综合运输通道和国家综合立体交通网河南段建设，推动铁路、公路、水路等多方式协同发展，提升综合运输通道整体效率和通过能力；全力畅通国际开放立体通道，加密国际货运航班，加快中欧班列郑州集结中心和国际陆港新片区建设，打造内陆型高水平对外开放新高地。

项目建设织线成网

本报记者 王胜强



日前，河北省政府办公厅印发《河北省加快建设物流强省行动方案（2023—2027年）》，从物流布局、物流结构、物流方式等方面提出10项任务，进一步推动全国现代商贸物流重要基地的功能定位扎实有效实施，加快建设物流强省。

河北东临渤海，环绕京津，发展物流产业具有得天独厚的区位优势，经过多年积淀已汇聚了先进理念、人才、模式、资源要素。“现代商贸物流产业是推动经济社会发展的基础性、战略性产业。河北建设物流强省对落实重大国家战略、构建国内统一大市场、构建现代化产业体系意义重大。”石家庄铁道大学管理学院教授耿立艳说。

仲春时节的石家庄生机盎然，高邑县石家庄国际陆港到处都是忙碌景象。“近年来，石家庄国际陆港全力创建京津冀中欧班列集结中心，集疏运能力得到强化和提升。”石家庄国际陆港总经理刘金朋介绍，开启中欧班列“公铁海”联运新模式，不仅让京津冀区域间协同联动

更加紧密，也让国际物流通道更加顺畅，降低了社会物流成本、货物运输时间。

2022年，石家庄国际陆港中欧班列年运营列数首次突破500列，各项指标稳居京津冀首位，开行增长率连续三年全国领先。拥有14条稳定的国际运输线路，辐射亚欧大陆50多个国家和地区，实现了“织线成网”运全球。据了解，河北今年计划投资1035亿元用于交通运输项目建设，加快推进石衡沧港城际铁路、雄商高铁、雄忻高铁，打造省际贯通、城际直通、城郊融通的轨道交通。到2025年河北全省高铁将达到2500公里，到2027年“轨道上的京津冀”将基本形成，石家庄与各市高铁直达，京津雄实现30分钟通勤。

河北省发展改革委一级巡视员乔晓林表示，河北将聚焦建设面向世界、辐射全国的物流强省，实施商贸物流提质增效行动，在环京津地区建设全球性物流高地、供应链核心枢纽、农产品供应基地，在重要节点城市建设一批港口型、陆港型、生产服务型、商贸服务型物流基地，并引进物流行业龙头企业，打造物流区域总部基地。

政策护航激发活力

本报记者 梁婧



3月24日，伴随着嘹亮的汽笛声，一列满载物资的中欧班列从山西省中鼎物流园缓缓驶出。中鼎物流园集装箱作业区负责人申东华告诉记者，这次的货物主要是工业生活用品，货物总重约800吨，总价值1500余万元。不沿海、不沿边的山西省通过中欧班列“山西制造”走向世界打开了一条高效便捷的物流通道。

山西财经大学工商管理学院物流管理教研室主任刘江鹏表示，2022年，山西省政府印发《山西省“十四五”现代物流业发展规划》明确，“十四五”期间，山西现代物流业将以降本增效提质为目标，依托山西省在全国特有的地理区位优势，加快推进设施网络化、产业融合化、内外一体化建设，培育集陆空合作、海铁联运为一体的国际物流新优势。

截至2022年底，山西共有网络货运企业465家，整合社会零散运力223万辆，完成货运量5.88亿吨，实现营收过千亿元，数字产业化成效显著。不过，刘江鹏认为，与发达省份相比，山西在物流结构、价值创造、新业态新模式发展等方面

还存在明显短板。

如何补齐短板？产业要想发展好，政策护航少不了。今年以来，山西先后出台了多个规划、方案以及实施计划，加快推动物流业高质量发展。

《关于加快电子商务体系和快递物流配送体系贯通发展行动计划》明确要求，到2023年底，山西全省快递实现市域城市“半日达”、县域城市“次日达”；计划到2024年底，电子商务与快递物流服务体系深度融合，农产品进城、工业品下乡双向流通渠道更加畅通；到2025年底，电子商务与快递物流服务体系有效贯通。

近日发布的《山西省“十四五”冷链物流发展规划》明确支持太原进入国家骨干冷链物流基地建设名单，加快融入京津冀冷链物流网络。规划还提出，到2025年，山西将基本建成面向京津冀、覆盖11个地市和主要县（市）的冷链物流干支网络，补齐冷链物流上下游短板，力争成为服务京津冀、辐射中部地区的区域性冷链物流和产业循环关键节点。目前，中通快递在山西11个地市已实现冷链配送全覆盖，采用专业的冷冻和冷藏双温车运输，实现了配送全程温度控制。

“黄沙漫天”还会上演吗

本报记者 郭静原

过去一周，北方多地遭遇沙尘侵袭，漫天黄沙遮天蔽日。沙尘影响期间，新疆南部、甘肃中部、内蒙古、河北北部、山西北部、北京、黑龙江西部等地区出现沙尘暴，新疆西南部、内蒙古中部和东南部、河北北部、北京、黑龙江西南部局地出现强沙尘暴。

据了解，此次大风沙尘影响面积超过485万平方公里，是今年以来强度最强、影响范围最广的一次过程，强度达强沙尘暴级别，影响20个省份。

为什么一到春天，沙尘天气便“如约而至”？漫天黄沙从何而来？今年春季，沙尘天气还会频繁来袭吗？

“3月中上旬，蒙古国和我国西北沙源地气温较常年同期偏高5℃至8℃，基本无降水，地表无积雪覆盖，加之今年蒙古气旋强度偏强和冷空气活动较多，在气旋及其后部冷空气东移过程中，强烈的大风卷起沙尘，通过高空输送，南下东移，在我国东北地区、华北和西北地区以及黄淮、江淮地区沉降形成沙尘暴、扬沙、浮尘等天气。”中央气象台环境气象室主任张碧辉说，3月份本就是沙尘天气高发期。今春以来，蒙古国和我国西北地区降水偏少、气温偏高、多大风天气，加之植被尚未

返青，配合裸露的沙源地地表条件，易出现大范围沙尘天气。

从大风数据也可以看出，在3月19日至23日沙尘过程中，内蒙古东部、黑龙江西南部、河北北部、北京西部阵风达9级至10级，内蒙古锡林郭勒盟、赤峰市、兴安盟等地阵风达11级至12级；大风为沙源地本地起沙和向下游远距离传输沙尘提供了有利的动力条件。

据统计，今年3月份以来，我国已经出现4次沙尘天气过程。国家气候中心气候预测室研究员丁婷表示，今年沙尘天气多发主要和近期大气环流异常有关。今年春季前期气温明显回暖，尤其是3月初出现了一次极为罕见的回温天气，导致前期的冻土层沙土出现快速融化，造成沙源地的沙尘多次输送至我国，这是今年多次出现严重沙尘天气最直接的原因。“不过，近年来，我国北方植被大幅增加，生态环境明显改善，我国沙尘次数逐步减少。”丁婷说。

这个春季，沙尘天气会频繁来袭吗？中央气象台预计，3月31日至4月2日，受新一轮冷空气影响，我国西北地区、华北和东北地区等地自西向东还将有一次沙尘天气过程。张碧辉预计，今年

我国北方地区沙尘过程次数较近十年同期偏多，沙尘强度总体与近十年持平。因此，建议相关部门及公众需密切关注天气预报，及时做好防护，降低沙尘天气对交通、农牧业、人体健康及城市运行的影响。

丁婷表示，从统计结果看，2018年至2022年期间，我国北方平均沙尘总次数和沙尘暴次数均多于2013年至2017年平均数，但这并不能认为沙尘暴出现了明显变多的趋势。沙尘频次还受到中高纬度大气环流的直接影响，因此会呈现出一定的年际变化特征，例如2017年和2022年春季沙尘暴次数均仅有一次。“从更长时间尺度来看，现阶段我国仍处在沙尘影响减少的大背景下。”丁婷说。

当前，相关部门持续在防沙治沙方面开展相关工作。专家也建议加大科技攻关和部门合作，加强对沙尘起源、沙尘输送动力等机理研究和沙尘天气数值模式预报技术的研究，提升预报预警服务水平。同时，进一步加强沙源地生态治理，沙尘天气监测预报预警评估和沙尘灾害应急处置之间的联动和互动，为防灾减灾和科学精准治沙提供支撑。



3月25日，新疆昌吉呼图壁县境内的昌吉州西部南山伴行公路项目（一期）呼图壁大桥施工现场。该项目（一期）线路全长69公里，总投资19.98亿元，建成后不仅可以丰富当地公路路网结构，还将对当地旅游和经济发展起到巨大推动作用。陶维明摄（中经视觉）

本版编辑 孟飞 辛自强 美编 吴迪