

# 畅通海陆空 联运新动脉

## 烟台聚焦多式联运,激活发展新动能

YMG全媒体记者 张孙小娱 通讯员 崔金龙 王倩 摄影报道

凌晨五点的烟台,寒意尚未退去。山东济铁烟台物流园内灯火通明,一列52节车厢组成的班列已整装待发——聚碳酸酯、聚醚、调味品、机械设备,这些来自万华化学、裕龙石化、鲁花集团的货物,早已在工厂完成装箱,经公路短驳至此装载上车。5:04,一声嘹亮的鸣笛划破寂静,班列准时启动,它将不停站地一路南下,42小时后抵达1600公里外的广东大朗。

这是烟台—广东图定货运班列的一个寻常清晨,也是烟台多式联运网络高效运转的日常缩影。从“连而不通”到“物畅其流”,从“单打独斗”到“集群作战”,一场深刻的物流变革正在黄海之滨悄然发生。当钢铁动脉取代了曲折的路径,货物的旅程便拥有了新的节拍。这背后,是一座城市物流筋骨的重塑,其经济血脉也由此向着更广阔的领域强劲搏动。



“烟台福山—广东大朗”图定货运班列实现日日通。



烟台机场持续加密韩线航班。



烟台港商品车出口码头。

## 路与道

## 两条铁路动脉打通黄金物流通道

变化始于一个专门机构的成立——现代物流产业发展推进机制办公室。这个看似普通的协调机构,实则是打破部门壁垒、重构物流生态的“中枢神经”。

“以前是铁路归铁路、港口归港口、公路归公路,各算各的账。”办公室相关负责人坦言,“企业想搞多式联运,光协调不同运输方式的时间成本就让人望而却步。”调研报告中的数据印证了这一点:尽管烟台货运总量巨大,但公路运输占比高达68.6%,铁路运输仅占12.14%,多式联运的潜力远未释放。

破局需要重拳。2025年,现代物流产业发展推进机制办公室推动出台了纲领性文件——《烟台市有效降低社会物流成本三年行动方案(2025—2027年)》。这份方案不仅设定了量化目标:到2027年,社会物流总费用占GDP比重降至13.2%以下,港口货物吞吐量突破5.5亿吨;更构建了“顶层设计+政策配套+企业对接”的全链条推进体系。

政策的生命力在于执行。现代物流产业发展推进机制办公室化身“物流红娘”,2025年组织了一场特殊的多式联运供需对接会。会场内,120余家物流企业与80余家制造企业面对面交流,“万华化学提出货运需求,烟台港正好有线路资源,国铁济南铁路局能提供运力保障。”现场工作人员回忆,“一场会促成了多个合作意向,过去需要数月协调的事情,一场活动就找到了突破口。”

这种“政府搭台,企业唱戏”的模式正在系统化。现代物流产业发展推进机制办公室建立了重点企业联系制度,针对百家骨干企业制定“一企一策”物流解决方案。对万华化学,重点推进“江海铁联运”“公转铁”;对冰鲜水产产品出口企业,则优化“空陆联运”流程。精准施策的背后,是基于大数据的洞察——通过对全市物流需求的系统梳理,现代物流产业发展推进机制办公室清晰掌握了2.65亿吨年货运量的流向、结构和痛点。

更深层的变革在于机制创新。“我们推动建立了‘政府+铁路+物流+货主’四方联动机制。”现代物流产业发展推进机制办公室工作人员解释,“政府协调政策与资源,铁路保障干线运力,物流企业负责组织运营,货主企业提供稳定货源。四方签订长期协议,形成利益共同体。”这一机制在烟台—广东班列上得到完美验证:准点率达98%以上,客户满意率超95%,过去零散、偶发的运输需求,被整合为稳定、成规模的物流产品。

## 海陆空 三位一体的枢纽底气

多式联运的蓬勃发展,离不开烟台深厚的“家底”——海、陆、空三位一体的综合交通优势,为其提供了无可替代的硬件支撑。

2025年1月—9月,烟台港完成货物吞吐量4.09亿吨,同比增长6.8%,位居全国海港前八。数字背后,是港口功能的深刻变革。传统认知中,港口是货物的中转站。但烟台港正在向“综合服务港”转型。

“港口与产业的联动越来越紧密。”烟台港集团相关负责人举例,“我们为万华化学定制了‘江海铁联运’方案,从原料进口到产品出口,提供全程物流服务。”

每年五六月,烟台蓬莱国际机场变得格外忙碌。清晨,刚从枝头采摘的大樱桃被送入机场冷链仓库;中午,它们登上全货机;傍晚,这些樱桃已出现在北京、上海、广州的精品超市。“樱桃航班”是烟台航空物流的缩影。2025年前三季度,机场货邮吞吐量3.43万吨,其中,樱桃运输量达5465.9吨,架次和运量同比分别增长28%和35%。“我们打造了‘烟台樱桃,当日达全国’的品牌。”机场货运部门负责人说,“关键是整合了航空、冷链、电商、配送各环节,形成无缝衔接。”

公路运输曾是烟台的绝对主力,占比近七成。但随着多式联运的发展,公路的角色正在重构——从长途运输的主力,转向“最先一公里”和“最后一公里”的衔接者。智慧化改造加速了这一进程。中通快递在烟台试点无人配送车,效率提升30%,烟台成为全省首个无人配送规模化试点城市。更创新的模式是“公路+高铁”极速联运,可实现全国30个核心城市“当日达”。

“公路的灵活性与铁路的规模经济正在形成互补。”市交通运输局专家分析,“短途集疏用公路,长途干线用铁路或水路,这种组合让整体物流成本显著下降,也极大缓解了港口周边道路拥堵问题。”

海、陆、空不再是孤立的存在,而是通过多式联运被整合为有机整体。港口是国际国内循环的转换器,机场是高附加值物流的加速器,公路和铁路是衔接腹地的毛细血管。三位一体,撑起了烟台作为港口型国家物流枢纽的坚实基础。



福山申通智慧物流投产运营。

## 硬与软

## 通向未来的双重升级

站在20万吨货物累计发运的新起点上,烟台的多式联运并未满足。铺展开规划图,未来的发力点清晰分为两个维度:硬设施的持续完善,与软连接的深度打通。

新一轮建设已经启动。根据三年行动方案,烟台将推进一批关键项目:西港区30万吨矿石码头配套铁路线、裕龙岛炼化一体化项目铁路专用线、龙口港疏港铁路改造。这些项目直指痛点——让铁路直接延伸到港口泊位、产业园区,实现“人港进园”。

内陆港网络也在不断拓展。“我们正与山西、河南等货源集聚地合作,共建内陆港。”办公室负责人介绍,“在这些内陆港,企业可以完成集货、报关、还箱等操作,货物以班列形式整列运抵烟台港。”

载体支撑同步强化。黄渤海国际陆港铁路专用线接驳方案已完成,吸引中国邮政、普洛斯、顺丰等企业入驻,日均货物周转量超200万件。胶东智慧物流港、胶东综合物流园等重点园区加快建设,推动智慧冷链、粮食中转等物流集群形成。这些专业化园区,将成为多式联运规模化运营的物理支点。

如果说硬设施是骨骼,那么软连接就是神经。最大的“神经”工程——多式联运公共服务平台,已进入实质性推进阶段。

“想象一下这样的场景。”平台设计团队负责人描述,“货主在手机APP上输入货物信息、起点、时间要求,系统自动匹配最优的多式联运方案:前段公路集货、中段铁路干线、后段配送,全程报价、一键下单。系统实时追踪货物位置,自动推送通关状态,异常情况提前预警。”

这并非幻想。平台建设的核心是数据打通:海关的报关数据、铁路的运单数据、港口的作业数据、公路的运输数据……这些长期分散在不同系统的信息,将通过平台实现互联互通。

更深层的变革在于规则创新。“一单制”试点正在扩大。过去,多式联运需要分段签订运输合同、多次办理保险理赔。现在,烟台试点的“一单制”实现“一次委托、一口报价、一票到底”,由法律上的多式联运经营人承担全程责任。

“软硬兼施”的背后,是发展理念的升华。“多式联运不仅是运输方式的叠加,更是产业链的重构。”办公室负责人总结,“通过物流效率提升,我们助力万华化学拓展市场,助力裕龙石化降低成本,助力烟台苹果卖出溢价。物流从成本中心,变为价值创造中心。”

夜幕下的烟台港,远洋巨轮与钢铁动脉在此交会——几内亚的铝土矿船即上列车驶向内蒙古,万华的化工品装船后随中非班轮直抵非洲。

多式联运的高质量发展,标准不只是货物吞吐量或成本下降百分比,更是产业与物流的共生共荣,是一个城市在更大格局中的战略位势。烟台正在书写的,正是这样一篇通过物流变革撬动全局升级的深刻文章。