



2019金城峰会 兰州大学管理学院系列研究报告

2019金城峰会 兰州大学管理学院系列研究报告

本系列研究报告是兰州大学管理学院依托学科优势倾力打造的服务甘肃经济社会发展的研究成果。

2019年度《甘肃十大绿色生态产业与黄河流域高质量发展系列报告》具体内容如下：

1. 《基于政务信息公开的甘肃省州市政府绩效评价报告：2019》
2. 《甘肃省地方政府财政预算治理能力评价报告》
3. 《甘肃省绿色发展指数报告》
4. 《西部地区县级政府治理能力状况报告——基于政府履行法定职能的调查分析》
5. 《新时代甘肃文化旅游产业创新发展研究》
6. 《甘肃省基层公共文化服务自主供给研究》
7. 《“一带一路”甘肃枢纽制高点建设研究报告》
8. 《甘肃中小房地产企业的绿色发展之路：管理问题、转型出路与战略对策》
9. 《甘肃农村基层治理研究》

主办单位：兰州大学

承办单位：兰州大学管理学院 兰州大学企业创新研究中心

协办单位：兰州大学中国政府绩效管理研究中心 甘肃大地湾文化传播有限公司

地址：甘肃省兰州市天水南路222号兰州大学管理学院

电话（传真）：0931-8910402

电子邮箱：glxy@lzu.edu.cn

互联网址：http://ms.lzu.edu.cn

“一带一路”甘肃枢纽 制高点建设研究报告

兰州大学管理学院
2019年12月



兰州大学管理学院简介

兰州大学管理学院学科的历史可以追溯到1939年国立甘肃学院时期设立的银行会计专修班。2004年2月，学校批准成立兰州大学管理学院。学院专业设置涵盖了公共管理、工商管理2个一级学科。现有公共管理博士学位授权一级学科和工商管理博士学位授权一级学科，自主设置了政府绩效管理博士学位授权二级学科；有公共管理博士后科研流动站；公共管理、工商管理是甘肃省重点学科和甘肃省优势学科。在第四轮学科评估中，公共管理获评B+档（学科前10%~20%），工商管理获评B档（学科前20%~30%）。有工商管理硕士(MBA, 含高级管理人员工商管理硕士(EMBA)和国际工商管理硕士(IMBA))、公共管理硕士(MPA)、会计硕士(MPAcc)专业学位授权类型，MBA教育已形成了自身的优势和特点，成为中国最具影响力和品牌效应的MBA项目之一。在诺贝尔经济学奖获得者蒙代尔教授领导的《世界经理人》杂志评选中连续11年进入“中国最具影响力MBA排行榜”前10名。MPA项目在全国第二批MPA试办院校的办学合格评估中位居第3名。学院设有甘肃省管理学基础科学研究与教学本科生人才培养基地，有行政管理、会计学(含ACCA方向班)、市场营销、人力资源管理、信息管理与信息系统等5个本科专业，其中行政管理专业为教育部高等学校特色专业建设点，人力资源管理专业是甘肃省高等学校特色专业。

根据综合、交叉、弹性、开放的原则，学院成立了战略与组织管理研究所、危机信息管理研究所、运营与财务管理研究所、服务管理研究所、可持续发展与环境管理研究所；兰州大学中国政府绩效管理研究中心是中国行政管理学会与兰州大学共建的研究基地，是甘肃省高校人文社会科学重点研究基地，中心也入选了中国智库索引(CTTI)来源智库，中心已建设成为集中国政府绩效评价、学术研究、人才培养和咨询服务为一体的多功能学术机构。现有兰州大学企业创新研究中心、兰州大学应急管理研究中心、兰州大学绿色管理研究中心、兰州大学医院管理研究中心、兰州大学华夏文化资源数据开发与管理研究中心、兰州大学管理科学研究院(深圳)等6个校级研究机构。

建院以来，兰州大学管理学院积极吸引高层次人才来学院工作，现已建成一支专职与兼职、固定与流动相结合的知识结构、年龄结构、学历结构和学缘结构合理的教师队伍，为建设一流学院奠定了师资基础。

兰州大学管理学院秉承兰州大学“做西部文章，创一流大学”的办学理念，通过“人才强院、国际化和学院文化促进发展”三大战略的组织实施，正在快速向“高度开放、研究支持、国内一流、国际知名的综合型管理学院”的目标迈进。

兰州大学管理学院院训是“学习管理就是学习成功”。

金城峰会简介

“金城峰会”由兰州大学管理学院发起，是专注并探讨甘肃省经济发展和企业成长的高端交流平台，旨在促进大学、企业、政府和社会各界的积极合作，汇集各方智，探讨甘肃发展的重大问题。

峰会每年确定一个主题，于12月中旬举办，由企业家、政府官员、著名学者、社会名流、商会领袖共同参与，并根据需要不定期地设置分论坛，邀请相关领域高端人才就某一主题进行探讨交流。同时，为了进一步提升服务地方经济社会发展的水平和能力，为甘肃发展提供智力支持，兰州大学管理学院将在深入分析甘肃经济社会发展现状及未来基础上发布年度系列研究报告。

“金城峰会”已举办五届，成为甘肃省集政府、企业、大学、社会于一体的“高端平台、高端智慧、高端成果、引领潮流、把握未来”的年度盛会和服务甘肃经济社会发展的品牌项目。

2019年“金城峰会”主题确定为“甘肃十大绿色生态产业与黄河流域高质量发展”。峰会将深入探讨甘肃十大绿色生态产业与黄河流域高质量发展的相关议题，为打造美丽中国建设和绿色发展的“甘肃样本”建言献策，帮助甘肃加快绿色发展崛起进程，为黄河流域生态环境保护、综合治理做出应有的贡献。



兰州大学管理学院



2019金城峰会



扫描阅读金城峰会
系列报告

2019 年金城峰会 兰州大学管理学院系列研究报告

“一带一路”甘肃枢纽制 高点建设研究报告

项目负责人：王康周

项目组成员：张 瑜、杨世鹏、苏焱开、阮观梅、邱德志、彭 波、王尚斌
金娟娟、贾世乐、陈景雪、杨文月、孙文博、刘一笑

联 系 人：王康周

联系电话：13619325373

电子邮箱：kzhwang@lzu.edu.cn

地 址：甘肃省兰州市天水南路 222 号兰州大学管理学院

声明：本系列研究报告版权归兰州大学管理学院所有。未获得兰州大学管理学院书面授权，任何人不得对本系列研究报告进行任何形式的发布、复制。本系列报告基于兰州大学管理学院项目研究团队认为可信的公开资料，但我们对这些信息的准确性和完整性均不作任何保证，也不承担任何外部机构或个人因使用本系列研究报告而产生的任何责任。

摘要

“一带一路”倡议的深入推进，必然加强中国与沿线国家之间的经贸往来。物流枢纽作为商贸的重要聚集地，建设“一带一路”甘肃枢纽对甘肃省实现经济转型和对外开放意义重大，也是甘肃省落实“一带一路”倡议、发展社会经济的突破点。

现阶段，我国“一带一路”内陆枢纽建设呈现积极向好趋势。国家适时调整政策进行引导，完善枢纽运行机制。我国与“一带一路”沿线国家贸易持续繁荣，为枢纽建设提供了有力的经济支撑。国家提出《西部陆海新通道总体规划》，促进中西部地区进一步深化陆海双向开放。内陆枢纽拓展交易撮合、金融结算等增值服务功能，加速与制造、商贸等产业的融合发展，促进物流要素向枢纽聚集，进一步增强枢纽的价值创造能力。基础设施和园区功能不断完善，国际班列发运量增长迅速，多式联运发展态势良好。

为积极响应国家“一带一路”倡议，甘肃省制定一系列政策以推进枢纽制高点建设，制度体系不断完善。枢纽制高点建设的人力、信息技术等保障因素显著改善。公路和铁路网络初步形成，货运量不断提高，多式联运快速发展。对外合作交流扩大，口岸对外开放平台渐成体系。通过搭建国内物流通道，与重庆、广西等省市相连，进而连通中亚、欧洲与东南亚、南亚等地区。枢纽节点建设稳步推进，甘肃（兰州）国际陆港、兰州新区和武威国际陆港建设取得一定进展。

在枢纽综合评价指标体系的基础上，分别从经济发展水平、交通基础设施和其他保障因素三个方面对中国内陆主要省市的枢纽建设情况进行分析。结果表明甘肃省枢纽综合评价低于其他内陆省市，存在区域经济和产业落后、管理体制机制不健全、基础设施建设落后、枢纽功能不够完善、枢纽信息化建设滞后、高水平管理团队匮乏和枢纽建设资金有限等问题；甘肃省主要地市中，兰州市在各方面具有独特优势。同时甘肃省具有国家支持、区位优势和产业互补等机遇。结合以上现状、问题和机遇，提出建议如下：培育国内市场、开拓国际市场、发展本地产业、健全体制机制、建设专业团队、完善枢纽功能、构建信息平台和拓宽融资渠道。努力将兰州打造为比较优势明显、具有鲜明特色的“一带一路”区域性物流枢纽，推动甘肃枢纽制高点建设，打造枢纽型经济。

目 录

引 言	1
第 1 章 中国内陆枢纽建设概述	3
1.1“一带一路”中国内陆枢纽建设现状	3
1.2 甘肃省枢纽建设现状	11
第 2 章 中国内陆枢纽建设评价	25
2.1 指标体系	25
2.2 主要枢纽建设比较分析	25
2.3 甘肃省主要地市枢纽建设比较分析	35
第 3 章 甘肃枢纽制高点建设面临的问题与机遇	41
3.1 甘肃枢纽制高点建设面临的问题	41
3.2 甘肃枢纽制高点建设机遇	44
第 4 章 甘肃枢纽制高点建设对策建议	45
4.1 培育国内市场	45
4.2 开拓国际市场	45
4.3 发展本地产业	45
4.4 健全体制机制	46
4.5 建设专业团队	46
4.6 完善枢纽功能	46
4.7 构建信息平台	47
4.8 拓宽融资渠道	47
附录 中国内陆枢纽综合质量指标数据	48

引言

2013年9月，习近平主席出访哈萨克斯坦，在纳扎尔巴耶夫大学发表演讲时提出共同建设“丝绸之路经济带”。2013年10月，习近平主席在印度尼西亚国会发表演讲时进一步提出共建21世纪“海上丝绸之路”。“一带一路”倡议由此形成。2015年，国家发改委、外交部和商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，从时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制等方面对“一带一路”倡议进行了阐释。

枢纽建设对我国与“一带一路”国家的政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通具有重要作用。2018年12月，国家发改委发布《国家物流枢纽布局和建设规划》，科学推进国家物流枢纽布局和建设。2019年8月，国家发展改革委发布关于印发《西部陆海新通道总体规划》的通知，将兰州纳入重要沿线节点。2019年9月，国家发改委和交通运输部联合印发《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》，甘肃兰州入选为陆港型国家物流枢纽。枢纽制高点建设是对“一带一路”建设、中新南向通道和西部陆海新通道等重大战略的有力支撑。

物流枢纽是集中实现货物集散、存储、分拨、转运等多种功能的物流设施群和物流活动组织中心。枢纽可以发挥要素集聚作用，提高地方、区域乃至全国的经济发展水平，实现经济增长。国家物流枢纽是物流体系的核心基础设施，是辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的综合性物流枢纽，在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。

习近平总书记指出，甘肃最大的机遇在于“一带一路”。2018年甘肃省发布《甘肃省十三五规划计划》，提出打造物流集散大枢纽，构建现代物流体系，形成服务全国，面向“一带一路”的物流集散中枢和纽带。省政府办公厅印发《甘肃省合作共建中新互联互通项目南向通道工作方案（2018—2020）》，与重庆、广西、贵州共同推进南向通道建设。2019年8月，十三届省政府第62次常务会议审议通过了《新时代甘肃融入“一带一路”抢占“五个制高点”规划》，将枢纽列为全省发展的五个制高点之一。当前，甘肃省已形成四大国际贸易通道，即中欧和

西欧战略通道、中亚通道、南亚通道以及南向通道。甘肃还成立了南向通道建设领导小组，全力筹划和推进国际陆海贸易新通道建设。

本报告在“一带一路”建设背景下，基于枢纽制高点建设指标体系，结合省内外调研和国际经验，对甘肃枢纽制高点建设开展了研究。首先，介绍中国内陆枢纽和甘肃省枢纽发展现状；其次，基于枢纽建设的要素指标体系，对甘肃省与中国内陆枢纽的指标进行对比分析；再次，梳理甘肃枢纽制高点建设遇到的问题和机遇；最后，提出枢纽制高点建设对策建议。

第1章 中国内陆枢纽建设概述

1.1“一带一路”中国内陆枢纽建设现状

自2013年提出“一带一路”倡议以来，我国在政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通等方面取得了丰硕成果。截至2019年10月底，中国已与137个国家和30个国际组织签署197份“一带一路”相关合作文件，在港口、铁路、公路、电力、航空、通信等领域开设了大量合作，与“一带一路”沿线国家贸易往来不断扩大、投资合作持续深化，合作机制不断完善，各领域合作广泛开展。

与此同时，我国也在持续推进枢纽建设。2018年12月，国家发改委发布《国家物流枢纽布局和建设规划》，将国家物流枢纽分为陆港型、港口型、空港型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等6种类型，选择127个具备一定基础条件的城市作为国家物流枢纽承载城市，规划建设212个国家物流枢纽，提出国家物流枢纽资源整合工程、国家物流枢纽服务能力提升工程、国家物流枢纽创新驱动工程等措施助力枢纽建设工作。2019年9月，国家发改委、交通运输部联合发布《关于做好2019年国家物流枢纽建设工作的通知》，选择23个物流枢纽进入2019年国家物流枢纽建设名单，如表1-1，覆盖东部、中部、西部和东北地区，涵盖陆港型、空港型、港口型、生产服务型、商贸服务型、陆上边境口岸型等6种类型，区域、类型分布相对均衡，有利于支撑“一带一路”建设，促进形成国内市场。以下从八个方面说明国家枢纽建设现状。

表 1-1 2019 年国家物流枢纽建设名单

所在地	国家物流枢纽名称
天津市	天津港口型国家物流枢纽
山西省	太原陆港型（生产服务型）国家物流枢纽
内蒙古自治区	乌兰察布—二连浩特陆港型（陆上边境口岸型）国家物流枢纽
辽宁省	营口港口型国家物流枢纽
上海市	上海商贸服务型国家物流枢纽
江苏省	南京港口型（生产服务型）国家物流枢纽
浙江省	金华（义乌）商贸服务型国家物流枢纽
江西省	赣州商贸服务型国家物流枢纽
山东省	临沂商贸服务型国家物流枢纽
河南省	郑州空港型国家物流枢纽
湖北省	宜昌港口型国家物流枢纽
湖南省	长沙陆港型国家物流枢纽
广东省	广州港口型国家物流枢纽
广西壮族自治区	南宁陆港型国家物流枢纽
重庆市	重庆港口型国家物流枢纽
四川省	成都陆港型国家物流枢纽
陕西省	西安陆港型国家物流枢纽
甘肃省	兰州陆港型国家物流枢纽
新疆维吾尔自治区	乌鲁木齐陆港型国家物流枢纽
宁波市、舟山市	宁波—舟山港口型国家物流枢纽
厦门市	厦门港口型国家物流枢纽
青岛市	青岛生产服务型（港口型）国家物流枢纽
深圳市	深圳商贸服务型国家物流枢纽

(1) 政策文件

我国不断推进与周边国家共建“一带一路”的进程，加强经济、政治、文化等方面的交流。2015年，国家发改委、外交部和商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，从时代背景、共建原则、框架思路、合作重点、合作机制等方面对“一带一路”倡议进行阐释，这是中国发布的首份关于“一带一路”的政府白皮书。2016年6月，中国、俄罗斯、蒙古国三国元首共同见证签署《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》，这是共建“一带一路”框架下的首个多边合作规划纲要。2016年10月，推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发《中欧班列建设发展规划（2016-2020）》，全面部署今后五年中欧班列建设发展任务。2018年8月，推进“一带一路”建设工作5周年座谈会提出，“一带一路”建设要从谋篇布局的“大写意”转入精耕细作的“工笔画”，向高质量发展转变，造福沿线国家人民，推动构建人类命运共同体。

为助力枢纽建设，创造更优的营商环境，各地简化行政审批流程，压缩通关时间，提高通关效率。如西安全市先后取消下放452项审批事项，向自贸区下放103项行政审批事项，努力构建法治化、国际化、便利化，审批最少、流程最短、成本最低、服务最好、诚信最优的营商环境。重庆将行政审批环节由线下变为线上，由多门变为一门，由多窗变为一窗，实行三色管理。海关方面，坚持7×24小时全天候通关作业，对进出境中欧班列实行随到随验。同时，结合企业实际需求，量身定制便利化监管方案；一般项目检验实施查检合一和并批检验，大幅减少抽检数量，提升检验监管效率，缩短通关时间；安全性能检验实施第三方采信制度，保障车辆性能符合国家标准，合理调配现场监管资源，做到“优先办理，优先验放，优先出区”，满足企业进口整车快速投放市场的需求。

(2) 国际贸易

2013-2018年，我国与“一带一路”沿线国家货物贸易总额超过6万亿美元，年均增长4%，高于同期中国对外贸易增速，占我国货物贸易总额的比重达到27.4%。中国企业对沿线国家直接投资超过900亿美元，年均增长5.2%。截至目前，中国企业在“一带一路”沿线国家建设了一批境外经贸合作区，累计投资超过300亿美元，成为当地经济增长、产业集聚的重要平台。

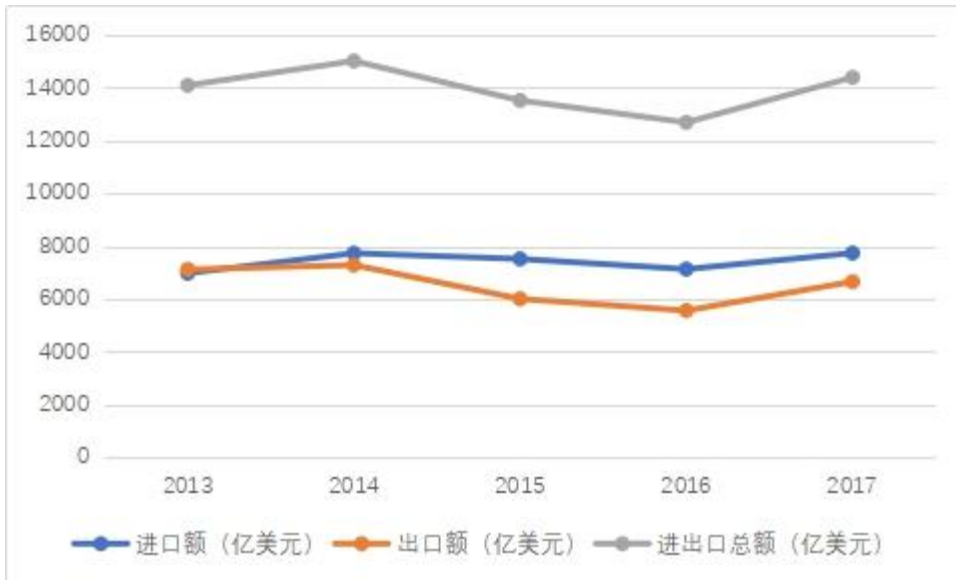


图 1-1 2013-2017 年中国与“一带一路”国家进、出口及总额

数据来源：中国一带一路网

由图 1-1 可以看出，2013-2017 年中国与“一带一路”国家进、出口及总额总体呈现上升趋势，说明“一带一路”背景下中国与各国贸易持续繁荣。

(3) 基础设施

截至 2017 年底，我国铁路、公路营运总里程分别达到 12.7 万公里和 477.3 万公里，万吨级以上港口泊位 2366 个，民用运输机场 226 个，铁路专用线总里程约 1.8 万公里。全国营业性通用仓库面积超过 10 亿平方米，冷库库容约 1.2 亿立方米。

(4) 通道建设

2015 年 11 月，中国、新加坡两国第三个政府间合作项目落户重庆，中新（重庆）战略性互联互通项目正式启动。到 2019 年，中新互联互通项目累计签约项目 182 个，总金额为 264.6 亿美元。

2019 年 8 月，国家发改委印发《西部陆海新通道总体规划》，提出要充分发挥西部地区连接“一带”和“一路”的纽带作用，深化陆海双向开放，推动经济高质量发展，联通兰州、西宁、乌鲁木齐、西安、银川等西北重要城市，建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。2019 年 10 月 13 日，重庆、广西、贵州、甘肃、青海、新疆、云南、宁夏、陕西、四川、内蒙古、西藏等西部地区

12 省区市和海南省、广东省湛江市，在重庆签署框架协议，合作共建西部陆海新通道。现场签署了《区域海关共同支持西部陆海新通道建设合作备忘录》、《中国建设银行金融服务西部陆海新通道建设框架协议》和《合作共建西部陆海新通道框架协议》。

截至 2019 年 3 月 31 日，“陆海新通道”国际铁海联运班列累计开行 901 班；国际铁路联运（重庆—越南河内）班列累计开行 67 班，重庆—东盟跨境公路班车累计开行 846 班，目的地已覆盖新加坡、日本、澳大利亚、德国等全球六大洲 71 个国家和地区的 166 个港口。

中新互联互通南向通道和西部陆海新通道的建设，缩短了重庆和甘肃等西部内陆地区的出海距离，缩短了运行时间，有机衔接“一带一路”国际陆海贸易新通道。通道建设使西部地区能够进一步发挥毗邻北部湾港的区位优势，提升与东南亚等地区的互联互通水平，进一步扩大对外开放，对于深化陆海双向开放，推动区域经济高质量发展，具有重大现实意义和深远历史意义。

（5）园区建设

物流园区是枢纽建设的重要载体。目前我国物流园区建设现状如下。

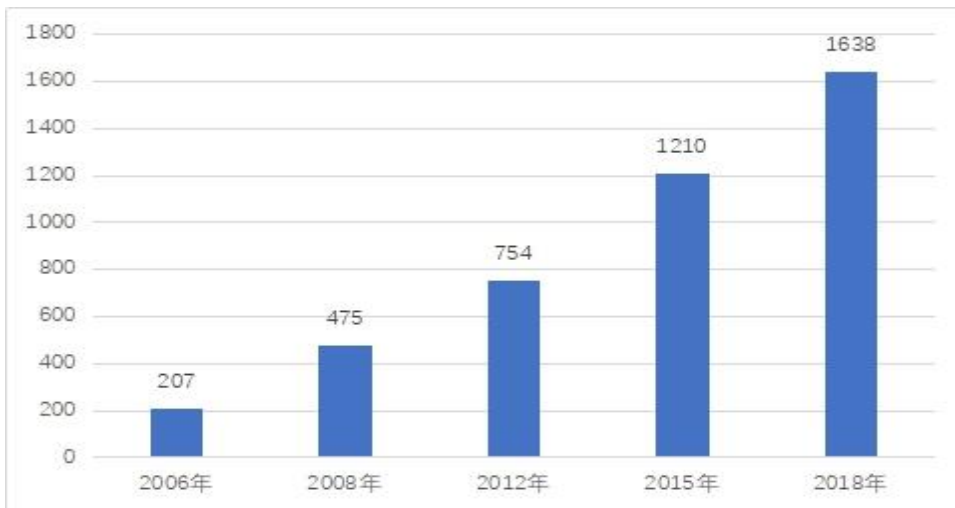


图 1-2 2006-2018 年全国物流园区数量（单位：家）

数据来源：前瞻产业研究院

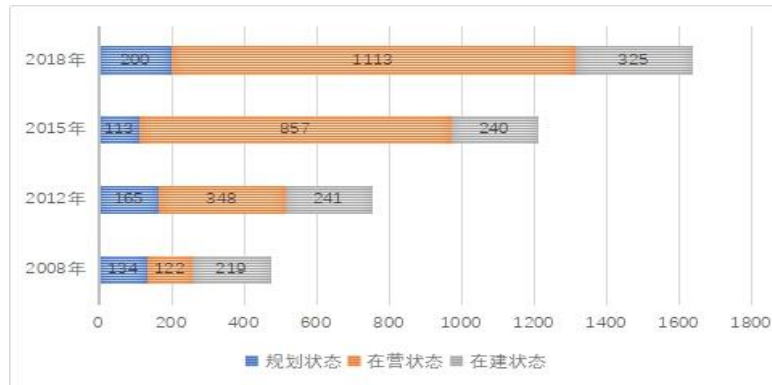


图 1-3 我国 2008-2018 年各类物流园区比例

数据来源：前瞻产业研究院



图 1-4 2018 年我国物流园区服务类型比例

数据来源：前瞻产业研究院

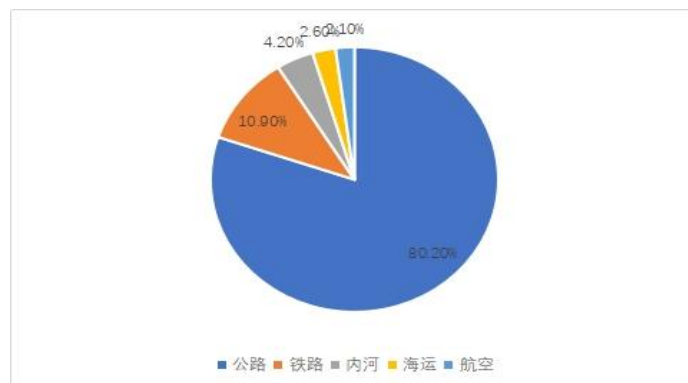


图 1-5 2018 年我国物流园区交通运输方式比例

数据来源：前瞻产业研究院

根据《第五次全国物流园区（基地）调查报告（2018）》，截至2017年底，物流园区中占地面积150亩及以上，内有多家企业入驻，并能够提供社会化物流服务的规划、在建及运营的共计1638家。如图1-2所示，2006-2018年全国物流园区数量持续增加。如图1-3所示，2008-2018年在营物流园区数量不断增加。如图1-4所示，综合服务型园区占比60.6%；商贸服务、货运服务、口岸服务和生产服务等类型园区占比分别为17.1%、12.3%、5.5%和4.5%。如图1-5，全国约80.2%的物流园区交通方式以公路为主。以铁路、内河、海运和航空为主导运输方式的占比依次为10.9%、4.2%、2.6%和2.1%。

此外，园区信息化及设备投资仅占园区投资总额的8.2%。园区服务功能主要集中在存储、运输和配送等传统业务领域，转运、贸易、信息、货代等业务同样发展迅速，具备这些功能的园区占比超过50%；具备流通加工、金融物流服务功能的园区只30%左右。从政务和商务服务功能来看，金融、保险占比稍高，分别为23%和22%；税务、工商、海关占比基本相当，分别为17%、17%和16%。物流园区入驻商贸企业、快递企业、电商企业、加工制造企业和公路专线企业占比较高，信息服务、金融保险等企业也有入驻，反映出入驻企业类别呈现多元化态势，物流生态圈逐步形成。

（6）产业体系

中国内陆枢纽的货物集散转运、仓储配送、装卸搬运、加工集拼等基础服务能力不断增强，与制造、商贸等产业融合发展趋势日益明显，物流要素加速向枢纽聚集，以平台整合、供应链融合为特征的新业态新模式加快发展，交易撮合、金融结算等增值服务功能不断拓展，物流枢纽的价值创造能力进一步增强。

内陆枢纽不仅培育特色产业，还着力发展商贸物流、电子商务等主导产业。在培育特色产业上，郑州空港重点发展具有临空指向性和关联性的高端产业，融合发展航空物流业、高端制造业和现代服务业，培育临空高端服务功能和知识创新功能，构筑具有明显特色和竞争力的空港产业体系。商贸物流产业方面，西安国际港务区以国内外知名企业为龙头，实现产业集聚发展。电商产业方面，西安国际港务区既吸收国内电商龙头企业，也帮助本土电商壮大。拓展承办“一带一路”媒体合作论坛和司法合作国际论坛，扩大了对外影响力。甘肃参加了东盟(曼

谷)中国进出口商品博览会、“慧眼中国”中新互联互通项目“南向通道”推介会、重庆西部投资贸易洽谈会、首届及第二届进口博览会等国内国际大型展会。

(7) 国际班列

国际班列是指按照固定车次，线路等条件开行，往来于中国及一带一路沿线各国的集装箱国际铁路连运班列。国际班列以其运距短、速度快、安全性高的特征，以及安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小的优势，已经成为国际物流中陆路运输的骨干方式。班列沿途国家经贸交往日趋活跃，国家间铁路、口岸、海关等部门的合作日趋密切，为班列进一步发挥国际物流骨干作用，起到重要作用。

多地陆港依托原有铁路集装箱场站，开通多条国际货运班列，积极融入国家“陆海内外联动、东西双向互济”的开放格局。《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出“支持郑州、西安建设国际陆港”，重庆打通了国际陆海贸易新通道，大幅缩短西北、西南地区的出海距离，使重庆从内陆城市蜕变为辐射我国西部和东南亚的铁路物流枢纽。

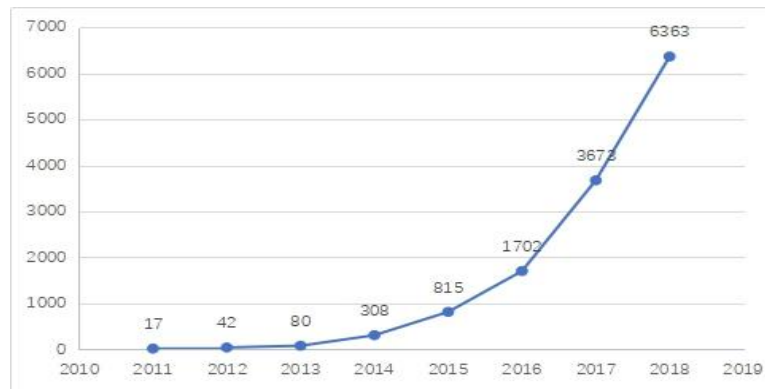


图 1-6 2011-2018 年中欧班列开行情况 (单位: 列)

资料来源: 中国一带一路网

自 2011 年 3 月首列中欧班列成功开行以来，成都、郑州、兰州等城市陆续开行了去往欧洲的集装箱班列。由图 1-6 可以看出，中欧班列开行数量逐年上升，增速明显。2018 年，中欧班列累计开行数量已经突破 13000 列，国内开行线路达 65 条，到达欧洲 15 个国家 49 个城市，运送货物超 110 万标箱，种类由开行之初的手机、电脑等 IT 产品逐步扩大到服装鞋帽、汽车及配件、粮食、木材、化工品等品类。截至 2019 年 10 月底，中欧班列累计开行数量已近 2 万列。

（8）多式联运

多式联运是需要多种运输方式的配合而共同完成的复合运输过程。多式联运能有效降低运输成本，及时运输大宗物资，最大限度发挥各种运输方式的优势，合理利用现有运输资源，减少资源浪费。目前国内多式联运发展尚处于起步阶段，各地多式联运以海铁联运、公铁联运和国际班列为主。

各地枢纽建设都在积极发展多式联运。河南将多式联运作为“一带一路”建设的着力点。郑州机场率先研发出多式联运数据交易服务平台，成为国内唯一的以机场为中心搭建的智能化平台，为发展多式联运提供了信息化支撑。同时，该平台探索制定国际物流多式联运的数据和服务标准，为客户提供效率最高、成本最低、服务最优的物流解决方案。货源集疏能力增强，货源品种不断丰富。

中国内陆多式联运的类型主要有以下三个类型，以郑州为例。一是公-铁-公联运线路。郑州国际陆港的集卡车带着集装箱，运到陆港园区；或者通过郑州陆港的公路运输线路，送到陆港仓库。之后通过郑欧班列运到欧洲各沿线车站，然后再通过公路分拨到欧洲各地。二是公-海-公-铁-公国际多式联运，从东北亚商品通过公-海联运的方式送到中国沿海港口，通过海关监管的公路运输，到郑州陆港乘上郑欧班列，直达中东欧，再转用公路运输，分拨到遍及欧洲的客户。三是空-公-铁-公、公-铁-公-空联运线路。从东亚、东南亚、南亚货物经过空运到郑州，在郑州国际陆港多式联运监管中心重新装箱，铁运到欧洲。同样，欧洲的货物通过郑欧班列到达郑州，同样到达郑州国际陆港后运到机场，空运到亚洲各地。

1.2 甘肃省枢纽建设现状

“一带一路”建设将甘肃推向我国对外开放的前沿，为甘肃的转型发展提供了难得的历史性机遇。甘肃东联陕西、通内陆腹地，西接天山南北、直达中亚西亚，南与青藏高原毗邻，北与蒙古高原接壤，处于欧亚大陆桥的核心通道区域，占陆上丝绸之路的四分之一，中国境内的二分之一，是古丝绸之路的黄金地段。在这种区位优势下，甘肃省的枢纽建设取得较大进展，转型升级和特色服务发展加快，对经济和社会发展的基础性、服务性作用进一步增强。

(1) 政策文件

为积极响应国家“一带一路”倡议，甘肃省制定了一系列政策以推动枢纽制高点建设。2015年3月，按照中央赋予甘肃对外开放的战略定位，甘肃省委、省政府制定出台了《丝绸之路经济带甘肃段“6873”交通突破行动实施方案》，抢抓国家“一带一路”重大战略机遇，提出了全省丝绸之路经济带建设的发展目标、战略布局、重点任务和项目清单。

为支撑枢纽制高点建设，甘肃省出台《甘肃省“十三五”物流业发展规划》等一系列政策措施。2018年，甘肃省人民政府先后发布《甘肃省人民政府关于加快发展现代商贸物流业的意见》和《甘肃省通道物流产业发展专项行动计划》，提出要抢占“一带一路”建设通道制高点，促进经济发展质量变革、效率变革、动力变革，加快建设丝绸之路物流通道及跨境贸易枢纽。2019年8月，甘肃省十三届省政府第62次常务会议审议通过《新时代甘肃融入“一带一路”抢占“五个制高点”规划》，明确甘肃省要积极融入“一带一路”建设，抢占文化、枢纽、技术、信息、生态“五个制高点”，重塑经济发展新优势，趟出一条内陆欠发达地区经济转型升级的新路子。2019年11月，《新时代甘肃融入“一带一路”建设打造枢纽制高点实施方案》提出，甘肃省要着力打造以兰州为中心，辐射西北、沟通西南、联接中亚、联通东南亚的“一带一路”西北陆海联动枢纽，构建通道物流产业高质量发展的枢纽经济体系。

表 1-2 甘肃省人民政府关于支持“一带一路”枢纽制高点建设文件

发布时间	文件名称	来源
2015.3	《丝绸之路经济带甘肃段“6873”交通突破行动实施方案》	甘肃省人民政府
2017.1	《甘肃省“十三五”综合交通发展规划》	甘肃省人民政府办公厅
2017.12	《甘肃省人民政府办公厅关于进一步推进物流降本增效促进实体经济发展的实施意见》	甘肃省人民政府办公厅
2018.1	《甘肃省人民政府办公厅关于积极推进供应链创新与应用的实施意见》	甘肃省人民政府办公厅
2018.5	《甘肃省人民政府关于加快发展现代商贸物流业的意见》	甘肃省人民政府
2018.5	《甘肃省通道物流产业发展专项行动计划》	甘肃省人民政府办公厅
2018.12	《甘肃省推进运输结构调整三年行动计划实施方案(2018—2020年)》	甘肃省人民政府办公厅
2019.8	《新时代甘肃融入“一带一路”抢占“五个制高点”规划》	十三届省政府第 62 次常务会议
2019.11	《新时代甘肃融入“一带一路”建设打造枢纽制高点实施方案》	甘肃省人民政府办公厅

(2) 对外开放

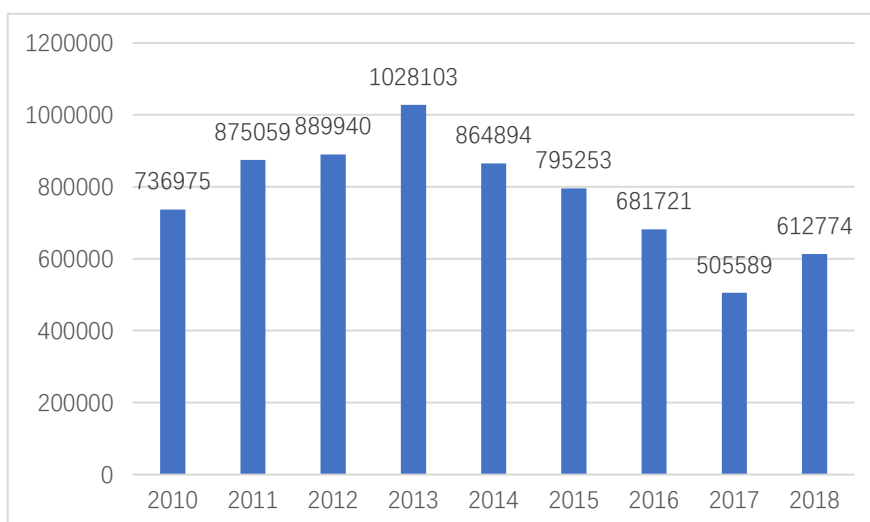


图 1-7 2010-2018 年甘肃省进出口总额 (单位: 万美元)

数据来源: 甘肃发展年鉴

由图 1-7 可以看出, 2010-2013 年甘肃省进出口总额持续增长, 但 2014 年开始, 甘肃省进出口总额开始下降, 主要是由于国际经济环境的影响。2018 年, 甘肃省进出口总额约 612774 万美元, 与 2017 年同比增长 21.2%, 其中与“一带

一路”国家和地区实现进出口 172.9 亿元，与 2017 年同比增长 18.6%，占全省进出口总额的 43.8%，这说明“一带一路”倡议下甘肃省国际贸易市场仍有发展潜力。

甘肃省对外合作交流正在向全方位、多领域拓展。现已形成四大国际贸易通道，即中西欧通道、中亚通道、南亚通道和国际陆海贸易新通道。截至 2019 年 7 月，甘肃省已与 180 多个国家和地区发生贸易往来，与 55 个境外商协会建立了合作机制，已在白俄罗斯、伊朗、新疆霍尔果斯、土耳其、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、印度、印度尼西亚、马来西亚、阿塞拜疆、俄罗斯、泰国等“一带一路”沿线国家相继设立了 12 个驻外商务代表处，辐射中亚、西亚、中东欧、东南亚、南亚等“一带一路”沿线国家，形成了向西开放多点分布的格局。甘肃还专门成立了向西开放经贸合作工作办公室，在丝路沿线国家举办商品展销会和推介会，与伊朗、白俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦等丝路沿线国家签约经贸合作项目 83 个。

(3) 保障因素

枢纽制高点的建设，离不开人才、信息技术等方面的支持。甘肃省历年交通运输、仓储和邮政业就业人员和移动电话与互联网用户情况如下。

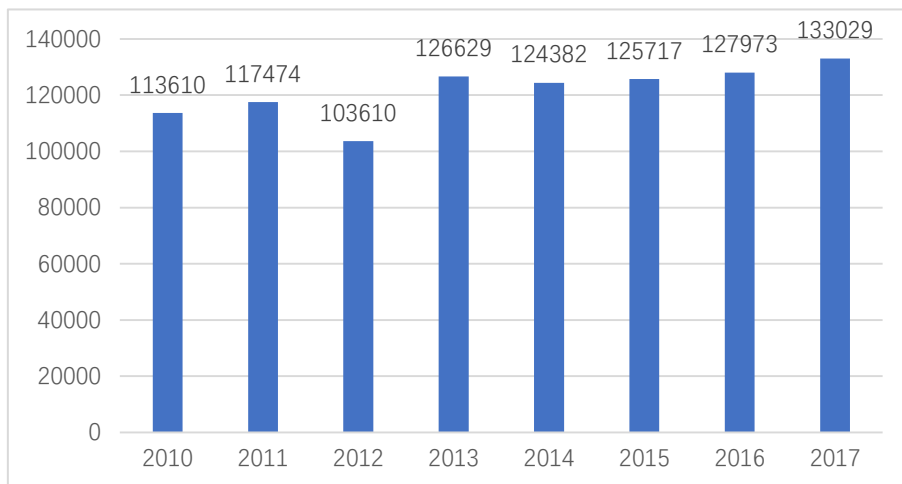


图 1-8 2010-2017 年甘肃省交通运输、仓储和邮政业就业人员（单位：人）

资料来源：中国统计年鉴

交通运输、仓储和邮政业就业人员为发展物流提供人力资源保障。由图 1-8 可以看出 2010-2017 年甘肃省交通运输、仓储和邮政业就业人员总体呈现出不断上升的趋势，表明交通运输、仓储和邮政业就业人员总体不断增长，这为甘肃不

断发展物流提供了人力资源保障。

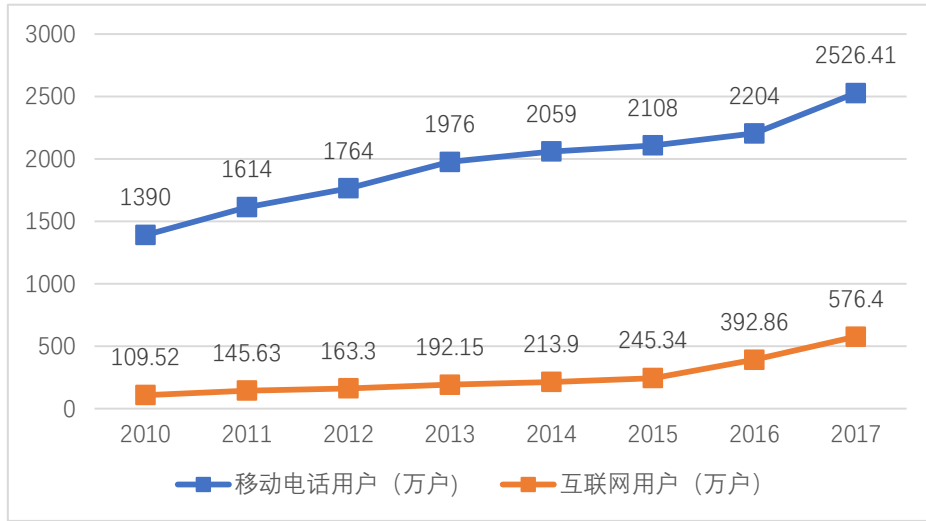


图 1-9 2010-2017 年甘肃省移动电话和互联网用户

资料来源：甘肃发展年鉴

由图 1-9 可以看出 2010-2017 年甘肃省移动电话和互联网用户逐年增加，表明甘肃省物流信息基础设施在不断完善，这为枢纽的信息化建设奠定了基础。

(4) 基础设施

近年来,甘肃省综合交通基础设施建设步伐加快,形成了由铁路、公路、民航、管道等多种运输方式构成的综合交通运输网络。初步形成由陇海、兰新、兰青、包兰、宝成、宝中、干武等 7 条国家干路线路和专用线构成的铁路网和连霍、兰海、G312、G109 等高速公路、国道构成的公路网。努力形成以兰州为中心,沟通西南和西北的交通网络体系,打造“一带一路”西北陆海联运战略枢纽。

营业总里程是指在一定时期内办理客货运输业务的运输线路总长度,是运载能力的重要衡量指标。

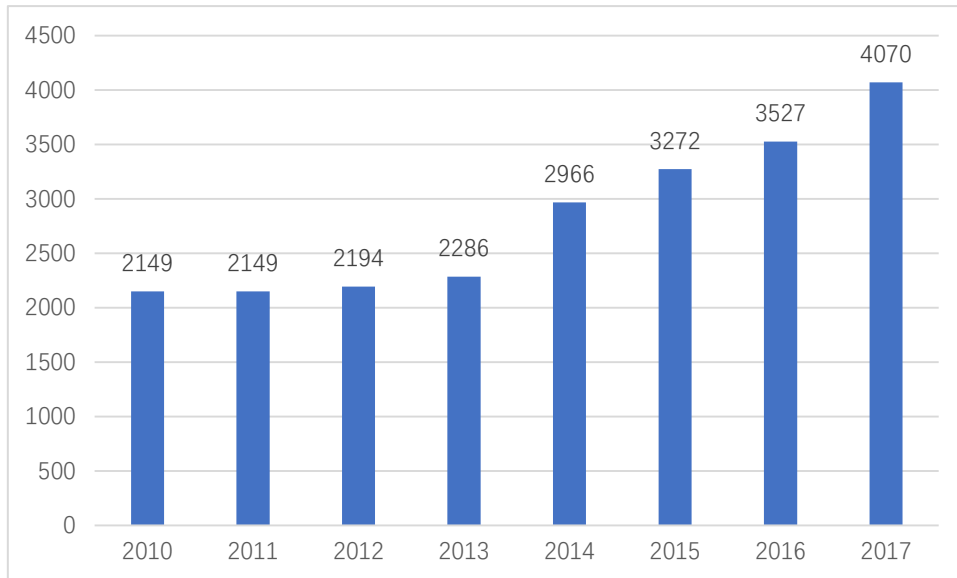


图 1-10 铁路营业里程 (单位: 公里)

资料来源: 甘肃发展年鉴

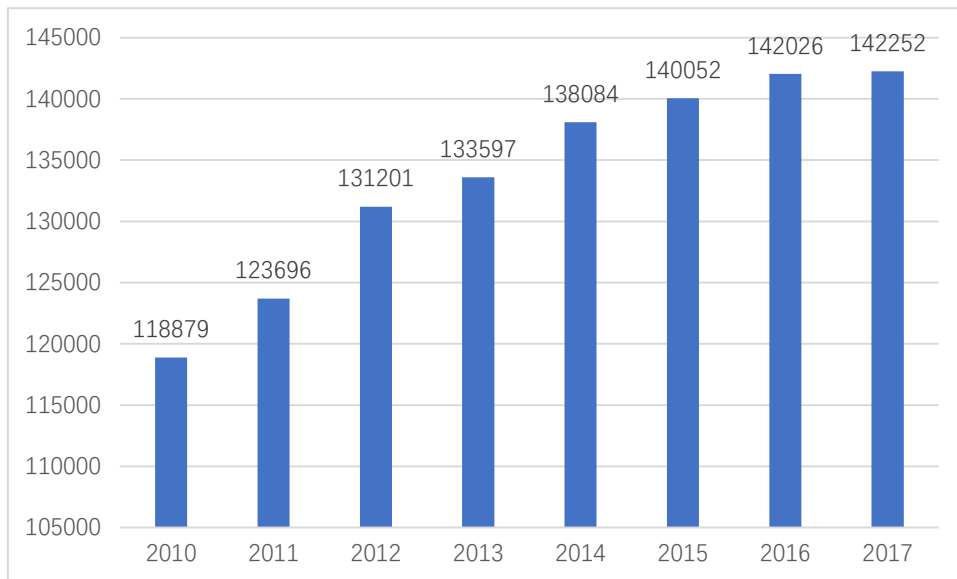


图 1-11 公路营业里程 (单位: 公里)

资料来源: 甘肃发展年鉴

由图 1-10 和图 1-11 可以看出 2010 年到 2017 年甘肃省铁路营业里程和公路营业里程均呈现出增长趋势, 表明甘肃省铁路和公路运载能力均在增长。

货运量是指在一定时期内各种运输工具实际运送的货物数量, 反映出该地区物流规模的大小。2010-2017 年甘肃省货运量如图 1-12 所示。

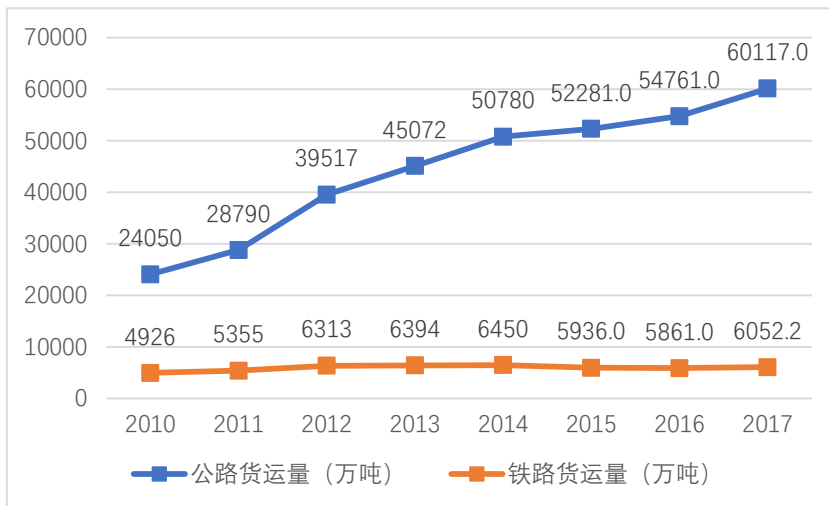


图 1-12 2010-2017 年甘肃省货运量

数据来源：甘肃发展年鉴

由图 1-12 的变化趋势可以看出 2010 到 2017 年甘肃省公路运输货运量明显增长，且增长迅速，铁路运输货运量基本不变，比较稳定。这说明近年来甘肃省的公路运输规模发展较快，且比铁路运输承担了更多的货物运输业务。

货物周转量是指在一定时期内,由各种运输工具实际完成的货物运输量,反映了一定时期内运输业生产的总成果。与货运量相比,货运周转量还包括了运输距离的因素,因而能够全面地反映运输生产成果。2010-2017 年甘肃省货物周转量如图 1-13 所示。

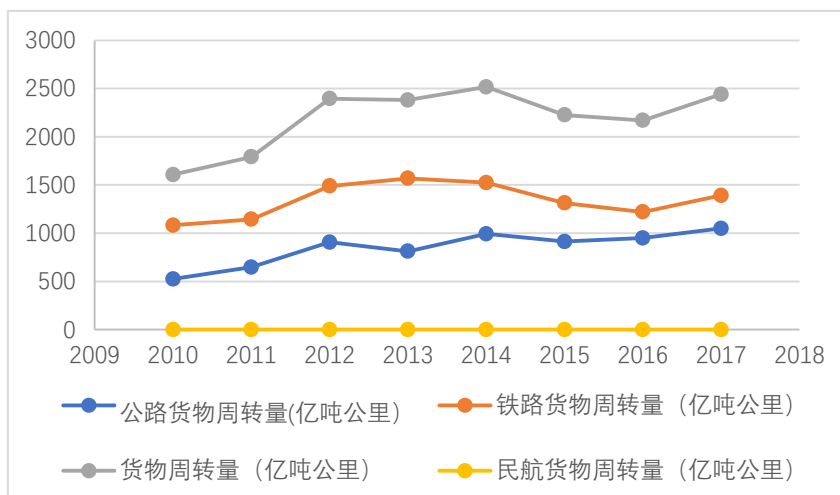


图 1-13 2010-2017 年甘肃省货物周转量

数据来源：甘肃发展年鉴

由图 1-13 可以看出 2010 到 2017 年甘肃省的各条货物运输线路上的周转量

都在增长。其中铁路货物周转量在经过 2012-2014 年的逐年增长后稍有下降；公路货物周转量总体有较大增长；民航货物周转量较少，且每年变化不大。为了更清晰地比较各运输方式货物周转量的占比情况，以 2017 年货物周转量为例进行比较分析。

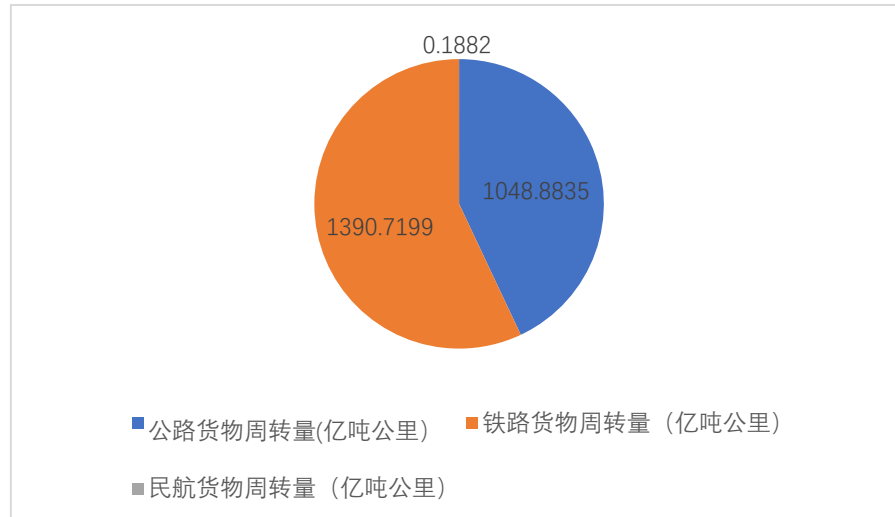


图 1-14 2017 年甘肃省各运输方式货物周转量比例

数据来源：甘肃发展年鉴

由图 1-14 可以看出，整体上甘肃省货物周转量集中在铁路和公路两种运输线路上，铁路和公路运输仍然是甘肃省的主要运输方式。铁路货物周转量大于公路货物周转量，这主要是因为甘肃省铁路运输距离要远长于公路运输距离，也表明铁路运输是甘肃省最主要的长途运输方式。

(5) 商贸通道

甘肃是西部陆海新通道建设的主要发起方和重要参与方，利用铁路、公路、航空等多种运输方式，由兰州向南经重庆、贵州等省市，通过广西北部湾等沿海沿边口岸，通达新加坡及东盟主要物流节点，进而辐射南亚、中东、大洋洲等区域。

2017 年 9 月，兰州成功首发兰渝、陇桂铁海联运货运班列，随后，组织开行“兰州-北部湾”国际冷链测试班列。至 2017 年底，经中国铁路兰州局发往南宁局、成都局、昆明局的煤炭、石油、焦炭、钢铁、粮食、化肥农药、化工品等货物累计 74027 车、424.2 万吨。2018 年 5 月，甘肃（兰州）国际陆港在广西南宁

市设立了办事处，进行南向通道货物的集结和发运。至 2018 年 11 月，兰州共发运国际货运班列 15 列 426 车，货重约 1.24 万吨，货值约 1.39 亿元。张掖市开行了全省首列原产地农产品南向通道国际货运专列，通过广西凭祥口岸抵达越南。目前，甘肃在西部陆海新通道已形成“一单制”“一条龙”全程铁海联运服务模式，初步实现了从区域合作层面到带动沿线地区和国家共商共建共享的发展格局。

表 1-3 2017 年甘肃省与西部陆海新通道沿线地区铁路货物量(单位：万吨)

地区	河南	广西	重庆	四川	贵州	陕西
甘肃到	280	22	121	494	59	690
到甘肃	266	37	5	96	31	229

资料来源：中国统计年鉴

表 1-4 2018 年甘肃省与西部陆海新通道沿线省市铁路货物量(单位：万吨)

地区	河南	广西	重庆	四川	贵州	陕西
甘肃到	50	27	168	553	103	515
到甘肃	233	6	6	97	34	181

资料来源：中国统计年鉴

由表 1-3 和表 1-4 可以看出，经过陆海新通道一年的建设，甘肃省与通道沿线省份货物量都有了明显的增长；从方向上来看，从甘肃到其他地区铁路货物量远高于其他地区到甘肃的铁路货物量，说明甘肃省枢纽建设发展潜力较大。

(6) 国际班列

随着“一带一路”倡议的深入实施，甘肃省与欧洲、中亚、南亚、东南亚地区双边贸易日益活跃，经贸往来日益频繁。其中，国际货运班列在甘肃省与各国的贸易活动中发挥着重要作用。甘肃的国际货运班列主要有中欧、南亚、中亚、西部陆海新通道四个方向。

中欧国际货运班列方面，甘肃（兰州）国际陆港与其他开通中欧国际班列的省市以及沿海港口城市建立合作联盟，优化整合编组，提高运输效率。兰州新区中欧班列进口木材专列实现了常态化运行。白银市也开行了至阿拉木图中欧国际货运班列。

中亚国际货运班列方面，甘肃（兰州）国际陆港中亚班列自首发以来，基本

实现了常态化运营，极大地促进了甘肃省与中亚国家的经贸往来，货物目的地遍布哈萨克斯坦等中亚 5 国。兰州新区“兰州号”国际货运班列兰州至哈萨克斯坦阿拉木图国际班列和银川至乌兹别克斯坦塔什干国际班列，整合义乌至阿富汗喀布尔中亚班列和义乌至伊朗德黑兰班列，每周组织发运 2—3 列，成为发运最多、最成熟的中亚班列，截至 2018 年 7 月，已累计发运 91 列 4204 组，货重约 8.3 万吨，货值约 32.8 亿元，逐步形成辐射中亚各国的中亚国际贸易通道。

2017 年甘肃(兰州)国际陆港中亚班列货值、货重分别为 193406 万元和 53269 吨，2018 甘肃(兰州)国际陆港中亚班列货值、货重分别为 633300 万元和 37525 吨，可以看出 2018 年中亚班列发运量下滑明显，主要是由于中亚班列货源地不在甘肃省和邻近省市发运数量急剧增长。

南亚国际货运班列方面，“兰州号”兰州至加德满都公铁联运班列打通了通往南亚的国际货运通道，是全国唯一一条以铁路运输为主、公路运输为辅、通往南亚的贸易通道，运输时间短、成本低，依托兰州国际陆港的货物集散转运功能，形成规模化运输。2019 年，甘肃(兰州)国际陆港南亚国际货运班列运营稳中向好，合计发运 3192 组，占总发运量的 37%。

2019 年 3 月 15 日，兰州新区铁路口岸开通了国际陆海贸易新通道货物班列，标志着兰州新区铁路口岸作为国际陆海新贸易通道关键节点的作用真正得到初步释放和显现，实现空、铁、海、公无缝衔接的多式联运物流运输，实现中亚、中欧、南亚等大宗进口商品在兰州新区集结分拨，带动新区周边物流企业发展及产业集聚。

陆海新通道班列密度逐步加大。2017 年 9 月 29 日兰渝铁路开通之际，成功首发了 2 列陆海新通道国际货运班列(兰州-广西钦州港、兰州-重庆)。截至 2018 年 9 月初，班列共计发放 22 列 616 组，货重约 1.92 万吨，货值约 2.4 亿元，货物主要以苹果、洋葱和部分工业品为主。

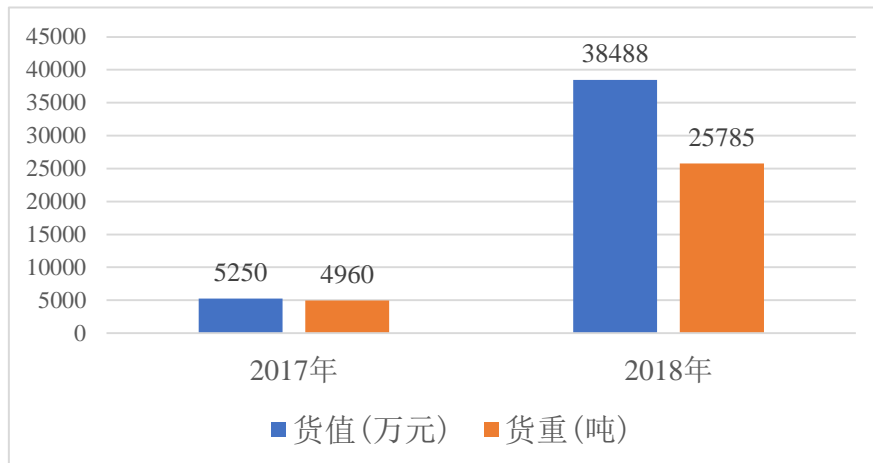


图 1-15 甘肃国际陆海贸易新通道班列历年发运货值、货重

资料来源：甘肃（兰州）国际陆港

从图 1-15 可以看出，相比 2017 年，2018 年甘肃国际陆海贸易新通道班列发运货值和货重均呈现出明显增高的趋势，货值同比增长 630%，货重同比增长 419%，增速非常高。

2017 年，甘肃省中欧、中亚、南亚国际货运班列共发运 305 列、1.34 万车，累计货运 34.5 万吨，货值 10.4 亿美元。2018 年 1-9 月，甘肃省中欧班列、中亚班列、南亚公铁联运、陆海新通道四条国际货运班列共发运 253 列、11271 车、26.95 万吨，货值 4.06 亿美元，超过 2017 年全年总水平。物流大通道在拉动经济增长中的优势逐渐显现。2019 年 1-5 月，甘肃省国际货运班列共发运 145 列 5488 车，累计货运 12.6 万吨，货值 2.4 亿美元。

(7) 口岸平台

甘肃省航空口岸、铁路口岸、指定口岸、海关特殊监管区等对外开放平台渐成体系。2013 年，兰州中川机场国际航空口岸正式对外开放，结束了甘肃省全国唯一一个省会城市没有口岸的历史，截止 2018 年 8 月，已开通 24 条国际和地区航线。2016 年，兰州铁路口岸获准对外开放，成为甘肃省历史上第一个铁路口岸。2017 年 5 月，兰州铁路口岸监管区通过兰州海关、国检验收，正式封关运营，成为全国第九个内陆开放口岸。目前已达到了手续便捷、成本节约、时效高和一次报检、一次查验、一次放行的标准，具备“港口后移、多式联运、就地办单、无缝对接”的功能，被确定为全国铁路口岸合作示范区。此后，武威保税

物流中心、兰州新区综合保税区获批建设并封关运营。敦煌空运口岸获批临时对外开放。嘉峪关航空口岸列入国家口岸发展“十三五”规划，建成中国(甘肃)国际贸易单一窗口。

指定口岸和监管场所方面，兰州依托航空、铁路口岸先后获批建设进口冰鲜水产品、进境水果、进口粮食、进口肉类、汽车整车进口等指定口岸；兰州新区综合保税区和兰州陆港保税物流中心(B型)先后获批具有口岸功能的海关特殊监管区。在武威保税物流中心建设进口肉类指定查验场和进境木材监管区。2019年，兰州铁路中川北站进境粮食指定监管场地通过海关总署考核验收。

(8) 多式联运

甘肃省积极调整运输结构，促进多式联运的发展。2018年，甘肃省人民政府发布《关于积极推进供应链创新与应用的实施意见》，提出甘肃省应推进以兰州为中心的多式联运枢纽站场建设；《甘肃省推进运输结构调整三年行动计划实施方案(2018—2020年)》中提出，深入实施多式联运示范工程，加大对兰州陆港国家多式联运示范工程项目建设的支持力度，加强示范工程运行监测，深入推进兰州-加德满都南亚公铁联运国际货运班列等联运示范线路建设；同时，《新时代甘肃融入“一带一路”抢占“五个制高点”规划》、《关于印发甘肃省促进多式联运发展实施方案的通知》等多个政策文件，均支持多式联运发展。

目前甘肃省多式联运发展较为成熟的是兰州国际陆港的南亚国际货运班列，班列终点是尼泊尔首都加德满都，由兰州陆港出发，铁路运输至日喀则，转公路运输至吉隆口岸出境，进而到达加德满都，线路全长3155公里，用时7天。

表 1-5 兰州陆港南亚货运班列多式联运线路

运输方式	运输线路	里程(千米)	用时(天)
铁路运输	兰州陆港—日喀则	2431	3
公路运输	日喀则—吉隆口岸	564	2
公路运输	吉隆口岸—加德满都	160	2

资料来源：甘肃（兰州）国际陆港



图 1-16 兰州陆港南亚货运班列多式联运线路

资料来源：兰州国际陆港

(9) 枢纽节点

甘肃不断推进兰州、敦煌、嘉峪关三大国际空港和兰州、天水、武威三大国际陆港建设，大力发展保税区、物流中心，着力打造面向中亚、南亚，服务国家“一带一路”建设的交通和物流集散枢纽。目前，甘肃有三大枢纽节点。

甘肃（兰州）国际陆港

甘肃（兰州）国际陆港是甘肃省枢纽制高点建设的核心部分，是“一带一路”重要的国际物流中转枢纽、国际贸易物资集散中心。2015年12月，甘肃省省政府将甘肃(兰州)国际陆港确定为全省实施“十三五”规划的标志性工程。2016年11月，甘肃省人民政府批复《甘肃(兰州)国际陆港规划(2016-2020)》，将兰州国际港务区定位为甘肃(兰州)国际陆港，规划建设面积14平方公里，以现代物流、现代商贸、出口加工为三大主导产业，打造服务国家对外开放的重要平台，2018年6月，市委、市政府出台了《关于促进甘肃(兰州)国际陆港加快发展的意见》。

至2019年初，兰州国际陆港已实施核心功能项目、基础道路设施及物流配套项目27个，累计完成固定资产投资约273亿元，国际班列货运量累计达880万吨，货值60亿元。目前，兰州铁路口岸正常运行，东川铁路物流中心(铁路集装箱和货运中心)已投入运营，保税物流中心(B型)建设完成，多式联运项目列入全国首批多式联运示范工程，多式联运物流园加快建设。国际贸易通道建设和国

际班列发运初见成效，开创性地打通了兰州—加德满都、兰州—伊斯兰堡两条南亚公铁联运国际贸易通道，中欧国际货运回程班列实现突破，西部陆海贸易新通道建设和班列发运有序推进。

兰州国际陆港通过招商引资等措施，培育优质产业。在巩固特色产业的基础上，创新招商引资模式，吸引中外运、中铁集、京东、苏宁电器等企业洽谈入驻，引进阿里巴巴等全球 500 强企业，鼓励世界级物流企业在陆港投资建设地区性总部和功能性总部，大力发展物流仓储运输产业集群。集聚具有采购、分拨、营销、结算、物流等综合贸易功能的物流企业，带动提升外贸综合服务水平。

兰州新区

兰州新区国际陆港是集物流、仓储、配送、流通加工、包装、信息服务等多样化的综合国际物流中心，致力于建设成为国际物流的节点、多式联运的基地、西部物流的集散中心。当前，兰州新区陆续建成国际陆港、新区北站铁路物流园、综合保税区、中川国际航空港等。2016 年实现年货物吞吐量 10 万吨，2017 年实现年货物吞吐量 82 万吨。2019 年 1 月至 9 月，兰州新区共到发 104 列 4384 车，货物吞吐量 178042 吨，货值 13045.44 万美元，与去年相比，同比增长 300%。

兰州新区北站物流园是兰州新区“十三五”重点实施建设的公铁联运现代物流园，依托新区中马铁路，东接包兰线、罗斯、波罗的海班列。武威保税物流中心在货物原产地等重要交通节点上设立了 6 个物流基地，加大省外集货力度。武威进境木材集中监管区、进口肉类查验场也已获批建设。

甘肃（武威）国际陆港

甘肃（武威）国际陆港不断推进国际货运班列的建设进程。中欧国际货运班列“天马号”是武威保税物流中心牵头，俄、白、哈、德四国铁路公司和武威市政府、兰州铁路局共同参与建设的中欧间快速定期货运班列。当前，“天马号”累计发运 51 列、货运量 7.5 万吨、货运总值 1.57 亿美元。甘肃“武威”国际陆港也已开通到达中亚各国的集装箱货运班列，计划开通线有中亚、中东班列，俄罗斯、波罗的海班列。武威保税物流中心在货物原产地等重要交通节点上设立了 6 个物流基地，加大省外集货力度。武威进境木材集中监管区、进口肉类查验场也已获批建设。

第2章 中国内陆枢纽建设评价

由于甘肃省特殊的地理位置和国家“一带一路”倡议等政策的实施，项目组选择甘肃省与主要内陆枢纽省市进行比较分析，找出甘肃省枢纽建设存在的问题与机遇，进而提出针对性建议。本部分还对甘肃省主要地市的枢纽建设进行了比较分析。

2.1 指标体系

由于中国内陆各省市在经济发展、交通区位、物流设施以及功能服务等方面都存在较大差异，因此有必要对这些影响枢纽建设的因素进行梳理。结合国家标准与相关文献，基于全面性、可比性、可得性和可观测性等原则，项目组确定枢纽综合质量指标评价体系，如表 2-1 所示。

表 2-1 枢纽综合评价指标体系

一级指标	二级指标	三级指标
枢纽综合评价 指标体系	经济发展水平	生产总值
		交通运输、仓储和邮政业增加值
		交通运输固定资产投资
		进出口总额
	交通基础设施	营业总里程
		货运量
		货物周转量
	其他保障因素	交通运输、仓储和邮政业就业人员
		互联网用户
		移动电话用户

2.2 主要枢纽建设比较分析

本部分以枢纽综合评价指标体系为依据，已公开出版的统计年鉴、发展年鉴为基础，并结合各省市相关公开数据，主要利用各省市 2017、2018 和 2019 年的各指标数据，对甘肃省、陕西省、河南省、广西省、四川省、贵州省和重庆市等

7 个重要枢纽中心省市的枢纽建设情况进行综合评价与分析。

(1) 经济发展水平

经济发展水平与枢纽建设紧密相关，很大程度上决定了物流枢纽的发展。分别从国民生产总值，交通运输、仓储和邮政业增加值，进出口总额和交通运输固定资产投资，分析中国内陆省市社会经济发展水平。

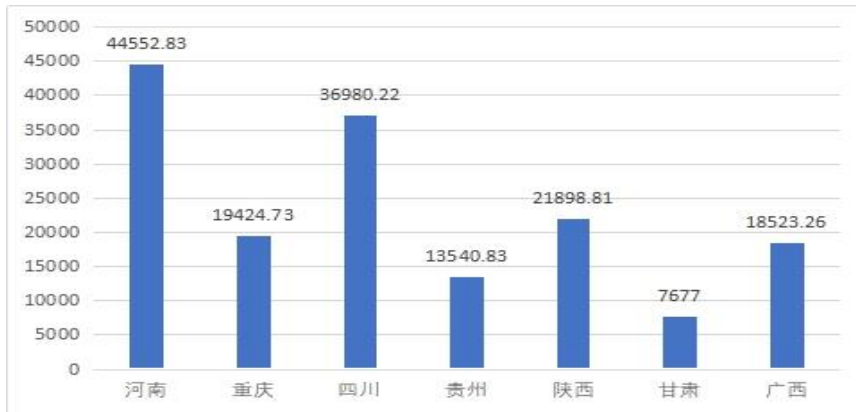


图 2-1 2017 年各省生产总值（单位：亿元）

资料来源：中国统计年鉴

地区生产总值（地区 GDP）是指本地区所有常住单位在一定时期内生产活动的最终成果，也是该地区物流发展的重要基础。从图 2-1 可以看出，2017 年甘肃的国民生产总值与其他中西部省份尚存在较大差距，这反映出甘肃省的经济基础较为薄弱。由于经济水平是枢纽建设的重要基础，因此从侧面也反映出甘肃枢纽建设的经济基础较为薄弱。

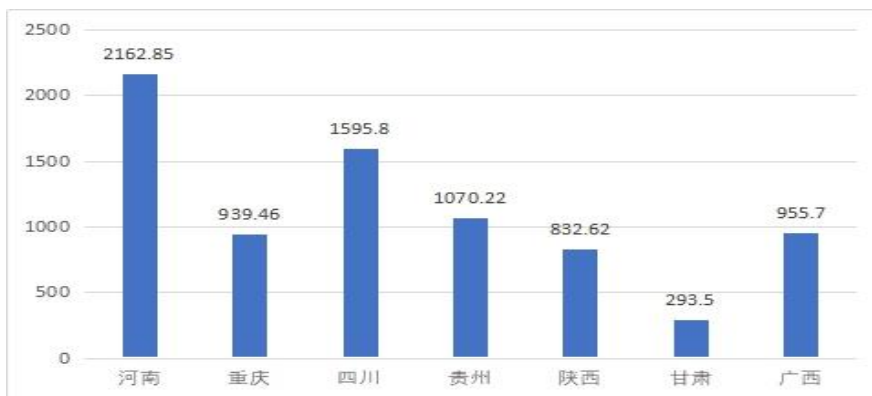


图 2-2 2017 年各省市交通运输、仓储和邮政业增加值（单位：亿元）

资料来源：中国统计年鉴

交通运输、仓储和邮政业的增加值可以表明物流业发展速度的快慢。从图 2-2 可以看出，2017 年甘肃的交通运输、仓储和邮政业与其他地区相比，增加值过少，仅为河南省的 14%，这反映出甘肃省物流业发展较为缓慢。

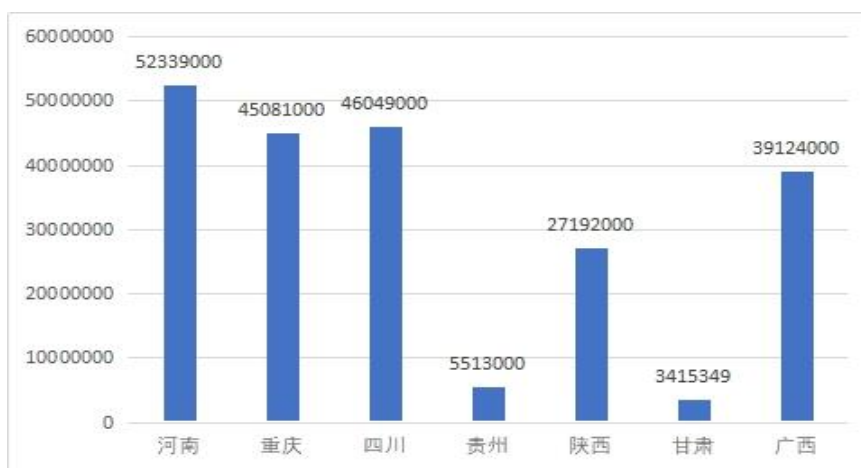


图 2-3 2017 年各省进出口总额（单位：万元）

资料来源：中国统计年鉴

进出口总额是衡量对外贸易的重要指标，从图 2-3 可以看出，2017 年甘肃省的进出口总额较低，仅占河南省的 6%，反映出甘肃省对外贸易不发达的现状。

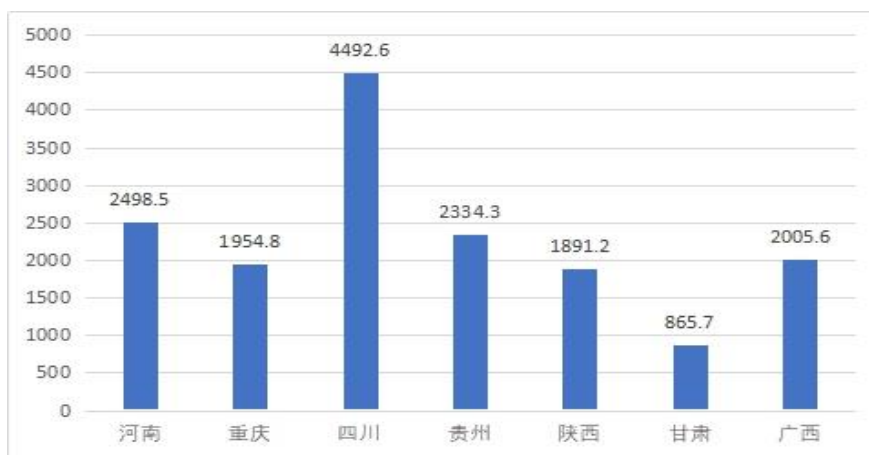


图 2-4 2017 年各省交通运输固定资产投资（单位：亿元）

资料来源：中国统计年鉴

交通运输设施的新建和维护需要大量资金投入，交通运输固定资产投资反映了交通运输设施发展状况。从图 2-4 可以看出，2017 年甘肃省的交通运输固定资产投资仅占四川省交通运输固定资产投资的 20% 左右，和其他内陆地区相比差距

仍然较大，表明甘肃省交通运输设施发展水平落后。

(2) 交通基础设施

交通基础设施先行建设对于发展现代物流非常重要。主要从营业总里程、货运量和货物周转量等方面评估交通基础设施的发展现状。

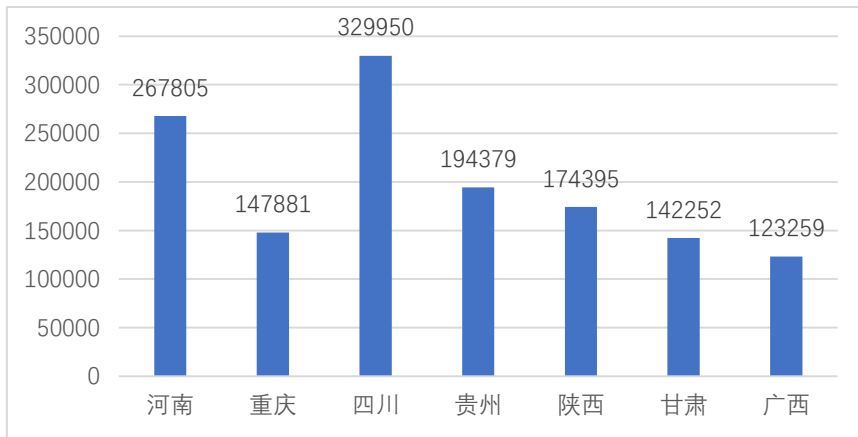


图 2-5 2017 年各地区公路营业里程（单位：公里）

资料来源：中国统计年鉴

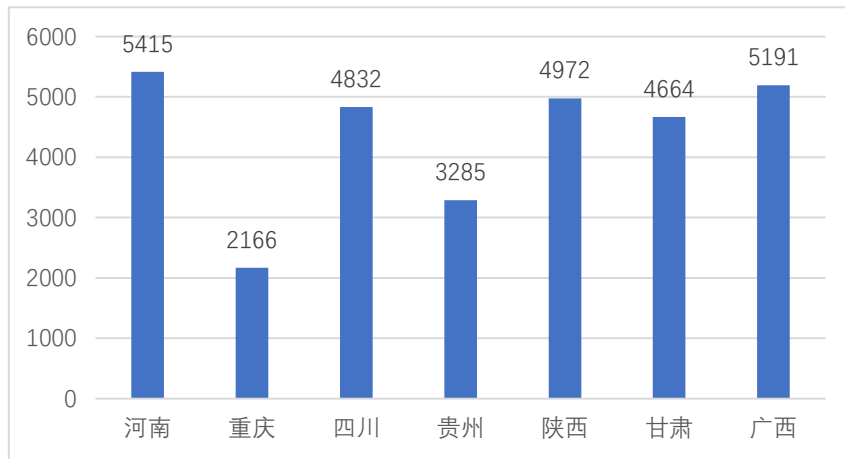


图 2-6 2017 年各地区铁路营业里程（单位：公里）

资料来源：中国统计年鉴

由图 2-5 可以看出，2017 年甘肃省公路营业总里程仅高于广西省，而落后于其他内陆省市，反映出甘肃省公路运载能力相对较弱。由图 2-6 可以看出，甘肃省铁路营业里程明显高于重庆市和贵州省，与四川省、陕西省和广西省差距较小，反映出甘肃省铁路运载能力相对较强。

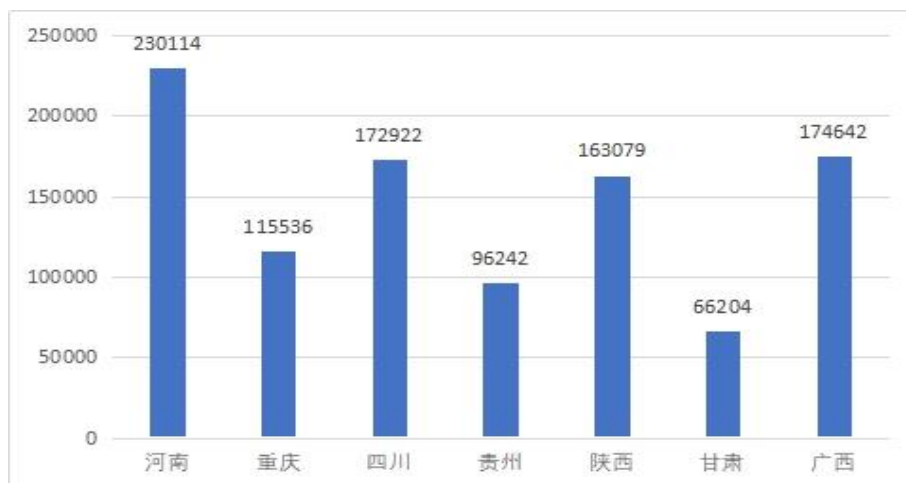


图 2-7 2017 年各省货运量 (单位: 万吨)

资料来源: 中国统计年鉴

货运量是指在一定时期内运输的货物数量, 反映出该地区物流规模的大小。从图 2-7 可以看出甘肃省的货运量明显低于河南省, 与陕西省等其他西部地区也存在较大差距, 反映出甘肃省的物流规模较小。

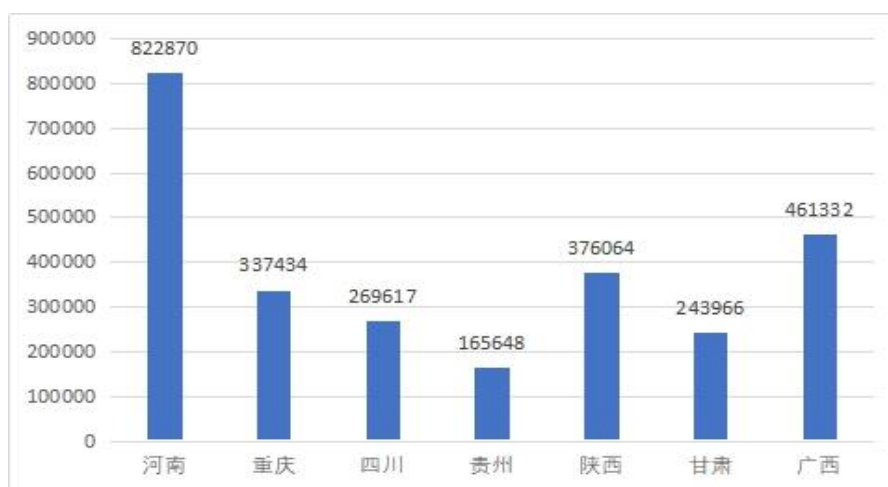


图 2-8 2017 年各省货物周转量 (单位: 百万吨公里)

资料来源: 中国统计年鉴

货物周转量是指在一定时期内运送过程的以重量和运送距离的复合单位(吨公里)计算的货物运输量, 反映了一定时期内的总运输量。与货运量相比, 货物周转量还包括了运输距离的因素, 因而能够全面地反映运输生产成果。从图 2-8 可以看出 2017 年甘肃省货物周转量仅仅高于贵州省, 与河南省、陕西省和广西省差距较大, 说明甘肃省总运输量较为落后。

(3) 其他保障因素

分别从交通运输、仓储和邮政业就业人员、互联网用户和移动电话人数三个方面评价各省市的物流枢纽发展现状。

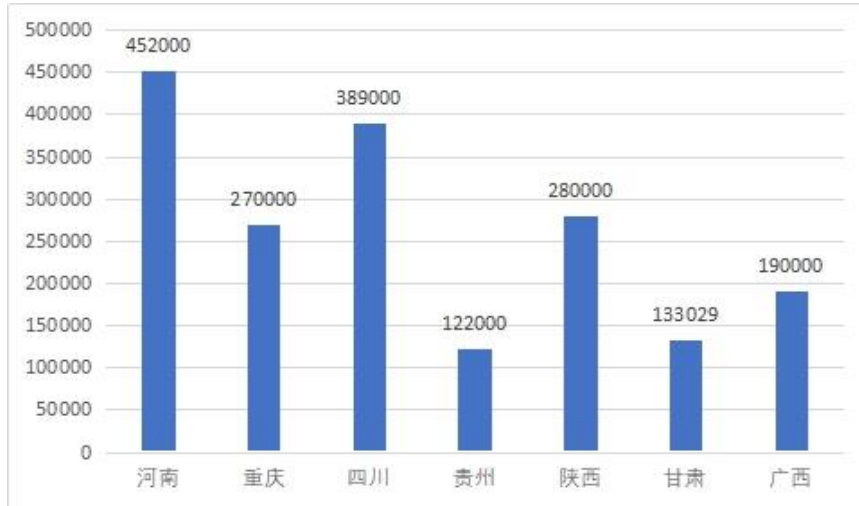


图 2-9 2017 年各省市交通运输、仓储和邮政业就业人员（单位：人）

资料来源：中国统计年鉴

交通运输、仓储和邮政业就业人员是指物流建设相关的服务人员，是物流枢纽发展的有力保障。由图 2-9 可以看出，2017 年甘肃省交通运输、仓储和邮政业就业人员较少，仅占河南省的 30%，反映出甘肃省物流枢纽建设相关的服务人员较少，缺乏物流发展的人力资源保障。

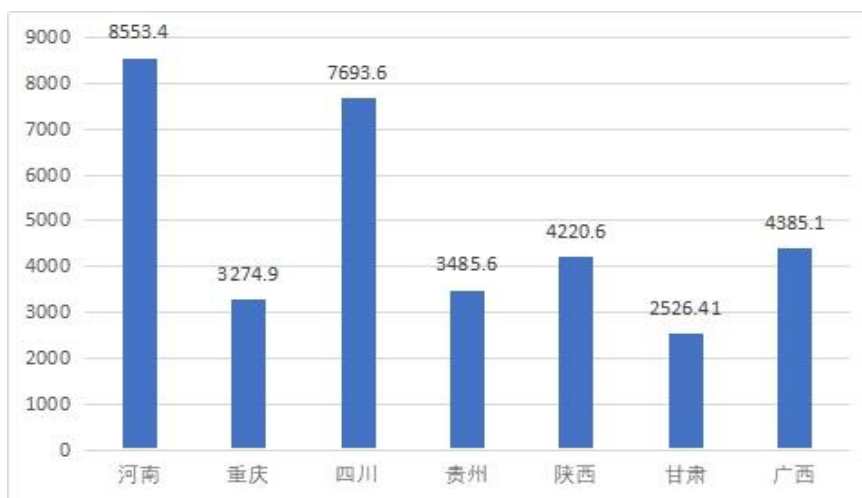


图 2-10 2017 年各省市移动电话用户（单位：万户）

资料来源：中国统计年鉴

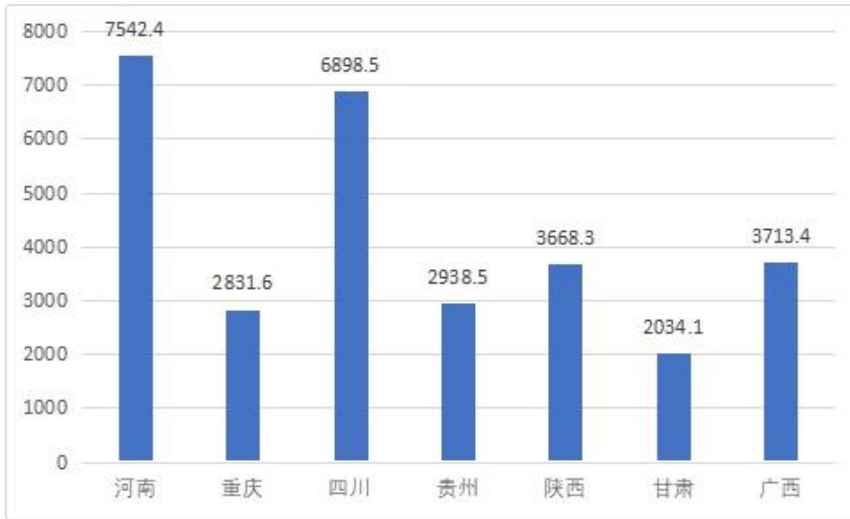


图 2-11 2017 年各省市互联网用户（单位：万户）

资料来源：中国统计年鉴

移动电话用户和互联网用户的数量可以很好地反映物流信息基础设施发展状况。由图 2-10 和图 2-11 可以看出，甘肃省电话用户和互联网用户的数量较少，反映出甘肃省物流信息基础设施较为落后。

（4）物流园区建设

主要选取河南省郑州市、陕西省西安市、甘肃省兰州市和重庆市的主要物流园区进行分析。

1) 郑州

郑州市内规模最大的物流园区是郑州国际物流园区和郑州航空港物流园区。郑州国际物流园区规划面积约 86 平方公里，是河南省内非常重要的衔接铁路运输和航空运输的物流园区，拉动了河南省物流行业的整体水平。

郑州航空港物流园区是郑州港区的一大重要组成部分，主要用于服务新郑机场的物流活动。郑州航空港区是我国第一家国家级的航空港经济综合实验区，规划面积 415 平方公里，作为港区重要组成部分的航空港物流园区，在郑州市的物流园区当中拥有较大的规模。从 2011 到 2018 年，园区固定资产投资累计完成 895 亿元，年均增长率 22%；主营业务收入累计完成 2070 亿元，年均增长 37%，已成为河南省最具发展活力、最具代表性和集聚体量最大的现代物流产业集群。

2) 重庆

重庆国际物流枢纽园区是中新互联互通项目“陆海新通道”以及“渝满俄”、“渝甬”等跨境联运大动脉的起点，开创了重庆乃至全国陆上互联互通的新时代。园区逐渐形成了全方位的立体开放态势。

重庆航空物流园集保税物流、快件快递业务、航空货物分拨集散、货运代理等功能于一体，初步形成以医药温控仓储、生鲜冷链、电商仓储、物流供应链、航空物流、快递快运为主业态；服务重庆全域、承接川东黔北地区以及东亚东南亚国际航空物流需求。

3) 西安

西安国际港务区位于西安市主城区东北部的灞渭三角洲，浐河、灞河、泾河、渭河四水聚港，规划控制区 120 平方公里，规划建设面积 89.89 平方公里，区位优势明显，骨干路网与西安三环路、绕城高速无缝对接，距离西安咸阳国际机场 28 公里。西安国际港务区以现有铁路、公路等运输手段为依托，以与沿海国际港口合作为基础，在内陆形成海陆联运的聚集地和结合点。依托西安区位优势、交通优势、产业基础和物流市场需求，形成以 B 型保税物流中心为核心、以国际物流区为支撑、以国内综合物流区和物流产业集群区为两翼的物流体系战略格局。西安国际港务区是沿海国际港口多种港务功能在西安的延伸，是沿海国际港口在西安的集中服务区，也是国际物流与国内物流的结合。

空港新城是西咸新区的五大组团之一，位于以西安国际空港为核心的渭河以北地带，主要依托西安咸阳国际机场，重点发展临空物流、国际商贸、飞机维修等产业，带动临空制造业集聚发展。规划总面积 144.18 平方公里，建设用地 36 平方公里，分为机场核心区、国际航空物流枢纽、临空产业区、国际文化区、优美小镇和临空农业区六大板块。于 2014 年 5 月 14 日被中国民航局批复为西安国家航空城实验区，成为我国首个以发展航空城为定位的国家级临空经济区

4) 兰州

兰州东川铁路货运中心设计货运能力 3050 万吨，截至 2017 年年底，累计完成货物吞吐量 1868 万吨，具有整列集装箱班列编组、集疏运等功能，是西北地区规模最大、功能最齐全的综合铁路集装箱货运中心。

兰州新区中川北站物流园依托新区中马铁路建设，东接包兰线、西接兰新线，

核心区占地 3200 亩，计划建设铁路装卸线 14 条，建成后年吞吐量预计达 1400 万吨。目前，已建成 6 条铁路装卸线，形成以装卸线为中心的 4 个核心功能区，分别为仓储配送综合管理区、铁路货场作业区、铁路口岸作业区、重金属物流区。

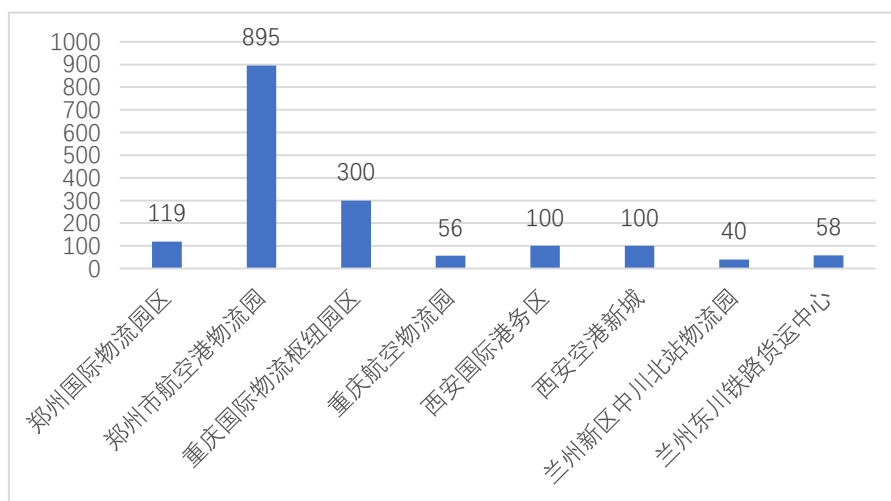


图 2-12 各物流园区投资规模（单位：亿元）

资料来源：各物流园区官网（表）

由图 2-12 可以看出，兰州市与其他省市物流园区相比，投资规模较小，特别是与中部地区的郑州差距较大。

（5）国际货运班列

2018 年，郑州市、兰州市、西安市、重庆市和成都市中欧班列开行数据分析如下：

1) 郑州

截至 2018 年 12 月 6 日，中欧班列（郑州）总累计开行 1689 班。累计货值超过 32.3 亿美元，货重 34.68 万吨。其中，2018 年中欧班列（郑州）开行 752 班。新增郑州至塔什干、比利时列日、越南河内等货运班列。

2) 重庆

截至 2018 年 11 月，中欧班列（重庆）已累计开行 2630 班，共运输货物超过 16 万标箱，货值已超过 200 亿美元，进出口总值已占全国所有中欧班列的 35%。其中 2018 年中欧班列（重庆）开行 1442 列，新增重庆至越南、汉堡、至伊朗、至明斯克、曼海姆等货运班列。

3) 成都

截至 2018 年 12 月 13 日，中欧班列（成都）累计开行近 3000 列，境外站点数拓展至 24 个，国内“蓉欧+”互联互通直达班列覆盖沿海、沿边城市 14 个。其中，2018 年中欧班列（成都）开行 1587 列，新增成都至维也纳、杜伊斯堡、布达佩斯、不来梅哈芬、汉堡等货运班列。

4) 西安

2018 年中欧班列（长安号）开行 1235 列，是 2017 年的 6.37 倍，新增西安至白俄罗斯、伊朗/阿富汗、比利时根特、意大利米兰、拉脱维亚里加等货运班列。

5) 兰州

2018 年中欧班列（兰州）开行 115 列，发送 35 列，到达 80 列，共计 6823 车，吞吐货物约 25 万吨。并新增兰州至加德满都(尼泊尔)、伊斯兰堡和巴基斯坦等货运班列。预计到 2020 年，中欧班列实现年开行 180 列以上，南向通道货运班列实现年开行 60 列以上。

6) 总体分析

在国家“一带一路”倡议以及进出口贸易相关政策的支持下，中欧班列实现了质与量的同步快速发展，2018 年中欧班列共开行 6300 列，同比增长 72%。其中郑州市、兰州市、西安市、重庆市和成都市的中欧班列开行量如图 2-13 所示。

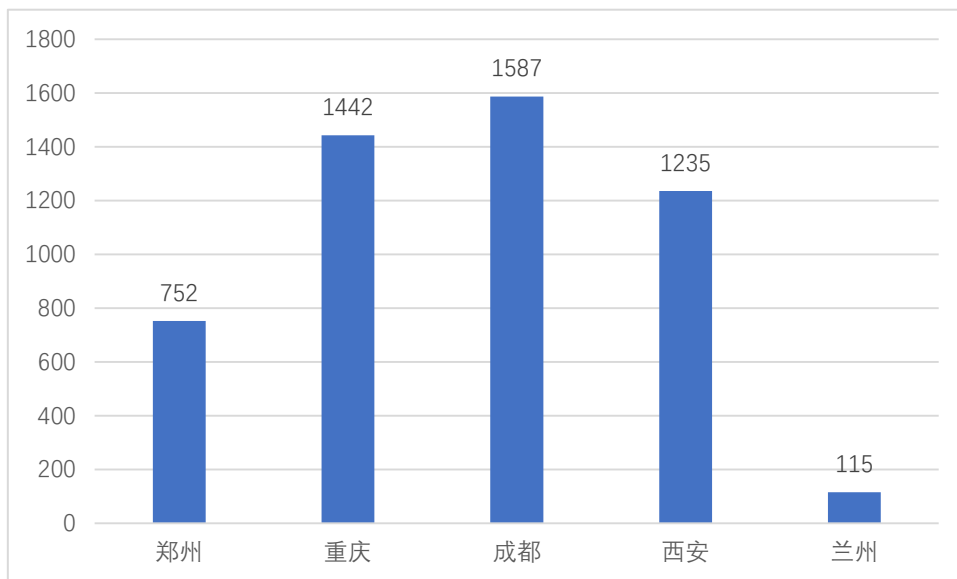


图 2-13 2018 年中欧班列开行情况（单位：列）

通过图 2-13 可以看出中欧班列（兰州）开行量明显低于其他中西部省市，兰州应借鉴成都和重庆等城市运营中欧班列的经验，依托中欧班列西通道，不断提升物流辐射和服务能力。

2.3 甘肃省主要地市枢纽建设比较分析

“一带一路”倡议下，甘肃省加快推进物流枢纽建设，形成了一批具有一定规模和资源集聚辐射能力的物流枢纽，兰州市、天水市、敦煌市和武威市的物流枢纽建设情况分析如下。

（1）经济发展水平

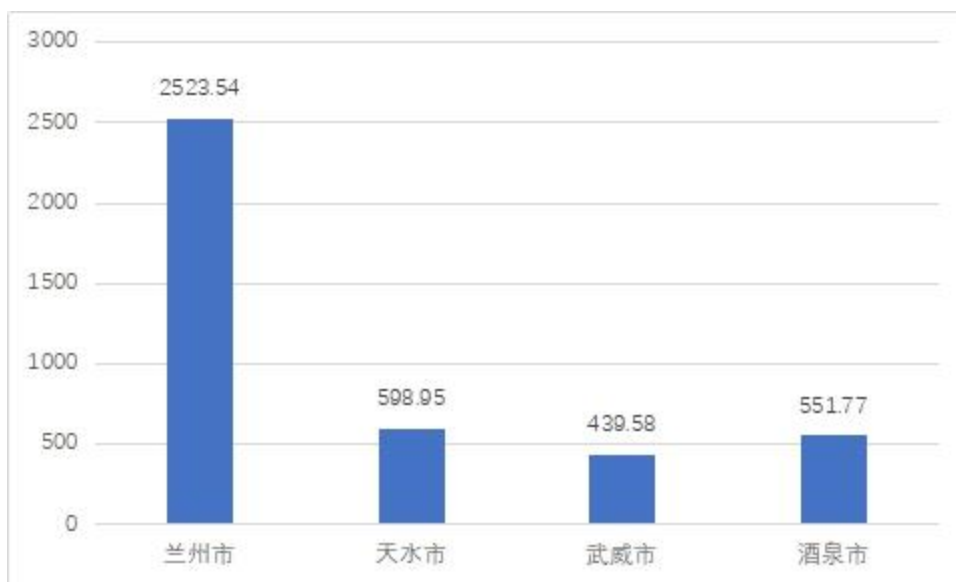


图 2-14 2017 年甘肃省各地市生产总值（单位：亿元）

资料来源：甘肃发展年鉴

由图 2-14 可以看出兰州市的生产总值明显高于其他地市，而其他地市之间生产总值相差无几，反映出兰州市的物流发展的经济基础相对其他地区较为雄厚。

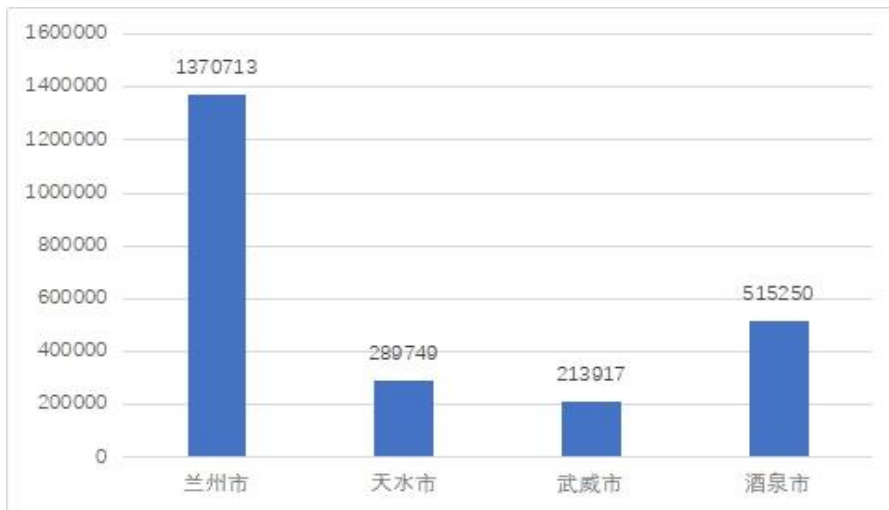


图 2-15 2017 年甘肃省各地区交通运输、仓储和邮政业增加值（单位：万元）

资料来源：甘肃发展年鉴

从图 2-15 可以看出，兰州市的交通运输、仓储和邮政业增加值明显高于其他地区，反映出兰州市物流基础设施的建设速度快于其他地区。

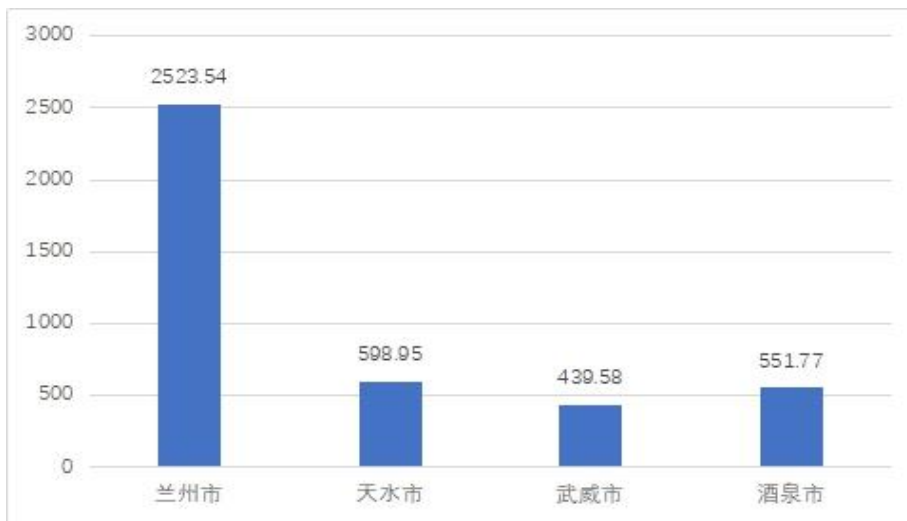


图 2-16 2017 年甘肃省各地区进出口总额（单位：万元）

资料来源：甘肃发展年鉴

由图 2-16 可以看出兰州市的进出口总额远远超过其他地区，这主要与兰州相对发达的国际贸易有关。随着“一带一路”倡议的不断推进，甘肃（兰州）国际港务区的枢纽作用也日益凸显，最终促使兰州的进出口总额不断增长。

(2) 交通基础设施

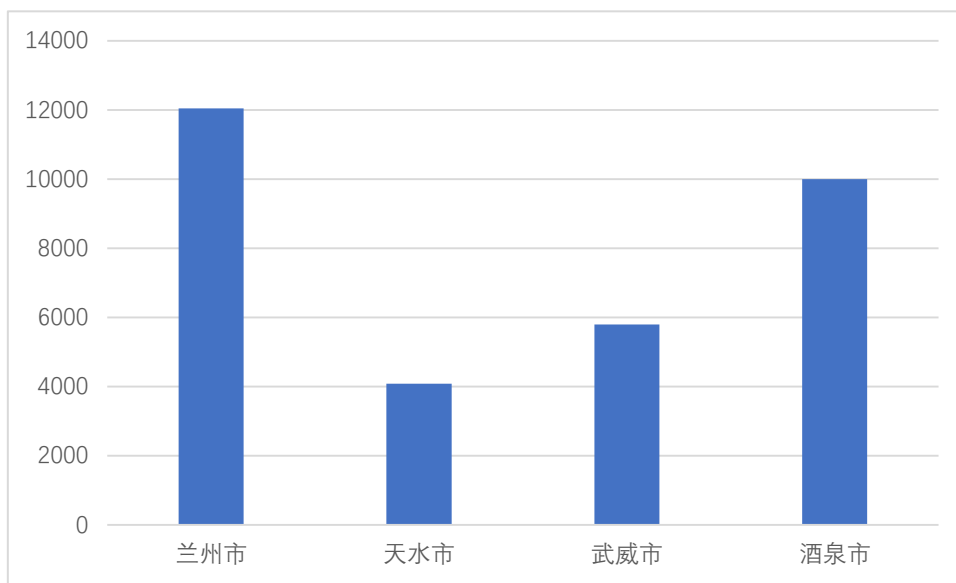


图 2-17 2017 年甘肃省各地区公路货运量 (单位: 万吨)

资料来源: 甘肃发展年鉴

由图 2-17 可以看出,兰州市公路货运量高于其他地市,天水市和武威市的公路货运量明显低于兰州,酒泉市的公路货运量也低于兰州,反映出兰州市公路物流运载能力远高于其他地区。

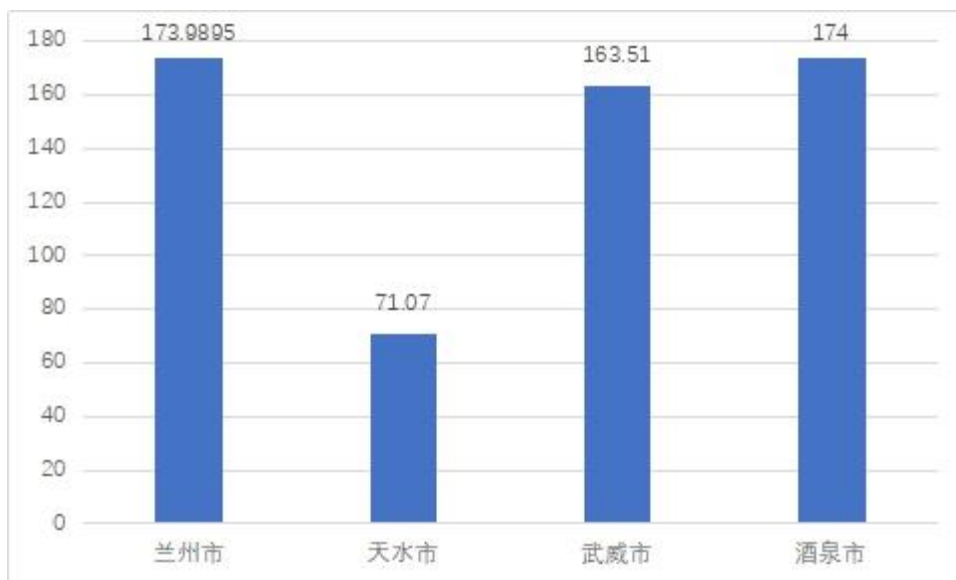


图 2-18 2017 年甘肃省各地区公路货物周转量(单位: 亿吨公里)

资料来源: 甘肃发展年鉴

由图 2-18 可以看出兰州市、武威市和酒泉市的公路货物周转量基本在同一

水平，反映了兰州市、武威市和酒泉市运输业生产的总量基本相同。虽然之前武威市和酒泉市的各项指标均落后于兰州，但是通过公路货物周转量也可以看出武威市和酒泉市的物流发展潜力较大。

(3) 其他保障因素

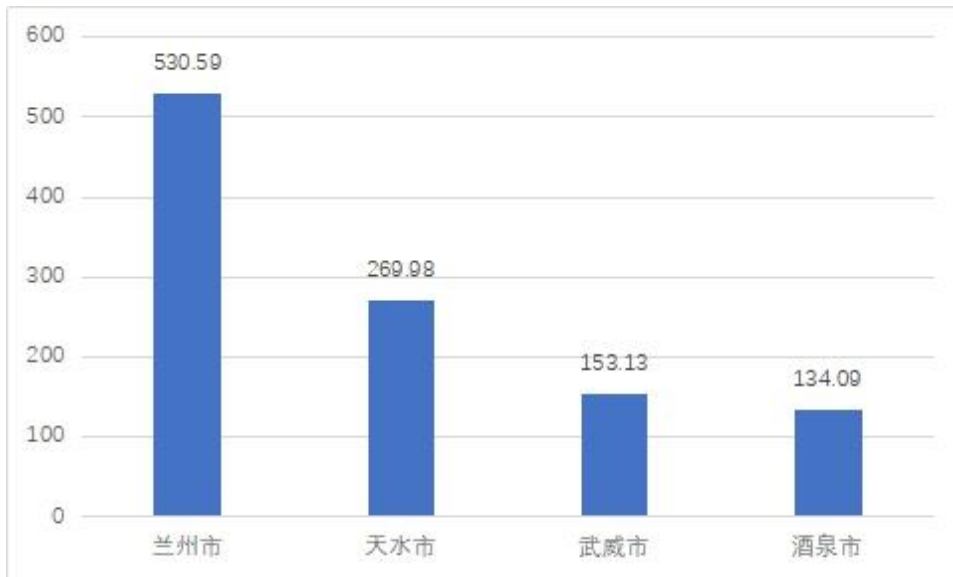


图 2-19 2017 年甘肃省各地区移动电话用户（单位：万户）

资料来源：甘肃发展年鉴

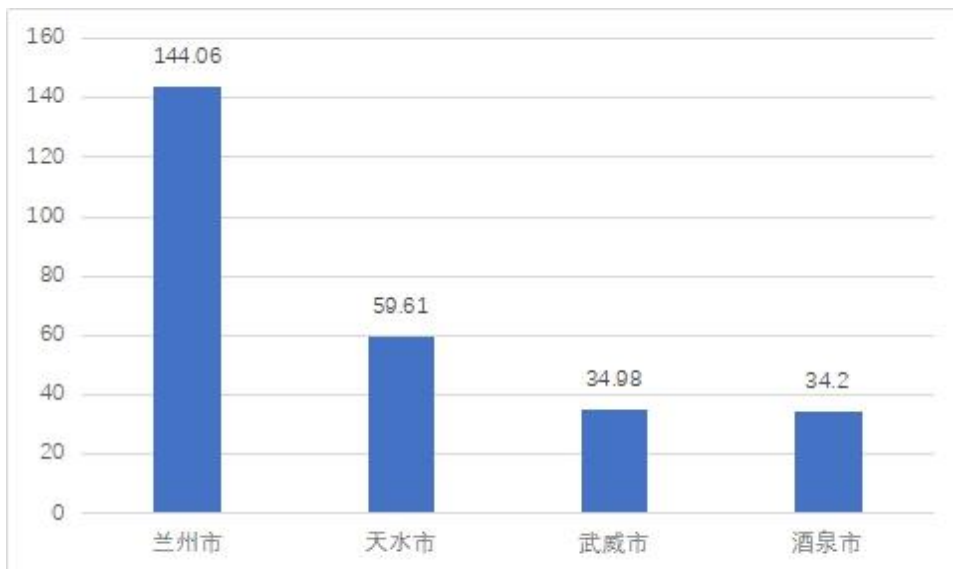


图 2-20 2017 年甘肃省各地区互联网用户（单位：万户）

资料来源：甘肃发展年鉴

由图 2-19 和 2-20 可以看出甘肃省各地区移动电话用户和互联网用户分布情况基本一致，呈现出不平衡的特征，兰州市的移动电话用户和互联网用户高于其他地区的移动电话用户和互联网用户，反映出兰州市物流信息基础设施的建设水平高于其他地区。

第3章 甘肃枢纽制高点建设面临的问题与机遇

3.1 甘肃枢纽制高点建设面临的问题

“一带一路”倡议使甘肃从内陆腹地变为开放前沿。近年来，甘肃把打造文化、枢纽、技术、信息、生态等“五个制高点”，作为落实“一带一路”重要机遇的主抓手，探索出一条内陆欠发达地区经济转型升级的有效路径。积极打造甘肃枢纽制高点，放大区位优势，突出资源优势，培育产业优势，重塑甘肃经济发展新优势。

从甘肃省枢纽建设现状可以看出，目前甘肃省枢纽建设发展趋势良好，已取得一定成就。但是甘肃省经济发展水平相对落后，管理体制机制不健全，基础设施建设落后，枢纽功能不够完善，枢纽信息化建设落后，高水平管理团队匮乏，枢纽建设资金有限。基于此，结合枢纽综合评价指标体系，从市场支撑、基础建设和资金等方面分析甘肃建设枢纽制高点面临的问题，以便提出针对性建议。

（1）区域经济和产业落后

2018年甘肃省国内生产总值为8246.07亿元，仅占全国国内生产总值的0.9%，对外贸易进出口总额为395.4亿元，仅占全国进出口贸易总额的0.13%，经济和外贸发展严重制约了甘肃物流枢纽建设。

甘肃省贸易结构单一，对外贸易产品主要为矿产品，新兴产业尚未形成规模，省内产业支撑不足。甘肃目前形成了以能源资源和原材料加工业为主的产业结构，重工业在经济结构中所占的比重高。农业生产的基础非常薄弱，在市场上缺乏竞争力。新兴产业的发展规模相对来说还比较小，没有形成较强的竞争力，产业的集群效应并不明显。

经济和外贸发展严重制约了甘肃物流枢纽建设，甘肃本地的经济规模和产业布局，很难支撑规模性物流活动的开展。如兰州新区铁路口岸2018年上半年只实现国际班列发送13列，较2017年同期33列有很大下降。重庆、武汉、郑州、义乌等其他省市经济和外贸规模大，枢纽建设更具竞争力。

（2）管理体制机制不健全

甘肃省枢纽运行与管理体制机制还不健全，主要存在以下问题。职权划分混乱。例如兰州港务区在枢纽制高点建设中极其重要，已被纳入省级开发区序列，而兰州陆港管委会被定性为市直属事业单位，导致部分职能无法实现。职权划分不灵活。例如对兰州国际港务区和新区的职能分配“一刀切”，阻碍其相互之间的业务往来与信息流通，使得协同程度不高，难以形成综合性的国际物流枢纽。缺乏整体协调和统一规划。甘肃陆港和空港的各自定位，以及整体的协同联动方面缺乏统一规划和管理。陆港与空港枢纽之间，甚至陆港之间，无论在硬件联通还是软件联通方面还远远不足，均相对独立，无法形成整体联动。中欧班列补贴资金无统一管理部门，补贴政策政出多门，造成审批流程长、资金兑现慢、整体效率低。

(3) 基础设施建设落后

交通运输方面，由于铁路运输以及与之配套的公路网络建设不足，导致一方面公路交通基础设施的规模、网络结构和运量结构不完善，另一方面甘肃省铁路运输占比较低，甘肃铁路枢纽优势未充分发挥。铁路货运量仅为公路货运量的10%，铁路的承载功能没有发挥，导致物流成本和能耗高，成为制约枢纽建设的“瓶颈”。如甘肃省铁路货运量占比仅为9.1%，低于同处西北的青海16.8%和宁夏16.6%的水平，与中东部省市差距更大。铁路场站能力不足、物流园区配套仓储、转运设施比较落后，全社会物流量大部分由公路运输实现，物流成本和能耗较高。如兰州新区作为甘肃物流枢纽建设的重要部分，比兰州市区普遍物流成本高5%以上，高出国家平均物流水平10%以上。

陆港枢纽方面，一是口岸建设中，甘肃省指定口岸较少，目前只有进境水果、进口冰鲜水产品、进口木材指定口岸正常运营，整车进口指定口岸获批建设，粮食和肉类指定口岸还在申报，邮件互换和快件分拨业务仍是空白，口岸间还未显现协同效应。二是海关等机构的基础设施建设与专业设备投入相对滞后，监管场所的集约化、信息化、规范化管理标准不高。三是保税物流中心（B型）与多式联运物流园项目由于设施不完善目前都未投入运营。

(4) 枢纽功能不够完善

完善的枢纽应提供金融、保险、代理、法律、信息以及人力资源等服务功能。

目前，国际港务区“单一窗口”建设进展慢，尚未实现全覆盖，海关、铁路等部门难以实现数据共享，不具备为外贸企业提供一站式通关、结汇、退税、仓储物流、金融担保等进出口环节各类服务的能力。此外，缺乏大型物流企业和平台企业，专业化的物流与供应链服务功能不健全。

(5) 枢纽信息化建设滞后

信息化水平直接决定了枢纽运行效率和服务质量。目前，甘肃物流枢纽信息化建设还处于规划建设阶段，部分信息产业项目进展缓慢，尚未建立统一的信息平台，不利于各企业及时掌握相关信息。总体而言，物流信息化水平不高，省内缺乏覆盖全省的物流公共信息平台。例如，国际货运班列的发运涉及行政、监管、铁路、公路、港口等多个部门，目前这些部门筹建的内部信息系统彼此孤立，班列发运企业获取信息渠道较少，无法实现信息共享。无统一的物流运营信息平台，使得班列发运信息化水平不高，不利于各个企业及时掌握货运信息。

(6) 高水平管理团队匮乏

随着枢纽运行从粗放型向精细化和智能化的转型升级，枢纽建设在国际贸易、国际物流、国际合作等领域的拓展，急需组建一支跨层级、跨部门、跨专业的运营团队，提升专项工作的质量和效益。但目前专业物流人才尤其是复合型高端人才缺乏，导致跨境物流商贸活动很难开展。国内 43.7% 的园区认为缺乏运营管理人才成为限制园区发展的主要因素，特别是物流信息人才、物流管理人才、产业链和供应链贯通人才，以及国际物流人才更加紧缺。如新区综合保税区已遇到此问题，懂项目、懂物流、懂外语的复合型高端外向型人才缺乏，导致跨境物流商贸活动很难开展。

(7) 枢纽建设资金有限

甘肃在枢纽建设中面临着严重的资金受限问题，国际货运班列集货受限于财政支持，如 2017 年班列运行相关资金不到 6000 万元，而河南省投入 4.4 亿元支持多式联运，重庆市投入 6 亿元支持班列运行。新区综保区运营负担较重，如每年还贷利息 1.47 亿，园区运营维护费 4200 万元。

3.2 甘肃枢纽制高点建设机遇

(1) 政策支持

甘肃最大的机遇在于“一带一路”，国家赋予甘肃省“向西开放的重要门户和次区域合作战略基地”的地位。兰州被列为陆港型和商贸服务型国家物流枢纽承载城市。随后，甘肃省（兰州）陆港型国家物流枢纽作为全国首批 23 个物流枢纽之一，成功入选 2019 年国家物流枢纽建设名单。此外，国家出台一系列规划意见，不断加强物流基础设施建设，推动物流行业积极可持续发展，进而促进枢纽制高点建设。

(2) 区位优势

甘肃是古代丝绸之路连接西域和中原的重要地区，“一带一路”建设为甘肃加速开放型经济发展提供了新的历史起点和发展契机。甘肃省位于我国地理位置中心，向西联结中亚、西亚、中东欧市场，向南可与我国西南地区和东南亚国家联系。

(3) 产业互补

甘肃目前以能源资源和原材料加工业为主，以钢铁冶炼、石油化工、机械制造、有色金属冶炼等为经济支柱的产业类型，重工业在经济结构中所占的比重高，并在重工业方面具有先进的生产技术，产品的种类比较齐全。而中亚、西亚以及东欧地区的能源资源比较丰富，因此甘肃可以与这些国家进行充分的经贸交流与合作，实现优势互补。同时与中亚国家发展轻工产品出口和矿物资源进口。

第4章 甘肃枢纽制高点建设对策建议

通过对甘肃省枢纽建设现状分析得出，甘肃省枢纽制高点建设存在着区域经济和产业落后，体制机制不完善，基础设施建设落后，枢纽功能不完善，信息化建设滞后，管理落后及资金有限等问题。现针对上述问题提出以下建议，推进甘肃物流枢纽建设。

4.1 培育国内市场

通过总体布局与政策扶持，打牢西部陆海新通道运行基础，逐步提升铁路口岸及各主要物流节点的集聚与辐射功能，实现甘肃省铁海联运班列、南向国际公路班车、兰渝班列常态运行，形成通道集聚与辐射功能，以培育国内市场。加强与重庆、广西、陕西等地合作，如与广西北部湾国际港务区对接合作，在兰州启动建设内陆无水港，进一步与周边省区建立合作机制，拓展货源渠道。借助兰州枢纽，培育青海、宁夏等地市场。

4.2 开拓国际市场

从长期来看，甘肃的产业与中亚、西亚以及东欧的很多国家都互补，甘肃省要充分利用这一优势，积极发展国际贸易。甘肃省在重工业方面具有先进的生产技术，产品的种类比较齐全。中亚、西亚以及东欧地区的能源资源比较丰富，甘肃可以与这些国家实现优势互补。借助甘肃省通道优势，培养中亚与东南亚转口贸易，如将哈萨克斯坦农产品转口至东盟国家，将东南亚原水果、冰鲜水产品转口至中亚地区。

4.3 发展本地产业

产业结构单一严重制约枢纽制高点建设，所以需要构建枢纽制高点的产业支撑。大力发展进出口贸易，强化甘肃省资源型产品出口基地建设，开拓多元化国际市场，提高外贸进出口质量。可建立进口商品贸易中心或引进大型商贸物流企

业，通过延长产业链助力制高点建设。如依托中川北站物流园的集聚优势，延伸物流产业链，开展全供应链商贸物流采购、运输、仓储、交易业务；贸易量最大的木材贸易中，需求结构单一，可以在武威等临近口岸设立家具厂等，承接国内产业转移，吸引外地企业落户甘肃。

4.4 健全体制机制

针对职权分配不合理问题，建议统一协作。广西三港多年的无序竞争导致整体发展缓慢，后经过职能的统一整合、明确分工和差异化定位，整体发展水平大大提高。甘肃要对各个港务区、物流园区、综保区、及其运营主体企业等进行整合，形成统一品牌，对内提高资源配置协调，对外提升与国外铁路公司对接能力。此外，建议下放审批权限，兰州陆港目前还不具备补贴发放管理权限，无法对补贴进行核算和灵活发放。

4.5 建设专业团队

随着兰州陆港在国际贸易、国际物流、国际合作等领域的业务范围不断拓展，急需组建一支跨层级、跨部门、跨专业的运营团队，提升专项工作的质量和效益。一是加大人才培养力度。选拔专业知识丰富、综合素质较高、工作态度积极的年轻干部到执行和操作岗位，让他们在业务一线增长才干、积累经验、加快成长。二是完善组织保障。打造高效运转的管理团队，加强制度建设、完善保障措施、形成正向激励。三是健全考核机制。结合项目进度、完成质量、呈现效果等，对团队进行定期考核评价，充分调动团队的积极性、主动性、创造性。

4.6 完善枢纽功能

着力加强基础设施建设，构建多式联运中心，争取与境外交通设施互联互通。依托兰州铁路口岸“一口岸、两作业区”的优势，利用指定口岸，建设进口商品贸易中心。加强与周边国家口岸功能衔接，完善口岸相关设施。引进国际贸易公司、第三方物流企业和金融机构，提高国际贸易的分拨能力，提供跨区域配送和信贷

代理等服务。将兰州打造为比较优势明显、具有鲜明特色，集金融、保险、代理以及信息等服务功能为一体的“一带一路”区域性商贸物流中心。

4.7 构建信息平台

为推进枢纽建设高速发展，迫切需要建立现代化的信息管理系统。建议根据政府部门、物流企业、货主企业以及公共服务机构的需求，建设包括门户网站、物流业务交易、物流作业管理和电子政务支持等四大平台的现代信息管理系统，促进资源整合，为甘肃枢纽建设提供信息化保障。构建完备的信息网络，加强政府部门、企业与公共服务机构的沟通衔接，沟通诸如货源、运力、在途运输、库存、通关、检验检疫、道路状况等各种物流信息要素，提高物流效率。

4.8 拓宽融资渠道

枢纽制高点建设初期，资金支持极为重要。结合甘肃省当前经济发展水平和财力状况，一方面可对枢纽建设项目进行相应的政策倾斜与资金支持，如针对陆港物流园区土地熟化、运营管理、资本运作和房产开发四种运营模式进行相应的扶持，吸引物流企业入驻兰州陆港，从而创造良好的经济效益；另一方面，可以通过金融手段获取外部资金，一是探索新型国际投融资模式，二是发挥多边金融合作支撑作用，三是不断提升金融机构合作水平，四是完善金融市场体系建设，为甘肃省枢纽制高点建设提供稳定、透明、高质量的资金支持。

附录 中国内陆枢纽综合质量指标数据

地区	指标	GDP (亿元)	交通运输、仓储和邮政业增加值 (亿元)	进出口总额 (万元)	交通运输固定资产投资 (亿元)	公路营业里程 (公里)
河南		44552.83	2162.85	52339000	2498.5	267805
重庆		19424.73	939.46	45081000	1954.8	147881
四川		36980.22	1595.8	46049000	4492.6	329950
贵州		13540.83	1070.22	5513000	2334.3	194379
陕西		21898.81	832.62	27192000	1891.2	174395
甘肃		7677	293.5	3415349	865.6	142252
广西		18523.26	955.7	39124000	2005.6	123259

附录 中国内陆枢纽综合质量指标数据

地区	铁路营业里程 (公里)	货运量(万 吨)	货物周转量(百万 吨公里)	交通运输、仓储和邮政业 就业人员(人)	移动电话用户 (万户)	互联网用户 (万户)
河南	5415	230114	822870	452000	8553.4	7542.4
重庆	2166	115536	337434	270000	3274.9	2831.6
四川	4832	172922	269617	389000	7693.6	6898.5
贵州	3285	96242	165648	122000	3485.6	2938.5
陕西	4972	163079	376064	280000	4220.6	3668.3
甘肃	4664	66204	243966	133029	2526.41	2034.1
广西	5191	174642	461332	190000	4385.1	3713.4