

青岛：打造黄河流域最便捷“经济出海口”

通过建设高效畅通的陆海大通道、便捷低成本的出海大通道，不断提升资源配置能力，实现从“通道经济”到“枢纽经济”的升级，打造区域经济增长极

□青岛日报/观海新闻记者 杨光

5月21日，首趟豫鲁“郑日韩”铁海快线班列从郑州启程，装载铝箔制品、钢制家具等千余吨货物前往青岛港，经海运往日韩等国。

4天之后举行的“2024·服务黄河流域高质量发展研讨会”上，山东港口举行了沿黄陆海大通道“双扩能”仪式，青岛港第50个内陆港、第100条班列——济南-青岛海铁联运固定班列在济南设立、开通，释放了沿黄陆海大通道扩张提速的强劲信号。

在这些密集铺开的新进展中，青岛作为黄河流域“经济出海口”的枢纽功能被反复强调。这是青岛作为山东半岛城市群龙头，服务山东“在推动黄河流域生态保护和高质量发展上走在前”所肩负的责任和使命。

打造黄河流域最便捷“经济出海口”，青岛正在持续畅通沿黄陆海大通道，拓展流域腹地，发挥门户枢纽作用，实现从“通道经济”到“枢纽经济”的升级，在更广阔的空间优化资源配置能力，努力打造区域经济增长极。



■山东港口青岛港海铁联运班列。



■青岛牵头成立黄河流域“9+1”城市陆海联动高质量发展合作机制。



■6月14日至16日，2024黄河流域跨境电商博览会在青举行。

构筑高效畅通的陆海大通道

九曲黄河，奔腾万里，流经九个省区，在山东入海。据各省(区)统计局2023年数据，黄河流域总人口约4.2亿人，约占全国总人口的三分之一，地区生产总值(GDP)约31.64万亿元，约占全国GDP的四分之一。

一直以来，无论是从流域水系通达性还是沿岸地区的经济联系来看，黄河流域都与长江、珠江流域存在较大差距。构筑一条高效畅通的陆海大通道，是破题的关键。

这是需要沿黄各省区协同努力改变的格局。中共中央、国务院印发的《黄河流域生态保护和高质量发展规划纲要》明确提出，“加快构建内外兼顾、陆海联动、东西互济、多向并进的黄河流域开放新格局，提升黄河流域高质量发展水平”。

将山东半岛城市群放在沿黄经济带这一坐标系来看，山东的区位优势有了独特的意义——山东是黄河流域“出海口”，青岛则是串联沿黄省区的陆海大通道的开放门户和“桥头堡”。

国家发展改革委综合运输研究所所长汪鸣曾表示，黄河流域各省区的“东西互济、陆海联动”，实际上是“以港口为龙头，沿着运输通道去打造产业走廊，从而带动内陆地区的发展”。

“青岛港正崛起为东北亚国际航运枢纽中心。每一个国际航运中心都有强大的腹地作为后盾，黄

河重大国家战略的推进实施为青岛港扩大经济腹地提供了条件。”在青岛市发展改革委日前组织的“打造黄河流域经济出海口”路径研究座谈会上，中国石油大学(华东)经济系主任李永波以国际知名的航运中心鹿特丹和纽约为例说明，鹿特丹的腹地包括荷兰、德国、瑞士等欧共体国家，欧共体30%的外贸出口、75%的莱茵河转运货物都通过鹿特丹；纽约的核心腹地是纽约和新泽西州，中转腹地有14个州，是美国传统的制造产业带。

在沿黄省区的陆海联动上，青岛港作为北方第一大外贸口岸，长期以来是黄河流域进出口企业的首选，河南、陕西半数以上的出口货物从青岛港出海。黄河重大国家战略的推进为青岛带来了更大的机遇。近年来，青岛不断放大区位优势，努力构建黄河流域与世界无缝衔接、高效运转的“黄金通道”。

数据显示，截至目前，青岛港在主要物流枢纽城市建设内陆港50个，已提前完成《山东省世界级港口群建设三年行动方案(2023—2025年)》中提出的“2025年建设50个内陆港”的布局目标；开通班列线路83条，初步形成覆盖山东、辐射黄河流域的陆海联动发展格局，进一步增强了青岛作为沿黄流域“经济出海口”的地位。

青岛要真正成为沿黄流域连通世界的“端口”，要做的还不止于此。

构建更便捷、更低成本的出海大通道

担当黄河流域“经济出海口”，首要任务就是要为流域城市构建一条更便捷、更低成本的出海大通道。这也是沿黄地区新兴产业发展的迫切需求。

在中国新能源车出海热潮中，青岛港是重要节点——2023年5月，青岛港商品车码头揭牌启用，为新能源车量身定制集装箱出口“一站式”服务——经由沿黄陆海大通道，中西部地区的新能源汽车通过海铁联运正在从青岛港出口到世界各地。

这是一条更便捷、更低成本的路径。以“西安造”的比亚迪汽车为例，先通过内贸铁路，经过2至3天运抵青岛港，再经长荣明星航线30天抵达荷兰鹿特丹，全程仅30至35天。数据显示，今年一季度，青岛大港口岸出口汽车同比增长27%。

沿着黄河继续向上游布局，2023年10月，山东港口在青海设立首个内陆港，“西宁号”海铁联运班列开行。对于加力打造国家清洁能源产业高地的青海而言，这个海铁联运班列在便捷“西宁造”光伏组件走向海外的同时，还在推动形成一场影响更加深远的“双循环”。青海的贸易公司从俄罗斯进口的菜籽油、粮食、矿石、冷冻品在青岛港卸货，通过火车运到西宁；与此同时，青海宣化PVC、藏毯等通过班列从青岛港出口到东南亚等地。

人们常用“把‘出海口’搬到‘家门口’”来形容内陆港的意义。在沿黄省区的布局实践中，青岛港依托内陆港建设，将各项服务功能向内陆延伸，让内陆城市的出口货物进入内陆港后，就如同到达了港口，在内陆港可以办理报关、检验等手续，随后通过海铁联运，将货物运送到海外。

这对内陆地区而言意味着更高的效率，也是更低的成本。山东鑫发板业有限公司算过一笔账，板材从山东省滨州市博兴县的内陆港出发经海铁联运到青岛港，再搭乘国际邮轮前往位于泰国的公共海外仓，省去了多道检验程序，还不需

要再缴纳公路运输费、港口场地占用费等中间费用，较以往的公路运输不仅更快，还能节省20%的物流成本。

便捷出海通道的构筑，不乏政策利好的支持。2023年4月1日起，青岛港作为离境港实施启运港退税政策，包括日照港、烟台港、潍坊港等省内港口，大连港、天津港、洋浦港等省外港口在内的16个港口同时获批作为青岛港配套启运港(经停港)。此前，对于内支线出口货物，要等干线船舶离境后才能到税务机关退税。青岛港升级为离境港后，出口货物自启运港或经停港运出时即视同出口，企业就可申请退税，相当于节省了20天资金成本。这进一步加速了以青岛为“桥头堡”的沿黄陆海大通道向沿黄腹地扩张。

作为全国跨境贸易便利化试点城市之一，在青岛开展的新一轮促进跨境贸易便利化专项行动中，“持续深化黄河流域‘11+1’国际一体协同机制，打造黄河流域最便捷、最经济的出海口”是重要一环。青岛推动建立“关地港铁企”五方会商机制，发布沿黄陆海“共商、共建、共享”协作机制青岛宣言，从共建陆海联动新平台等五方面加强协作，共助沿黄陆海大通道建设。

“港口对腹地的吸引力最终取决于所属供应链的物流成本，这包括将货物从原产地运送到目的地的货币与非货币成本的总和。其中非货币成本与时间、可靠性和安全性等有关。”李永波表示，港口的吸引力与整条供应链的吸引力有关。如果供应链的腹地部分效率更高，则该供应链效率更高，对腹地地区更具吸引力。在他看来，“打造黄河流域经济出海口”除要开展“关地港铁企”合作、提高通关便利化水平外，还需要系统分析沿黄省份腹地格局与青岛港综合吸引力之间的关系，提高青岛港辐射能力。

建设两个“大通道”担当“经济出海口”

破题关键——
构筑高效畅通的陆海大通道



●青岛港在主要物流枢纽城市建设内陆港50个，已提前完成《山东省世界级港口群建设三年行动方案(2023—2025年)》中提出的“2025年建设50个内陆港”的布局目标

●开通班列线路83条，初步形成覆盖山东、辐射黄河流域的陆海联动发展格局

首要任务——
构建更便捷、更低成本的出海大通道

●青岛港商品车码头揭牌启用，中西部地区的新能源汽车通过海铁联运可从青岛港出口到世界各地

●山东港口在青海设立首个内陆港，“西宁号”海铁联运班列开行，畅通“双循环”

●青岛港作为离境港实施启运港退税政策，省内外16个港口同时获批作为青岛港配套启运港(经停港)，出口货物自启运港或经停港运出时即视同出口，为企业节省资金成本

●青岛推动建立“关地港铁企”五方会商机制，发布沿黄陆海“共商、共建、共享”协作机制青岛宣言，促进跨境贸易便利化



从“通道经济”到“枢纽经济”

沿黄陆海大通道将青岛港的经济腹地延伸上千公里，进一步提升了青岛的枢纽作用。以此为契机，青岛正在加速实现从“通道经济”到“枢纽经济”的升级。

做强枢纽，意味着资源配置能力的进一步优化，意味着人流、物流、信息流加速畅通。黄河流域生态保护和高质量发展的本质是区域协调发展。青岛试图“跳出青岛”，以自身优势为基础，在区域协调发展中发挥更大的作用，在更大空间的要素优化配置和加速重组中，推动一条物流通道升级为更具区域竞争力的经济走廊，带动黄河流域走向新的竞争维度，打造区域经济增长极。

“青岛要发挥‘四型’国家物流枢纽优势，促进黄河流域产业转型升级和优化协同。”中国海洋大学经济学院副教授张文思表示，如此一来可有效推动产业链、供应链、价值链关系调整，壮大产业发展规模，以通道网络布局为支撑，构建现代物流运行体系，实现“物流+商贸+制造”三位一体的产业链和供应链创新，创造产业价值，带动沿黄地区产业集聚和升级。

承接国家空港型物流枢纽建设，青岛机场连点成线、织线成网，架起沿黄流域高水平对外开放的空中桥梁。截至今年5月，青岛机场至黄河流域通航点达到23个，往返黄河流域地区旅客量151.05万人次，货邮量1.11万吨。仅西安航线运力水平和旅客吞吐量，分别较2019年增长5%、12.3%。通过枢纽共建，经西安中转至哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦等上合组织国家旅客不断增多，畅通了青岛通过黄河流域城市与中亚等上合组织国家的空中链接。

作为跨境电商“北方第一城”，青岛自贸片区聚焦黄河流域跨境电商互利合作，搭建沿黄流域产业资源对外开放的平台。6月14日至16日举行的黄河流域跨境电商博览会已经连续举办了三届。本届博览会总规模2.3万平方米，以跨境电商行业数据为导向，集聚了沿黄流域爆品产业带——出口规模全国第一的生物医药产业带、出口额超30亿元的轴承产业带、全国最大制造出口基地的木制品产业带、出口量占全国76%以上的滑雪手套产业带、出口连续多年位居全国第一的日用玻璃制品产业带、占据全球鱼竿市场六成份额的渔具产业带、占青岛出口总额10%的家纺产业带、出口美日欧等地的板式家具产业带等一大批具有国际竞争力的优质产业带，带动沿黄优势产业向更高水平开放迈进。

发挥高能级平台作用，上合示范区结合主导产业匹配度、与上合组织国家进出口额、油气企业聚集等因素，与东明经济开发区等8家省内沿黄重点开发区合作共建联动创新区，编制《中国-上海合作组织地方经贸合作示范区联动创新区建设工作方案》并组织实施，共享上合示范区政策红利，做大做强油气全产业链。

在专家们看来，回归“经济出海口”的本质，青岛要想提升门户枢纽资源配置能力，还需要推动港产城更加深入融合发展。“青岛凭借区位优势和多港布局，在国际港口竞争中占据了有利位置，并为服务和融入黄河重大国家战略提供了强有力的支撑。”青岛大学经济学院教授赵凯表示，“对标国际顶级港口城市，青岛需要发展更加广泛的增值服务。要大力发展供应链金融、贸易融资等物流金融服务，提升港口附加值；在港口周边发展加工制造业，延伸产业链；推动港口企业与上下游企业的深度合作，优化供应链管理，实现信息共享和协同运作。”

以“数智赋能”为枢纽经济提质增效。山东科技大学交通学院教授张立业建议青岛借鉴新加坡港等国外港口建设经验，建设智慧港口业务协同创新平台，在GIS地理信息服务平台的基础上依次接入规划建设、经营、安全、航管等相关专项动态数据，实现航运管理“一张图”，提升智慧运营水平，探索智慧海运中国方案。