

西部陆海新通道背景下柳州生产服务型国家物流枢纽发展现状 与优化路径研究

王 卉 禰玲玉

柳州职业技术大学 广西 柳州 545006

【摘要】：西部陆海新通道建设背景下，柳州作为生产服务型国家物流枢纽在推动区域经济发展、践行广西向海图强战略中具有重要地位。本文系统分析了柳州生产服务型国家物流枢纽的发展现状及存在的问题，结合柳州区域产业优势与通道赋能机遇，提出针对性的优化路径，为柳州物流枢纽优化升级提供对策参考。

【关键词】：西部陆海新通道；生产服务型国家物流枢纽；柳州

DOI:10.12417/2811-0528.26.10.077

1 柳州生产服务型国家物流枢纽的建设背景

1.1 国家层面

在国家构建“双循环”新发展格局的战略指引下，物流枢纽作为现代物流体系的核心节点，承担着衔接供需、贯通通道、整合资源的关键作用。2018年，国家发展和改革委员会和交通运输部联合印发了《国家物流枢纽布局和建设规划》，规划建设212个国家物流枢纽。截至2026年3月，我国国家物流枢纽获批数量为189个，覆盖152个承载城市。其中，柳州于2021年获批为生产服务型国家物流枢纽。国家物流枢纽的建设是完善我国“通道+枢纽+网络”的现代物流运行体系的重要抓手，也是推动物流枢纽与产业深度融合，提升物流效率和服务水平的重大战略布局。

1.2 地区层面

近年来，广西地区深入实施向海图强战略，将西部陆海新通道建设作为推动区域经济高质量发展的核心抓手，着力打造衔接西南、中南、辐射东盟的物流枢纽网络。柳州作为广西的工业重镇，是西南地区重要的交通枢纽和制造业基地，汽车、钢铁、机械三大支柱产业集群效应显著，物流需求旺盛，具备建设生产服务型国家物流枢纽的坚实产业基础和区位优势。柳州国家物流枢纽的建设不仅能够推动广西区域经济的发展，还能促进广西及周边地区的工业产品和生产要素产业链的协同发展，对于柳州打通供应链、协调产业链、创造价值链，服务和融入新发展格局具有重要意义。

2 柳州生产服务型国家物流枢纽发展现状分析

2.1 区位优势显著，交通网络初步完善

柳州位于广西中部，是西部陆海新通道的重要内陆节点和西南地区重要的交通枢纽。近几年，柳州加快全国性综合交通枢纽建设，柳州铁路港成为西南地区重要的铁路货运枢纽，能够实现与北部湾港、广州港等沿海港口的铁海联运衔接；多条高速公路贯穿全境，形成了辐射西南、中南地区的公路物流网络；水运方面，柳江水运通航能力跃升至2000吨级，作为西江黄金水道的重要组成部分，可通航千吨级船舶，并能够直达北部湾港，实现水铁联运、水陆联运；航空方面，柳州白莲机场开通了多条国内航线，为航空物流发展提供了支撑。优越的区位条件和初步完善的交通网络，为柳州国家物流枢纽的建设奠定了坚实基础。

2.2 物流基础设施建设稳步推进

自柳州生产服务型国家物流枢纽获批建设以来，柳州市政府加大了基础设施建设投入，逐步完善枢纽基础设施框架，重点推进铁路港、公路物流园区、水运通道等核心基础设施建设。柳州铁路港作为枢纽的核心载体，拥有集装箱堆场、散货堆场、装卸作业区等设施，具备集装箱装卸、仓储、中转等功能，2023年铁路港集装箱吞吐量达到15万标箱；公路物流园区方面，柳州已建成柳北公路物流园、柳南物流园等多个公路物流园区，集聚了一批公路物流企业，主要提供公路运输、仓储配送等服务；水运通道方面，柳江航道整治工程稳步推进，通航能力不断提升，目前已实现千吨级船舶常年通航，柳江内河港口年吞吐量达到800万吨，能够满足钢铁、建材等大宗货物的水

作者简介：王卉（1980-），女，汉族，辽宁沈阳人，副教授。研究方向：物流与供应链管理。

禰玲玉（2024.08-），广西南宁人，柳州职业技术大学现代物流管理专业本科生。

基金项目：2024年度广西高校中青年骨干教师科研基础能力提升项目“柳州生产服务型国家物流枢纽发展战略研究”（2024KY1073）。

运需求；此外，枢纽还在推进物流基础设施的互联互通，逐步实现铁路、公路、水运等运输方式的衔接配套。

2.3 服务能力逐步提升

目前，柳州生产服务型国家物流枢纽已初步形成了以基础物流服务为主、增值服务逐步拓展的服务体系，服务能力逐步提升。不仅能够提供仓储、运输、配送、装卸等全方位的基础物流服务，覆盖汽车、钢铁、机械等支柱产业的物流需求，还逐步拓展了流通加工、包装、分拣、供应链金融等增值服务，例如，为汽车企业提供零部件分拣、包装服务，为钢铁企业提供钢材剪切、加工服务，提升了物流服务的附加值。在多式联运服务方面，枢纽已开通“柳州—钦州—东盟”铁海联运专列，实现了柳州与北部湾港、东盟市场的无缝衔接，有效降低了企业物流成本。

3 柳州建设生产服务型国家物流枢纽的发展机遇

3.1 政策支持力度不断加大

国家和地方政府的政策支持为柳州生产服务型国家物流枢纽的发展提供了重要机遇。国家层面，《“十四五”现代物流发展规划》《西部陆海新通道总体规划》等政策文件明确提出，要支持柳州建设生产服务型国家物流枢纽，加强枢纽与西部陆海新通道的衔接，提升枢纽服务能力；广西壮族自治区层面，深入实施向海图强战略，出台了《广西加快推进现代物流高质量发展的若干政策措施》等文件，明确支持柳州物流枢纽建设，加大资金投入、土地保障等方面的支持力度；柳州市层面，制定了《柳州生产服务型国家物流枢纽建设实施方案》，明确了枢纽建设的目标、任务和保障措施，统筹推进枢纽基础设施建设、运营主体培育、服务能力提升等工作。政策的叠加支持，为枢纽发展提供了良好的政策环境。

3.2 产业驱动效应持续增强

柳州是我国西南地区重要的工业城市，形成了以汽车、钢铁、机械三大产业为支柱，化工、建材、轻工等产业协同发展的工业体系，工业基础雄厚，物流需求旺盛。近年来，随着支柱产业逐步向高端化、智能化、绿色化转型，对物流服务的专业化、高效化、智能化要求也不断提高，例如，新能源汽车零部件的运输需要更高的安全性和时效性，钢铁产业的绿色转型需要更高效的大宗货物运输和循环物流服务。这种物流需求的升级，推动了物流枢纽从基础物流服务向供应链集成服务转型。

3.3 通道赋能作用日益凸显

随着西部陆海新通道建设的不断推进，“柳州—钦州—东盟”铁海联运通道、西江黄金水道等物流通道的运营效率不断

提升，柳州作为内陆节点，能够更好地衔接北部湾港、广州港等沿海港口，实现“陆港联动、海铁互通”，推动本地货物出海和东盟货物进口。平陆运河的建设更是为柳州物流枢纽带来了重大机遇，平陆运河建成后，将打通西江黄金水道与北部湾港的直接连接，缩短柳州到北部湾港的水运距离，提升水运效率，降低物流成本，进一步强化柳州在西部陆海新通道中的节点地位。此外，西部陆海新通道与“一带一路”倡议的衔接，推动柳州物流枢纽逐步融入国际物流网络，为枢纽的国际化发展提供了机遇。

4 柳州生产服务型国家物流枢纽发展存在的问题

4.1 基础设施协同不足，多式联运衔接不畅

尽管柳州生产服务型国家物流枢纽的基础设施建设稳步推进，但基础设施之间的协同性不足，多式联运衔接不畅的问题较为突出。一是铁路、公路、水运等运输方式的基础设施缺乏有效衔接，例如，柳州铁路港与柳江内河港口之间的连接线不完善，货物从铁路港到内河港口需要多次中转，增加了物流成本和运输时间；公路物流园区与铁路港、内河港口的联动不够紧密，未能实现货物的无缝衔接。二是基础设施标准不统一，铁路、公路、水运的货物运输标准、包装标准、装卸标准存在差异，导致货物中转过程中需要重新包装、装卸，降低了运输效率。三是基础设施配套不完善，缺乏完善的仓储、分拣、配送等配套设施，部分基础设施的智能化水平较低，难以满足多式联运协同发展的需求。

4.2 服务能力适配性不够，与制造业供应链融合不深

具体表现在：一是服务模式较为单一，多数物流企业仍以提供仓储、运输等基础物流服务为主，缺乏对制造业供应链的深度参与，难以提供供应链集成服务、定制化物流服务等高端服务，无法满足制造业转型升级带来的物流需求升级。二是服务能力与产业需求脱节，枢纽的物流服务未能充分结合柳州汽车、钢铁、机械等支柱产业的特点，缺乏针对性的服务方案，例如，钢铁产业的大宗货物运输需要专业化的运输设备和服务，而相关物流服务企业在服务保障上后劲不足。三是与制造业企业的合作不够深入，多数物流企业与制造企业之间仍处于简单的合作关系，缺乏长期稳定的协同机制，未能实现信息共享、资源整合，难以形成“物流+产业”的协同发展格局。

4.3 智慧化水平偏低，信息孤岛现象突出

当前柳州生产服务型国家物流枢纽的智慧化水平偏低，信息孤岛现象突出，严重制约了运营效率的提升。一是缺乏一体化的物流信息平台，各类物流企业、制造企业、交通部门之间的信息未能实现共享，物流信息分散在不同的主体手中，导致货物运输、仓储、配送等环节的信息不透明，无法实现物流流

程的全程可视化。二是智慧化技术应用不足,多数物流企业仍采用传统的物流运营模式,物联网、大数据、人工智能、数字孪生等智慧化技术的应用较少,仓储、装卸、配送等环节的自动化水平较低,人工成本较高,运营效率低下。三是物流信息标准不统一,不同物流企业的信息系统、数据格式存在差异,无法实现信息的互联互通,进一步加剧了信息孤岛现象。

5 西部陆海新通道背景下柳州生产服务型国家物流枢纽优化路径

5.1 完善基础设施建设,强化多式联运协同

聚焦西部陆海新通道建设需求,加快推进柳州生产服务型国家物流枢纽基础设施互联互通,重点完善铁路、公路、水运等运输方式的衔接配套。一是加快推进柳州铁路港二期建设,扩大集装箱堆场、散货堆场规模,提升铁路装卸作业能力,完善铁路港与柳江内河港口、公路物流园区的连接线建设,实现铁路、公路、水运的无缝衔接,缩短货物中转时间。二是推进柳江航道升级改造,提升柳江通航能力,加快建设柳江内河港口专用码头,完善港口装卸、仓储等配套设施,推动西江黄金水道与铁路港的协同联动,提升水铁联运效率。三是优化公路物流网络,完善公路物流园区与铁路港、内河港口的快速通道建设,提升公路运输的便捷性和高效性,形成“铁公水”多式联运体系。

5.2 深化产业融合,提升服务适配性

立足柳州汽车、钢铁、机械等支柱产业需求,推动枢纽从基础物流服务向供应链集成服务转型,构建“物流+产业”协同发展体系。一是引导物流企业深度参与制造业供应链,提供原材料采购、零部件配送、成品仓储、流通加工、逆向物流等全流程供应链服务,实现物流与生产的无缝衔接。例如,针对汽车产业,构建零部件精准配送体系,实现零部件的准时化、可视化配送;针对钢铁产业,构建大宗货物供应链服务体系,提供原材料采购、钢材加工、成品运输等一体化服务。二是培育一批具有供应链管理能力的龙头物流企业,支持本土物流企

业与制造企业深度合作,通过兼并重组、资源整合等方式,提升企业的供应链服务能力。三是推动物流企业与制造企业共建供应链协同平台,实现信息共享、资源整合、流程优化,提升供应链的整体效率和竞争力。

5.3 推进智慧化转型,破解信息孤岛

加大智慧化投入,搭建柳州生产服务型国家物流枢纽一体化物流信息平台,实现信息共享、互联互通,破解信息孤岛现象。一是整合枢纽内物流企业、制造企业、交通部门、海关等相关主体的信息资源,实现货物运输、仓储、配送、报关报检等环节的信息全程可视化,提升物流运营效率。二是对接西部陆海新通道沿线节点枢纽的物流信息平台,实现区域内物流信息的互联互通,推动物流资源的优化配置。三是完善信息平台的功能,增加供应链管理、物流数据分析、智能调度等功能,为物流企业和制造企业提供全方位的信息服务,提升决策的科学性和准确性。

5.4 完善区域协同与政策保障,提升辐射带动能力

加强与西部陆海新通道沿线节点枢纽、西南中南地区及东盟的协同合作,提升枢纽的辐射带动能力。一是与北部湾港、南宁物流枢纽、重庆物流枢纽等西部陆海新通道沿线节点建立协同合作机制,实现物流资源共享、信息互联互通、运输线路优化,提升通道整体运营效率。二是深化与西南、中南地区的物流合作,构建辐射西南、中南地区的物流网络,加强货物集散能力,推动区域经济协同发展。三是加强与东盟物流枢纽、物流企业的合作,建立长期稳定的合作机制,完善跨境物流通道,提升国际化服务能力,推动柳州货物出海和东盟货物进口,融入国际物流网络。

综上,在广西向海图强战略的推动下,随着西部陆海新通道节点建设的逐步深入,柳州国家物流枢纽作为地区产业与向海通道的重要衔接,其建设对推动区域经济协同发展、制造业产品“走出去”发挥着重要的战略价值和意义。

参考文献:

- [1] 柴希林,刘晓琴等.国家物流枢纽高质量发展实施路径研究[J].内蒙古公路与运输,2024(10):53-58.
- [2] 陈希,肖和英等.襄阳加快建设生产服务型国家物流枢纽承载城市对策研究[J].物流技术,2023(02):23-26.