

对外开放

坐火车追船期，鲁豫联运班列上演“双城日更”

把出海口搬到中原城市“家门口”

我们这五年

- “十四五”以来，山东港口加快构建“航线+班列+内陆港”的全流程服务网络... 今年4月，山东中欧班列齐鲁沿黄专列首次实现将沿黄城市货物全铁路集结至济南发运...

本报记者 范薇

10月14日凌晨1点，夜幕下的郑州圃田站，满载河南出口货物的郑州至青岛图定班列准时出发...

这样的流程，每天都在两地间循环进行。在一个个集装箱的往返中，河南以往远在沿海的出口门户，如今已近在咫尺。

“五年前，从河南工厂发一个集装箱到青岛港，得自己对接代理、海关、码头等多个环节，订到货上了船才放心，全程办下来至少需要两周，流程繁琐得让人头大。”

为破解这一难题，山东港口将出海口“搬”到了河南，近年来在河南开通海铁联运班列线路15条，先后在郑州、南阳、洛阳、三门峡等地建设10个内陆港。

“我们通过搭建物流平台，串联起代理、海关、港口、车队等资源，提供全链条‘打包服务’，让企业发货从‘一对多’变‘一对一’。”

“这几年，我们还帮助推动青岛和郑州海关的关区互认，实现海铁直运，货物进了郑州的铁路站就可以报关，到青岛也不再开箱查验。”

“企业要发货，最关心的就是成本和时效。”河南中远海运物流有限公司多式联运部副经理徐倩说。

“河南中远海运物流有限公司多式联运部副经理徐倩说。铁路大规模长距离运输的成本低于公路，且价格全年浮动较小，具有不小的优势，可习惯了公路运输的企业往往有顾虑：船期不等人，铁路的时效能“追得上”吗？”

2023年4月，郑州至青岛的货运列车实现了“天天班”开行，运输时效由3天缩减至1天。高效衔接的服务保障还延伸到码头上，“海铁联运货物即使过了截港时间，只要在船开前3小时获得海关放行，仍可入码头装船。”

从不定期的散列到隔天发运，再到“天天班”，运输效率不断提升，徐倩也见证了货物“公转铁”的趋势：“我们从2022年开始与山东港口物流集团郑州公司开展海铁联运合作，货物办理量从最初日均300个大柜，增长到目前日均办理1000个。”

通过各运输环节的环环相扣，现在河南的内陆港空箱调运、工厂装货、重箱集港的整个过程在7天内即可完成，有效衔接船期。为让当地用空箱更便捷，山东港口在河南布局卫星场站，将码头场站的功能也“搬”到内陆，“现在我们每月可调配3000-4000个标箱的空箱前置储备，大幅缩短了用箱周期。”

数据显示，郑州至青岛海铁联运线路不断

降低综合物流成本，成为一条经济、便捷的出海通道。郑州发运箱量从4年前的年1万多标箱，增长至2024年的超10万标箱。河南已经成为山东港口布局内陆港最密、开通班列最多、班列运行最稳定的省份，河南地区经由山东港口进出口的集装箱约占80%。

通道建设的效能逐渐释放，内陆港里的货种变迁折射黄河流域发展引擎之变——

“五年前，河南通过海铁联运出口的货物以汽车零部件为主。如今，新能源汽车、光伏、大型机械等产品占比显著提升，洛阳文件柜、许昌医疗用品、驻马店家具等也纷纷通过这一通道出海。”

这条鲁豫物流大通道还在不断升级。“我们的物流方案设计更加完善，河南的集装箱以往只通过青岛港出海，现在拓展至胶州、日照等多个出口。”

“十四五”以来，山东港口加快构建“航线+班列+内陆港”的全流程服务网络，持续放大内陆港辐射带动作用。截至9月，山东港口内陆港数量达54个，运营海铁联运线路达106条。今年1-9月山东港口海铁联运箱量完成339.8万标准箱，同比增长9.9%。

鲁豫间的陆海联动，是山东助推沿黄各省区协同发展的一个缩影。山东是黄河流域唯一出海口，近年来通过加快建设世界级港口群、发挥上合示范区平台优势、推进内河航运高质量发展、织密中欧班列线路等方式，构建沿黄陆海大通道。

山东省交通运输与区域发展研究中心主任来逢波认为，国际物流大通道建设可以推动沿黄省区物流降本增效，促进产业转移、升级和集聚，重塑产业地理格局，使沿黄省区紧密联结成一个发展共同体，进一步打破黄河流域内陆省区“不靠海、不沿边”的开放困境。

在省内，山东高速集团统筹运营的山东中欧班列不断完善通道体系，发挥可直达28个共建“一带一路”国家60个城市的通道优势，助力沿黄城市产品出口。今年4月，山东中欧班列齐鲁沿黄专列首次实现将沿黄城市货物全铁路集结至济南发运。今年1-9月，齐鲁沿黄专列共发运货物超1.3万标箱，同比增加66%，累计发运超2.7万标箱。



3月21日，河南焦作—青岛港ONE海铁联运专列首发。



本报记者 孙源泽 陈景都

高水平开放是完整准确全面贯彻新发展理念的开放，是主动服务和融入新发展格局的开放，是深度融入共建“一带一路”大格局的开放。

“十四五”以来，山东主动融入国家开放大局，聚焦稳外贸稳外资，加快制度型开放，开放型经济不断迈上新台阶，对外开放新高地建设迈出新步伐。

当前，各地区间的竞争一定程度上就是营商环境的竞争。“十四五”以来，山东聚焦营造市场化、法治化、国际化一流营商环境，持续对服务跨国公司水平提档升级。2020年上线“山东稳外贸稳外资服务平台”，“一企一策”解决全省外资企业困难诉求1400余个。2023年开展“进现场、解难题、促发展”专项服务，省市县三级联动，推动解决各类问题4500余个。2024年，山东以“全省高水平开放暨高质量招商引资大会”作为“新春第一会”，出台了《关于打造高水平对外开放新高地的实施意见》，为更好服务外资企业提供更加详细的制度化安排。今年，山东开展“服务保障进外企”专项行动，为外资企业在山东投资经营提供更加细致的服务。

近年来，全球贸易保护主义和单边主义明显抬头，为开展国际贸易增加了诸多不确定性。“十四五”期间，面对日益复杂的外部环境，山东坚持靠前发力优化政策供给，2022年出台《外贸稳规模优结构高质量发展若干措施》，2024年围绕培育跨境电商、“新三样”、中间品贸易等新动能，推出72条支持政策举措，持续稳定市场预期。根据企业销路需求，2024年山东着手实施“好品山东 鲁贸全球”境外市场开拓行动，全年累计组织9800余家企业参加境内外展会，2025年全面升级为“万企出海 鲁贸全球”市场开拓行动，进一步提振外贸企业开拓新市场的能力和信心。

聚力扩大对外招引，提高利用外资水平。“十四五”以来，山东加快招引外资步伐，成功举办跨国公司领导人青岛峰会、港澳山东周、新加坡山东周、儒商大会、山东与跨国公司供应链合作高层对话会等重大主题招引活动，积极利用进博会、贸交会等国家高水平开放活动，深化与海内外投资者沟通交流。截至目前，全省在营外资企业1.9万余家，其中236家世界500强企业在山东投资943个项目。

山东自贸试验区、上合示范区等一批国家高能级开放平台在山东集聚，为山东制度型开放建设提供了广阔空间。“十四五”以来，山东以高水平开放平台建设推动制度型开放，自贸试验区制度创新成果不断，2024年，国家第五批“最佳实践案例”评选中，山东自贸试验区4项成果入选，数量居全国自贸试验区首位；上合示范区“四个中心”建设稳步推进，济南—青岛中欧班列集结中心获国家批复，中欧班列枢纽建设取得重要突破。

加快建设综合交通枢纽，提升国际物流供应链服务保障能力……“十四五”以来，山东充分发挥世界级海洋港口群和内河黄金水道优势，着力完善物流通道和枢纽建设布局，推动国际物流大通道建设全面起势。海运领域，山东港口外贸航线总数达266条，稳居北方港口首位；空运方面，全省机场执飞国际航线64条，通航19国35个城市；陆运通道建设同步推进，开展中俄、中吉乌等国际公路运输（TIR）业务，至泰国、柬埔寨等地大湄公河次区域（GMS）运输，在全国率先开展中欧跨境直快达快运，国际陆运线路已覆盖20个国家。

作为经济与开放大省，山东主动出击，力争在国家开放大局中展现更多作为。在深度融入共建“一带一路”方面，玲珑轮胎塞尔维亚轮胎生产基地、海尔智家埃及生态园等一批标志性项目投入运营。今年前三季度，山东对共建“一带一路”国家进出口1.68万亿元，同比增长9.2%，高出全省总体增速3.7个百分点，占全省进出口总值的64.2%，同比提升2.2个百分点。

下一步，山东将坚持以开放促改革，充分利用高能级开放平台，加快制度创新和制度型开放体系建设，为国家新一轮高水平对外开放贡献更多力量。

通达四海，高水平开放动能澎湃

山东主动融入国家开放大局，加快制度型开放