

国家枢纽最新布局点名“长江中游集群” 武汉要勇担全国性枢纽集群“群主”

长江日报记者刘海锋 黄师师

过去看一座城市的枢纽地位,习惯看几个数:机场吞吐量、港口集装箱量、高铁开行对数。但刚刚公布的《综合交通枢纽发展“十五五”规划》(以下简称《规划》),提供了一种新的视角。

《规划》在明确加快建设京津冀、长三角、粤港澳大湾区、成渝地区双城经济圈四大国际性综合交通枢纽集群之外,又提出“因地制宜发展以国家枢纽城市为中心的全国性枢纽集群,培育长江中游、中原等枢纽集群,织密国际、区际、城际多层次设施服务网络”。同时,《规划》在“国家枢纽城市布局和建设要求”中明确提出,支持武汉等基于国家赋予的特定定位,拓展面向特定方向的国际链接。由此可见,“国家枢纽城市”武汉在综合交通枢纽发展和建设上有了全新的奋斗目标和方向,那就是——奋力挺进“全国性枢纽集群”,勇担集群“群主”发展重任。

对长江中游枢纽集群,《规划》的部署集中在协同运营:提升武汉、长沙、南昌区域航空枢纽和鄂州专业性航空货运枢纽功能,共建武汉长江中游航运中心,加强沿江捎带合作,共享船期安排,加密江海联运航线。协同、共建、共享——这些表述指向同一个问题:枢纽之间的流量如何组织、设施如何衔接。

从“设施建起来”转向“体系转起来”,对武汉而言,枢纽建设挺进新赛道。

武汉吸引全球货源集结

10月27日凌晨,吴家山中铁联集武汉中心站,一列满载湖北产汽车和零部件的班列驶出,目的地是欧洲。

经过“十四五”时期建设,武汉已具备较为扎实的通道基础:“超米字”高铁网与“一环八向”货运网双轮驱动,中欧班列(武汉)连续三年开行超千列;天河机场与花湖机场一客一货功能互补,今年全国每新增10条国际货运航线,就有1条落在武汉都市圈。

但集群时代的枢纽竞争不在“有没有通道”。《规划》的要求是:提升集群中转集散组织作用和运行协同水平。

“组织”和“协同”是抽象的,落到武汉,检验标准很具体:有没有外省的货愿意来武汉集结。

集结不只是线路的集结,更是货源的集结。以中欧班列华中区域集结中心为例:该中心2025年获批,今年上半年,累计发运中欧班列(武汉)520列,

货值突破102亿元、同比增长14.32%,其中,外地货源占比已超过一半。

“流量组织”还有另一面:让全国甚至国外的货愿意借道武汉中转。

在阳逻港,集装箱从货轮卸下,装上无人集卡运往1.5公里外的铁路专用线,全程不到15分钟。一批沃尔沃汽车零部件从比利时安特卫普经上海水运到武汉,再转铁路去成都,每标箱全程运费8227元,比公路低4773元、比铁路低1151元。运费更低、时效可控,是货主选择在武汉中转的直接原因。

《规划》对武汉的要求正是“拓展面向特定方向的国际链接”——西向欧洲、南向东盟、东向日韩几条已有基础的轴线,且“链接”不只是“连通”,而是把揽货、集拼、分拨、通关的组织权握在手里。通道打通之后,真正的考题是谁来组织流量。

四城“组队”参与全球竞争

此次《规划》延续了四大国际性枢纽集群的“第一梯队”,同时在“全国性枢纽集群”层级上明确培育长江中游和中原两个集群。这与“十五五”规划纲要把长江中游城市群明确为四大城市群之后的“第五极”,在逻辑上一脉相承。城市群要成为增长极,枢纽集群必须先行。没有高效率的人流物流组织能力,产业梯度转移、要素跨区域配置就缺少物理支撑。

郑州航空工业管理学院经济学院院长郝爱民有一个判断:过去,“枢纽城市”的逻辑是单点做强,但单个城市的处理能力、航线资源、产业腹地终究有限;集群化的本质,是通过城市组团把口岸功能、航空运能等组合起来,形成参与全球竞争的能力单元。

放到武汉身上,这个“能力单元”不是武汉一座城市的能力,而是武汉带着

鄂州、联动长沙、南昌,在长江中游组织流量、配置货源的能力。

这也就解释了为什么《规划》既把武汉列为需要“拓展面向特定方向的国际链接”的国际性枢纽城市,又把武汉、鄂州、郑州、长沙打包成一个“全球性国际邮政快递枢纽集群”来建设。

四城“组队”不是行政意义上的“归堆”,四个城市在中部腹地互相补位、互相喂货,才有可能在内陆形成一个有全球组织能力的寄递网络节点。

但集群不是一纸规划就能自动生效的。长沙理工大学智能交通与现代物流研究院院长卢毅直言,当前突出的短板之一,是省际规划衔接松散、枢纽同质化布局、项目分头建设。几个城市如果各建各的货站、各开各的班列、各抢各的货源,集群就会退化成“拼盘”。集群的红利来自错位与互补,而不是规模的简单相加。

从“设施建起来”到“体系转起来”

过去武汉枢纽能级的跃升,主线是“补短板”:高铁通道一条一条打通,航运中心一年一年上量,航空口岸一座一座打开。

到了“十五五”,重心正在从“设施建起来”转向“体系转起来”,从“单点吞吐量”转向“集群组织力”。对武汉而言,新的考题是“通道打通之后,货能不能留下来、企业能不能聚过来、集群能不能在更大范围里组织流量”。

中欧班列集结中心方面,其价值不在于一年开多少列,而在于能不能把华中腹地的货源组织权、线路集成权、通关服务能力攥在手里。今年上半年外地货源占比超过一半,说明“集结”已经起步;能否稳定下来、扩展到更多品类和方向,才是关键。

天河机场和花湖机场“双枢纽”方

面,花湖机场上半年月均货邮量居全国第三,下一步要看,这种强度能不能反哺天河的国际客运网络,让客货两场从地理组合变成运行组合。

长江中游航运中心方面,阳逻港今年上半年进出口集装箱31.1万标箱,居长江中上游首位,底子不错。但“首位”之后,武汉能不能在长江中上游的港口协同中扮演“组织者”——沿江捎带、共享船期、江海联运的机制能不能真正跑起来,才是集群给武汉出的下一道题。

从武汉看全国,枢纽集群时代的竞争,已经不是谁大谁赢。四大国际性集群有沿海开放和全球网络的历史积累,长江中游枢纽集群的机会,则在于内陆市场的纵深、多式联运的组合空间,以及“就近组织、就近分拨、就近出海”的战略价值。

国家“十五五”专项规划 推进枢纽集群开放协同

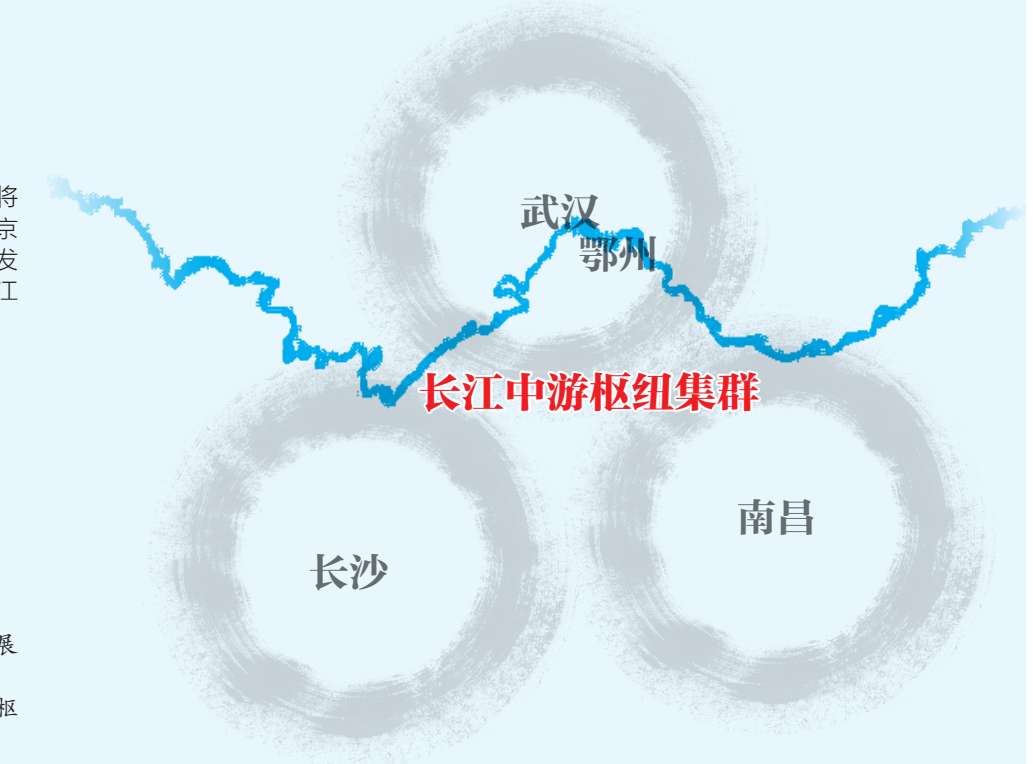
近日公布的《综合交通枢纽发展“十五五”规划》将推进枢纽集群开放协同摆在重要位置,明确加快建设京津冀等四大国际性综合交通枢纽集群,同时因地制宜发展以国家枢纽城市为中心的全国性枢纽集群,培育长江中游、中原等枢纽集群。

加快建设四大国际性枢纽集群

- 京津冀枢纽集群
- 长三角枢纽集群
- 粤港澳大湾区枢纽集群
- 成渝地区双城经济圈枢纽集群

发展多个全国性枢纽集群

- 依托具备条件的城市群、都市圈,因地制宜发展以国家枢纽城市为中心的全国性枢纽集群。
- 建设武汉鄂州郑州长沙全球性国际邮政快递枢纽集群。
- 培育长江中游枢纽集群。



规划中这些地方提到武汉

发展全国性枢纽集群

- ◎建设武汉鄂州郑州长沙全球性国际邮政快递枢纽集群
- ◎培育长江中游枢纽集群
- 提升武汉、长沙、南昌区域航空枢纽和鄂州专业性航空货运枢纽功能,加强协同运营
- 共建武汉长江中游航运中心,加强沿江捎带合作,共享船期安排,加密江海联运航线,联合开行国际直航航线,稳定运营集装箱公共班轮航线
- 优化中欧(亚)班列线路

提升国际枢纽功能

- ◎推进武汉等中欧(亚)班列集结中心建设
- 加大中欧、中亚、东盟等方向班列双向开行组织,完善揽货、分拨服务网络
- 中欧(亚)班列集结中心要加强与腹地、周边重点产业园区高效连通,完善通关、多式联运等服务功能

制图 职文胜



长江武汉段一片繁忙景象。

长江日报记者陈亮 摄

