

衡阳入选“十四五”首批国家物流枢纽建设名单，枢纽经济和高质量发展迎来新一轮历史发展机遇——

# 国家级“金字招牌”赋能 打造新的枢纽经济增长极

■本报记者 向吟吟

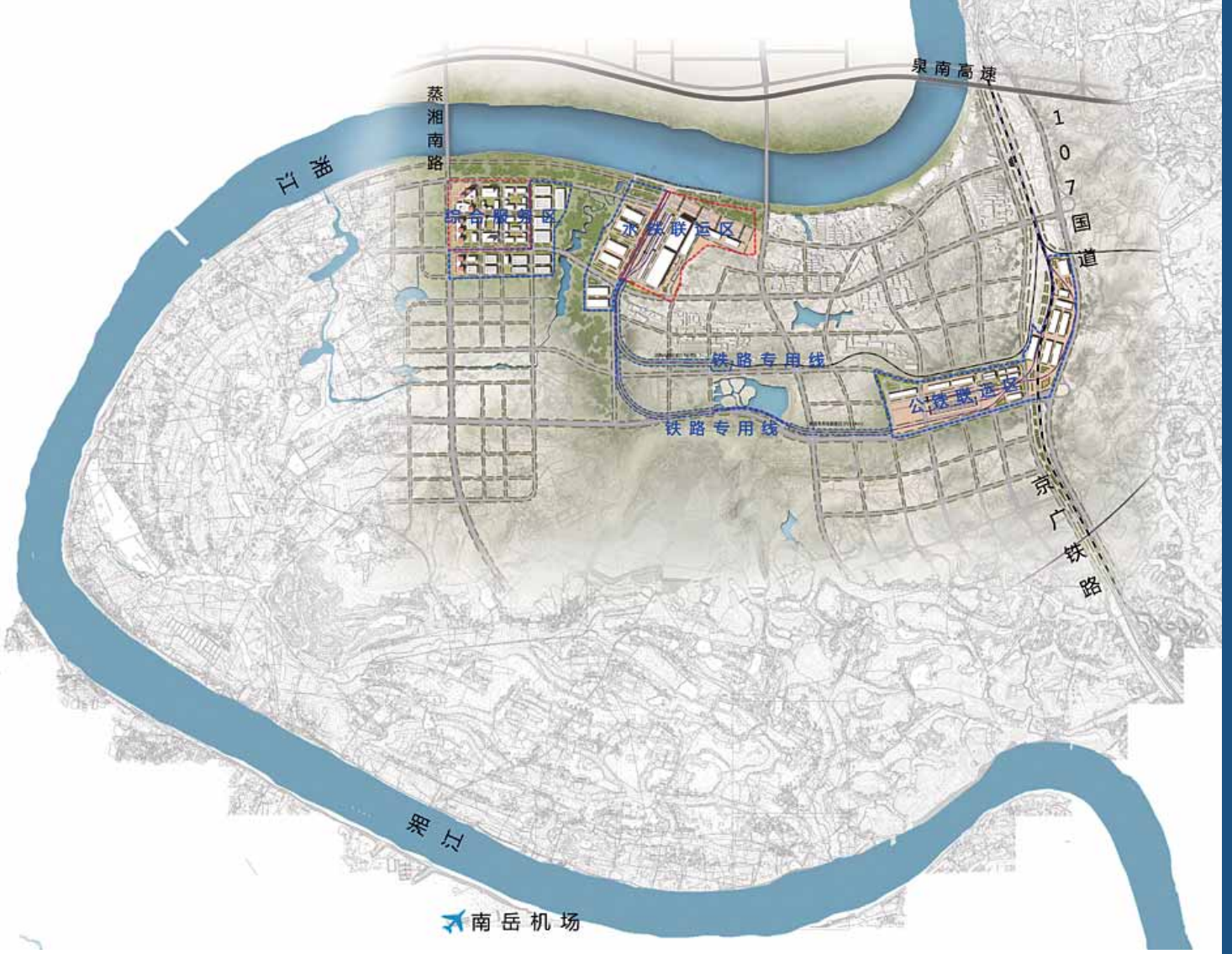


衡阳国际物流港项目——综合服务区鸟瞰图（效果图）。

继 2018 年被列为陆港型国家物流枢纽承载城市后，衡阳国家物流枢纽建设再迎重大利好。国家发展改革委近日印发《关于做好“十四五”首批国家物流枢纽建设工作的通知》，25 个物流枢纽入围，这标志着又有 25 个城市被国家选中，并委以重任！其中，衡阳榜上有名。

国家物流枢纽涵盖陆港型、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。按照国家物流枢纽的类型和功能定位，衡阳陆港型国家物流枢纽将依托铁路、公路等陆路交通运输大通道和湘江航运及场站等，衔接内陆地区干支线运输，保障区域生产生活，优化产业布局，提供畅通国内、联通国际的物流组织和区域分拨服务，提升区域经济竞争力。

国家赋予衡阳国家物流枢纽的战略定位，为我市加快融入国内国际双循环的新发展格局提供了有力支撑。站上新起点，衡阳的枢纽经济和高质量发展将迎来新一轮历史发展机遇。



衡阳国际物流港项目——总平面布置图（效果图）。

## 衡阳为什么会入选？ 交通物流优势厚积薄发 建设国家物流枢纽底气十足

本次入选的 25 个枢纽中，东部地区 8 个，中部地区 6 个，西部地区 8 个，东北地区 3 个。衡阳作为湖南省唯一入选城市，亦是中部地区 6 个上榜枢纽之一，具备建设国家物流枢纽、发展枢纽经济的得天独厚条件。

衡阳处于京广大通道与湘桂线的交汇处，连接广西（东盟/北部湾）和广东（粤港澳大湾区），是全国 80 个综合交通枢纽城市之一，“11189”立体交通格局基本成型，拥有全省第一个通用航空机场，铁路、高速公路通车里程稳居湖南省前列，是区域性物流集散中心和全国重要的物流节点城市。得天独厚的交通区位是衡阳发展物流业的天然优势。

此外，衡阳同时兼具国家老工业基地、科创中国试点城市、湘南湘西承接产业转移示范区城市、国家区域重点城市以及省域副中心城市，建设国家物流枢纽有坚实产业基础和强劲市场需求，可谓底气十足。

近年来，我市不断强化产业强市建设，“一核两电三色四新”产业布局逐渐形成，一大批新兴产业链和特色产业园在衡州大地竞相涌现。衡阳出产的钢管产品、机电产品、矿类产品、茶油、黄花菜等工农业产品品类多、总量大，有较为强劲的货物周转需求。2018 年纳入国家物流枢纽承载城市布局后，物流业发展更是步入快车道，市场主体加速壮大，服务水平不断提升，现代物流优势厚积薄发。随着唯品会、中通等知名电商的投入营运，京东、普洛斯、顺丰、丰树等物流巨头纷纷来衡落子布局。

据统计，我市现有国家 A 级物流企业 20 家，其中 5A 级企业 3 家、4A 级企业 9 家、3A 级企业 8 家；省级示范物流园区 2 家、国家优秀物流园区 3 家。本土龙头企业衡缘物流中心、红光物流园均纳入交通运输部“十三五”重点支持的多式联运型物流园区项目（全省除长沙外仅 5 家）。今年 1—9 月份，全市社会物流总额突破 8000 亿元，同比增长 10.1%；货运量为 14195.3 万吨，货物周转量为 341 亿吨公里；社会物流总费用 406.8 亿元，同比增长 9.8%；物流业总收入 282.7 亿元，同比增长 10.2%；社会物流总费用与 GDP 的比率为 14.6%，低于全国平均比率 0.1 个百分点。

与此同时，衡阳拥有湖南省首家综合保税区、湘南首家“无水港”、跨境电商零售进口试点、中欧（中亚）班列、湘粤非铁海联运中心站等国家级开放平台，口岸通关效率居全省第一。衡阳与国内外的交往更加频繁，对外贸易合作遍及全球 161 个国家和地区。蓬勃发展的开放型经济和高效运行的物流通关平台也成了衡阳跻身国家物流枢纽的有力资本。

因此，衡阳在国家物流格局中的位置愈发显要也是水到渠成。此次进入“十四五”国家物流枢纽首批建设名单，正是国家对衡阳物流枢纽地位重要性的全面认定，势必为衡阳建设枢纽经济带来一系列的政策红利。



衡阳国际物流港项目——公铁联运区鸟瞰图（效果图）。

## 给衡阳带来什么利好？ 国家级“金字招牌”赋能 打造新的枢纽经济增长极

每一座城市腾飞背后，都有一个物流枢纽梦。此次入选“十四五”首批“国家物流枢纽建设名单”，将给衡阳带来什么利好？

“这不仅仅是一块新的国家级‘金字招牌’，更是对衡阳战略位势的一种提升，让衡阳物流与国家物流发展同步，将为我市经济社会发展带来一系列积极影响。”市发改委经济贸易科科长杨寒秋在接受采访时表示，当前，“一带一路”建设、长江经济带发展、中部高质量发展、粤港澳大湾区建设等政策利好在衡阳叠加，此次又入选“国家物流枢纽建设名单”，为衡阳用好枢纽资源、发展枢纽经济提供了重大机遇。

杨寒秋介绍，所谓国家物流枢纽，指的是在商贸物流体系中居于核心位置的城市，发展的核心是以物流规模经济和网络效率为导向，整合存量资源，打造低成本、高效率的全国性物流运行网络，是物流资源集约整合的“加速器”。具有辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的特点。

衡阳建设国家物流枢纽，有利于进一步提升物流枢纽能级，打造衡阳新的枢纽经济增长极。这与落实“三高四新”战略定位和使命任务，推进“三强一化”建设一脉相承，将为我市经济高质量发展带来新的更大机遇。具体来看表现为三个方面：

一是发挥衡阳区位优势，引领区域融入新发展格局。衡阳陆港型国家

物流枢纽的建设，将构建辐射湘南、粤北、赣西、桂东的区域网络和对接国家通道的骨干网络运行，优化区域经济协作，引领区域融入新发展格局，进一步巩固衡阳作为国家区域重点城市和省域副中心城市的区域战略地位。

二是引领物流业做大做强，促进产业结构优化升级。以衡阳陆港型国家物流枢纽建设为引领，将现代物流运行系统嵌入我市商贸、制造及现代农业供应链，通过物流活动的集聚集约运行有效降低相关产业流通成本，并通过畅通国际国内的物流通道迅速扩大市场辐射范围，有效突破衡阳既有产业辐射扩张和增量产业培育发展的“瓶颈”，延伸产业链、创新价值链、打造大产业集群，最终促进我市产业整体转型升级和高质量规模扩张，实现跨越式发展。

三是有效培育发展枢纽经济，打造区域经济增长极。当前，我市有色金属、盐卤化工等产业已初具产业要素集聚、原材料及产成品在衡阳大进大出的枢纽经济雏形。通过基于通道、平台、集群支撑的新枢纽经济模式，可以走出我市经济发展新路径。依托陆港型国家物流枢纽培育枢纽经济，将为衡阳带来一次全新的发展机会，最大限度强化衡阳作为国家区域重点城市和省域副中心城市的极化效应和集聚作用，最终将衡阳打造成为湘南地区乃至中南地区经济增长极。

## 衡阳物流枢纽如何定位和布局？ 创建物流枢纽经济示范区 力争 2027 年建成并投入运营

入选“十四五”首批枢纽建设名单，意味着衡阳将在国家物流枢纽网络框架中占据一席之地，获得与其它重点物流枢纽对接的便利条件和比肩发展的机会。

因此，获得这一“金字招牌”只是个开端，更重要的是下一步如何抓住发展契机，加快衡阳国家物流枢纽建设步伐，创建物流枢纽经济示范区，全面提升城市能级。

对此，市第十二次党代会提出了明确要求：加快构建以衡阳陆港型国家物流枢纽为牵引的物流设施体系，建设中南地区重要的区域供应链服务组织中心，建设高效衔接、一体运作的多式联运组织系统；推动冷链物流体系设施群建设，打造国家骨干冷链

物流基地。

那么，衡阳陆港型国家物流枢纽如何定位和布局？据介绍，衡阳陆港型国家物流枢纽建设以衡阳国际物流港为载体，采用分布式布局方式，由存量设施红光物流园+衡缘物流园现有空间为基础，重点在东阳渡区域拓展发展空间（增量部分），形成 A+B 两片区统一运营的国家枢纽布局结构，两片区区域距离约 60 公里，总占地规模约 8000 亩，总投资约 200 亿元。

存量部分现拥有铁路监管作业场所，建成铁路专用线三条，各类仓库、堆场面积 60 余万平方米，红光物流、衡缘物流两家 5A 物流企业联袂政府投资平台组建独立企业，统筹

推进枢纽建设和运营，成效显著。目前，已入驻企业 200 余家，年物流实物量 1500 余万吨，中欧班列、海铁联运等班列年发运超过千列，集装箱发运量稳居全省前两位。

增量部分建设期限为 6 年，分两期进行建设，一期占地面积 2182 亩，总投资 78 亿元，主要建设衡阳国际物流港片区路网、港口码头区、铁路专用线、信息服务中心等；二期占地面积 2400 亩，总投资 102 亿元，主要建设公铁联运区、冷链物流区、配套设施等，引进大型物流企业，拓展物流产业链，实现物流产业集聚发展。目前，衡阳国际物流港已完成项目概规方案专家评审和通过市大规模政府投资平台组建独立企业，统筹

亩土地的勘测定界、用地预审、土地放桩工作已完成，发布了拟征地公告；正在启动编制产业规划。

杨寒秋透露，衡阳国际物流港计划于 2022 年 5 月开工，力争 2027 年建成并投入运营。下一步，我市将按照国省的统一部署和要求，遵循“存量设施整合提升为主、增量设施补短板为辅”的原则，成立工作专班，扎实推进建设，积极参与国家物流枢纽联盟，强化与其他枢纽间的协同联动，切实把衡阳陆港型国家物流枢纽建设成为串接物流枢纽的枢纽，进一步推动要素资源加速聚集，带动产业集聚集群发展，不断提升开放型经济服务能级和区域合作水平，充分发挥该项目对国家区域重点城市和省域副中心城市建设的支撑作用。



衡阳国际物流港项目——港区（水铁联运区）鸟瞰图（效果图）。