

关于创新双港联动新模式 打造内陆开放新高地的思考与建议

省委“十五五”规划《建议》提出，以陆港、空港双枢纽为牵引，建设港贸产融合的国际物流枢纽中心，打造新亚欧陆海联运通道和西部陆海新通道战略交汇，加快形成面向中亚南亚西亚国家的重要开放通道。深化双港联动是推动西咸一体化和都市圈发展的重要战略举措，通过整合双港开放平台资源，促进要素高效流动和产业协同，为城市群和都市圈建设提供关键支撑。

一、推动双港联动的重要意义

（一）双港联动是纵深推进西咸一体化的内在要求。西咸一体化的核心是打破行政壁垒、实现资源要素自由流动。空港与陆港作为区域对外开放的两大核心枢纽，1—10月机场累计运输货邮27.3万吨、同比增长16.7%，中欧班列开行5063列、同比增长16.3%。只有立足西安—咸阳一体化重大战略，以多式联运、跨境电商为先导，才能加速双港联动，实质性推动交通互联、口岸互通、产业互补，牵引政策协调、平台共建与市场统一，为“两市一区”产业一体化提供重要支撑。

（二）双港联动是提升西安都市圈枢纽能级的必然要求。党中央、国务院出台的《关于加快建设统一开放的交通运输市场的意见》明确，要健全多式联运运行体系。5月12日，省委书记

赵一德在省委财经委员会上强调，要加快提升西安陆港空港枢纽能级；2024年4月，省长赵刚在空港调研时强调，加强空港陆港联动、陆空公铁联运，不断提升枢纽能级；今年10月，市长叶牛平在调研现代物流体系建设时强调，推动西安陆港与空港新城联动发展。双港分别对应“空中丝绸之路”与“陆上丝绸之路”，空港承担了全省70%以上的进出口货值、临空经济规模突破420亿元，陆港中欧班列累计占全国开行总量的1/4。通过统筹航线网络与中欧班列资源，可实现空港的时效性、网络性与陆港的规模性、稳定性高效结合，推动都市圈成为融入全球产业链、服务双循环新发展格局的战略支点。

（三）双港联动是推动区域经济高质量发展的突破口。省委“十五五”规划《建议》提出，推动中欧班列西安集结中心提级增效，完善“枢纽对枢纽”合作机制，优化集疏运体系，科学布局海外仓，推动构建中欧班列经济圈。加快建设区位门户复合型国际航空枢纽，推动空港新城和咸阳经开区融合发展，推动临空经济示范区高质量发展。双港联动并非简单的“空运+陆运”通道叠加，而是通过物流协同联通内外、聚合要素、融通产业，大大降低开放型经济发展的物流成本。空港紧扣临空依赖型、偏好型、友好型产业，侧重发展临空经济、高新技术与高端服务，陆港更侧重国际贸易、现代物流与智能制造，通过共同推进基于通道物流和全国统一大市场建设的对外枢纽，形成“港口+贸易+产业”良性循环，为区域高质量发展提供新的动能。

二、新区推进双港联动的主要做法与成效

（一）搭建一体化数字平台，打通多领域数据壁垒

聚焦“信息流畅通”核心需求，以数字化手段打破部门与主体间信息孤岛。建设国际贸易单一窗口，覆盖 25 大类 923 项国家标准功能，整合海关、铁路、机场等多部门数据资源，成功接入中欧班列“长安号”综合服务平台，实现中欧班列订舱、报关全流程线上化操作，将出口通关时间从 1.6 小时压缩至 48 分钟。搭建跨境贸易数字化服务平台，实现物流全链条轨迹可溯，有效规避信息不对称问题，每年为相关企业节约运营成本超 1400 万元，为双港联动提供坚实的数字化信息支撑。

（二）构建多维度联运体系，验证高效转运可行性

以“构建立体联运架构、破解衔接瓶颈”为目标，从顶层设计、主体协同、实战测试、技术赋能、节点优化等多维度推进空铁联运落地。组织编制专项方案，明确“中欧班列—地铁—航空”“高铁—地铁—航空”两大联运架构，召集机场、铁路、物流企业等主体形成协同合力；东航物流联动中欧班列开展空铁协同运输，2024 年完成货邮吞吐量 12.9 万吨。今年先后完成首单“陆港—地铁—空港”联运业务、“地铁+航空”生鲜转运测试，破解“冷、鲜、精、急、贵”货邮运输痛点。联合引入 AI 智能安检技术，构建“一次安检、多端互认”体系，同时创新设立“双向前置仓+专用转运仓”，减少货物倒运分拣环节，初步形成“方案设计—组织协调—实战运行—技术支撑”的空铁联运体系。

（三）探索特色运营模式，提升双港联动效能

鼓励经营主体结合业务场景创新运营模式，推动双港联动从基础衔接向高效协同升级。陕西跨境电商国际快件产业园依托空港跨境电商国际货运专线与中欧班列“长安号”，创新“先报关、后装箱”集拼模式，实现进口货物单日通关量创全省纪录。东航物流依托西北临空产业园，通过整合航空干线运输、临空仓储与地面配送资源，推动空港与陆港在货物集散、航线网络、基础设施等方面深度融合，其综合物流解决方案业务收入同比增长超35%。京东空港跨境电商西北交易中心将空运进口的跨境电商货物转运至陆港京东亚洲一号仓进行分拨派送，日均发货量约4800单，累计实现交易货值约6.76亿元。同时，空港新城已先后与东航货站、机场货站和陆港国际港集团对接，就互设货物集结中心初步达成一致意见，并对接物流企业加大货源组织力度。

（四）拓展跨境通道网络，服务“一带一路”建设

深度融入共建“一带一路”和西部陆海新通道建设，联动国际物流通道资源，推动双港服务辐射全球。东航物流开通西安至欧洲重点城市航线腹舱业务，长安港跨境电商物流有限公司依托空港6条跨境电商国际货运专线，联合中欧班列“长安号”有效承接国际航线与班列资源，推动西北牛羊肉、精密电子产品等特色货物出海；通过“中欧班列+航空”协同运输，构建覆盖中亚、欧洲、东南亚等地区的跨境物流网络，实现国际货物“陆空衔接、双向流转”，提升内陆开放枢纽的国际服务能力。

三、制约双港联动高质量发展和效能释放存在的问题

（一）基础设施“联通缺”，空铁衔接存在物理阻点。机场、高铁站、地铁站点等关键枢纽之间的专用货运通道缺失，货物转运多依赖人工倒运，且货流与旅客流线交叉，效率低、成本高。机场三期工程尚未明确高铁引入方案，无法实现“高铁直连机场”的高效衔接；空港综保区与机场货运区“最后一公里”未打通，货物需二次倒运、重复安检，增加企业物流成本，制约了枢纽间的无缝衔接。

（二）配套设施“功能弱”，空铁转换缺乏平台支撑。临空区域缺乏“空铁”共享的综合性货场与分拨中心，货物在“空转铁”“铁转空”时，需多次装卸、分拣、仓储，单批货物转换时间超2小时；机场货运区无整车快速安检通道，整车货物需拆解安检后重新组装，难以满足“急、鲜”货邮的时效需求。

（三）跨域协同“联动松”，空铁联运缺乏统筹协调。空铁联运涉及航空、铁路、公路、海关、口岸等多部门，目前缺乏高层级、常态化、强有力的统筹协调平台与发展合力。各主体在规划衔接（如空港与陆港货运规划）、政策制定（如通关便利化措施）、资源分配（如运力调配）上存在壁垒，导致“铁路有运力、航空有仓位，但衔接不同步”的问题，整体联运效率未达最优。

（四）安检海关“互认难”，空铁联运效率受到制约。航空、铁路、地铁系统间安检标准不一、互认机制未健全，同一批货物需重复安检，增加1~2小时周转时间。空港与陆港指定口岸功

能未实现“叠加共享”，空港五大指定口岸（进口肉类、水果、食用水生动物、植物种苗、药品）与陆港三大指定口岸（粮食、肉类、整车）的监管信息不互通，未能充分发挥“一次清关、多式联运”的优势。

（五）政策保障“协同差”，空铁联运缺乏系统支撑。今年我市正在制定《进一步发挥中欧班列带动作用促进外贸稳定增长10条政策措施》，空港新城起草的《进一步发挥航空口岸带动作用促进外向型经济发展若干政策措施》已上报待批，但两项政策未统筹衔接。如中欧班列政策侧重“铁路运输补贴”，航空口岸政策侧重“航空货运激励”，未针对“空铁联运”设置联运货量补贴、专用通道建设补助等专项扶持条款，削弱了政策的整体引导效果。

四、进一步深化双港联动、打造内陆开放新高地的建议

面向未来，以建设“一带一路”陕西“公铁空”现代化综合立体枢纽口岸为总目标，聚焦“补短板、强协同、优服务”，从基础设施、智慧赋能、产业协同、机制创新、政策保障五个维度发力，推动空铁联运从“试点探索”向“规模化运营”转变，推动空港由物流集散中心向交易、检测、结算等高端功能拓展，持续释放临空经济与综保区红利，助力陕西打造内陆开放新高地。

（一）攻坚基础设施硬联通，筑牢空铁联运物理基础

以“节点互联、通道专用”为核心，优先解决空铁衔接的物理阻点。一是规划空铁联运专用通道。以地铁14号线机场站、高

铁路、陆港贺韶站为试点，研究建设“客货分离”的空铁联运专用物流通道，同步配套装卸平台等设施，实现货物“航空—地铁—高铁”无缝转运。二是**推动机场高铁接入工程**。建议省市层面统筹推进机场三期工程与高铁线路的衔接规划，明确西延高铁、城际铁路接入机场的具体方案，实现“高铁进机场”，打通空铁联运“干线连接”关键环节。三是**打通“最后一公里”**。加快空港综保区与机场货运区直连通道建设，同步建设“一次安检、双向通行”的专用海关监管通道，取消货物二次倒运，降低企业物流成本。

（二）强化智慧物流软联通，提升双港空铁联运效率能级

在双港联动框架下，以“安检互认、通关便捷”为目标，用技术创新破解空铁联运效率瓶颈。一是**构建空铁安检互认体系**。依托 AI 智能安检技术，联合航空、铁路、地铁部门公布负面清单，制定《西安双港联动空铁联运货物安检统一标准》，建立“安检结果互认数据库”，实现“一次安检、多端通用”。二是**升级“单一窗口”平台功能**。将空铁联运 AI 安检系统与陕西电子口岸“单一窗口”深度融合，拓展“AI 智能承运人”功能，实现“货物流、信息流、资金流”合一，提升跨方式通关、换乘时效，推动空铁联运“全程可视化、可控化”。三是**建设空铁联运智慧调度中心**。整合并优先配置航空仓位、高铁运力、地铁班次等数据资源，搭建省市层面的空铁联运智慧调度平台，实现“运力匹配、时效预警、应急调度”一体化，解决“运力错配、衔接不畅”问题。四是**创新联运服务产品**。联合中铁快运、机场物流、城际铁路等企业，开发

“中欧班列+航空”联运产品，如“长安号—丝路航空”跨境专线，覆盖中亚、欧洲、东南亚等地区；推出“双港联运提单”，实现“一份单据、全程运输”，简化企业操作流程。

（三）深化产业协同联动，释放双港价值效应

一是构建“双港互补”产业体系。推动“大宗商品—临空制造”联动，陆港进口的汽车零部件、电子元件，输送至空港周边的汽车维修、电子组装企业，成品通过空港空运出口；发展“跨境电商—双港分拨”产业，陆港依托中欧班列进口母婴用品、家居百货，在空港设立分拨中心，通过航空发往全国，打造“欧洲—西安—全国”的跨境电商供应链。**二是培育双港联动经营主体。**组建“西安双港联运联盟”，由陆港集团、空港集团牵头，联合顺丰、圆通、比亚迪等企业，共同设计联运产品、整合产业资源。招引“双港联动”龙头企业，重点引进国际物流集成商（如 DHL、FedEx）、跨境电商平台（如亚马逊、阿里国际站），带动产业链上下游集聚。**三是探索打造双港联动产业园。**谋划在空港规划建设双港联动产业园，重点发展航空维修、跨境电商、冷链加工等产业；在陆港规划临空配套产业园，发展航空物流装备制造、大宗商品加工，实现双港产业“前店后厂”协同。

（四）创新协同联动机制，破解空铁联运统筹难题

以“机制突破、资源整合”为关键，打破跨部门、跨区域协同壁垒。**一是建立高层级统筹机构。**推动将空铁联运工作纳入省开放发展领导小组议事范畴，定期组织相关部门召开协调会，专题

研究规划衔接、政策制定、资源统筹等工作，形成“一盘棋”推进格局。二是**推动口岸功能协同互认**。推动空港五大指定口岸与陆港三大指定口岸的“监管互认、功能叠加”，允许货物在空铁联运环节“一次清关、全域通关”，拓展空铁联运进出口货物品类。三是**组建空铁联运联盟**。由空港新城、陆港集团、机场物流、中铁快运牵头，联合顺丰、圆通等物流企业成立“陕西空铁联运企业联盟”，制定联运服务标准、共享物流资源、共拓市场渠道，推动空铁联运从“政府推动”向“市场主导”转变，提升陕西对外开放通道的整体效能与吸引力。

（五）优化政策要素保障，激发双港联动发展活力

以“政策协同、要素倾斜”为支撑，构建空铁联运系统保障体系。一是**出台空铁联运专项政策**。建议省市层面整合中欧班列、航空口岸现有政策，制定《陕西省支持空铁联运发展若干政策措施》，设置专项扶持条款，对空铁联运货量达到一定规模的企业给予运输补贴，对空铁联运专用通道、共享货场等基础设施建设给予资金补助。二是**强化资金要素保障**。积极争取国家“两新两重”资金支持，同时统筹中省服务业发展资金、口岸建设资金，向空铁联运关键项目倾斜。鼓励金融机构开发“空铁联运供应链金融产品”，缓解企业资金压力。