

高松 通讯员 孙磊 刘媛媛
临沂报道

新城首单 发往1500公里外

当日上午10点48分，兰田智慧物流港内，隶属于临沂中大开亮物流的一辆“鲁Q”挂车，满载临沂商城的货品起程。奔波16小时后，这批货品将抵达1500公里之外的福建泉州。这是中大开亮搬入新园区后开出的第一单物流，也成为国际陆港公路物流枢纽“开门纳客”后的首份订单。

千里之外的泉州，并不只有这一辆“鲁Q”。司机张杰已在泉州停留等货三天，他驾驶的那辆长达17.5米的平板货车，还是从物流老城发出，抵达泉州卸货后再装上当地的百货返回临沂。

返程前，张杰的手机上弹出了很多消息，同行们不断分享着临沂物流“搬家”的各种视频、图片，提示音此起彼伏，就像热闹的新年鞭炮。返回临沂的行程中，张杰正好能与物流新城发出的首趟货车相遇。

一去一回间，老城与新城完成了交接。

这场不经意中完成的交接，张杰已经期待了许久。近一年来，他目睹了这座现代物流城从无到有。现代物流城就位于临沂主城兰山西部，规划总面积达176平方公里，几乎是五岳之首泰山总面积的41%。

行驶在以往进出物流园区必经的临沂立交上，张杰只要向西南侧瞥一眼，就能看到林立的吊机。最多时，曾有200多座吊机昼夜不停，让一座座气派的建筑拔地而起。

现代物流城外圈，宽达双向8车道的规划，令张杰期待早一天畅行其间。毕竟相比之下，老物流园周边道路混合着商贸和居民出行，动辄十几米长的大货车混入小汽车、电动自行车车流中，如同笨拙的大象闯进了瓷器店。“碰上拥堵，寸步难行，越走越着急。”

更让张杰意外的是，现代物流城不仅有宽阔的“专属”道路，就连京沪高速也在其南部新设了商城出入口。

“现在一南一北有两个出入口，相距约7公里。”张杰说，物流搬迁后拐个弯就能进新园区，平均用时缩短半小时。两个出入口从南北两个方向分流，这也让他和同行们往后在上下高速时能大大减轻堵车概率，上下高速的效率也能提高一半。

“上仓下运” 新园区更智慧更现代

搬新家，往往伴随着对老家的不舍。

7月1日前一晚，金兰物流基地内的顺源物流工作人员收拾着桌椅、办公用品，打包装车运往新的兰田智慧物流港。相比“老家”，“新家”占地面积450亩，建筑面积达25万平方米，已入驻86家专线物流公司，国内直达线路由原来的260条增加到546条。

“明天就可以在那边正常收货。”离开前，顺源物流负责人张维强盯着窗外愣神了几秒。在这个老园区里，他和同行们拼搏努力了十几年。那些细碎的时光从眼前闪过，张维强坦言，真到离别时还是有些难舍。

“老园区基本都是大棚顶加上办公板房，各家物流档口就像摆地摊一样一排排摊开。”张维强说，这

7月1日，素有“物流之都”美誉的临沂迎来迈向现代物流的重要时刻。这一天，随着新建成的兰田智慧物流港、中联智慧物流园等相继开园，酝酿一年多的临沂物流西迁计划启动。39处物流园区、1800余家物流企业将陆续搬入“新家”——位于京沪高速西邻的临沂现代物流城国际陆港片区。

临沂物流：向西迁，向前进

『物流之都』打响产业革新和城市升级战



176平方公里的现代物流城已经在临沂城西崛起。 赵彦辰 摄

种简单又原始的状态几乎从物流行业在临沂兴起就没变过。

监测数据显示，临沂商城每天约有30万单货物流动。以往这些零散分布在百余个批发市场的货物，要靠三轮车在物流园、市场、仓库之间转运，原本规划的以城市通行为主的道路和老园区摆地摊式的档口，已无法承载这些货物的流动。道路拥堵几乎是临沂人对商城和物流园共同的印象，乃至当地驾校教练以学员们拿到驾驶证后敢不敢开车到商城，作为判断学员是否“成手”的标准。

新建的物流城不仅大大减少了三轮车转运带来的道路拥堵，还提升了收发货效率。“以前一个档口顶多同时装卸两辆车，现在十辆都没问题。”大金物流总经理朱光奇介绍，以前他们的仓库距离装卸档口3至5公里，转运费时费力还增加了人力成本。而新园区淘汰了大棚、板房等落后设施，档口也全新升级，仓储和装卸车放在楼上楼下，“上仓下运”的设计对业户接货、装货更便利。

搬迁以后，市场到园区的货物短驳需求快速增长，传统配送运力资源已无法满足新的市场需求，新开通的新能源“货运公交”则解决了商户心头上的又一痛点。市场业主只需要通过手机下单，将货送往市场专用货运公交站点，随后就会有“专车”统一配送到相应的物流公司。省出的运输时间与转运成本，让商户有机会提高发货频次。

位置和硬件改变的背后，是临沂现代物流城以信息技术为核心，强化资源整合和物流全过程优化的宏伟规划。

6月23日，早于现代物流城启用的临沂商贸物流大数据平台暨山东省商贸物流产业大脑上线发布，提前为新园区构建数据“大脑”。相关企业可以通过平台实现互联共享、业务链接，并对物流等数据进行采集、分析、贯通、应用，



现代物流城“开门纳客”当日，首批货车装货准备发车。通讯员 孙磊 刘媛媛 摄

全面提升物流行业经营质效。

在资源整合上，现代物流城以16个园区吸纳了原来的39处老物流园。冠名中几乎都有“智慧”字样的新园区，以各自特色体现在智能化、数字化方面的建设成果。

中联智慧物流园以智慧信息化平台为支撑，通过网络货运实现车货智能匹配，科学调度运力等先进技术，打造了高端化、智慧化、自动化仓储设施的智慧物流仓储园区；兰华智慧物流城摒弃了传统物流园区重基建、轻应用理念，规划建设数据中心、智能车源停车中心、城配中心、多式联运区、生活商务配套区、智能云仓区等八大板块，实现物流园区智慧化、物流产业互联网化……所有的新园区目标一致，那就是依托自身优势，探索智慧特色新物流。

西迁将带来 行业大洗牌

随着现代物流城“开门纳客”，规划区内176平方公里的土地上，在奔波的货车和形式多样的园区建筑之外，一场产业革新和城市升级的战役也悄然打响。

物流不止关乎物的流动本身。在临沂，物流的诞生与商贸密不可分。

历史上的临沂，一度是“四塞之固，舟车不通，内货不出，外货不入”。用了近半个世纪的时光，临沂已经蝶变成“只有想不到、没有买不到”“买全球、卖全球”的商贸名城，并伴生起规模庞大的物流产业。据不完全统计，在临沂有近20万辆各式货车，经由3000多条物流专线通达全国，日均发货量高达20余万吨。

普通人看起来热火朝天的临沂物流产业，在业内看来却有诸多遗憾。“物流企业和运输公司数量众多，却尚未诞生顺丰、京东、德邦等全国知名的物流品牌。”正是其中之一。

“这种‘有山无峰’的现状亦是历史发展的积淀。”临沂大学物流学院副教授曹松荣解释，临沂物流诞生在一片商贸繁盛的沃土之上，商贸支撑着物流，物流又托起了商贸。这与国内物流头部品牌的走向基本一致，但最终走向不同的境遇，很大程度上源于临沂物流所服务的商贸性质。

临沂商贸以个体经营为主，虽然仅在主城区及周边就有百余个专业批发市场，但大多以小商品、小批发、小加工为主。货单量大、货值低，这往往意味着物流目标客户群对价格敏感，而不在意物流所提供的服务质量。正因如此，物流企业在价格战里疯

狂“内卷”，稍有实力的企业被迫裹挟其中，不断内耗。

曹松荣认为，从商贸物流大产业链分析，企业发展壮大势必要在市场、收发货、城配、揽货、包装、装卸、运输、仓储等多个环节上做到合规。“合规就意味着成本增加，整个供应链条上只有一个点合规，也无法长久。”

近年来，临沂市坚持市场改造拉长产业链，数字化转型重塑供应链、业态升级提升价值链，构建起“实体市场+电商平台+智慧供应链基地”富有临沂特色的商贸发展模式。对131个批发市场进行整合，改造提升14个老市场，加快推动“电商兴市”，建成各类电商园区56处，成为中国北方最大的短视频直播电商基地。商贸市场早已先物流一步转型，迈向现代化的数字商城。

商贸转型下催生新的物流需求，传统专线也正朝着现代多元迈进。过去，临沂物流90%以上都是公路物流。随着欧亚班列开通运营，济铁物流园规划建设、临沂机场开通国际全货机航线，临沂物流正积极构建集公路、铁路、海路为一体的多式联运综合枢纽。

俯瞰整个现代物流城，铁路、公路物流枢纽和快递分拨中心三大板块正快速成型。物流城最西边，中通鲁南物流智造产业园这一鲁南地区最大分拣中心全部落成，从装卸称重到扫描分拣全流程自动化，峰值操作量每天可达千万件。“五星级仓库”兰山财金智慧云仓实现自动分拨和分拣，货物周转和配载效率提升20%。20余个物流仓储项目相继入驻现代物流城，带来了物流生产力和履约实效的提升。

2022年，国务院办公厅印发《“十四五”现代物流发展规划》，明确到2025年基本建成供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，推动物流提质增效降本，构建国际国内物流大通道。上述发展规划，为临沂物流的转型升级提供了方向指引。《临沂市物流枢纽建设规划》提出提升物流枢纽标准化、信息化、集约化、智慧化发展水平，实现物流枢纽新旧动能转换，打造内外开放、智慧高效、绿色低碳、联动融合、规范有序的现代物流体系。

“物流西迁带来了一场行业大洗牌，打破过去园区嵌入城区的格局，推动‘小散弱’物流企业加速迈向集约化、规模化、智能化发展。”曹松荣相信，当场地、资金、信息科技、政策等各项要素集中匹配，在现代物流城这个新的土壤中，也许就能长出临沂物流的“参天大树”。