

行业标准《国家物流枢纽分类与统计指标体系》 (征求意见稿) 编制说明

一、项目来源

《国家物流枢纽分类与统计指标体系》(以下简称《指标体系》)由全国物流标准化技术委员会提出并归口,由国家发展改革委批准立项,列入《2021年推荐性物流行业标准项目计划》(项目编号303-2021-005)。

二、标准编写的目的、意义

(一) 国家物流枢纽建设是物流行业高质量发展的必然选择

我国物流节点设施的演变,经历了从仓库、场站到物流中心、物流园区不断升级迭代的过程,推动了物流要素集聚。中国物流与采购联合会物流园区专委会组织的2022年第六次全国物流园区(基地)调查显示,我国0.1平方公里以上的物流园区达到2253个,为物流业发挥先导性、基础性、战略性作用提供了有力支持。但现有物流基础设施仍然存在系统规划不足、空间布局不完善、资源整合不充分、运营方式整体较为粗放等问题,难以满足我国经济 and 物流高质量发展的需要。

党的十九大作出“加强物流等基础设施网络建设”的重要决策部署。2018年12月,经国务院同意,国家发展改革委、交通运输部发布《关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》(发改经贸〔2018〕1886号),规划在127个承载城市建设212个国家物流枢纽,构建科学合理、功能完备、开放共享、智慧高效、绿色安全的国家物流枢纽网络,打造“通道+枢纽+网络”的物流运行体系。从国家层面

系统布局建设我国物流基础设施网络，推动我国物流节点设施的再次升级。

（二）国家物流枢纽是建设现代物流体系的重要支撑

国家物流枢纽是物流体系的核心基础设施，是辐射区域更广、集聚效应更强、服务功能更优、运行效率更高的综合性物流枢纽，在全国物流网络中发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。经过几年的发展积累，国家物流枢纽已经上升到国家总体规划的战略布局中。

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》中明确提出，“要建设现代物流体系，统筹物流枢纽设施建设，完善国家物流枢纽设施条件”，并将“推进 120 个左右国家物流枢纽建设”列入“专栏 5 交通强国建设工程”。《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17 号）提出深入推进国家物流枢纽建设，推动枢纽互联成网，特别将“国家物流枢纽建设工程”作为 1 号工程。从现代物流发展全局进一步强调了国家物流枢纽的地位。

（三）国家物流枢纽持续健康发展亟需建立分类统计指标体系

近年来，国家物流枢纽建设工作深入展开，取得积极成效。2019-2022 年，国家发展改革委牵头组织评审工作，印发《关于做好 2019 年国家物流枢纽建设工作的通知》（发改经贸〔2019〕1475 号）、《关于做好 2020 年国家物流枢纽建设工作的通知》（发改经贸〔2020〕1607 号）、《关于做好“十四五”首批国家物流枢纽建设工作的通知》（发改经贸〔2021〕1697 号）、《关于做好 2022 年国家物流枢纽建设工作的通知》，先后将 95 个国家物流枢纽纳入建设名单。

随着越来越多国家物流枢纽纳入建设名单，对枢纽运营情况的统计与监测愈加重要和紧迫。国家发展改革委和交通运输部印发的文件中多次强调要完善相关统计制度，加强数据的收集和分析，建立国家

物流枢纽定期评估和动态调整机制。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》明确要求建立枢纽日常运行监测体系，研究制定具体实施办法，分类设置监测指标体系，对已纳入年度建设名单的国家物流枢纽运行情况进行动态监测，为相关政府部门研究制定政策提供依据。各年度《关于做好国家物流枢纽建设工作的通知》中，也要求枢纽建设运营企业要完善相关统计制度，加强数据收集和分析。

《“十四五”现代物流发展规划》中，也要求发挥国家物流枢纽联盟组织协调作用，建立物流标准衔接、行业动态监测机制。

基于国家物流枢纽的高质量发展的需要和各项工作要求，亟需建立符合国家物流枢纽运营的分类与统计指标体系，为枢纽的建设运营情况的监测、评价、分析提供支撑。通过本标准的制定，从政府层面，有助于及时监测掌握国家物流枢纽的运营情况，作为国家物流枢纽动态调整的参考。同时，通过指标的统计，也可把握行业发展趋势，为政府制定政策、精准调控提供决策支持；从行业层面，通过指标的统计，有助于形成国家物流枢纽运营水平的统一评判标准，作为评优评先的重要依据，树立行业标杆；从国家物流枢纽层面，为枢纽建设运营提供科学导向，有助于国家物流枢纽运营主体明确运营思路，加强自我管理，提高运营水平。

三、主要工作过程

（一）预研阶段

2020年1月，按照国家发展改革委要求和国家物流枢纽监测评价工作需要，中物联物流园区专委会及北京交通大学团队着手开始前期准备工作。组织2019年认定的23个国家物流枢纽运营主体、部分政府主管部门等单位的50多人召开国家物流枢纽联盟筹备会，重点听取关于研究建立国家物流枢纽统计指标体系的意见，收集各枢纽运

营单位现行统计指标。

2020年2-9月，根据国家物流枢纽等相关规划和政策文件，详细梳理了国家物流枢纽的定位、工作要求和主要任务，并结合《物流园区绩效指标体系》、《仓储绩效指标体系》等标准，公路、水路、铁路、航空等统计报表以及各国家物流枢纽统计工作实际，研究制定了《国家物流枢纽联盟监测评价办法（试行）》，初步形成了“月度重点监测+年度综合评价”相结合的国家物流枢纽建设运行指标体系，为标准草案打下坚实基础。

2020年10月-12月，组织内部专家研讨，对标准的名称、范围、框架及主要内容进一步完善，形成标准草案。

（二）立项阶段

2021年3月，标准通过了全国物流标准化技术委员会组织召开的“2021年物流标准立项专家评估会”。12月列入国家发展改革委公布的《2021年推荐性物流行业标准项目计划》，项目编号：303-2021-001。

（三）起草阶段

标准编制按照“研用结合、不断完善”的思路推进。从2020年10月开始，应用国家物流枢纽统计指标体系，持续对纳入国家物流枢纽建设名单的枢纽开展月度监测、年度评价，结合实际统计中发现的问题，同步对标准指标体系内容及指标解释进行修改完善。

2021年，借助园区专委会4月在青岛召开的现代物流体系建设工作座谈会、11月宜昌召开的国家物流枢纽建设联合推进会，12月线上国家物流枢纽监测指标培训会，向枢纽运营主体企业系统介绍统计的目的意义、指标体系、指标含义、计算统计方式等内容，并通过交流座谈、发放调查问卷等方式，收集指标体系和解释中的问题及修

改建议。在此基础上，形成标准工作组讨论稿（一稿）。

2022年1-3月，为使标准更具实用性和可操作性，邀请各类型国家物流枢纽运营主体企业及网络化运营企业作为标准的起草单位，组成标准起草小组。

表1 标准起草小组任务分工

序号	单位	分工
1	北京交通大学	标准主编写单位，负责标准正文及编制说明等内容撰写，组织标准论证会议
2	深圳市深国铁路物流发展有限公司	提供企业统计指标，参与条目撰写，参加标准的论证，提出修改意见
3	河南省机场集团有限公司	提供企业统计指标，参与条目撰写，参加标准的论证，提出修改意见
4	中国物流与采购联合会物流园区专业委员会	标准提出单位，参与各组词条研讨，负责标准起草小组工作协调与内容的汇总、初审，组织标准验证工作
5	深圳顺丰泰森控股（集团）有限公司	提供企业统计指标，参与部分条目撰写，参加标准的论证，提出修改意见
6	山东盖世国际物流集团有限公司	参与小组的研讨、提供企业相关的指标，参加商贸服务型枢纽指标条目撰写，参加标准的论证，提出合理化建议
7	一汽物流有限公司	参与小组的研讨、提供企业相关的指标，参加生产服务型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
8	深圳市机场物流发展有限公司	参与小组的研讨、参加空港型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
9	重庆国际物流枢纽园区建设有限责任公司	参与小组的研讨、参加陆港型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
10	成都国际铁路港经济技术开发区管理委员会	参与小组的研讨、参加陆港型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
11	重庆果园港国际物流枢纽建设发展有限公司	参与小组的研讨、参加港口型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
12	长春国际陆港发展有限公司	参与小组的研讨、参加陆港型枢纽指标条目撰写，参加标准论证，提出合理化建议
13	中物纽联管理咨询（北京）有限公司	参与小组研讨与标准论证，提出合理化建议
14	北京趋势中科物流科技研究院有限公司	参与小组研讨与标准论证，提出合理化建议

2022年5月，组织标准起草小组线上启动会，介绍标准主要内

容及前期工作进展。会上，专家和企业重点围绕国家物流枢纽分类原则、依据以及标准指标体系结构进行重点研讨。在此基础上，形成工作组讨论稿（二稿）。

2022年7月，起草小组借助园区专委会在山东日照召开的国家物流枢纽工作现场推进会，组织“《国家物流枢纽分类与统计指标体系》行业标准研讨会”，68家枢纽运营主体单位代表参加会议。会议对不同类型枢纽重点统计指标的设置、指标含义、采集方式进行集中研讨，并就标准中统计指标均需实现定量化统计的问题达成共识。起草组根据会议意见，形成工作组讨论稿（三稿）。

2022年7-8月，通过线上研讨及函调的方式，向起草单位及相关专家进行一轮内部征求意见，共收到修改意见26条。

2022年9月，起草小组组织标准内部研讨会，对前期征集修改意见进行逐一讨论，确定按照“规范性自查、形式性比较、细节性讨论、完整性补充”的思路，开展标准内容的系统修改。

2022年9月-2023年2月，起草小组召开15次研讨会。通过大量标准、术语、统计指标体系的研究，向国家物流枢纽运营主体企业等专家请教，进一步完善了标准分类原则与依据，精简优化了指标体系结构，并对每个指标的必要性、指标解释的科学可靠性进行逐一辨析与论证。形成工作组标准工作组讨论稿（四稿）。

2023年3月，发给起草单位，进行第二轮内部征求意见。组织起草单位召开线上研讨会，对反馈意见进行研讨。起草组针对专家和企业反馈的建议，对标准进一步修订，形成征求意见稿。

四、标准编制原则

本标准在起草过程中，主要遵从以下原则：

（一）引导性

本标准根据我国现代物流发展和适应新发展格局需要，结合国家物流枢纽定位、建设发展要求，从基础设施、服务能力、运行水平、集聚效应和社会贡献等方面设计统计指标体系。既包含基本物流统计中关于规模能力的指标，同时引导枢纽注重质量效率，数字化、绿色化转型，发挥集聚效应，促进国家物流枢纽的高质量发展。

（二）协调性

标准主要内容是以《国家物流枢纽监测评价办法（试行）》为基础，进行修改完善而来。结合 2020-2022 年国家物流枢纽的监测评价工作，通过“应用—反馈—改进”的方式，不断完善指标结构和内容。充分听取国家物流枢纽意见，考虑国家物流枢纽现状和发展趋势，满足不同类型枢纽发展的实际需求。通过在实践中产生，在应用中完善，不断提升标准的科学性、合理性、适用性和可操作性。同时，标准规范性引用文件及各条款内容应也与国家及行业现行政策、法规、规划、标准、意见中的规定和要求协调一致。

（三）规范性

本标准严格按照《GB/T 1.1—2009 标准化工作导则 第 1 部分：标准的结构和编写规则》《GB/T 1.2—2002 标准化工作导则第 2 部分：标准中规范性技术要素内容的确定方法》的要求撰写。

五、标准主要内容

本标准主要包括范围、规范性引用文件、术语和定义、国家物流枢纽分类、统计指标体系等五部分内容。

标准内大部分条目要求已经在物流行业内形成了共识或理解起来比较直观，但仍有部分条目的设置必要性与编写过程不够直观，需要对其来源与依据进行必要的解释与说明。

（一）国家物流枢纽分类

1.分类原则

根据《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中的 4.1, 分类原则如下: a) 按依托的物流资源和市场需求特征为主要原则; b) 以某一服务对象为主要特征, 将延伸服务合并为同一类型; c) 以物流园区服务功能为导向。该分类原则同样适用于本标准, 结合该标准分类原则与国家物流枢纽相关政策内容中既定枢纽类型制定本条目。

2.国家物流枢纽类型

(1) 陆港型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发〈国家物流枢纽布局和建设规划〉的通知》(发改经贸〔2018〕1886号)要求, 陆港型国家物流枢纽依托铁路、公路等陆路交通运输大通道和场站(物流基地)等, 衔接内陆地区干支线运输, 主要为保障区域生产生活、优化产业布局、提升区域经济竞争力, 提供畅通国内、联通国际的物流组织和区域分拨服务。《国家物流枢纽网络建设实施方案(2021-2025)》(发改经贸〔2021〕956号)进一步提出陆港型国家物流枢纽在布局和选址时应该具备铁路专用线, 与铁路干线或铁路货站直接连接; 周边有高速公路出入口并可实现有效衔接。同时还应具备相应的铁路、水运、航空等干线运输组织、区域分拨及配送组织、多式联运转运组织能力和国际物流服务等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中 4.2.1 货运服务型中提到, 货运服务型物流园区应符合以下要求: a) 依托空运、水运或陆运节点(枢纽)而规划建设; b) 为大批量货物分拨、转运提供配套设施; c) 主要服务于区域性物流转运及运输方式的转换。其中陆港(公路港、铁路港)物流园区依托公路枢纽或铁路场站, 衔接公路与铁路转运。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

（2）港口型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）要求，港口型国家物流枢纽依托沿海、内河港口，对接国内国际航线和港口集疏运网络，实现水陆联运、水水中转有机衔接，主要为港口腹地及其辐射区域提供货物集散、国际中转、转口贸易、保税监管等物流服务和增值服务等。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025）》（发改经贸〔2021〕956号）进一步提出港口型国家物流枢纽在布局和选址时应该位于或毗邻港口作业区；具备铁路专用线或疏港航道；与高等级公路相连，兼顾靠近临港产业聚集区。同时还应具备相应的铁路、水运、航空等干线运输组织、区域分拨及配送组织、多式联运转运组织能力和国际物流服务等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中4.2.1 货运服务型中提到，货运服务型物流园区应符合以下要求：a) 依托空运、水运或陆运节点（枢纽）而规划建设；b) 为大批量货物分拨、转运提供配套设施；c) 主要服务于区域性物流转运及运输方式的转换。其中港口物流园区依托海港或河港，衔接水运、铁路、公路转运。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

（3）空港型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）要求，空港型国家物流枢纽依托航空枢纽机场，主要为空港及其辐射区域提供快捷高效的国内国际航空直运、中转、集散等物流服务和铁空、公空等联运服务。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025）》（发改经贸〔2021〕956号）进一步提出空港型国家物流枢纽在布局和选址时应

该位于或毗邻机场货运作业区；兼顾靠近临空产业聚集区。同时还应具备相应的铁路、水运、航空等干线运输组织、区域分拨及配送组织、多式联运转运组织能力和国际物流服务等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中 4.2.1 货运服务型中提到，货运服务型物流园区应符合以下要求：a) 依托空运、水运或陆运节点（枢纽）而规划建设；b) 为大批量货物分拨、转运提供配套设施；c) 主要服务于区域性物流转运及运输方式的转换。其中空港物流园区依托机场，以空运、快运为主，衔接航空与公路转运。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

（4）生产服务型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发〈国家物流枢纽布局和建设规划〉的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）要求，生产服务型国家物流枢纽依托大型厂矿、制造业基地、产业集聚区、农业主产区等，主要为工业、农业生产提供原材料供应、中间产品和产成品储运、分销等一体化的现代供应链服务。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025）》（发改经贸〔2021〕956号）进一步提出生产服务型国家物流枢纽在布局和选址时应该位于或毗邻制造业聚集区；具备铁路专用线；周边有高速公路出入口并可实现有效衔接，兼顾靠近港口、机场等布局。同时还应具备相应的商贸、制造业物流集成服务、供应链物流服务、区域分拨及配送组织、干线物流组织或对接干线物流组织、多式联运转运组织能力和国际物流服务等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中 4.2.2 生产服务型中提到，生产服务型物流园区应符合以下要求：a) 依托经济开发区、高新技术园区、工业园区等制造业集聚园区而规划建设；b) 为生产型企业提供一体化物流服务；c) 主要服务于生产企业物料供应、产品

生产、销售和回收等。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

(5) 商贸服务型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）要求，商贸服务型国家物流枢纽依托商贸集聚区、大型专业市场、大城市消费市场等，主要为国际国内和区域性商贸活动、城市大规模消费需求提供商品仓储、干支联运、分拨配送等物流服务，以及金融、结算、供应链管理等增值服务。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025）》（发改经贸〔2021〕956号）进一步提出商贸服务型国家物流枢纽在布局 and 选址时应该位于或毗邻商贸业聚集区；周边有高速公路出入口并可实现有效衔接；靠近港口、机场或具备铁路专用线可优先考虑。同时还应具备相应的商贸、制造业物流集成服务、供应链物流服务、区域分拨及配送组织、干线物流组织或对接干线物流组织、多式联运转运组织能力和国际物流服务等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中 4.2.3 商贸服务型中提到，商贸服务型物流园区应符合以下要求：依托各类批发市场、专业市场等商品集散地而规划建设；b) 为商贸流通企业提供一体化物流服务及配套商务服务；c) 主要服务于商贸流通业商品集散。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

(6) 陆上边境口岸型

根据《国家发展改革委 交通运输部关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）要求，陆上边境口岸型国家物流枢纽依托沿边陆路口岸，对接国内国际物流通道，主要为国际贸易活动提供一体化通关、便捷化过境运输、保税等综合性

物流服务，为口岸区域产业、跨境电商等发展提供有力支撑。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025）》（发改经贸〔2021〕956号）进一步提出陆上边境口岸型国家物流枢纽在布局和选址时应该毗邻国际口岸设施；位于铁路国际运输通道上的枢纽应具备铁路专用线和公铁联运转运设施。同时还应具备相应的国内国际一体化公路、铁路联运组织、跨区域通关一体化、海关特殊监管服务和国际换装组织等基本功能。《GB/T 21334-2017 物流园区分类与规划基本要求》中4.2.4口岸服务型中提到，口岸服务型物流园区应符合以下要求：a) 依托对外开放的海港、空港、陆港及海关特殊监管区域及场所而规划建设；b) 为国际贸易企业提供国际物流综合服务；c) 主要服务于进出口货物的报关、报检、仓储、国际采购、分销和配送、国际中转、国际转口贸易、商品展示等。综合考虑政策文件与标准中相关要求制定本条目。

（二）统计指标体系

1.基础设施

（1）设施规模

①实际占地面积

土地资源是物流产业发展的重要资源要素，是实现物流设施规模化的基础要素保障，《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》就要求占地面积原则上不小于0.5平方公里。另一方面，物流设施土地占用面积大、投资强度低、税收贡献少，地方政府不愿将有限的土地资源用于物流产业发展，不利于物流产业规模化发展。为保障国家物流枢纽持续健康发展，《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）要求确保枢纽用地规模、土地性质和空间位置长期稳定。因此，实际占地面积不仅可一定程度反映枢纽规模化

发展水平，也可考察当地政府对枢纽的重视和支持力度。

“实际占地面积”的指标解释主要参考《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）、《物流园区分类与规划基本要求》（GB/T 21334-2017）、《商贸物流园区建设与运营服务规范》（SB/T 11198-2017）等标准。土地面积不包括工业园区、商贸批发市场等产业发展功能设施是根据《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）的要求提出。

②仓储面积

仓储设施是物流设施的核心部分，储存、保管、分拣、流通加工等主要作业均在仓储设施中完成，《社会物流统计指标体系》（GB/T 24361-2009）、《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）均将仓储面积作为重要的统计和评价指标。另一方面，我国经济转型升级带动了仓储设施建设水平提升，促进了我国物流运行效率提升。但整体来看，我国仓储设施建设仍不充分，高端标准仓库、自动化立体仓库、冷链仓库等设施建设存在明显短板。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）要求引导专业化仓储设施向枢纽集中；《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）要求加快高端标准仓库、智慧立体仓储设施建设。

“仓储面积”的指标解释主要参考《社会物流统计指标体系》（GB/T 24361-2009）、《物流术语》（GB/T 18354-2021）等标准。

（2）设施质量

①项目规划投资完成率

《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）明确提出，要按照“存量设施整合提升为主、增量设施补短板为辅”的基本原则，推进枢纽相关具体设施建设项目，

并对存在关键设施无法落地、建设运营工作推进不力等情况以及综合评估不合格的国家物流枢纽，将及时调出建设名单。可见，项目规划投资完成率可以直接体现枢纽基础设施建设进展和水平提升情况，也是国家发展改革委等政府部门对枢纽监测评价的重要内容。

《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）中要求按照“存量设施整合提升为主、增量设施补短板为辅”的基本原则，阐述枢纽相关具体设施建设项目，分别说明建设主体、建设时序、投资规模、资金来源等。“项目规划投资完成率”的指标解释选取“投资规模”作为量化角度，解释为：报告期末，根据枢纽申报《国家物流枢纽建设方案》中的“枢纽建设项目”安排，枢纽建设项目的实际投资额之和占规划投资总额的比例。规划投资额根据实际情况进行调整。

②物流运营面积占比

物流运营面积占比可一定程度反映枢纽物流设施建设集中情况，能体现枢纽发展物流产业的一致性和专业性，避免借枢纽之名圈地进行商业开发、工业生产等行为，使枢纽真正发挥物流网络核心节点作用。一方面，《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）等文件要求物流设施集中布局。另一方面，《物流园区分类与规划基本要求》（GB/T 21334-2017）等园区相关标准也对园区物流运营面积占比提出了不低于50%的最低要求。

“物流运营面积占比”的指标解释主要参考《物流园区服务规范及评估指标》（GB/T 30334-2013）、《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）等标准。同时结合《物流园区分类与规划基本要求》（GB/T 21334-2017），将“物流运营占地面积不包括生活配套和商务配套用地”调整为“物流运营占地面积不包括生活配套、商务配套和政务配

套用地”。

③多式联运设施衔接

《国务院办公厅关于印发推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）的通知》（国办发〔2021〕54号）明确要求大力发展多式联运，彰显了“十四五”时期推进多式联运发展的重要性与紧迫性。《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）提出建立以“干线运输+区域分拨”为主要特征的现代化多式联运网络，并要求加强铁路专用线、联运转运等设施建设，有效衔接整合公、铁、水、空多种运输方式。可见，多式联运是国家物流枢纽的重要任务，多式联运设施衔接情况应作为反映枢纽设施质量的重要指标。

“多式联运设施衔接”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《物流园区分类与规划基本要求》（GB/T 21334-2017）、《物流园区服务规范及评估指标》（GB/T 30334-2013）等标准。

2.服务能力

（1）一体化服务

供应链集成能力能够反映枢纽与产业的协同发展水平，以及枢纽整合商流、物流、信息流、资金流的能力。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中提出枢纽要统一对接上游产业物流需求和下游物流服务供给。在《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）与《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）中则直接提出国家物流枢纽要提高供应链集成能力。在全球经济快速发展的大背景下，供应链集成已经成为枢纽的核心能力之一，供应链集成能力是表征枢纽

物流供应链一体化发展情况的重要指标，因此将其列入一体化服务统计指标之中。

参考《物流术语》（GB/T 18354-2021）第 3.8 条“供应链”的定义，本条目对供应链集成服务的对象界定为“商贸、制造等客户企业”；本条目对“供应链集成”的界定主要参考《物流术语》（GB/T 18354-2021）第 7.18 条“供应链集成”的定义：“将供应链中的商流、物流、信息流、资金流等要素通过信息共享、计划协同和流程集成，实现系统协调与优化的动态过程”，结合《物流术语》（GB/T 18354-2021）第 3.9 条“供应链管理”的定义，将供应链集成服务的服务环节界定为采购、生产和销售。

（2）网络化服务

① 枢纽辐射能力

枢纽辐射能力能够反映枢纽的交通通达性，体现出以枢纽为中心的服务网络的覆盖范围。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886 号）中提出枢纽要发挥区域辐射作用，联接并辐射国际重要节点城市。方便畅通、覆盖区域广的服务网络能够有效提升国家物流枢纽的资源集聚能力。枢纽辐射能力是表征枢纽服务网络高效快速的重要指标，因此将其列入网络化服务统计指标之中。

根据中欧班列、西部陆海新通道国际铁海联运班列等跨国班列的官方统计中关于辐射能力的统计，可知辐射能力指标涵盖了通达国际的国家地区和城市数量，以及联通国内的省（区、市）和城市数量，并结合枢纽统计工作实际需要对省市数量进行分别统计。结合《中华人民共和国宪法》，规范国内行政区域用词为“省（自治区、直辖市）、地级市”。本条目对“货运班列”的界定主要参考《物流术语》（GB/T 18354-2021）第 4.18 条“班列”的定义：“按照固定车次、线路、班期、

全程运输时刻开行的铁路快运货物列车”。结合业务实际，枢纽“组织开行”的界定是由枢纽进行货源组织或以枢纽为始发终到地。

② 枢纽协同数量

枢纽协同数量能够反映枢纽的组织协调能力，也能侧面体现出枢纽物流网络的运行能力。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《“十四五”现代流通体系规划》（发改经贸〔2022〕78号）、《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）中提出枢纽间要加强协同，推动枢纽互联成网。枢纽间协同能够实现优势互补，完善物流通道网络。枢纽协同数量是表征枢纽在网络服务能力的重要指标，因此将其列入网络化服务统计指标之中。

根据《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）中对于国家物流枢纽协同的内容描述，将国家物流枢纽的网络协同对象归纳整理为其他国家物流枢纽与各类物流中心。参考《物流术语》（GB/T 18354-2021）对于“物流中心”、“物流园区”的定义，可知物流园区由政府规划，其名单相对明确，便于统计。综上，将国家物流枢纽的网络协同对象定为国家物流枢纽与物流园区。

③ 配送服务网点数量

配送服务网点数量能够反映枢纽网络末端配送能力。《“十四五”现代流通体系规划》（发改经贸〔2022〕78号）、《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）和《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》（国发〔2021〕27号）中多次提及应依托配送网点资源，提升网络服务能力。配送服务网点数量是表征枢纽在末端网络配送能力的重要指标，因此将其列入网络化服务指标之中。

本条目主要参考《商贸物流企业信用评价指标》（GB/T 35434-2017）附录 A 中对“网点数量及分布”的解释：“代理网点、

仓储中转和运营网点及配送客户点的数量，各类网点选址的合理性”。其中“仓储中转”一词参考《商业网点分类》（GB/T 34401-2017）第4.3.4条，规范用词为“仓储设施”。根据《物流术语》（GB/T 18354-2021）第3.14条，规范“配送客户点”用词，改为“配送中心”。综上，配送服务网点包括代理网点、仓储设施、运营网点及配送中心。本条目对“直接对接”的界定主要参考《辞海》（第七版，上海辞书出版社，2020）中相关定义，解释为：枢纽运营主体及入驻企业和网点直接接触，不经过中间机构，或网点直接由枢纽运营主体及入驻企业管理。

（3）国际化服务

①国际物流服务功能数量

随着国际贸易的蓬勃发展，国际物流规模不断扩大。国家对枢纽的国际物流服务十分重视，《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《“十四五”现代流通体系规划》（发改经贸〔2022〕78号）以及《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）中均提及优化枢纽的国际物流服务能力。国际物流服务已成为支撑枢纽联通国际、进行国际贸易的重要组成部分。国际物流服务功能数量是表征枢纽国际化服务能力的重要指标，因此将其列入国际化服务指标之中。

根据《国务院关于加快发展服务贸易的若干意见》（国发〔2015〕8号）、《中华人民共和国海关综合保税区管理办法》（署令〔2022〕256号）和《物流术语》（GB/T 18354-2021）中提及的国际化服务具体功能，将国际物流服务归纳为国际运输、国际中转、国际仓储、国际配送四种类型。“国际货运代理”不属于上述四种国际物流服务类型，但属于国际物流服务的重要组成部分。参考《国际货运代理业

务统计导则》（GB/T 22152-2008）中“国际货运代理业务”的定义：“以独立经营人或代理人身份，为客户提供与国际货物运输相关的综合性物流服务工作”，将国际货运代理纳入国际物流服务功能数量指标中。

②海关特殊监管区域、保税监管场所面积

海关特殊监管区域、保税监管场所是枢纽促外贸、引外资的先导区，是发展国际业务的重要设施。国家在政策上也不断加码，《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中多次提出要提高枢纽的通关、保税等能力，而通关、保税的配套设施正是海关特殊监管区域和保税监管场所。《“十四五”现代流通体系规划》（发改经贸〔2022〕78号）直接点出了应重点发展完善综合保税区、保税物流中心、保税仓库等海关特殊监管区域和保税监管场所。海关特殊监管区域、保税监管场所面积是表征枢纽通关、保税能力的重要指标，因此将其列入国际化服务指标之中。

参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）第5.1.1.3条“建筑面积”的解释，确定本条目的量化指标及统计单位。《中华人民共和国海关综合保税区管理办法》（署令〔2022〕256号）中未对“海关特殊监管区域、保税监管场所面积”的范围进行具体界定，而是选择使用“综合保税区与其他综合保税区等海关特殊监管区域、保税监管场所”表述，且根据《物流术语》（GB/T 18354-2021）中关于“综合保税区”的定义，可知除“海关特殊监管区域、保税监管场所面积”以外的“综合保税区”等名词不具有普适性。故选用“海关特殊监管区域、保税监管场所”一词作为统计对象。

（4）多元化服务

①增值服务功能数量

增值服务是枢纽运输、仓储等基础功能之外的延伸与补充，能够满足客户的多样化需求，提高客户满意度。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中明确指出需拓展枢纽的增值服务功能，体现出国家对枢纽增值服务的重视。增值服务功能数量是表征枢纽服务完备性、多样性的重要指标，因此将其列入多元化服务指标之中。

参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）第 5.2.7 条，“增值服务能力”的解释：“考核期内，园区内可提供增值服务项目的数量，包括货运代理、咨询与方案设计、市场交易、贸易代理、口岸、保税、商品展示、综合物流与供应链解决方案、设施设备租赁、保价运输、保险代理、中介与担保等”。该指标解释同样适用于枢纽，此外，参考借鉴《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中的对增值服务的描述以及《物流术语》（GB/T 18354-2021）中对增值服务的解释，制定本条目。

②金融物流服务功能数量

金融物流是物流与金融相结合的产品，不仅能提高枢纽的服务能力、经营利润，而且可帮助枢纽运营主体及入驻企业拓展融资渠道，降低融资成本，提高资本的使用效率。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中明确指出需拓展枢纽的交易担保、融资租赁、质押监管等金融物流服务功能，体现出金融物流服务的重要性。金融物流服务功能数量是表征枢纽服务完备性的重要指标，因此将其列入多元化服务指标之中。

本条目主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）“金融物流服务能力”的定义：“考核期内，园区内科提供金融物流服务项目的数量，包括仓单质押、提单质押、保兑仓、代理采购、垫

付货款、代收货款、保理等”。该指标解释同样适用于枢纽，此外，参考借鉴《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中的对金融物流服务的描述，制定本条目。

③公共政务服务功能数量

枢纽与政府部门的服务协同与数据共享，能够简化客户业务流程。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中提出枢纽应加强交通、公安、海关、市场监管等政府部门的数据合作，体现出政府部门对于枢纽运营发展的重要性。政府部门通过枢纽对物流运作提供的业务支持，是对枢纽内部无法直接提供服务的有效补充。公共政务服务功能数量是表征枢纽政务服务完备性、多样性的重要指标，因此将其列入多元化服务指标之中。

本条目主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 30334-2013）第5.2.9条“政务与商务服务能力”的解释：“考核期内，园区内可提供政务和商务服务项目的数量，包括工商、税务、金融、保险、海关、国检、财务、财政服务等”，其中商务相关内容与本条目无关，故删除。根据国家机构改革有关要求，“工商”、“国检”改为“市场监管”。此外结合《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中提出的与枢纽有数据共享联系的交通、公安和气象部门等政府部门，制定本条目。

（5）信息化服务

①综合信息服务平台功能数量

功能是平台的基础与核心。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）提出枢纽要建设综合信息服务平台，并从企业间信息共享、公共数据开放共享、政府监管等多个角度描述了应重点发展的功能，体现出发展多样化功能、增加功能数量是枢纽

建设综合信息服务平台的核心任务。功能数量能够反映出枢纽综合信息服务平台的服务能力，因此选择综合信息服务平台功能数量作为枢纽信息化的重要指标。

本条目主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）第 5.2.5.5 条“公共信息平台功能完备性”的解释：“考核期内，园区公共信息平台拥有的信息服务功能数量，可由专家判断”。具体功能参考《物流公共信息平台服务质量要求与测评》（GB/T 37503-2019）中对于平台主体的区分，根据功能来源，分为内部功能和外部功能。参考《物流公共信息平台服务质量要求与测评》（GB/T 37503-2019）中对于平台类型的划分，将平台提供的功能继续细分为信息资讯型、资源配置和交易型、技术服务型、政务服务和监管服务型，其中信息资讯型功能为内部功能，其余类型功能为外部功能。此外结合《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）中对“政务和商务服务能力”的指标解释，最终制定本条目。

②综合信息服务平台交易总额

综合信息服务平台交易总额能够反映枢纽综合信息服务平台的服务规模，也能体现出枢纽综合信息服务平台支付结算等功能的发展情况。《国家物流枢纽布局和建设规划》中提出要增强国家物流枢纽综合信息服务平台在结算方面的功能，体现出国家对于平台支付结算这一重点功能的重视。《“十四五”现代流通体系规划》中则是提出了建立流通领域的非现金支付框架。可见线上的支付功能在枢纽的功能建设中，是一个重要的信息化服务能力，而交易总额正是其规模的体现。因此选择综合信息平台交易总额作为信息化服务的重要指标。

参考《电子商务统计指标体系 第 1 部分：总体》（GB/T 31232.1-2018）中对于“电子商务交易额”和“网络零售总额”的指

标解释，制定本条目。此外分析《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）中“园区经营实体营业收入”和“入驻企业营业收入总额”的统计单位，且近年来，国内环境利好我国企业间电子商务的发展，线上物流交易额将持续上涨。故选用“万元”作为本条目的统计单位。

③综合信息服务平台网页级别（PR 值）

综合信息服务平台网页级别（PR 值）能够反映枢纽综合信息服务平台的权威性。综合信息服务平台主要由门户网站以及相关应用系统、数据库、基础网络构成，门户网站的网页级别是平台影响力的外在表现。因此选择综合信息服务平台网页级别（PR 值）作为反映枢纽信息化服务水平的重要指标之一。

本条目主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）“公共信息平台网页级别（PR 值）”的解释：“考核期内，园区公共信息平台的网页级别（PageRank）。注：网页级别（PageRank）是测量网页重要性的一种方法，级别从 0 到 10，越高越重要”。并结合业务实际可知，该指标作为网络领域相关指标，定义已较为成熟，故本条目沿用该表述。

④综合信息服务平台互联互通情况

综合信息服务平台互联互通情况能够反映出平台间数据资源的开放、共享生态，推动区域信息化和一体化集成发展。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）要求建立国家物流枢纽间的信息互联互通机制，可见互联互通机制已经成为政策要求。互联互通能够营造一个良好的双向信息沟通机制，更好地为政府部门、企业、枢纽服务，达到信息沟通、传递和共享的目的，提高业务效率，是未来“互联网+物流”的主要发展趋势之一。因此选择综合信息平

台互联互通情况作为反映枢纽信息化服务的重要指标。

根据《公用电信网间互联管理规定》（信息产业部令第9号，2014年修订版）中对于“互联”的解释，可知“互联”的操作主要分为两种，数据共享与业务互通。故将互联互通解释为“不同信息系统或平台间能够实现跨系统的数据共享、业务操作”。互联互通对象的选择则参考《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《物流园区服务规范及评估指标》（GB/T 30334-2013）以及《物流中心分类与基本要求》（GB/T 24358-2009），政策和标准中提及的国家物流枢纽互联互通对象可归纳为企业、政府部门以及其他物流信息系统三类，而其中的企业则主要包括枢纽入驻企业及与枢纽发生业务关系的外部企业。

（6）智能化服务

①新技术应用水平

《国家发展改革委 交通运输部关于印发〈国家物流枢纽布局和建设规划〉的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）提到要“加快现代信息技术和先进设施设备应用，构建科学合理、功能完备、开放共享、智慧高效、绿色安全的国家物流枢纽网络”。可见，现代信息技术是构建国家物流枢纽网络的重要支撑，故设置本指标。

《国务院办公厅关于印发“十四五”现代物流发展规划的通知》（国办发〔2022〕17号）提出“深度应用第五代移动通信（5G）、北斗、移动互联网、大数据、人工智能等技术”，《国务院办公厅关于印发“十四五”冷链物流发展规划的通知》（国办发〔2021〕46号）强调“大数据、物联网、第五代移动通信（5G）、云计算等新技术快速推广，有效赋能冷链物流各领域、各环节，加快设施装备数字化转型和智慧化升级步伐”。结合《中国物流技术发展报告》中物

流业各项前沿技术，本标准设定新技术的范围为：第五/六代移动通信（5G/6G）、北斗、大数据、云计算、物联网、数字孪生、边缘计算、人工智能等。统计对象为国家物流枢纽运营主体与枢纽入驻企业，统计方法为计数统计，当枢纽运营主体与入驻企业采用相同新技术时，仅计为 1，即不重复计算。

②北斗终端应用率

中国北斗卫星导航系统是全球四大卫星导航系统之一，拥有全产业链 100%自主知识产权。2020 年 7 月 31 日，习近平总书记出席北斗三号全球卫星导航系统建成暨开通仪式，并宣布北斗三号全球卫星导航系统正式开通。随着北斗应用推广，多份国家文件提及要加快北斗系统应用——《交通运输部关于印发<综合运输服务“十四五”发展规划>的通知》（交运发〔2021〕111号）强调“加快北斗系统在运输服务领域推广应用”，《国务院办公厅关于印发“十四五”现代物流发展规划的通知》（国办发〔2022〕17号）将北斗作为推进物流智慧化改造的主要技术之一，提出要“深度应用第五代移动通信（5G）、北斗、移动互联网、大数据、人工智能等技术”，《国务院关于印发“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知》（国发〔2021〕27号）将北斗系统应用率（%）作为“十四五”时期综合交通运输发展主要指标。由此可见推进北斗系统在物流领域应用发展的必要性，故设置本指标。

本指标的统计对象为国家物流枢纽运营主体与枢纽入驻企业的自有运输车辆，其计算公式为：

指标分数=（已安装且正常使用北斗终端设备的自有运输车辆数/自有运输车辆总数）×100%

③仓配运智能决策水平

《国家发展改革委 交通运输部关于印发<国家物流枢纽布局和建设规划>的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）将国家物流枢纽干支配业务作为重点评估内容，而干支配业务离不开仓储管理的支撑。

《国家物流枢纽网络建设实施方案(2021-2025年)》(发改经贸〔2021〕956号)进一步提出国家物流枢纽应该具备“依托枢纽推动干线支线物流和仓储配送一体化运作方案”。由此可见仓配运是国家物流枢纽运作的重要环节。

国家物流枢纽仓配运效率的提升需要依靠智能化手段来提高仓配运智能决策水平。《交通运输部关于印发<综合运输服务“十四五”发展规划>的通知（交运发〔2021〕111号）》提到“鼓励各类市场主体构建综合物流服务平台，实现智能匹配、智能跟踪、智能调度”。

《国务院办公厅关于印发“十四五”现代物流发展规划的通知》（国办发〔2022〕17号）提出要“促进自动感知、自动控制、智慧决策等智慧管理技术应用”。《GB/T 41834-2022 智慧物流服务指南》也在智慧物流各环节的服务提供中强调了对智能车货匹配、智能配载、智能储存、预警等要求。

结合各政策与相关标准要求，设置本指标，并设定仓配运智能决策的范围为：智能货位分配、智能库存控制、智能车货匹配、车辆智能配积载决策、智能车辆调度、智能预测与预警等。统计对象为国家物流枢纽运营主体与枢纽入驻企业，统计方法为计数统计，当枢纽运营主体与入驻企业采用相同智能决策种类时，仅计为1，即不重复计算。

④智能物流设备作业量

《国务院办公厅关于印发“十四五”现代物流发展规划的通知》（国办发〔2022〕17号）提到要“加大智能技术装备在制造业物流

领域应用”，《国家发展改革委 交通运输部关于印发〈国家物流枢纽布局和建设规划〉的通知》（发改经贸〔2018〕1886号）提出推广“场内无人驾驶智能卡车、自动导引车、智能穿梭车、智能机器人、无人机等装备在国家物流枢纽内的应用”。结合政策与发展要求，智能物流设备所承担的作业量是反应其应用程度的重要内容，故设置本指标。

根据《GB/T 41834-2022 智慧物流服务指南》，“智能设备包括智能识别类设备、智能分拣类设备、智能输送类设备、智能仓储类设备、智能包装类设备、智能装卸搬运类设备、智能运载类设备、智能配送类设备、智能交互类设备等”，结合国家物流枢纽的实际应用场景，本标准设定智能物流设备的范围为：自动化分拣设备、无人驾驶智能卡车、自动导引车、智能穿梭车、智能机器人、无人机等，未能列出的设备类型可结合实际再行研判。本指标统计对象为国家物流枢纽运营主体与枢纽入驻企业，统计方法为报告期内相关主体所拥有的智能物流设备完成的作业量之和，在单位设计上与枢纽货物吞吐量保持一致。

3.运行水平

（1）业务规模

①货物吞吐量

货物吞吐量能够反映枢纽整体的生产业务规模与发展情况。《现代综合交通枢纽体系“十四五”发展规划》《水运“十四五”发展规划》将货物吞吐量作为一项重要的统计指标，在《“十四五”航空物流发展专项规划》中更是将国际航空（货运）枢纽货邮吞吐量全球排名（位）作为发展预期指标之一，表明了其对于反映发展情况的重要程度。因此，货物吞吐量可以作为统计、监测、评价与衡量枢纽运行情况的重要指标之一。

《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）、《社会物流统计指标体系》（GB/T 24361-2009）、《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《民用航空货物运输术语》（GB/T 18041-2000）等标准对货物吞吐量有相对一致的描述：“报告期内/考核期内，企业/园区/机场进入和送出货物总数量”。参照标准《集装箱运输术语》（GB/T 17271-1998）、《交通运输统计词典》、《海商法大辞典》等词典，增加关于作业流程的要求限制，增加“经过装卸”的描述。考虑不同类型枢纽主要货物品类的差异，统计单位提供多种选择：万吨（或万立方米、万 TEU、万件）/年。

②物流业务收入

《国家物流枢纽布局和建设规划》《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》均在总体要求中明确提出，发挥市场主导作用，完善枢纽市场化利益协调和分配机制。而枢纽企业作为市场化重要组成部分，其业务收入可以作为自身可持续发展能力的衡量标准。物流业务收入充分反映枢纽业务经营规模和稳定发展能力，并与枢纽经营效益息息相关。在社会物流统计核算中，物流业务收入作为重点指标，用以衡量社会物流运行情况。

根据《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）中定义 2.3.1，“营业收入”为“物流园区经营实体及园区入驻企业在一定时期内从事生产、经营活动和提供劳务技术服务所取得的营业收入”。其中明确收入的主体为经营实体及入驻企业。《社会物流统计指标体系》（GB/T 24361-2009）中，明确定义“物流业务收入”为物流企业通过物流业务活动得到的收入。同时根据《物流术语》（GB/T 18354-2021）中关于“物流”的定义，具体指根据实际需要，“将运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能实施有机结

合，使物品从供应地向接收地进行实体流动的过程”。因此，按照“物流”定义，对物流业务活动涵盖范围展开表述为运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等基本功能。

③货物进出口总额

货物进出口总额能够反映枢纽对外贸易业务总体规模和发展水平，可作为统计、评价枢纽对外贸易规模和发展水平的重要指标之一。

《国家物流枢纽布局和建设规划》中多次提到要推进枢纽国际贸易和进出口业务发展，《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》中强调要推进枢纽国际贸易发展，此外，在《中国共产党第二十次全国代表大会上的报告》以及《年度政府工作报告》中均将货物进出口总额作为一项重要的统计指标。因此，该指标的选用，不仅可以鼓励枢纽开展国际贸易，还助力我国形成更大范围、更宽领域、更深层次对外开放格局。

《国家统计局统计指标解释》《全国统计年鉴统计指标解释》等统计指标解释，以及《国防经济大辞典》《管理学大辞典》等词典对货物进出口总额有相对一致的描述：指实际进出我国关境/国境的货物总金额。参照《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013），增加了关于作业主体的要求限制，增加“经枢纽运作”的描述。

④公路货运进出车辆数

从综合运输体系建设角度看，公路货运在综合运输体系中占主体地位。同时公路货运在国家物流枢纽运输组织中发挥重要的作用。各类国家物流枢纽均涵盖多式联运、集疏运、末端配送、短驳等多种物流功能，公路货运进出车辆数作为统计指标，可有效掌握枢纽报告期内繁忙程度与集疏运水平。

根据交通运输部行业发展报告统计分类，货运车辆涵盖普通货车、

专用货车、牵引车及挂车等多种类型。为便于后续统计工作开展，需对进出枢纽的货物车辆进行界定。根据《汽车、挂车及汽车列车的术语和定义 第1部分：类型》（GB/T 3730.1-2022），参照关于汽车、载货汽车以及挂车的定义，以是否有动力驱动作为进出枢纽的车辆统计的标准。

⑤铁路货运班列开行数量

随着运输结构调整持续推进，铁路与其他交通运输方式实现深度融合、优势互补，铁路比较优势更好发挥，铁路的客货运输市场份额持续提升，在现代综合交通运输体系中的骨干作用和地位明显增强。

《国家物流枢纽布局和建设规划》、《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》、《推进运输结构调整三年行动计划》等上位规划均将开行铁路货运班列作为发展枢纽铁路干线运输的重要方向，故而选取铁路货运班列开行数量作为衡量枢纽运行质量的统计指标。

多重点文件鼓励陆港型、生产服务型、空港型等多类型枢纽对接铁路运输，开行铁路货运班列。其中《国家物流枢纽布局和建设规划》明确提出“鼓励陆港型、生产服务型枢纽推行大宗货物铁路中长期协议运输”、“支持陆港型、港口型、商贸服务型枢纽间开行“钟摆式”铁路货运专线、快运班列”、“鼓励空港型枢纽开展陆空联运、铁空联运、空空中转”。《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》中强调“加强与综合货运枢纽衔接，推动铁路场站向重点港口、枢纽机场、产业集聚区、大宗物资主产区延伸”。故而从国家政策考虑，各类型国家物流枢纽均被鼓励开行铁路货运班列，且已有一定现实推进。为发挥铁路在综合运输体系的骨干作用，铁路货运班列开行数量统计全类型国家物流枢纽。

参照《物流术语》（GB/T 18354-2021）中表述，班列指按照固

定车次、线路、班期、全程运输时刻开行的铁路快运货物列车。为便于统计工作顺利开展，实际统计时可参照中国铁路 95306 官网中列举班列类型，对中欧班列、中亚班列、大宗直达班列、多式联运班列、特快快速班列以及普通货物班列等进行统计。

⑥集装箱吞吐量

《“十四五”现代流通体系建设规划》《“十四五”现代物流发展规划》等政策均提出了要发展集装箱运输，《综合运输服务“十四五”发展规划》将集装箱吞吐量设计为重要的统计指标，集装箱化运输逐渐成为运输、物流领域发展的重要方向。《国家物流枢纽布局和建设规划》中重点要求枢纽推进集装箱运输发展，集装箱的使用与运营也将成为国家物流枢纽今后的发展趋势。因此，以集装箱为主要运输工具的吞吐量统计可以反映枢纽运输集装箱化水平，是评价与衡量枢纽运行情况的重要方面，可将集装箱吞吐量作为统计指标之一。

“集装箱吞吐量”属于“货物吞吐量”中的重要分支，本标准综合参考了《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）、《社会物流统计指标体系》（GB/T 24361-2009）、《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《民用航空货物运输术语》（GB/T 18041-2000）等标准对货物吞吐量相对一致的描述以及《集装箱运输术语》（GB/T 17271-1998）、《港口经济辞典》中对集装箱吞吐量的描述。

⑦船舶进出港数量

从政策导向上看，推进大宗货物运输“公转水”是调整运输结构、建设现代综合交通运输体系的有力支撑。《国家物流枢纽布局和建设规划》《“十四五”现代物流发展规划》《水运十四五 发展规划》等均提出综合利用沿海沿江港口，开行航运班列。从枢纽自身发展看，船舶进出是枢纽依托的港口的主要作业内容，装卸搬运、水运中转等

物流作业均需要船舶进港方可开展，通过枢纽自身发展，可有效带动港口相关业务进展。船舶进出港数量作为各方海事局重要统计指标，对于监测港口型枢纽船舶进出作业规模、衡量枢纽运行水平具有重要意义，同时可有效反应枢纽依托的港口作业繁忙程度。

根据《船舶进出港报告管理办法》中关于“进出港内容”表述，即驶入码头、泊位、船舶修造厂、锚地（停泊区）、安全作业区、海上作业平台、装卸站进行货物装卸、驳运、人员上下、修造、作业、物资补给或者污染物接收的，应进行进港报告。“进行货物装卸、驳运、人员上下、修造、作业、物资补给或者污染物接收后驶出码头、泊位、船舶修造厂、锚地（停泊区）、安全作业区、海上作业平台、装卸站的，应进行出港报告”。为明确进出港具体统计范围，参考《船舶进出港报告管理办法》，补充船舶进出港具体区域。

⑧港口铁路装卸车数量

从政策导向角度，《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》等政策文件均提出发展枢纽依托港口的铁路专用线建设，推进多式联运加快发展。海铁联运作为集约高效的运输组织模式，港口型枢纽接入铁路专用线，通过装卸换装加快运输效率，提升港口集疏运运作水平，从枢纽发展来看，枢纽依托港口通过发展铁路，完善枢纽多类型服务功能。港口铁路装卸车数量作为衡量港口型枢纽装卸车、铁水换装规模的重要指标，将其作为指标对提升枢纽依托港口的铁路集疏运规模，发展海铁联运具有一定导向作用。

根据《铁路行车组织词汇》（GB/T 8568-2013）关于装车数、卸车数的表述，参照《港口装卸术语（GB/T 8487-2010）》中铁路装卸线通过能力的定义，指“港口铁路装卸线在一定时期内可以装卸货物的额定数量”，综合确定“港口铁路装卸车数量”指标具体解释。

⑨水水中转量

水水中转是联运的主要方式之一，《国家物流枢纽布局和建设规划》《“十四五”现代物流发展规划》以及《水运“十四五”发展规划》提出要关注和推进水水中转发展，其提升发展是提高联运规模化、网络化，推动联程运输高质量发展的重要方面之一。以水水中转量为统计指标，可在一定程度上反映港口型国家物流枢纽水水中转联运的水平和规模。

物流领域相关论文研究、网络新闻报道中水水中转作业具有较为统一的描述：港口通过船舶与船舶对货物直接进行转运。考虑港口型国家物流枢纽范围内不一定包含港口码头的实际情况，因此将作业场地的要求改为“枢纽依托的港口”。考虑水水中转作业货物品类的差异，统计单位列为万吨、万 TEU。

⑩全货机起降架次

全货机起降架次是衡量空港型国家物流枢纽的整体运输组织效率以及专业化、全链条物流服务能力的重要指标。《中国民用航空机场生产统计实施办法》指出，机场航空器起降架次统计是反映机场飞行区繁忙程度的定期统计；《国家物流枢纽布局和建设规划》《关于促进航空货运设施发展的意见》提出发展全货机运输与服务范围，《“十四五”航空物流发展专项规划》更是将全货机载运率、全货机日利用率作为“十四五”时期航空物流发展预期指标。

《中国民用航空机场生产统计实施办法（民航局令第16号）》中对机场航空器起降架次统计表进行了说明。根据《汉语量词大词典》、《现代汉语词典（第7版）》、《量词词典》等词典，增加对“架次”统计方法的说明：起飞和降落各计为一架次。

⑪商品交易额

目前，我国大力推进商品流通与商品交易发展。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》、《“十四五”现代流通体系建设规划》将商品流通、商品交易与国家物流枢纽紧密相连；《国家物流枢纽布局和建设规划》中还提出，枢纽要充分发挥自身优势，带动商贸产业发展，促进商品交易。商品交易额能够反映商贸服务型国家物流枢纽商品交易规模和经营能力，反映其对产业的带动能力和支撑情况，同时也能在一定程度上反映枢纽的经济发展情况。

根据国家统计局、地方统计局对“商品销售额”的指标解释，以及《当代汉语词典》、《管理学大辞典》等词典对“交易”的解释，并结合专家建议和业务实际总结归纳而来。

⑫ 商品线上交易额占比

目前，线上线下全渠道融合是商贸流通、商品消费、业务拓展的发展趋势。《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和 2035 年远景目标纲要》鼓励商贸流通线上发展，《“十四五”现代流通体系建设规划》鼓励电子商务创新发展，鼓励线上线下融合消费，《国家物流枢纽布局和建设规划》更是从国家物流枢纽的角度出发，强调加强线上线下融合发展，《中华人民共和国电子商务法》直接点出要加强相关统计制度与标准体系建设。线上交易作为目前重要的消费渠道之一，能够反映商贸服务型国家物流枢纽线上经营规模和电子商务经营能力。

“商品线上交易额占比”属于“商品交易额”的衍生指标，基本涵义类似，二者之间存在着数学计算关系。

《电子商务统计指标体系 第 1 部分：总体》(GB/T 31232.1-2018)中对实物商品交易额的解释为：“指电子商务平台上设有在线电子支

付服务功能,用户为完成电子商务交易活动而通过在线电子支付的金额占电子商务总交易额的比重。包含通过信用卡第三方支付工具实现的在线支付。单位: %” ; 相关网络资料对于线上销售的渠道指通常包括 App、小程序、官网及第三方平台等线上渠道的产生的销售; 国家统计局对网上零售额统计指标的解释为: “通过公共网络交易平台(包括自建网站和第三方平台)实现的商品和服务零售额之和。”

结合以上参考资料,考虑兼容性、适用性等各方面因素,综合采纳国家统计局对网上零售额统计指标的解释,增加对“线上交易”方法的说明:线上交易是指通过公共网络交易平台(包括自建网站和第三方平台)等线上渠道进行的交易。

⑬ 口岸过货量

从国家需求而言,陆上边境口岸型国家物流枢纽通过依托沿边陆路口岸,应具备口岸通关等国际功能,进而为国际贸易活动及口岸区域产业提供支撑。该指标的统计,可以监测国际货物进出口岸规模,有效衡量陆上边境口岸型枢纽在承接国内、联通国际中发挥的作用。

根据《口岸物流服务质量规范》(GB/T 28580-2012),通关指进出境运输工具负责人、货物的收发货人及其代理人向国家驻口岸管理机构申请、办理进出境手续的全部过程。而《道路运输术语》(GB/T 8226-2008)中国际道路运输(2.1.3.9)指出入我国边境口岸与有关国家或地区之间的道路旅客和货物运输。《道路运输统计调查制度》中,客(货)通过量指报告期内从事国际道路运输的中、外双方承运者通过我国已开通汽车运输的边境口岸,共同完成的出境和入境客(货)运量和周转量。上述标准或统计制度均以进出我国边境口岸为界限,因此口岸过货量侧重经过我国边境口岸,从海关、税收角度加以阐述。

⑭ 国际货运班列(班车)通过量

从国际货运班列（班车）角度来看，其作为连接国内、国际物流通道的重要纽带，对于密切国际间合作，保证国际供应链稳定性等具有重要意义。从枢纽自身发展角度来看，作为国际货运班列（班车）通过口岸依托的枢纽，通常具备报关报检、保税监管等功能。以中欧班列等国际货运班列（班车）为支撑，物流枢纽周边产业集聚，形成通过高频率的中欧班列和完备的国际陆港，内陆城市拥有了连接海外的便利大通道和口岸，促进自身发展。国际货运班列（班车）通关量可有效衡量枢纽依托口岸检测期内国际货运班列通过繁忙程度。

根据《物流术语》（GB/T 18354-2021），班列指按照固定车次、线路、班期、全程运输时刻开行的铁路快运货物列车。《道路运输术语》（GB/T 8226-2008）对班车（2.2.3.1）定义为按照定线、定站、定版运行的客车。为统计工作开展，对班列及班车定义进行重点标注。

（2）运行质量

① 物流强度

打造以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，要求国家物流枢纽进一步提高运行效率。物流强度能够反映枢纽内货物流转的速度，是衡量枢纽运行效率的重要指标。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）等政策文件中强调国家物流枢纽是运行效率更高的综合性物流枢纽；《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《绿色物流指标构成与核算方法》（GB/T 37099-2018）中将相关指标作为评价物流园区、场库作业效率的重要指标；《综合货运枢纽分类与基本要求》（JT/T 1111-2017）中对于货运枢纽的物流强度提出明确要求，均表明了物流强度对于反映运行效率的重要程度。

该指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T

37102-2018）、《综合货运枢纽分类与基本要求》（JT/T 1111-2017）等标准。

② 劳动生产率

劳动生产率能够反映枢纽生产技术的先进性、生产组织的合理性和人员劳动的积极性，衡量劳动力要素的投入产出效率。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）等政策文件中强调加快先进设施设备应用，大幅提升国家物流枢纽组织效率；国家统计局自2013年起发布劳动生产率指标；《国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》中将全员劳动生产率作为预期性指标；《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《仓储绩效指标体系》（GB/T 30331-2021）中将相关指标作为评价经营效率的重要指标，均表明了劳动生产率对于反映人员作业效率和效益的重要程度。

该指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《港口装卸术语》（GB/T 8487-2010）等标准。

③ 投入产出率

投入产出率能够反映枢纽投入资金与其所创造价值之间的关系，衡量投资效果和资源配置效率。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）、《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）等政策文件中多处强调提高物流资源配置效率、降低物流成本；《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）中将投入产出率作为评价物流园区经营效率的重要指标，表明了投入产出率对于反映运行效益的重要程度。

该指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《科学技术研究项目评价通则》（GB/T 22900-2022）等标准。

④仓库平均利用率

仓库平均利用率能够反映枢纽内存储设施的利用效率，衡量其存储能力利用程度。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）等政策文件中强调提升物流设施利用效率；《仓储绩效指标体系》（GB/T 30331-2021）、《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）中将仓库利用率指标作为评价仓储作业的重要指标，均表明了仓库平均利用率对于反映存储设施利用效率的重要程度。

该指标解释主要参考《仓储绩效指标体系》（GB/T 30331-2021）、《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）、《港口装卸术语》（GB/T 8487-2010）等标准。

⑤库存平均周转次数

库存平均周转次数能够反映枢纽内存货流转效率，衡量企业物流仓储活动的运行效益。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）等政策文件中强调提升物流设施利用效率；《仓储绩效指标体系》（GB/T 30331-2021）、《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）等标准中将相关指标作为评价仓储作业绩效和物流效率的重要指标，均表明了库存平均周转次数对于反映仓储活动的运行效益的重要程度。

该指标解释主要参考《仓储绩效指标体系》（GB/T 30331-2021）、《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）、《物流景气指数统计指标体系》（GB/T 30336-2013）等标准。

⑥整体通关时间

整体通关时间能够衡量枢纽口岸通关效率，反映贸易便利化水平。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）、《“十四五”现代流通体系建设规划》（发改经贸〔2022〕78号）等政策文件中均有对于完善通关功能的相关表述；《口岸物流服务质量规范》（GB/T 28580-2012）中将通关时间作为口岸物流主要服务质量指标，表明了通关时间对于反映口岸物流服务质量的程度。

该指标解释主要参考海关总署统计司对于进口货物整体通关时间以及出口货物整体通关时间的定义。

（3）创新发展

①研发投入资金总额

研发投入资金总额能够反映枢纽开展创新活动的基础投入水平，衡量枢纽的研发能力以及未来发展潜力。《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）提出物流创新发展能力和企业竞争力显著增强的主要目标，表明了枢纽提升创新发展水平，增强研发能力的重要性。国际上通常采用研发活动的规模和强度指标反映一国的科技实力和核心竞争力，其中，研发经费支出是研发投入统计的重要组成部分。

根据国家统计局制定的《企业（单位）研发活动统计报表制度（2022年统计年报）》，研究开发费用合计解释为报告期内企业用于研究开发活动的费用合计，包括人员人工费用、直接投入费用、折旧费用与长期待摊费用、无形资产摊销费用、设计费用、装备调试费用与试验费用、委托外部研究开发费用及其他费用。据此制定该指标解释。

②专利新授权量

在全球经济一体化和新科技革命兴起的背景下，世界各国高度重视知识产权的创造与管理，专利成为衡量一个国家或地区科技水平高低的重要指标。专利新授权量一方面能够反映枢纽开展创新活动的活跃程度，体现枢纽专利申请和专利保护意识的强弱，另一方面能够衡量枢纽在创新方面的成果及水平。对枢纽专利新授权量进行统计也能够激励枢纽创新、促进科技成果转移转化。

根据知识产权行业标准《专利公共统计数据项》(ZC0005—2012)，授权量为公告授予专利权的专利申请数量，统计范围包括发明、实用新型、外观设计。因此，从专利类型的角度，该指标统计范围包括发明专利、实用新型专利和外观设计专利的授权数量。此外，从专利权人的角度，该指标统计范围为枢纽运营主体及入驻企业。从专利授权地区的角度，该指标统计范围为经境内外知识产权行政部门授权的专利数量。

③制修订标准数量

标准化在推进国家治理体系和治理能力现代化中发挥着基础性、引领性作用。提升标准化水平有利于助推技术创新和产业发展，日益成为创新与竞争的重要手段。标准作为贯穿经济社会发展各个领域的技术规则，是国家基础性制度的重要方面。主持或参与制修订标准是枢纽步入高质量发展、参与高质量竞争的重要标志，能够衡量枢纽在创新方面的成果及水平。《国家物流枢纽布局和建设规划》(发改经贸〔2018〕1886号)中明确提出“创新标准形成和应用衔接机制”，《国家物流枢纽网络建设实施方案(2021-2025年)》(发改经贸〔2021〕956号)中要求“强化国家物流枢纽间的业务对接、信息互联和标准协同”。

该指标解释主要参考《品牌价值评价 自主创新企业》（GB/T 36679-2018）、《国际物流企业信用评价指标要素》（GB/T 28836-2012）、《中华人民共和国标准化法》等标准及法律文件。

④ 标准化集装器具使用率

集装器具标准化是实现物流作业自动化、机械化的基本要求和必须具备的条件，是物流标准化最重要的内容之一。枢纽推广应用标准化集装器具能够促进不同物流环节、不同枢纽间的物流作业衔接顺畅，提高集装器具循环共用水平，推动物流设备和业务模式创新发展。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）中明确提出“重点加强集装箱、集装袋、周转箱等载运工具和托盘（1200mm×1000mm）、包装基础模数（600mm×400mm）在国家物流枢纽推广应用”，《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）在2025年主要目标中提出“标准化、集装化、单元化物流装载器具和包装基础模数广泛应用”，均表明了枢纽提升标准化集装器具使用率的重要程度。

根据《物流术语》（GB/T 18354-2021），集装器具是指用于承载由物品组成的标准规格、便于储运的单元器具。参考《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）中设置的标准托盘使用率指标以及标准周转箱使用率指标，结合物流作业实际情况，定义该指标解释中的标准化集装器具包括托盘、周转箱、集装箱等。

4. 集聚效应

（1）土地集约

① 容积率

容积率是体现枢纽的土地利用强度的指标，是从建筑面积的角度反映枢纽土地集约情况，引导枢纽高效利用土地资源。《国家物流枢

《国家物流枢纽布局和建设规划》就要求研究制定合理的枢纽容积率下限，提高土地资源利用效率。同时，根据《建设用地容积率管理办法》（建规〔2012〕22号）、《城市、镇控制性详细规划编制审批办法》（住房城乡建设部令第7号）等法律，容积率是我国物流项目建设用地立项与审批必不可少的内容之一。

“容积率”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《物流中心分类与规划基本要求》（GB/T 24358-2019）等标准。

②投资强度

投资强度是从资金规模的角度反映枢纽土地集约情况，《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《化工园区综合评价导则》（GB/T 39217-2020）等均将投资强度作为重要的统计评价指标。另一方面，部分地方政府也将投资强度作为物流项目建设的重要统计指标。

“投资强度”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）等标准。

（2）企业集群

①入驻企业数量

当前，我国物流资源要素依然较为分散，制约了物流运行效率进一步提升。《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）、《国家物流枢纽网络建设实施方案（2021-2025年）》（发改经贸〔2021〕956号）明确要求推动企业向枢纽集聚。因此，入驻企业数量能体现枢纽物流产业规模化、集群化发展水平。《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）等标准也将入驻企业数量作为重要的统计评价指标。

“入驻企业数量”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）等标准。指标解释中“按其类别可划分为”是参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）中的“入驻企业质量”指标解释，可以在一定程度上反映枢纽企业类型的多样性。

②规模实力物流企业数量

规模实力物流企业是推动枢纽高质量发展的源泉和动力。一方面，规模实力物流企业的网络化、信息化、集成化等实力强，有助于枢纽在全国物流网络中的发挥关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用；另一方面，规模实力物流企业能带动多家与之相关的中小企业争相落户和共同发展，整体提升枢纽服务质量。

“规模实力物流企业”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）等标准。

（3）资源整合

设施设备共享是枢纽资源整合的重要方式，能够有效提高枢纽资源利用效率。一方面，开展设施设备共享能够充分利用既有资源，降低设施设备的闲置率，释放枢纽服务潜力；另一方面，开展设施设备共享能够减少设施重复建设，进一步提高枢纽经济效益。

“设施设备共享模式主要包括物流设备工具租赁服务、共建船队车队、共享仓储、共同配送等组织模式”根据《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）和《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）中相关要求得到。

5.社会贡献

（1）经济支撑

①从业人员数量

就业是最大的民生，统计枢纽从业人员数量可以体现枢纽在保障就业，促进经济发展和社会稳定中发挥的作用，全国经济普查、物流园区调查等均将从业人员数量作为重要统计指标。

“从业人员数量”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《物流园区统计指标体系》（GB/T 30337-2013）等标准。其中，从业人员统计口径来源《国家发展改革委办公厅 国家统计局办公室关于加强物流统计监测工作的通知》（发改办运行〔2023〕87号）中的《社会物流统计调查制度》。

②单位面积税收额

税收是国家财政收入的主要来源和治国理政的重要基础，是企业享受政府公共服务的成本，因而纳税是每个企业应尽的义务。随着我国经济发展迈向高质量发展，单位面积税收额已作为衡量转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的重要指标，如《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）将单位面积税收额作为园区社会责任的重要评价指标。

“单位面积税收额”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）等标准。

③服务客户企业数量

支撑和带动区域经济发展是国家物流枢纽的重要任务，《国家物流枢纽布局和建设规划》明确要求依托国家物流枢纽加强物流与交通、制造、商贸等产业联动融合，培育行业发展新动能，探索枢纽经济新范式。而物流业作为服务性行业，服务客户企业数量可一定程度反映枢纽服务区域产业发展情况。

“服务客户企业数量”是原创性指标，是结合行业实际、专家经

验以及数据可得性得到的。

(2) 绿色环保

习近平总书记强调：“要坚持不懈推动绿色低碳发展，建立健全绿色低碳循环发展经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型。”《“十四五”现代物流发展规划》（国办发〔2022〕17号）提出到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。可见，绿色发展已成为现代物流体系建设的重点内容，而《国家物流枢纽布局和建设规划》（发改经贸〔2018〕1886号）也将绿色发展作为枢纽建设的基本原则。结合《国家物流枢纽布局和建设规划》、《“十四五”现代物流发展规划》等相关规划要求，选取物流包装回收率、新能源汽车使用率、绿色建筑覆盖率作为反映枢纽绿色化建设水平的指标，其指标解释分别参考以下标准。

“物流包装回收率”的指标解释主要参考《绿色仓储与配送要求及评估》（GB/T 41243-2022）、《绿色物流指标构成与核算方法》（GB/T 37099-2018）等标准。

“新能源汽车使用率”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）、《绿色物流指标构成与核算方法》（GB/T 37099-2018）等标准

“绿色建筑覆盖率”的指标解释主要参考《物流园区绩效指标体系》（GB/T 37102-2018）等标准。

(3) 应急保障

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》要求加快建立储备充足、反应迅速、抗冲击能力强的应急物流体系。《国家物流枢纽布局和建设规划》要求发挥国家物流枢纽网络功能和干线转运能力优势，构建应对突发情况能力

强、保障效率和可靠性高的应急物流服务网络。可见，应急保障能力应作为国家物流枢纽建设的一项重要内容。国家物流枢纽应急保障能力主要表现在应急物资准备和紧急运输准备两个方面，应急物资准备能力可通过应急物资储备库面积体现，紧急运输准备能力则主要通过管理协调机制体现。因此，本标准仅选用可量化的应急物资储备库面积反映枢纽应急保障能力。

“应急物资储备库面积”的指标解释主要参考《“十四五”国家应急体系规划》（国发〔2021〕36号）、《“十四五”应急物资保障规划》（应急管理部 国家发展改革委 财政部 国家粮食和储备局 2023.2.3）等政策文件。

六、主要技术内容验证情况

标准主要内容是以《国家物流枢纽监测评价办法（试行）》为基础，进行修改完善而来。通过 2020-2022 年中物联物流园区专委会对纳入国家物流枢纽建设名单的枢纽单位开展月度监测，及国家发展改革委组织的国家物流枢纽年度评价工作，对标准内容进行了应用、验证与不断完善。标准内容充分听取国家物流枢纽意见，满足不同类型枢纽发展的实际需求。实践证明标准结果是科学的、合理的、实用的、可操作的，能够反映国家物流枢纽的建设运行情况，并对枢纽健康发展具有引导性。

七、重大意见分歧的处理经过和依据

无

八、采标情况

无

九、与现行法律、法规和强制性国家标准的关系

此标准符合现行法律法规和强制性国家标准的相关要求。

十、宣贯及实施建议

国家物流枢纽是标准实施的主体，为促进各相关企业理解标准内容，提高各国家物流枢纽统计水平，标准发布后，建议通过以下具体措施贯彻实施：

（一）多种渠道宣传引导

充分发挥行业协会作用，通过发布解读、召开会议、发放宣传资料以及网络、微信、公众号等方式强化宣传与培训，大力普及标准，提高标准的社会关注度与知晓度。发挥北京交通大学物流工程系教育教学作用，积极推进本标准内容进课堂、进教材，提高在校生成了解、学习并应用标准的意识和能力。

（二）加强企业实践应用

中物联物流园区专委会将本标准应用于国家物流枢纽的月度监测、年度评价及动态调整等工作中，以已纳入国家物流枢纽建设名单的枢纽单位为突破点，引导枢纽单位建立各自的统计体系。

（三）引导行业健康发展

由中物联物流园区专委会牵头，以本标准为基础，开展国家物流枢纽运行监测数据分析和年度评价工作，通过运行情况通报、行业对标、梳理典型等方式，引导国家物流枢纽高质量发展，也为政府了解国家物流枢纽运行情况，及时解决运行中的突出问题提供依据。

十一、其他应予说明的事项

无。

《国家物流枢纽分类与统计指标体系》标准起草小组

2023年3月