

国家中欧班列集结中心建设背景下长沙发展策略研究

吴卿漫

西南财经大学

DOI:10.32629/ej.v9i2.3364

[摘要] 本文立足于“一带一路”倡议、中部崛起及长江经济带发展等国家战略背景,聚焦于长沙获批“国家中欧班列集结中心城市”的关键节点,研究发现,长沙中欧班列已在运输制度创新、服务本土经济、构建现代物流体系及政策赋能方面取得显著成就,跻身全国“第一方阵”。然而,通过与同为中部城市武汉对比,其在货值效益、口岸功能完整性、国际网络广度以及多式联运枢纽效能等方面仍存在差距。基于此,本文提出聚力基础设施能级提升、深化区域协同与模式创新、拓展多元化国际网络等对策,旨在推动长沙从国际运输通道向组织调度中枢和产业集聚平台转型,为实现“枢纽带贸易、贸易聚产业、产业反哺枢纽”的高质量发展提供理论参考与实践建议。

[关键词] 中欧班列; 长沙; 国家集结中心; 高质量发展

中图分类号: C1 **文献标识码:** A

Research on Development Strategies of Changsha under the Background of National China–Europe Railway Express Assembly Center Construction

Qingman Wu

Southwest University of Finance and Economics

[Abstract] This paper is based on the national strategic backgrounds such as the "Belt and Road Initiative", the rise of the central region, and the development of the Yangtze River Economic Belt. It focuses on the key node of Changsha being approved as a "National China–Europe Railway Express Assembly Center City", and discovers that Changsha's China–Europe Railway Express has achieved remarkable achievements in transportation system innovation, serving the local economy, building a modern logistics system, and policy empowerment, ranking among the top in the country. However, by comparing with Wuhan, a central city, it still has gaps in terms of cargo value efficiency, completeness of port functions, international network breadth, and multi–modal transport hub efficiency. Based on this, this paper proposes countermeasures such as focusing on improving infrastructure level, deepening regional collaboration and model innovation, and expanding diversified international networks, aiming to promote Changsha's transformation from an international transportation channel to a dispatching center and an industrial agglomeration platform, providing theoretical references and practical suggestions for achieving high–quality development of "hub driving trade, trade driving industry, and industry supporting the hub".

[Key words] China–Europe Railway Express; Changsha; National Assembly Center; High–quality development

1 绪论

1.1 研究背景及意义

在“一带一路”倡议纵深推进、长江经济带高质量发展及中部地区加快崛起等多重国家战略叠加的宏观背景下,我国内陆地区的开放格局正经历深刻重塑。中欧班列作为横贯亚欧大陆的国际物流陆路运输骨干通道,已发展成为连接东西方的重要“钢铁驼队”。2025年,长沙市成功获批国家中欧班列集结中心城市,标志着其从国家物流网络的“重要节点”跃升为具有组

织、集散、调度功能的“战略中枢”。在此关键发展时期,系统研究其运行实践基础、面临问题挑战及发展对策路径,不仅有助于深化对内陆开放型经济、枢纽经济发展和多式联运体系优化的理论认识,更为同类城市提供可复制推广的发展经验,同时为长沙市及湖南省进一步强化中欧班列集结中心功能、优化国际物流体系、高效服务本地先进制造业“出海”提供决策参考。

1.2 核心概念界定

“中欧班列集结中心”以开行中欧班列(含中亚班列)为主

要业务,具有高效国际集疏运体系、具有较强影响力和辐射力的区域开放合作平台。其功能定位涵盖四个方面:一是集散分拨枢纽,承担货物的高效集结、转运与分拨;二是运营服务中心,负责班列组织调度与信息化支撑;三是产业集聚平台,依托班列带动加工贸易、跨境电商等产业发展;四是制度创新高地,探索通关便利化、多式联运“一单制”等创新模式。

2 长沙中欧班列建设的基础与成效

2.1 开行规模持续领跑,发运效率优势凸显

2025年,长沙中欧班列全年开行量达1037列,连续5年突破千列,7年来持续稳居全国“第一方阵”。在开行密度和发运均衡性方面表现突出,展现出强劲的运营韧性和市场竞争力。全年完成货运量85,072标箱(TEU),货值突破23.24亿美元,折合人民币166.01亿元(按2025年人民币对美元平均汇率7.1429计算)。货值增幅达25%,显著高于货运量增幅,反映出运输货物附加值持续提升。

2.2 线路网络日益完善,构建了“通道+枢纽+网络”现代物流体系

目前,长沙中欧班列已形成以12条“精品线路”为骨干的稳定运营格局,构建起辐射欧亚30个国家、100个城市的稳定网络,国际服务能力明显提升。在巩固北向传统通道的同时,积极拓展中亚、东盟(湘粤非)及跨里海等新通道,并以明斯克、莫斯科、罗兹、塔什干为核心布局海外仓。自2014年“湘欧快线”首次开行,特别是2016年纳入国家统一品牌后,长沙逐步从单一运输通道向具有组织调度功能的枢纽转变,枢纽经济效应初步显现。

2.3 产业带动效应凸显,服务本土开放型经济能力显著增强

首先,解决高端非标装备“出海”难题,通过实施“五优原则”、推广“适箱化改造”,有效解决当地工程机械、汽车制造等非标装备“出海”问题;其次,定制化专列服务龙头企业,自2020年起常态化运行,根据企业出口需求提供全链条专属班列服务,2025年为三一重工、中联重科等龙头企业开行专属专列188列,并提供“门到门”全程物流方案;再者,技术创新拓展出口品类,开展“非标产品适箱化改造”,让大型设备“整车入箱”,如中联重科高空作业平台实现“立式装箱”既节省空间又便于装卸,山河智能通过适箱化改造,出口装备同比增长20%,提升集装箱空间利用率;最后,货源集结联动省内及华南地区,创新“冠名+接续”模式,开行粤湘双向电商班列,实现与大湾区当日达联动,在此模式下2024年运输本省进出口货值占比达54.5%,有力推动了“湘品出湘”。

2.4 管理和制度创新取得突破

2025年,长沙中欧班列运行模式从“量的增长”向“质的飞跃”转型。一是“一单制”改革有历史性突破,全国首创的“多式联运一单制”联合国NCD单证在长沙完成全流程闭环测试,实现铁路运单物权化,提升跨境贸易融资与流转便利性。二是监管模式高效化,采用“先查后装、区港联动”模式,将查验与安检前置至集拼中心,出口拼箱货物平均查验时间缩至半小时内,企业综合物流成本降40%，“铁路快通”模式常态化运行,提升边境

通关效率。在这些举措推动下,2025年进出口平均通关时效达4.5分钟,效率居全国前列。三是推出全程时刻表产品,2025年11月长沙中欧班列全程时刻表首次发布,入选全国重点线路,班列运营方可提供全过程精准时刻与实时追踪信息,为本土企业提供供应链保障,降低成本和风险。四是服务模式智慧化,推出面向中小企业的“丝路拼箱”智慧化模式,通过智能组货与动态配舱,解决“小批量、多批次”出口难题。

3 长沙中欧班列集结中心建设面临的现实挑战

对比武汉,长沙中欧班列在取得显著成就的同时,其短板与差距也更清晰地显现出来,在规模效益、功能设施、网络布局及多式联运条件等方面仍面临系统性挑战。

3.1 经济效益与枢纽功能存在差距

3.1.1 高附加值业态发展滞后,货值规模与密度偏低

2025年,长沙中欧班列在开行量(1037列)和货运量(85,072标箱)两项指标上虽小幅领先于武汉(1010列,83,830标箱),但其年度货值仅为166.01亿元人民币,显著低于武汉的188.09亿元人民币,差距达22.08亿元。这一对比直接反映出长沙班列单位标箱货值相对较低的现状。深层次原因在于,本地出口货源仍以传统工程机械等装备制造产品为主,对光电子、芯片、高端汽车等高附加值货物的组织与揽货能力不足,产业结构对班列整体货值提升形成制约。

3.1.2 枢纽能级不高,基础设施与口岸功能短板突出

从港口面积看,长沙国际铁路港(约1900亩)与武汉吴家山中心站(2019亩)规模相近,但核心差距在于口岸功能。武汉拥有进境粮食、肉类、汽车整车等多种进口指定口岸,实现了“一票出海”等高效通关。反观长沙,虽具备铁路一类口岸和部分仓储功能,但至今未获批粮食、肉类等大宗消费品的进境指定口岸,处于“有岸无口”的尴尬境地。这导致大量具备规模的进口消费品无法直接经长沙入境,制约了回程班列的组织效率和货物种类多元化,是阻碍实现“去回平衡”、提升枢纽综合效益的关键瓶颈。

3.1.3 国际网络覆盖广度与通达性不足

长沙班列网络覆盖近30个国家、100个城市,主要依靠12条“精品线路”,布局上仍偏重于传统的北向中亚、俄罗斯及欧洲中部通道。相比之下,武汉的网络已辐射40个国家、121个城市,拥有超过60条稳定线路,并率先开通了至北欧、格鲁吉亚的跨里海铁海联运等新通道。长沙对单一主干通道的高度依赖,不仅限制了其与更广泛终端市场的直接连接,也使其在面对沿线地区地缘政治风险时的抗风险能力和市场应变灵活性处于劣势。

3.1.4 多式联运枢纽的天然区位条件处于劣势

武汉紧邻长江黄金水道,与阳逻港深度联动,成功打造了“中欧班列+江海联运”模式,铁水联运量增长迅猛,具备显著的物流成本和效率优势。长沙虽毗邻湘江,但缺乏与之匹配的大型现代化内河枢纽港作为支撑,水运集疏运能力薄弱,当前物流组织仍高度依赖公路运输,在长距离、大宗货物运输的成本竞争力上明显不足。

3.2 深层运行机制问题

3.2.1 市场化与可持续性挑战

当前班列运行在一定程度上仍依赖地方财政补贴以维持具有市场竞争力的运价,完全依靠市场化运营、实现自身可持续发展的盈利能力尚未稳固建立。

3.2.2 资源配置的结构性矛盾

在“双循环”新发展格局下,这一矛盾的核心已从初期的运力匹配,转向更深层次的产业结构匹配与发展路径选择。班列作为运输通道的价值(运量)与其作为促进产业升级、聚集贸易的平台价值之间尚未形成充分的良性循环,制约了枢纽从运输通道向高附加值经济平台演进的进程。

4 国家中欧班列集结中心建设背景下长沙发展策略

4.1 实施货值倍增与进口赋能战略

以产业协同引导高附加值货物集聚:联合省、市商务及产业部门,针对长沙电子信息、生物医药等优势新兴产业及高成长型企业的出口需求,定制提供全程物流、供应链金融、海外仓联动等高阶解决方案。同时,利用大数据分析国际消费需求,引导省内消费品制造企业利用回程班列拓展对欧出口,优化货源结构,从根本上提升单位标箱货值,提升经济效益。

运用好进口指定口岸资质:在继续积极申报进境粮食、肉类等指定口岸的同时,应战略性优先强化已有整车进口与保税仓储功能的运营效率,加强与岳阳水港联动。研究出台针对进口整车和跨境电商商品的通关与仓储便利化政策,吸引进口贸易商、分销中心落户长沙。通过构建从清关、仓储到分拨的进口商品全链条服务体系,将长沙打造成中部地区有影响力的进口消费品集散中心,以特色化、高效率的进口服务破解“有岸无口”困境,强力驱动回程班列业务,实现高质量的“进出并重”。

4.2 强化区域协同一体化

深化“全省一盘棋”统筹:严格落实《长沙市加快构建现代物流体系的实施意见(2024—2026年)》要求,到2026年稳步提升本省货物占比,通过“冠名+接续”模式深度联动省内各地市。

倡导中部集结中心城市群的“联盟式”发展:主动与武汉、郑州等中部兄弟集结中心建立常态化沟通与合作机制。在错位发展、线路互补、信息共享、境外议价四大领域展开合作。例如,可协同开辟南向跨里海通道并共享运营成果,共同与国际铁路公司谈判以获得更优运价和路径保障,避免同质化竞争,共同提升中部地区整体在国际物流体系中的话语权。

探索建立市场化激励与补贴退坡机制,从“补运价”转向“补短板、提效率、优服务”,增强内生发展动力。

4.3 以技术创新驱动商业模式与网络韧性升级

探索“数字班列”与“产业数字地图”深度融合:在现有

智慧物流平台基础上,运用区块链、人工智能和大数据技术,升级打造“中欧班列(长沙)产业数字供应链平台”。该平台不仅能实现物流全程可视化,更能集成产业供需信息、动态评估供应链风险、智能匹配最优物流方案,将班列服务从“运输执行”升级为“供应链决策支持工具”,吸引供应链核心企业将区域运营中心或结算中心落户长沙。

构建立体化、弹性化的国际网络:在巩固提升现有北向、中通道精品线路的基础上,加速培育具有战略价值的南向通道(如湘粤非)、跨里海通道、中吉乌铁公联运通道。不是简单地追求线路数量的增加,而是以构建“多点直达、多式联运、多向备选”的弹性通道网络为目标。每条新通道在培育期即明确其服务的特定市场、产业和应急备份功能,确保网络具备抵御单一线路突发风险的能力,从通道层面筑牢发展韧性。

5 结论

本研究显示,长沙中欧班列凭借一系列运输制度创新、对本土产业的深度服务以及多层次政策的强力赋能,已取得令人瞩目的成就,成功获批国家集结中心是其发展历程中的重要里程碑。然而,获批并非终点,面对在货值效益、口岸功能、网络韧性及市场化机制等方面与先进标杆存在的差距,其发展仍处于完善的关键阶段。未来,长沙中欧班列应紧紧围绕“通道、枢纽、网络”深度融合的核心思路:即进一步强化高效畅达的国际物流通道,建设智慧集约的组织调度枢纽,编织内外联动的协同服务网络。最终,通过“枢纽带贸易、贸易聚产业、产业反哺枢纽”的良性循环,将长沙打造成为立足中部、辐射全国、连接欧亚的内陆开放新高地,为国家“双循环”新发展格局和中部地区崛起贡献更大的“长沙力量”。

[参考文献]

[1]杨骏.中欧班列第一品牌这样“炼成”[N].重庆日报,2026-01-02(001).

[2]牛秀明,魏敏杰.中欧班列跨境运输网络韧性分析与提升策略研究[J].物流技术,2025,44(10):1-8.

[3]周韬,高爽,程亚杰,等.浙江省中欧班列高质量发展思路和建议[C]//中国城市规划学会城市交通规划专业委员会.新空间·新业态·新交通——2025城市交通规划年会论文集.浙江数智交院科技股份有限公司,2025:529-536.

[4]陶静.内陆城市开放型经济发展模式探讨[J].老字号品牌营销,2023,(23):59-61.

[5]曹晶晶,叶丽芳.“义新欧”中欧班列高质量发展策略研究[J].对外经贸实务,2021,(09):93-96.

作者简介:

吴卿漫(2006—),女,汉族,湖南岳阳人,本科,专业:物流管理。