

# 中欧班列运行对湖北省对外贸易结构的影响研究

刘梓晴, 刘 岚\*, 任锦廷

武汉科技大学法学与经济学院, 湖北 武汉

收稿日期: 2026年4月9日; 录用日期: 2026年4月23日; 发布日期: 2026年6月30日

## 摘要

中欧班列作为连接亚欧的重要陆路运输通道, 自开通以来, 发展迅速。湖北省地处长江中游, 是中部地区对外开放的关键物流通道。中欧班列(武汉)显著降低了湖北企业物流成本, 推动出口商品结构优化, 高附加值出口产品占比提升。同时, 促进了贸易主体多元化发展, 民营企业参与度不断提高。然而, 班列发展仍面临货源结构失衡、物流结构瓶颈凸显、对新业态支持作用有限及班列服务与产业需求脱节等挑战。因此, 应通过加强技术研发、搭建物流信息平台、创新班列运营模式、强化产业协同等策略, 进一步发挥中欧班列对湖北省对外贸易结构优化的推动作用。

## 关键词

中欧班列, 对外贸易结构, 湖北省

# Research on the Impact of China-Europe Railway Express Operations on the Foreign Trade Structure of Hubei Province

Ziqing Liu, Lan Liu\*, Jinting Ren

School of Law and Economics, Wuhan University of Science and Technology, Wuhan Hubei

Received: April 9, 2026; accepted: April 23, 2026; published: June 30, 2026

## Abstract

As a vital land transport corridor connecting Asia and Europe, the China-Europe Railway Express

\*通讯作者。

文章引用: 刘梓晴, 刘岚, 任锦廷. 中欧班列运行对湖北省对外贸易结构的影响研究[J]. 电子商务评论, 2026, 15(6): 993-1003. DOI: 10.12677/ecl.2026.156719

has witnessed rapid development since its launch. Hubei Province, located in the middle reaches of the Yangtze River, serves as a key logistics channel for the opening-up of central China. The China-Europe Railway Express (Wuhan) has significantly reduced logistics costs for enterprises in Hubei, promoted the optimization of the export commodity structure, and increased the proportion of high value-added export products. Meanwhile, it has facilitated the diversified development of trade entities, with a rising participation rate of private enterprises. However, the development of the railway express still faces challenges such as unbalanced cargo source structure, prominent bottlenecks in the logistics system, limited supporting role in new business forms, and a disconnect between railway express services and industrial demands. Therefore, strategies including strengthening technological research and development, building a logistics information platform, innovating the operation mode of the railway express, and enhancing industrial collaboration should be adopted to further leverage the promoting role of the China-Europe Railway Express in optimizing the foreign trade structure of Hubei Province.

## Keywords

China-Europe Railway Express, Foreign Trade Structure, Hubei Province

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

## 1. 引言

交通运输作为国际贸易的重要载体，其运行效率和空间格局深刻影响着国际贸易的运转。现有研究认为，交通运输通道水平的改善可以推动出口结构的转型升级。一方面，从时间敏感角度来看，高新技术行业的敏感度更高[1]。技术含量越高的产品受外部风险与不确定性的影响越强，而基础设施的完善可以灵活周转库存，使企业的成本降低，进而促进高技术含量产品的出口[2]。另一方面，贸易成本理论认为，交通运输通道的改善对于企业来说能够避免在出口运输过程中的无谓损失，从而降低运输成本，进一步间接提高企业生产率，而出口贸易成本下降同时会提高企业的创新参与行为和创新程度，促进高技术产品的生产[3]。同时，运输速度和运输价格会影响企业出口规模，相对高效且运价较低的运输方式通过促进出口贸易规模这一机制提升企业创新，有利于企业生产及出口更多高技术含量的产品[4]。

中欧班列作为共建“一带一路”倡议的标志性成果，已成为连接亚欧大陆的重要国际物流通道，对促进内陆地区对外开放格局重塑具有战略意义。湖北省地处长江中游，承东启西、贯通南北，是中部地区参与全球经贸合作的关键枢纽。自2012年“汉新欧”班列首发以来，中欧班列(武汉)历经十余年发展，已实现从试点探索到规模化、网络化运营的重大跨越，形成了辐射欧亚40个国家、121个城市的跨境运输体系[5]，2025年全年开行量突破900列，货值达188.09亿元[6]。在此背景下，深入探析中欧班列运行对湖北省对外贸易结构的影响，不仅有助于厘清班列在优化出口商品结构、培育多元贸易主体、拓展新兴市场等方面的实际成效，也对识别当前面临的货源结构失衡、物流协同不足、产业联动缺失等现实困境具有重要参考价值。本文立足于湖北省中欧班列的发展实践，从货物贸易、贸易主体、区域市场和贸易方式四个维度系统剖析其对外贸结构的作用路径，并提出针对性优化策略，以期为推动内陆开放型经济高质量发展提供理论依据与实践指引。

## 2. 湖北省中欧班列发展现状

2012年湖北武汉首开中欧班列，命名为“汉新欧”，是全国最早一批开行中欧班列的城市之一。2016年“汉新欧”正式更名为“中欧班列(武汉)”，纳入全国统一运营体系。2022年，中欧班列(武汉)正式更名为中欧班列“长江号”，强化了中部地区集结功能，打造湖北对外开放新名片。

### 2.1. 历程拓展与规模扩大

作为长江经济带与“一带一路”倡议交汇的重要节点，湖北省中欧班列实现了从无到有、从试点探索到规模化运营的跨越发展。湖北省中欧班列(武汉)虽在2012年10月试运行成功，但因其运输成本高、货源不足等多方面问题，未能持续开行，不久后便停运。2013年9月“一带一路”倡议正式提出之后，重启长江号被提上日程，最终于2015年3月实现“武汉-汉堡”自组班列双向对开，标志着返程班列实现零的突破。2022年3月中欧班列(武汉)正式更名为中欧班列(长江号)。

据武汉海关数据显示，2025年汉口海关监管进出境班列902列、标箱96582个，同比分别增长19.31%和17.15%，创下中欧班列(武汉)开行以来新高。其中，去程班列518列，回程384列，总货值188.09亿元。截至目前，中欧班列(武汉)已实现每周10列的图定化开行，拥有60条稳定跨境运输线路，辐射欧亚40个国家、121个城市[5]。其中吴家山站与香炉山站形成“双站齐发”，中欧班列(武汉)向西经新疆阿拉山口、霍尔果斯等口岸出境，贯穿中亚五国直达欧洲核心物流枢纽，2023年新开通的跨里海、黑海铁海联运班列进一步拓展了西欧、南欧市场覆盖面积，显著增强了通道韧性与辐射广度，南向成功衔接东盟市场并与长江黄金水道形成“江海铁联运”协同机制，打造“日韩-武汉-欧洲/中亚”等6条国际联运通道，实现东南亚与欧亚大陆市场的高效联通[7]，向东依托海铁联运体系对接亚太地区，构建起湖北与东北亚、大洋洲市场的贸易纽带，向北直达俄罗斯及独联体国家，为能源、制造业等领域的贸易合作提供了稳定的保障。其部分主要运行线路如下表1所示。

**Table 1.** Partial main operation routes and data of China-Europe railway express (Wuhan)

**表 1.** 中欧班列(武汉)部分主要运行线路及数据表

中国城市	中国发站	中国口岸站(境)	境外国家	境外城市	境外到站	全程里程(km)	全程运行时间预估(天)		
武汉市	吴家山 香炉山	阿拉山口境	俄罗斯	莫斯科	埃列克特罗乌格利	8370	13.3		
					别雷拉斯特	8338	13.2		
					沃尔西诺	8390	13.3		
			波兰	马拉舍维奇	马拉舍维奇	9472	15.6		
					德国	杜伊斯堡	杜伊斯堡	10,761	18.2
					奥地利	维也纳	克雷姆斯	10,293	17.3
					斯洛伐克	布拉迪斯拉发	布拉迪斯拉发	10,210	17.1
			法国	里昂	韦尼雪	11,259	19.3		
					意大利	米兰	梅尔佐	11,501	19.8
			二连(境)	俄罗斯	莫斯科	埃列克特罗乌格利	8786	16.3	
沃罗滕斯克	沃罗滕斯克	9038			16.8				

数据来源：中欧班列网。

## 2.2. 通道运营与体系创新

中欧班列(武汉)国际物流通道在 2012 年开行初期进行“点对点”探索, 2014 年逐步转变为固定的、可预期的常态化运营模式。从 2012 年到 2022 年, 班列的年开行量从仅 1 列增至 538 列, 跨境运输线路从只有 1 条到稳定在 37 条[8], 带动了“宜汉欧”“襄汉欧”“十汉欧”等省内其他城市中欧班列的运营发展。2025 年 8 月, 首列从哈萨克斯坦十月镇至武汉香炉山站的小麦粉专列成功抵达, 标志着中欧班列(武汉)第二始发站实现双向贯通。如今依托阿拉山口、满洲里等口岸, 形成五条出境线路, 增强了武汉的国际物流枢纽功能。在通道的枢纽设施与体系的现代化升级上, 通过关键节点的功能提升与设施整合, 有效强化了湖北省中欧班列的集结能力与辐射范围, 全省一大批企业利用该通道“走出去”承接海外订单, 同时也吸引相关产业在湖北聚集, 为湖北省经济高质量发展奠定了一定的基础[9]。

运输体系创新主要分为联合运输体系以及针对特色货物的运输体系。湖北省充分发挥长江“黄金水道”优势, 创新性地将中欧班列与长江水运深度融合, 开发出铁水联运体系; 其次是空铁联运体系建设, 湖北省积极构建“铁水公空”一体化多式联运体系。湖北的最新创新结果——“长江班列 + 汉亚直航”国际多式联运通道, 形成了覆盖东亚的复合运输网络。针对特色货物, 2017 年“汉欧”突破跨国冷链运输技术, 成功将法国红酒、白俄罗斯牛奶等国外优质产品运抵武汉销售。2021 年以来中欧班列(武汉)陆续开通武汉至意大利米兰等特色专列, 并积极筹划开行跨境电商和国际邮包专列、铁水联运国际班列等。

## 2.3. 政策支持与补贴帮扶

为了降低铁路运输成本, 提升中欧班列的价格优势, 2015 年, 武汉市拨付了 3000 万元的“汉欧”铁路国际货运班列运营补贴[10]。2017 年, 武汉市政府对运营主体“汉欧公司”实施年度运营考核, 并提供超过 1 亿元的补贴, 但这种补贴政策加剧了物流企业对政府扶持的依赖。如何提升独立盈利的能力成为中欧班列(武汉)迫切需要解决的问题。为改善这种过度补贴的现状, 促进班列市场化转型, 湖北省从 2018 年开始逐年降低补贴标准, 以全程运费为基准, 2018 年补贴不超过运费的 50%, 之后每年降低 10%, 逐步降低企业对政府补贴的依赖程度[11]。该政策主要聚焦于线路开拓和品牌建设, 年内新增 6 条国际线路, 形成“五线并行”的物流通道。2022 年湖北省发改委在答复提案中, 重点明确了对中欧班列的战略定位, 指出将重点从金融和用地层面提供宏观支持。鼓励金融机构开发支持物流业发展的金融产品, 加大对武汉国际物流枢纽的金融支持力度。2023 年武汉市印发《武汉长江中游航运中心航运航线补贴办法》<sup>1</sup>, 对与中欧班列对接的海铁、水铁联运等多式联运模式给予补贴。海铁联运补贴标准为 1000 元/标准箱, 水铁联运补贴标准为 700 元/标准箱, 大大降低了中欧班列的运行成本。2025 年湖北省延续并调整了对中欧、中亚班列集装箱运输车辆的高速公路通行费优惠政策。湖北省对中欧班列(武汉)的政策与补贴, 推动了中欧班列将越来越多的“湖北造”运往全世界。

## 2.4. 物流服务与数字创新

湖北省在中欧班列服务模式上进行了多方面创新。首先在服务方案上推出了定制化服务方案, 根据客户单次发运量的不同, 为大中小客户提供定制专列、公共班列、双向拼箱三种不同的服务模式, 有效降低了货源周期性变化的影响。其次在通关服务方面, 武汉海关为“汉欧”开通的“中欧直取”监管新模式显著提升了通关效率。企业提前确认班列到达时间并向海关预约, 同时办理货物通关手续。班列到达时, 海关关员在车边监督卸货并办理货物转关核销, 货物直接放行, 实现即到即取[12]。在客户服务体系的建设与完善方面, 通过建立客户关系管理系统, 实现对客户需求的快速响应和精准服务。根据客户反

<sup>1</sup>市交通运输局 市财政局关于印发《武汉长江中游航运中心 航运航线补贴办法》的通知 - 武汉市人民政府门户网站[EB/OL]. 2023-04-11. [https://www.wuhan.gov.cn/gwfbpt/sbm/sjtyjsj\\_79502/202311/t20231129\\_2309659.shtml](https://www.wuhan.gov.cn/gwfbpt/sbm/sjtyjsj_79502/202311/t20231129_2309659.shtml), 2026-06-22.

馈持续优化服务流程，订舱客户对中欧班列的满意度得到大幅提升。同时，通过定期走访客户、开展满意度调查等方式，及时了解客户需求变化，不断调整和优化服务内容。

湖北省同时也在积极推进中欧班列运营的数字化转型。通过建立中欧班列(武汉)数字化平台，实现了班列运行全过程的可视化、智能化管理。该平台整合了订舱、报关、运输、结算等各个环节，为客户提供一站式物流服务解决方案。同时，加快布局境外分拨中心和海外仓，有效提高了境内外集货和集散服务效能。依托大数据、物联网等技术，班列实现了运行的实时监控和智能调度。通过 GPS 定位系统和移动互联网技术，对冷链运输等特殊货物进行全程温控监控，确保运输过程“可视化、可控化”。

### 3. 中欧班列运行下湖北省对外贸易结构现状分析

#### 3.1. 货物贸易结构优化，高附加值产品比重增加

中欧班列(武汉)自 2014 年常态化开行至今，十余年间开行规模持续攀升，核心出口商品结构不断优化升级。2014~2018 年，湖北省出台中欧班列常态化运营、物流补贴、口岸通关基础保障等政策，打通班列开行通道，出口商品品类从日用品等基础类，逐步拓展至通用机电产品，完成从“零起步”到规模化运营的突破。2019~2023 年，湖北省叠加外贸稳规模优结构与绿色产业培育等政策，新能源汽车、光伏产品等“新三样”成为出口增长主力，高附加值机电产品成为核心增长点。2024~2025 年，湖北省聚焦内陆开放高地建设与贸易便利化改革，推出通关简化、数字通关等新政策，跨境电商货物等多元高附加值领域进一步丰富，整体呈现“规模扩容与商品能级提升协同推进”的特征，标志着湖北外贸商品结构完成了从“基础型”到“高价值型”的蜕变。

从商品结构演进来看，中欧班列(武汉)开行以来，核心出口商品持续向高附加值领域拓展，开行规模与商品能级形成了显著的协同增长效应，具体演进脉络如表 2 所示。

**Table 2.** Operation scale and core export commodity types of China-Europe railway express (Wuhan)

**表 2.** 中欧班列(武汉)开行规模与核心出口商品种类表

年份	年开行量(列)	累计开行量(列)	核心出口商品
2014	42 (首年后)	42	电子产品、日用百货
2016	122	164	机电配件
2018	423	587	汽车零部件、机电产品
2020	568	1155	车企配套
2022	610	1765	新能源汽车整车以及配套
2023	1005	2770	新能源汽车、光伏产品
2024	744	3514	整车及零部件
2025	902	4416	新能源汽车、光伏、化妆品等

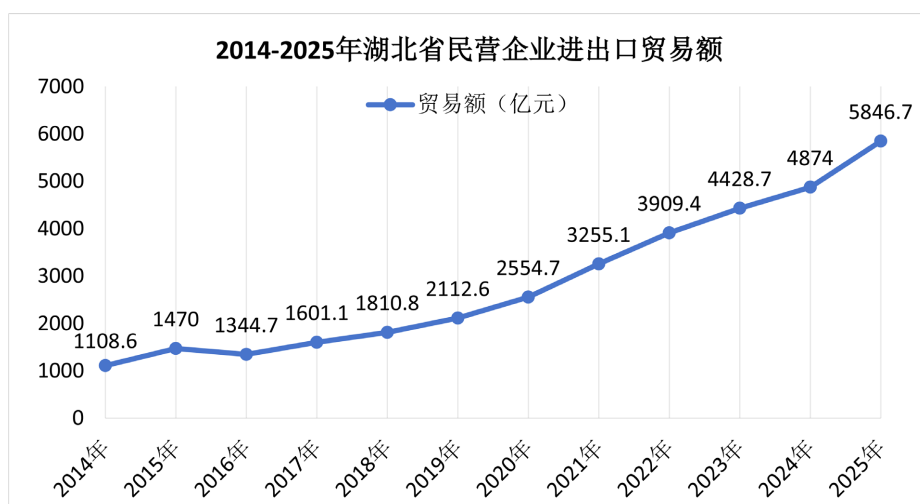
数据来源：中欧班列网。

#### 3.2. 对外贸易主体结构优化，民营企业活力显著提升

中欧班列(武汉)的持续运营为湖北省各类外贸主体创造了更加公平、便捷的国际贸易环境，显著促进了贸易主体结构的多元化发展。在中欧班列(武汉)运营初期，湖北省外贸格局呈现“国企主导、民企缺位”的特征，民营企业贸易主体参与程度较低。本土民营企业搭乘班列的占比不足两成，几乎未参与中欧班列(武汉)的市场开拓，导致了民营企业的货源供给完全缺位。但随着班列服务的不断创新和完善，民营企

业、中小微企业参与国际贸易的积极性被充分调动起来，贸易主体多元化格局加速形成。

在主体类型上，从早期以小型贸易企业为主，拓展为生产型企业、跨境电商企业、服务贸易企业等多类型并存；在规模结构上，形成了大型龙头民企与中小微民企协同发展的梯队，民营企业成为推动贸易主体多元化的核心力量。在中欧班列(武汉)的持续赋能下，2024年湖北省民营企业进出口值达4874亿元，占全省外贸总额的70%，对进出口增长的贡献率高达73.9%<sup>2</sup>。而2024年民营企业进出口占全国外贸总值的55.5% [13]，湖北省民营企业外贸占比已显著高于全国平均水平，凸显班列对区域民营外贸的带动作用。尤其是2025年7月开行了跨境电商专列，7月1日中欧班列(武汉)载有货值约350万美元的跨境电商出口商品<sup>3</sup>，具有批量小、批次多、时效性要求高的特点，主要来自湖北及周边地区的民营企业。班列运营方积极推动跨境电商货物通过“9710”、“9810”等新型监管模式出口欧洲，有效提高了通关时效，降低了企业成本，为民营企业开拓国际市场创造了有利条件，进出口贸易额增长明显，具体如图1所示。



数据来源：中华人民共和国武汉海关

Figure 1. Import and export volume of private enterprises in Hubei province (2014~2025) (100 Million Yuan)

图 1. 2014-2025 年湖北省民营企业进出口贸易额(亿元)

### 3.3. 对外贸易区域结构改善，“一带一路”沿线份额增长

中欧班列(武汉)的规模化运营与高质量发展，为湖北省对外贸易市场空间的多维拓展提供了核心支撑，尤其在共建“一带一路”沿线国家市场开拓领域成效显著，经过十年的持续运营与网络布局，其已构建起“四向齐发、七线并行”的跨境物流网络体系，高效的物流网络与通道优势推动湖北与“一带一路”沿线国家的贸易联系持续深化，2025年，中欧班列(武汉)全年开行1168列(折算列口径)，其中欧洲方向974列，亚洲方向194列<sup>4</sup>，占全国中欧班列对共建国家开行量的3.2%。同时，中欧班列(武汉)整合长江经济带、华中、华南、华东的资源，实现“全国货、武汉发、全球达”，2025年，经中欧班列(武汉)集散的全国货源占中国对共建国家陆路出口量的7.8%，推动中国对中亚、中东欧、北欧等共建国家出口份额分别提升1.2、0.8、0.5个百分点。市场多元化布局的持续推进，有效降低了湖北外贸对单一传统市场的依赖程度，显著提升了区域经济抵御外部风险的能力。

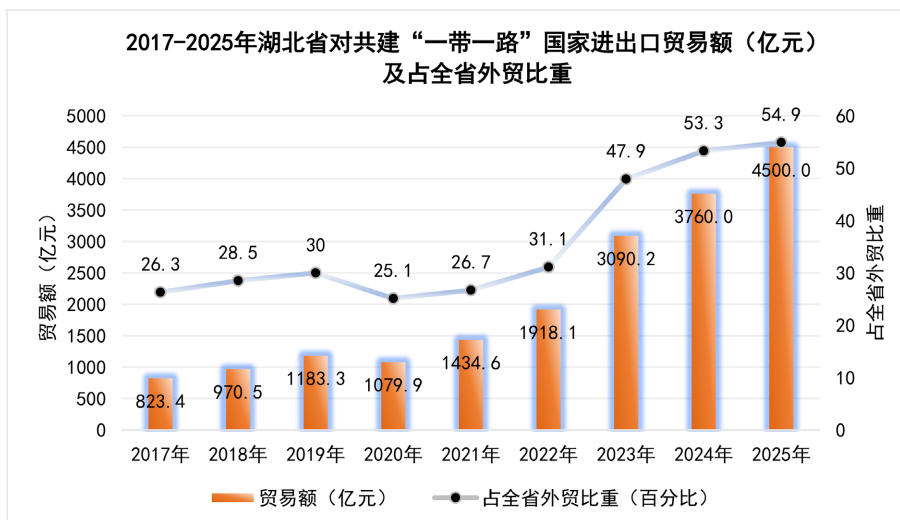
综上，中欧班列(武汉)通过多向通道构建、核心枢纽联动与多元市场开拓，有效拓展了湖北省外贸的

<sup>2</sup>数据来源于中华人民共和国武汉海关。<http://wuhan.customs.gov.cn/>

<sup>3</sup>数据来源于武汉市商务局。<https://sw.wuhan.gov.cn/index/>

<sup>4</sup>数据来源于黄冈市交通运输局。<https://jtj.hg.gov.cn/>

地理边界与市场层次，使湖北在全球贸易格局中的战略地位持续提升，推动了湖北省对“一带一路”沿线国家的贸易额增长，具体见下图 2。



数据来源：湖北省统计局、中华人民共和国武汉海关。

**Figure 2.** Import and export volume of Hubei province with countries participating in the belt and road initiative (2017~2025)  
**图 2.** 2017~2025 年湖北省对共建“一带一路”国家进出口贸易额

### 3.4. 对外贸易方式升级，贸易新业态规模化崛起

中欧班列(武汉)的创新服务模式深刻改变了湖北省的贸易方式，推动了供应链实现深度协同，区域价值链地位显著提升；在传统贸易方式的基础上，班列进一步带动了一系列新型贸易业态的蓬勃发展，使湖北在全球分工体系中的位置持续向上游移动。

贸易方式结构升级的本质，是传统贸易方式的提质增效与新型贸易方式的规模化崛起，二者共同构建起“传统贸易稳基、新型贸易突破”的多元协同格局。传统贸易方式以一般贸易、加工贸易为核心，其中一般贸易聚焦自主生产与流通全流程的货物进出口，具备产业链自主可控、利润空间稳定的特征，是湖北外贸长期依赖的基础形态；而加工贸易传统上以“来料加工”“进料加工”为主，侧重简单加工装配与成品出口，价值链环节相对单一。而新型贸易方式以中欧班列(武汉)为核心载体，是贸易方式结构升级的核心动力，主要包括跨境电商、保税物流等，依托数字化技术与新型监管模式，突破传统贸易时空限制与流程壁垒，新型贸易方式占比持续攀升，具体数据见下表 3。

**Table 3.** Development of new-type trade promoted by China-Europe railway express in Hubei province with belt and road partner countries (2021~2025)

**表 3.** 2021~2025 年中欧班列推动湖北省对共建“一带一路”国家新型贸易发展情况

年份	湖北对共建“一带一路”国家新型贸易占比	中欧班列带动贡献率	同比提升
2021	18.3%	42.5%	+5.7%
2022	24.6%	48.7%	+6.3%
2023	29.7%	51.2%	+5.1%
2024	33.5%	54.9%	+3.8%
2025	37.8%	58.6%	+4.3%

数据来源：湖北省商务厅、湖北省统计局、武汉海关。

近年来,随着跨境电商在对外贸易中的比重不断上升,中欧班列(武汉)开通的跨境电商专列开行量也在快速增加,单列货值及覆盖国家不断创新高,具体见下表4。2025年,中欧班列(武汉)带动湖北跨境电商进出口增长40倍,对共建“一带一路”国家进出口占比提升至54.9%<sup>5</sup>,且跨境电商货物通过中欧班列(武汉)送达欧洲仅需12-15天,大大降低了运输成本,缩短了运输时间。

**Table 4.** Operation and performance of cross-border e-commerce special trains of China-Europe railway express (Wuhan) (2023~2025)

**表 4.** 2023~2025 年中欧班列(武汉)跨境电商专列开行及运营成效

指标	2023 年	2024 年	2025 年	同比增长
跨境电商专列开行量	68 列	152 列	227 列	49.3%
占中欧班列(武汉)比重	8.2%	15.1%	22.5%	+7.4%
单列平均货值	1850 万元	2100 万元	2380 万元	13.3%
覆盖国家数量	12 个	21 个	28 个	+33.3%

数据来源:武汉市商务局、武汉海关、汉欧国际年报。

## 4. 中欧班列推动湖北省对外贸易结构优化面临的困境

### 4.1. 货源结构失衡,高附加值产品占比仍不足

中欧班列(武汉),即“汉新欧”的境外目的地城市有波兰罗兹,捷克帕尔杜比采,德国汉堡、杜伊斯堡等。2014年4月去程开始常态化运营,2015年3月首次开行返程班列,每月武汉至汉堡双向对开。去程物资主要是当地企业生产的电子产品、乘用车、光缆、铸件等及周边地区的货物;返程物资主要是汽车零部件、工艺品、食品等。以2025年为例,2025年中欧班列(武汉)去程518列,回程384列<sup>[6]</sup>,回程与去程比例约为74:100,存在明显“重去轻回”现象。自中欧班列(武汉)开行返程班列至今,去程与返程货物中传统低附加值产品仍占较大比重,去程货物中高附加值产品与全国平均水平存在一定差距(具体见下表5),回程货物中多为农产品与大宗商品,精密机械、高端电子元器件等占回程货物不足10%,奢侈品、高端消费品等占比也远低于义乌、成都等城市的中欧班列水平。

**Table 5.** Comparison of the proportion of high value-added products of China-Europe railway express (Wuhan) with the national average

**表 5.** 中欧班列(武汉)高附加值产品占比与全国平均水平对比情况

产品类别	全国中欧班列平均占比	中欧班列(武汉)占比	差距
新能源汽车及核心部件	18%	10%~12%	6%~8%
光电子芯片与通信设备	15%	8%~10%	5%~7%
精密仪器与医疗设备	12%	4%~6%	6%~8%
生物医药与高端化工	10%	2%~3%	7%~8%

数据来源:《中欧班列发展报告(2024)》、武汉海关2025年统计。

由去程与返程货物来看,湖北省货源结构已然发生了失衡,高新技术占比不足,这与湖北“科技强省”目标不匹配,并严重制约了贸易结构升级。且受运价结构及欧洲市场需求影响,回程班列空箱率高,导致运营成本压力大,难以通过双向平衡提升经济效益。因此,平衡货源结构,以及提高高附加值产品

<sup>5</sup>数据来源于长江云-湖北网络广播电视台。<https://news.hbtv.com.cn/>

的占比是优化湖北省贸易结构必不可少的一环。

#### 4.2. 物流结构瓶颈凸显，整体运行效率仍偏低

国际市场对集装箱国际班列需求持续攀升，国际货运代理企业与中欧班列运营商作为中欧班列物流服务供应链核心主体，其运营水平的提升，直接作用于区域物流网络结构与供应链协同结构的优化。国际货运代理企业通过加大广告营销、协调管理投入拓展运输需求，中欧班列运营商则依托运输路线网络优化、技术升级及与地方铁路局联动提升服务质量，二者的运营共同塑造着区域物流服务的供给结构。但高水平运营伴随的高成本投入，使得运营成本成为双方私有信息，而信息掌握程度的差异会直接改变区域供应链成员的决策逻辑与利益分配结构；加之供应链成员独立决策、利益驱动的特性，信息优势方易通过虚报、瞒报成本信息谋求自身利润最大化，进而扭曲区域供应链的协同决策结构，打破区域物流资源的合理配置格局。

在此背景下，区域物流结构短板对湖北对外开放格局的制约效应凸显：湖北港口外贸货物吞吐量增速较全国平均水平低 10 个百分点，暴露出区域物流信息系统结构单一、数据共享机制缺失的问题，直接导致铁路运输与港口、机场的衔接结构失衡，铁水联运、铁空联运的区域物流网络效率大幅降低。典型如阳逻港至吴家山站中转环节耗时长达 2 天且运输成本高企，反映出区域内物流节点衔接结构的低效性；而中亚等境外口岸换装设施有限，则进一步制约了湖北国际物流通道的延伸结构与整体时效，削弱了湖北产品在国际市场的竞争力结构。由此可见，区域物流基础设施结构不完善、信息化结构滞后，以及境外物流节点配套结构不足，是制约湖北物流系统效能的核心瓶颈；如何通过优化运营成本信息的掌握与运用，重构区域供应链的信息协同结构，成为破解区域物流瓶颈、完善区域对外开放结构的关键。

#### 4.3. 难以适配跨境电商发展，对新业态支持作用有限

湖北省跨境电商虽在近年来保持增长态势，但总体规模仍处于全国中下游水平，进出口总额仅占全国总量的 1.7%，远低于广东、浙江、江苏等沿海省份，甚至不及部分中西部新兴节点城市。省内缺乏具有全国影响力的跨境电商综合服务平台和龙头企业，产业集聚效应不明显，园区同质化严重，服务体系不完善，导致企业在品牌注册、海外仓布局、国际支付、合规通关等方面面临诸多障碍。尤其在品牌出海方面，湖北自主品牌国际认知度低，多数企业仍依赖第三方平台“店群模式”运营，利润空间被严重压缩，难以实现可持续发展。在此背景下，中欧班列未能有效嵌入跨境电商的供应链体系，难以匹配其“小批量、多批次、高时效、强时效”的物流特征。目前班列发运多以大宗货物为主，班次安排不够灵活，拼箱服务不成熟，缺乏针对电商包裹的集货、分拣、报关、全程追踪等专业化解决方案，导致本地跨境电商企业普遍选择成本高昂的航空快递，或绕道成都、重庆、义乌等地搭乘其他班列出口，不仅增加了物流成本，也削弱了湖北在“一带一路”沿线市场的渠道掌控力，错失了“班列+电商”融合发展的战略窗口期。

#### 4.4. 产业联动机制缺失，班列服务与产业需求脱节

当前，中欧班列正从“运得了”向“运得好”、“运得专”转型，多地已探索出“产业+班列”的成功范式。例如，内蒙古鄂尔多斯依托本地家电制造集群，开行“家电专列”，实现“产即运、运即达”；重庆、郑州则围绕电子信息产业打造“笔记本电脑专列”，大幅提升出口效率。反观湖北，尽管拥有“光芯屏端网”全产业链和快速崛起的新能源汽车产业，但在班列服务与产业需求精准对接方面明显滞后。以新能源汽车为例，武汉及襄阳、孝感等周边地区已形成年产超 50 万辆的整车制造能力，东风、岚图、小鹏等品牌出口订单持续增长，但至今未开通常态化、规模化运行的新能源汽车出口专列。企业出口主

要依赖海运拼箱或零散发运，运输周期长达 35~45 天，且在装箱、固定、保险等方面缺乏专业标准，车辆磕碰、电池安全等风险突出。同时，由于缺乏整车出口的报关、检测、铁路适配等一站式服务体系，企业难以形成稳定出口预期。此外，针对光电子、生物医药、高端装备等湖北优势产业，也未推出“光谷专列”“医疗设备专列”等特色班列产品，班列服务仍停留在“通用运输工具”层面，未能成为推动产业出海的核心载体。产业与班列之间缺乏规划协同、政策联动和企业合作机制，导致“有产业无班列、有班列无产业”的脱节现象长期存在。

## 5. 中欧班列促进湖北省对外贸易结构优化的策略

### 5.1. 培育壮大高附加值出口产业，强化核心技术研发

立足湖北省区域产业基础，以核心技术研发为主要引擎，推动高附加值出口产业与中欧班列深度融合、协同升级。一方面，聚焦光电子信息、新能源汽车、生物医药、绿色低碳等优势高附加值产业赛道，培育形成规模化出口产业集群，引导企业突破关键核心技术难关，构建自主可控创新体系。另一方面，着眼于拓展新兴高潜产业，发展高效光伏组件、储能系统、氢能设备等“新三样”产品，契合欧洲碳中和需求，开通零碳绿色班列，打造差异化竞争优势。同时，应完善政策支持体系，营造良好发展环境。研发投入强度的提升离不开政策的激励与支持，可对高附加值产品出口企业给予适当的财政补贴，强化财政税收激励，鼓励企业加大研发投入力度，提升高附加值出口产业竞争力，夯实高端货源的供给基础，推动中欧班列(武汉)实现从“运得多”到“运得好”、从“规模增长”向“价值提升”的转变。

### 5.2. 破解物流信息瓶颈，打通多式联运衔接堵点

要打破中欧班列(武汉)的物流结构瓶颈，首先要解决成本信息不对称及信息化滞后的核心问题。为此可以搭建统一的成本信息共享与核验平台，要求国家货代、班列运营商、地方铁路局等核心主体公开合规运营成本，明确成本核算口径，引入第三方审计机构对成本数据进行核验，杜绝虚报、瞒报成本牟利行为。针对当前信息系统单一、数据孤岛困境，应推进数字化赋能，依托互联网、大数据、区块链技术整合全链条数据，实现全程可视化管控，实现物流信息统一归集、实时共享、动态调度，提升物流信息化、智能化水平。在破解物流信息难题后，统一多式联运标准，推行“一单制”服务，统一铁水、铁空联运的单证、装卸、时效、计费标准，实现“一次委托、一单到底、全程负责”，简化跨运输方式衔接手续，降低衔接成本与时间损耗，提升综合物流效率，补齐物流结构短板。

### 5.3. 定制化创新班列运营模式，精准匹配跨境电商需求

一方面，开设跨境电商专属班列，依托中欧班列(武汉)线路，增设电商专列、拼箱专列、小件快运专列，摒弃以大宗货物为主的运营逻辑，重点适配“小批量、多批次、高时效”需求，采用固定频次 + 动态加开的灵活排班模式，响应电商订单波动；另一方面，完善电商拼箱与集货体系，在吴家山、阳逻港等核心枢纽搭建跨境电商集货分拣中心，提供拼箱、组货、拆柜、暂存一体化服务，解决电商包裹零散、运输规模小的痛点，降低单票物流成本，并简化电商货物入箱、进站、报关流程，缩短整体运输周期，缩小与航空快递的时效差距。为了促进“班列 + 电商”加快融合，应深化多方协同联动，建立班列运营商与电商企业常态化对接机制，定期组织供需对接会，推动班列运营方、货代、跨境电商企业深度合作，共同优化物流方案，协商定价机制，实现利益绑定。

### 5.4. 强化产业协同联动，加快湖北产业结构调整

一方面，聚焦湖北省现代产业集群核心领域，发挥中欧班列物流运输优势，为产业协同锚定方向；

建立“产业需求—班列供给”的动态匹配机制，推动产业集群内上下游企业协同，保障核心领域关键零部件的进口供应链稳定，同时降低出口产品的物流成本。鼓励湖北优势产业利用资源辐射市场，将单纯的“产业出口”升级为“产业链输出”。另一方面，以中欧班列枢纽节点为纽带，打破区域产业壁垒，构建“省内—国内—国际”的三层协作网络，在省内，强化武汉与周边城市的产业互补；在国内，加强与重庆、成都、西安等中欧班列核心枢纽的合作，实现跨枢纽产业资源共享；在国际，充分发挥中欧班列运输优势，将国内特色产品销往欧洲。最后，以中欧班列运行为契机，强化跨区域、跨枢纽、跨国家产业协同联动，推动湖北省产业协同从“物流协同”向“创新协同”深化，优化湖北外贸的价值链结构。

## 6. 结语

中欧班列(武汉)作为内陆开放的关键载体，通过降低物流成本、优化通道网络与创新服务模式，显著推动了湖北省对外贸易结构的多元升级：出口商品向高附加值领域跃迁，民营企业成为外贸增长主力，“一带一路”沿线市场占比持续提升，跨境电商等新业态规模化崛起。未来，需通过强化技术研发与产业协同、破解信息壁垒、定制化运营模式等策略，实现班列从“规模扩张”向“价值赋能”的转型，为内陆地区构建高水平开放型经济提供可持续动力。

## 基金项目

湖北省大学生创新创业训练计划项目(省级)，项目编号 S202510488079，项目名称(中欧班列运行对湖北省对外贸易结构的影响研究)。

## 参考文献

- [1] 王永进, 黄青. 交通基础设施质量、时间敏感度和出口绩效[J]. 财经研究, 2017, 43(10): 97-108.
- [2] 王永进, 盛丹, 施炳展, 等. 基础设施如何提升了出口技术复杂度? [J]. 经济研究, 2010(7): 103-115.
- [3] 黄先海, 卿陶. 异质性贸易成本与企业出口产品质量: 机理与事实[J]. 南方经济, 2020(5): 79-93.
- [4] 王雄元, 卜落凡. 国际出口贸易与企业创新——基于“中欧班列”开通的准自然实验研究[J]. 中国工业经济, 2019(10): 80-98.
- [5] 李茜. 2025 年中欧班列(武汉)开行 902 列超一半出口量是高端“湖北造” [N]. 湖北日报, 2026-01-27(16).
- [6] 胡之澜. 2025 年海关监管中欧班列(武汉)开行超 900 列创新高[EB/OL]. 2026-01-27. [https://www.wuhan.gov.cn/sy/whyw/202601/t20260127\\_2719160.shtml](https://www.wuhan.gov.cn/sy/whyw/202601/t20260127_2719160.shtml), 2026-06-22.
- [7] 湖北省发展改革委. 中欧班列(武汉)跑出加速度 奋力谱写高质量共建“一带一路”新篇章[EB/OL]. 2024-02-01. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0Q5CTNCI.html>, 2026-06-22.
- [8] 宗夏. 中欧班列(武汉)年开行量创历史新高 湖北奋力打造内陆开放新高地[J]. 《瞭望》新闻周刊, 2023(4-5): 64-65.
- [9] 杜涛, 熊巧, 王遥飞. 促进中欧班列(武汉)高质量发展对策研究[J]. 物流工程与管理, 2022, 44(7): 134-136.
- [10] 彭洲, 梁晶. “汉欧”国际铁路货运通道的运行现状、存在问题及建议[J]. 铁路采购与物流, 2018, 13(4): 49-52.
- [11] 张震, 洪少枝. 中欧班列发展历程回顾与运行现状分析研究[J]. 中国物流与采购, 2023(9): 103-105.
- [12] 谢玲, 于超, 袁剑. 武汉海关试点“中欧直取”铁路进口货物即到即取 每批次节省 72 小时[N]. 楚天都市报, 2017-08-01(A12).
- [13] 张翼. 我国外贸企业活跃度不断提升[N]. 光明日报, 2025-02-25(010).