

东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的分析研究

文 惠^{1,2}, 郑 轶^{1,2}, 何 兵^{1,2*}

¹江苏海洋大学新亚欧陆海联运通道研究院, 江苏 连云港

²江苏海洋大学商学院, 江苏 连云港

收稿日期: 2025年11月3日; 录用日期: 2025年11月17日; 发布日期: 2025年12月10日

摘 要

连云港作为海陆交汇枢纽, 构建东南亚货物经其辐射内陆与中亚物流通道, 对沿线贸易升级具有深远意义。依托优良海运条件、便捷陆运网络及成熟的中哈物流合作基地, 其作为东南亚货物中转内陆与中亚核心支点的优势逐步凸显。然而, 仍面临三大瓶颈: 一是港口基建智能化转型滞后, 制约跨区域联通效率; 二是跨主体合作机制不明确, 协同沟通存在壁垒; 三是与周边港口同质化竞争加剧, 核心竞争力尚未形成。为此, 需从三方面破局: 其一, 以人工智能技术升级港口基础设施, 提升效率与质量; 其二, 建立跨区域、跨部门常态化合作机制, 畅通信息共享与物流衔接; 其三, 立足海陆联运特色, 形成与周边港口错位发展的竞争壁垒, 吸引东南亚货源集聚。

关键词

物流体系, 物流通道, 多式联运, 经济协同

Analysis and Research on Southeast Asian Goods Reaching China and Central Asian Markets via Lianyungang

Hui Wen^{1,2}, Yi Zheng^{1,2}, Bing He^{1,2*}

¹New Eurasian Land-Sea Intermodal Transport Corridor Research Institute, Jiangsu Ocean University, Lianyungang Jiangsu

²School of Business, Jiangsu Ocean University, Lianyungang Jiangsu

Received: November 3, 2025; accepted: November 17, 2025; published: December 10, 2025

*通讯作者。

文章引用: 文惠, 郑轶, 何兵. 东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的分析研究[J]. 世界经济探索, 2025, 14(6): 808-814. DOI: 10.12677/wer.2025.146084

Abstract

Lianyungang, as a key hub connecting the sea and land routes, plays a crucial role in building a logistics channel for Southeast Asian goods to radiate into the inland regions and Central Asia, significantly contributing to the upgrading of trade along the route. Leveraging its excellent maritime transport conditions, convenient land transport network, and mature China-Kazakhstan logistics cooperation base, its advantages as a core transit point for Southeast Asian goods and a key hub for Central Asia are gradually becoming apparent. However, it still faces three major bottlenecks: first, the lagging intelligent transformation of port infrastructure restricts the efficiency of cross-regional connectivity; second, the lack of clear cross-entity cooperation mechanisms creates barriers to collaborative communication; and third, intensified competition with neighboring ports has hindered the formation of core competitiveness. Therefore, breakthroughs are needed in three aspects: first, upgrading port infrastructure with artificial intelligence technology to improve efficiency and quality; second, establishing a regular cross-regional and cross-departmental cooperation mechanism to facilitate information sharing and logistics connections; and third, leveraging its unique sea-land intermodal transport characteristics to create competitive barriers that differentiate it from neighboring ports, attracting Southeast Asian cargo to the region.

Keywords

Logistics System, Logistics Channels, Multimodal Transport, Economic Synergy

Copyright © 2025 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

中国与东南亚制造业的成熟产能与中亚国家丰富的能源矿产资源形成双向匹配。在 2023 年中国与东南亚货物贸易额突破 1.5 万亿美元，与中亚五国贸易额达 892 亿美元，资源与货物的频繁流动迫切需求一个高效的物流枢纽来承接[1]。2021 年国家发改委印发《关于做好“十四五”首批国家物流枢纽建设工作的通知》将连云港纳入首批国家港口型物流枢纽名单。2023 年《“十四五”粮食仓储物流设施布局和建设规划》进一步明确其国家粮食物流核心枢纽地位，同年国家五部门联合发文将连云港、徐州、淮安列为综合型国家现代流通战略支点城市，进一步从国家战略层面确立了连云港在流通网络中的核心价值。

在国家政策的持续赋能下，连云港已淬炼出独树一帜的海陆枢纽优势。作为新亚欧大陆桥东方桥头堡，它既坐拥“90 条集装箱航线联通全球 160 多国近千个港口”海运网络，更铸就了以陇海兰新铁路、新亚欧大陆桥为核心，串联内陆与中亚的陆运动脉；中哈物流合作基地则成为中亚货物集散的关键支点，三者共同构成“海陆联动、内外贯通”硬实力底座。在此基础上，连云港深度落实习近平总书记“将连云港 - 霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为‘一带一路’标杆示范项目”重要指示：2024 年完成《上合组织国际物流园体系重塑与战略转型行动方案》编制，全力推进“两基地、一班列”建设。这一系列举措，不仅强化了连云港作为国际物流中转枢纽的功能定位，为区域协同发展注入强劲动能。

当前全球经济波谲云诡，市场不确定性显著攀升，构建稳定高效的物流通道，已成为沿线国家破局求稳的共同期盼。连云港若能精准发力优化物流体系，不仅能有效承接日益增长的贸易需求，更能为区域供应链注入稳定性与竞争力，为沿线国家经济合作增添新活力。这一系列举措落地后，连云港将物流

通道锻造成连接东南亚与中亚“黄金动脉”。既夯实自身国际物流中转枢纽的地位，提升全球影响力；又强化区域供应链韧性，推动沿线贸易高效流转；更以海陆交汇枢纽势能，为“一带一路”注入新动能。

2. 文献综述

国内学者围绕连云港作为物流枢纽的潜力、运输功能及发展策略进行了多方面的探讨。熊彬臣(2025)聚焦中吉乌铁路工程，指出项目建成将打通东亚至中亚、欧洲的新通道，但同时提出也面临自然环境、法律法规、政治经济等多重风险。值得肯定的是项目的建成对强化连云港将货物辐射至中亚的功能有至关重要的作用[2]。林备战和李明(2021)系统阐述了“一带一路”六大国际运输通道建设进展，其中新亚欧大陆桥通道运营成熟。此外，文章指出连云港的中欧班列以中亚为主要方向，并且以日本、韩国、东南亚地区国家的过境货物为主，但也存在拥堵、缺箱问题，未来需依托政策支持与通道完善实现高质量发展[3]。仲其庄和张新语(2023)强调连云港港作为“一带一路”关键交汇点，中欧班列从这里辐射欧亚，形成物流网络与经贸商圈。明确推动铁路与港口融合，强化其在陆海联运中的枢纽功能[4]。刘益鸣(2024)将连云港港口经济划分为初期、扩张、综合服务、国际化扩张四阶段，当前处于“第三代港口”发展阶段[5]。实证行政级别越高的区域对其影响越大，外贸环境对港口经济拉动作用显著。目前，国内学者主要探讨连云港的发展趋势及中欧班列对货物流向中亚的推力，对构建从东南亚到连云港再到中亚市场的完整链条还没有深入研究。

Tagiltseva *et al.* (2022)对俄罗斯作为亚欧大陆运输枢纽的角色如何承接远东以及欧亚之间的跨境货物运输进行分析，探讨多式联运对于区域经济的贡献[6]。Tsymbal *et al.* (2023)围绕“一带一路”背景之下智能技术对于基础设施以及物流系统的影响进行展开，研究智能技术在“一带一路”中的具体使用场景[7]。Wang & Yeo (2016)以韩国至中亚的二手车的多式联运为研究对象，得出最优的多式联运选择为“海运 + 中国铁路 TCR”路线[8]。可以看出国外学者在区域经济合作特别是港口经济的方面研究广泛，但因地域文化差异，针对连云港与东南亚物流联系的研究较少，对连云港链接东南亚和中亚市场的作用没有深入分析。

3. 东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的现状

3.1. 枢纽网络织密，铸就流通核心枢纽

连云港凭借得天独厚的“陆海双起点”区位优势，精心构筑起一张连接东南亚、我国内陆与中亚的多层次物流网络。在海运领域，积极拓展航线布局，累计开通近远洋航线达 98 条。尤其注重加密东南亚外贸直航线，成功打造出“东南亚 - 连云港”海上主通道。至 2024 年，依托该通道开展的跨境贸易业务占比已超 60%，彰显了其在区域贸易中的重要地位与强大活力。陆运方面，连云港战略性地布局了阿拉山口、霍尔果斯等 5 个重要出境口岸，并开行了通往中亚五国以及中吉乌等 6 条国际班列线路。在国内辐射网络上，开通了 25 条海铁联运通道，串联起陇海经济带、长江经济带等。徐连班列实现每周两班稳定运行，成功构建起“东南亚 - 连云港 - 内陆腹地”物流体系，为区域经济协同发展注入强劲动力。

3.2. 联运效能跃升，创新模式降本增效

连云港以“公铁河海”多式联运体系为核心引擎，大力推进一系列效率革新举措，实现了联运效能质的飞跃。在中转效率提升方面，创新推出国际班列“船车直取”零等待模式，使中转时间大幅节约 75%；过境货物“集改散”直装模式则将全流程时间压缩 60%，显著提高了货物周转效率。中哈物流基地采用“三班制 + 机动模式”，更是将单节车皮作业时间压缩至 6 分钟。在模式创新领域，连云港首创“中亚回程 + 保税中转 + 海铁联运”模式，成功打通了乌兹别克斯坦钾肥经连云港发往东南亚的双向流通过

道，拓展了物流业务的广度与深度。同时，积极推广“一单制”服务，与中远海运等企业携手合作，为客户提供“门到门”全程物流解决方案，使综合成本较公路运输显著降低，赢得市场广泛认可与好评。

3.3. 辐射效应凸显，形成特色货流循环

连云港充分发挥枢纽优势，使东南亚货物实现了“入华分拨”与“过境中亚”双重辐射效应。在国内辐射层面，借助“连申快航 + 铁路”等高效物流产品，东南亚电子元件、农产品等货物如潺潺溪流般经连云港分拨至徐州、郑州等内陆城市。在跨境电商领域，“丝路云商”平台整合东南亚优质食品等商品，有效促进国内消费市场的繁荣。在中亚辐射方面，东南亚汽车零配件、光伏组件等货物搭乘连云港班列直达中亚，成为连接双方经济合作的重要纽带。“连云港 - 塔什干”线路更是入选国家级铁水联运案例，彰显连云港在国际物流中的重要地位。同时，形成“中亚矿产 - 连云港 - 东南亚”回程通道，双向通道进一步巩固，有力地强化了连云港作为“东南亚 - 中亚陆海联运核心枢纽”功能定位。

3.4. 政策数字协同，筑牢物流服务根基

政策创新与数字化升级如同鸟之双翼、车之两轮，为物流通道的畅通提供了保障。在政策支撑方面，连云港依托自贸区平台，积极推出 13 项班列创新案例。“保税 + 出口”混拼模式获得海关总署备案，哈国过境小麦监管优化等一系列举措，简化了通关流程，提高了物流效率。在数字赋能方面，连云港建成新亚欧陆海联运数据大通道，霍尔果斯电子口岸项目入选国家级数字化转型工程，标志着其在数字化领域迈出了坚实步伐。中哈基地升级数字化调度中心，与霍尔果斯无水港实现数据联通。数字化水平的提升为物流运营提供了精准决策依据，进一步巩固了连云港物流服务的根基。通过枢纽网络建设、联运效能提升、辐射效应拓展及政策数字协同等，成功构建起“东南亚 - 中亚”陆海联运枢纽。

4. 建设东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的影响因素分析

4.1. 政策支持与投入，奠定发展基石

政策是推动连云港承接东南亚货物并辐射至国内、中亚市场的重要驱动力，其影响力贯穿设施建设、贸易便利化等各个环节。从国家层面来看，政策为连云港确立了核心定位。2021 年，连云港市成为省内唯一入选的国家港口型物流枢纽城市；2023 年，又被列为全国 24 个综合型国家现代物流战略支点城市之一。这些政策定位与连云港“新亚欧大陆陆海联运起点”的定位高度契合，为城市发展指明了方向。中央政策为连云港发展定下基调的同时，地方政策的出台与实施同样关键。连云港当地政府依托自贸区政策优势，推出 13 项中欧班列创新案例。这些举措大幅简化了通关流程，降低了货物中转的时间成本。此外，连云港市政府还通过补贴等方式，促进了物流转运的发展，提升了港口的吸引力。

4.2. 技术创新与数字化转型，突破发展瓶颈

技术创新与数字化转型是连云港突破发展瓶颈、提升货物流转效率关键所在。在人工智能赋能多产业的时代背景下，港口建设也需顺应潮流，推动基础设施智能化改造。连云港的中哈物流基地调度中心进行数字化升级后，显著降低了货物转运的时间成本，提升了物流效率。跨境货物运输中，时间至关重要，长时间的运输和繁琐的程序会影响产品质量、增加损耗，进而影响货物成本和市场竞争力。因此，港口的便捷、高效、精准成为货物选择靠港的核心因素，而这些都依赖于智能化、数字化转型升级。数字化调度系统的建立能够实现中转时间压缩、流程时间节约，为港口发展注入新动力。

4.3. 信息共享与跨区域物流协同，保障顺畅流转

信息共享是解决物流环节“孤岛”问题、保障东南亚货物顺畅流转的基础。连云港目前已初步构建

局部信息共享体系。例如，新亚欧陆海联运数据大通道实现与霍果斯电子口岸的数据联通，可实时共享货物位置、通关状态等信息。然而，当前仍面临信息共享的瓶颈。与东南亚及中亚国家的物流节点缺乏统一信息标准，导致货物从东南亚到连云港时需重新录入数据。这不仅涉及经济因素，还涉及政治考量。此外，国内不同物流枢纽的信息平台相互独立，也在一定程度上限制了货物的转运效率。建立统一的数据信息网络，不仅能提升效率，还能帮助境外货主实时查询货物进度，降低沟通成本。

4.4. 差异化竞争，彰显连云港核心优势

在我国坚定不移推进对外开放、深度融入国际经贸格局的大背景下，国内众多优质港口凭借长期实践，在跨境货物转运承接领域积累了深厚经验。然而，这也使得国内港口在一定程度上陷入了同质化竞争的困境。在此情形下，连云港实施差异化竞争策略，无疑成为其实现突破与发展的明智之选。从区位优势来看，连云港占据着得天独厚的战略要地，赋予了其在物流运输中的特殊地位，使其成为东南亚货物向中亚辐射的“最优路径选择”。这一显著优势，不仅为客户降低了物流成本，更提升了运输效率，为连云港在市场竞争中赢得了先机。在服务能力方面，连云港专注于“海铁联运”模式，形成了高度专业化的服务体系[9]-[11]。综合来看，在政策的有力支持、技术的持续创新、信息的高效共享及差异化竞争策略的多维驱动下，连云港逐渐成为东南亚货物中转至国内及中亚市场的重要枢纽。

5. 东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的不足分析

5.1. 基础设施建设掣肘，连云港联通水平受限

作为我国首批沿海开放城市，连云港拥有深厚的发展底蕴。然而，在当今自动化、智能化大背景下，其基础设施建设更新迭代速度明显滞后于市场需求。连云港作为最早规划建设的核心港区，多数泊位普遍存在能级偏低、适应性严重不足问题。此外，作为衔接新亚欧大陆桥的关键枢纽节点，连云港港在铁路与内陆干线铁路衔接方面存在显著“断点”，难以与日益增长的货物转运需求相匹配。而且，连云港港与周边高铁等客运干线的货运衔接尚未有效建立，货物不得不在港区外进行二次倒运操作。更为突出的是，铁路专用线与码头堆场之间“最后一公里”衔接问题十分严峻。部分堆场由于规划或建设原因，无法直接与铁路专用线实现高效对接，进一步对连云港港的整体联通水平产生了严重负面影响。

5.2. 合作机制掣肘，区域沟通频现梗阻

连云港港借助中哈连云港物流合作基地构建了局部信息共享系统，然而在与东南亚港口、中亚物流枢纽开展合作的过程中，信息壁垒问题依旧突出。目前，连云港港与东南亚、中亚物流节点之间信息互通处于“碎片化”境地。连云港港与新加坡港、胡志明港等东南亚主要港口的信息交互，过度依赖传统“邮件 + 传真”或通过第三方物流企业，导致信息传递存在滞后性。与中亚物流枢纽的信息衔接问题则更为严峻。此外，连云港海关行政级别与监管力量配置，难以适应跨区域合作的复杂需求，导致其服务效率受限。连云港作为“一带一路”的海路交汇枢纽，获得了先行先试的政策授权，但行政级别的限制仍然在一定程度上影响了其决策的灵活性和及时性，进一步制约了港口的服务能力。

5.3. 港口竞争白热化，发展之路荆棘丛生

在复杂多变的港口发展格局中，连云港港面临来自多方的竞争，不断冲击着其发展水平。青岛港与天津港凭借先发优势与丰富的资源优势，在东南亚航线领域已然筑起坚固的壁垒，给连云港港带来了巨大的竞争压力。为了在东南亚货源的争夺战中抢占先机，部分港口甚至不惜发动价格战，进一步压缩了市场空间。而连云港港由于运营成本等诸多因素的限制，在报价上难以形成优势。在与周边城市的协同

发展方面，连云港港也陷入了困境。它未能与盐城港、日照港等周边港口建立起有效统筹协调机制，反而陷入了同质化竞争泥潭。目前，这些港口都将东南亚货物运输作为主要业务方向，服务模式高度相似，没有形成差异化分工。更关键的是，这些港口分属不同行政区域，缺乏统一的规划与利益分配方案。

6. 建设东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的具体措施

6.1. 协同合作发展，构建跨区域物流新体系

连云港港应积极与先进港口及长江经济带港口展开全方位对接。一方面，与上海港开展深度合作。聚焦“航线共享、技术输出、市场联动”三大核心领域，借助上海港丰富的东南亚干线资源，带动连云港港支线业务的蓬勃发展。此外，双方还可联合推广“东南亚-连云港-中亚”物流通道，实现资源共享、优势互补。另一方面，尝试与南京港、武汉港携手构建“江海河联运”网络。通过统一订舱调度、对接信息平台等，实现货物无缝衔接与高效转运，使东南亚货物能顺利辐射至中部地区。此外，政策协调是协同合作发展的重要保障。一方面，要推动建立多部门协调机制，加强各部门沟通与协作，为货物的顺畅流通创造条件。另一方面，优化地方补贴政策，吸引更多货物选择连云港港作为中转枢纽。

6.2. 以智能化升级为引擎，铸就高效智慧物流新通道

在物流行业竞争激烈的当下，以智能化升级为方向打造高效智慧物流通道，是连云港港实现跨越发展的关键。针对东南亚特色货物，建设智能仓储设施必不可少。而“E港通”平台作为连云港港物流信息枢纽，其功能优化升级对打造高效智慧物流通道至关重要。推动“E港通”平台与东南亚、中亚港口及中小物流企业对接，能打破信息孤岛，实现信息共享。AI与区块链技术潜力巨大，积极探索其在物流领域的应用能为连云港港注入新活力。聚焦AI实用场景训练，如货物AI审核辅助通关、用AI分析数据优化运输路线，能提高通关准确性与运输效率。搭建跨区域区块链平台，实现单据数字化流转，可确保单据信息真实安全，提高物流运作效率与透明度，还能为中小货主建立信用档案，营造良好市场环境。

6.3. 以差异化竞争为策，铸就港口核心优势

在竞争日益激烈的当下，连云港港需以差异化竞争为策略，全力塑造港口核心竞争力。其一，巩固海河联运优势，筑牢区域“出海门户”。连云港港应充分发挥地理优势，打造苏北及淮海经济区重要“出海门户”。其二，强化中亚通道优势，深化中哈物流合作。连云港港要进一步挖掘自身作为中亚通道潜力，深化中哈物流基地建设。新增货物加工功能，对中亚进口和出口货物进行深加工，增强市场竞争力。打造中亚商品展示中心，构建从展示到交易再到物流的完整链条，为客户提供一站式服务。此外，优化通道服务，针对东南亚货物，推出“保税中转+铁路快运”服务模式，提高货物中转效率，缩短运输时间。其三，聚焦特色货物服务，避开全品类竞争。连云港港可适当舍弃全品类竞争，专注三大特色品类。

7. 结语

积极推进东南亚货物经连云港辐射我国及中亚市场的通道建设，对连云港区域经济发展意义非凡。通过优化物流网络、健全衔接机制，港口对外联系的广度与深度大幅拓展。这不仅吸引更多东南亚货源在此汇聚，还能高效对接中亚市场需求，大幅提升港口贸易流转效率。如此一来，经此通道的商品在价格和时效上更具优势，进一步夯实了其物流枢纽的地位。从区域经济层面分析，通道建设带来的贸易增长具有强大的带动效应，直接拉动港口周边产业的发展。同时，还能吸引与东南亚、中亚贸易相关加工制造企业落户，推动地区产业结构从传统型向高附加值型转变。作为陆海联动的关键枢纽，连云港借助通道吸引更多东南亚货物中转，逐步成为连接我国东部沿海、中西部腹地与中亚地区核心物流节点。

此外,通道还搭建起区域间、城市间的合作桥梁,为“一带一路”向纵深推进提供支撑。在建设运营过程中,会创造大量就业岗位,有利于维护社会稳定。

基金项目

本论文受到新亚欧陆海联运通道研究院 2025 年度一般课题“东南亚货物经连云港辐射我国和中亚市场的分析研究”资助,项目编号:25TDYJY016。

参考文献

- [1] 一带一路网. 中国与东盟产业合作“大跨步”[EB/OL].
<https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/0DOQLAR6.html>, 2025-11-01.
- [2] 熊彬臣. 高质量共建中吉乌铁路构建互联互通新格局[J]. 国际工程与劳务, 2025(4): 34-38.
- [3] 林备战, 李明. “一带一路”倡议下国际运输通道建设及中欧班列运行现状与未来展望[J]. 东北亚经济研究, 2021, 5(4): 24-36.
- [4] 仲其庄, 张新语. 连云港港深化互联互通合作与共建国际枢纽海港恳谈会召开[J]. 大陆桥视野, 2023(11): 8-9.
- [5] 刘益鸣, 林新, 丁陆梅. 连云港港口经济发展阶段及发展对策研究[J]. 物流科技, 2024, 47(6): 106-109+113.
- [6] Tagiltseva, J., Vasilenko, M., Kuzina, E., Drozdov, N., Parkhomenko, R., Prokopchuk, V., et al. (2022) The Economic Efficiency Justification of Multimodal Container Transportation. *Transportation Research Procedia*, **63**, 264-270.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.06.012>
- [7] Tsymbal, L., Natsvlishvili, T. and Verdenhofa, O. (2023) One Belt, One Road Project: The Impact of Smart Technologies on Infrastructure and Logistics. *Baltic Journal of Economic Studies*, **9**, 214-221.
<https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-3-214-221>
- [8] Wang, Y. and Yeo, G. (2016) A Study on International Multimodal Transport Networks from Korea to Central Asia: Focus on Secondhand Vehicles. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, **32**, 41-47.
<https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2016.03.005>
- [9] 范忠华, 登州客. 将海港搬进内陆, 以陆桥贯通海洋国际物流运输业迎来新的发展空间[J]. 大陆桥视野, 2010(7): 38-44.
- [10] 陈军, 沈亚君. “东南亚-连云港-郑州”国际海铁联运首发[J]. 大陆桥视野, 2023(7): 11.
- [11] 陈昱冰, 许凌. “一带一路”倡议下连云港国际枢纽海港建设研究[J]. 对外经贸, 2022(7): 20-23+44.