

中欧班列济南—青岛集结中心入列国家和山东“十五五”规划，提升对外开放平台功能，构建“班列+”产业发展生态

# “钢铁驼队”：铺就更具韧性陆上“经济走廊”

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

中欧班列是共建“一带一路”的旗舰项目和标志性品牌。2025年1月，中欧班列济南—青岛集结中心获批，与郑州、重庆、成都、西安、乌鲁木齐等14个城市（群）一同成为国家级中欧班列集结中心。

前不久，中欧班列济南—青岛集结中心接入入列国家和山东“十五五”规划——3月公布的国家“十五五”规划纲要中，“支持中欧班列济南—青岛集结中心建设”被列为“对外开放平台功能提升”的载体之一。

4月印发的山东省“十五五”规划纲要提出：加快构建国际物流大通道，高质量运营中欧班列，高水平建设中欧班列济南—青岛集结中心。

规划引领，政策赋能。以此为契机，山东中欧班列正步入提质增效、创新发展的新阶段。

展望全球局势，地缘博弈不断加剧、贸易政策面临不确定性，让全球供应链持续承压。海运、空运等运输方式运价、时效起伏不定……走过2026年一季度，国际贸易面临诸多变数，更加可靠的国际运输通道成为企业跨境出海的“刚需”。作为贯通亚欧的陆上黄金通道，中欧班列备受青睐。

变局之中，如何高水平建设中欧班列济南—青岛集结中心，铺就一条具有韧性的陆上通道，为亚欧大陆的经贸往来构建更加畅通稳定的国际物流大通道？

## 数读青岛中欧班列

青岛目前常态化开行“上合快线”“日韩陆海快线”“中老国际货运列车”等**22**条国际班列线路，通达上合组织及共建“一带一路”**23**个国家、**54**个城市

2018年山东高速集团统筹运营全省中欧班列以来，在青岛累计开行中欧班列**超5500**列，占全省总量**三成以上**

2025年，青岛开行中欧班列**1225**列，同比增长**20.5%**，连续两年突破千列、七年创历史新高，运输货物**10.05**万标箱，同比增长**20.5%**。其中，“上合快线”开行514列，“日韩陆海快线”开行698列（同比增长54.1%），创历史新高

2026年一季度，青岛开行中欧班列**253**列，同比增长2.43%，运送货物总量**超17**万吨，同比增长3.10%，班列到发数和货运量双双创历史同期新高

## 线路通达，联通54个国际城市

4月2日，一列由山东高速集团统筹运营的中欧班列“上合快线”从上合示范区多式联运中心（中铁联集青岛中心站）发出。本趟班列货物主要为分体式空调器、储能式电热水器、家用洗碗机等本地生产的家电，共110个标准集装箱，总价值约138万美元，经霍尔果斯口岸出境，于15天后顺利抵达俄罗斯谢尔季诺季诺站。这是青岛中欧班列蓬勃发展的一个缩影。

一组组龙门吊不时起落，一排排集装箱按序码放……在上合示范区多式联运中心（中铁联集青岛中心站）铁轨上，“钢铁驼队”鸣笛不息，载着“青岛制造”和“山东好货”，融入全球开放发展的“脉搏”，持续为亚欧大陆互联互通与经贸合作注入新动力。

目前，青岛常态化开行“上合快线”“日韩陆海快线”“中老国际货运列车”等22条国际班列线路，通达上合组织及共建“一带一路”23个国家、54个城市。线路主要覆盖中亚、欧洲、东南亚各国，向北联通俄罗斯、白俄罗斯，向南抵达老挝、越南、泰国，向东衔接日韩，向西直达塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦等中亚国家及欧洲腹地，构建起“东连日韩、西接欧亚、南抵东盟、北达蒙俄”的国际物流大通道，打造覆盖广、时效快、品牌强的国际物流通道体系。

通道畅通支撑着班列开行规模持续增长。2025年，青岛开行中欧班列1225列，同比增长20.5%，连续两年突破千列、七年创历史新高，运输货物10.05万标箱，同比增长20.5%。自2018年山东高速集团统筹运营全省中欧班列以来，在青岛累计开行中欧班列超5500列，占全省总量三成以上。从竞争优势看，青岛枢纽凭借便利的多式联运条件，培育了“上合快线”“日韩陆海快线”等精品线路。其中，2025年，“上合快线”开行514列，“日韩陆海快线”开行698列（同比增长54.1%），创历史新高。

从青岛出发的中欧班列里都装了哪些货

物？记者从山东高速齐鲁号投资发展有限公司了解到，通过青岛中欧班列运送的货物品类十分丰富。以2025年度数据为例：主要涉及过境货物、出口货物和进口货物三类。其中，过境货物主要是来自日韩、东南亚等国家的汽车、家电、橡胶制品等。出口货物以青岛本地及胶东地区为主，主要包含家电、汽车、轮胎、化工原材料等，比如海尔、海信的冰箱、洗衣机等白色家电，奇瑞的新能源汽车，玲珑、双星轮胎，万华的化工原材料等。进口货物主要包括俄罗斯的板材、铝锭、牛皮纸、豌豆，中亚的粮食等。

今年一季度，青岛开行中欧班列253列，同比增长2.43%，运送货物总量超17万吨，同比增长3.10%，班列到发数和货运量双双创历史同期新高。

集结中心通常位于中欧班列沿线的重要城市或物流节点，是中欧班列运输网络中货物集结、转运和分配的重要枢纽和中转站点。中欧班列济南—青岛集结中心获批以来，济青两地进一步提升协同性，发挥各自特长，形成联动效应，放大了山东中欧班列集结效能。

班列物流最难解决的不是干线运输，而是前、后端与干线的衔接。尤其是在市场环境相对陌生的境外运输环节，“站”到“门”的最后一公里，更容易成为影响全程畅通的“卡点”。为破解这一难题，海外集结中心成为山东中欧班列“棋盘”上的关键落子。

山东高速集团陆续设立哈萨克斯坦阿拉木图、塞尔维亚因吉亚、俄罗斯莫斯科、老挝万象4个集结中心，在全国率先完成境外集疏运体系搭建，并同步设立海外机构负责集结中心的具体运营，布局4个海外仓和2个海外营销中心。此举深度介入境外运输全链条，吸引回程货源，并在当地推广班列服务，提升山东中欧班列海外知名度，延伸了班列服务的“触角”，推动物流服务从“站到站”向“门到门”延伸，让山东中欧班列的“通道+枢纽+网络”综合物流服务体系充分释放服务效能。

在省内，山东高速集团重点完善省内二级支点建设，统筹强化省内协同，优化省内城市开行布局，推进济南与沿黄城市、青岛与胶东区域的集货机制，着力打造“干支结合、枢



■中铁联集青岛中心站内，集装箱装卸作业有序开展。



■一列中欧班列缓缓驶出上合示范区。



■青岛枢纽园区东区。

中欧班列持续优化布局，加速推进通道多元化——

## “海转铁”需求增长 青岛枢纽地位凸显

□青岛日报/观海新闻记者 周建亮

今年以来，“美以伊冲突”引发的航运危机向全球蔓延。中欧班列这条绕过地缘冲突“风暴眼”的战略通道，再次成为优选通道。

传统海运运输时间长，且受风浪等影响容易延误。中欧班列在时效上较海运具有明显优势，运输时间约为海运的四分之一，成本只有空运的六分之一到八分之一，是很多外贸企业出海的重要物流通道选择。2025年，全国中欧班列开行20022列，年度开行数量首次超2万列，货值超677亿美元。

“中东形势对青岛中欧班列整体运行未产生明显的影响。近段时间，陆续有企业咨询班列舱位，考虑国际物流替代方案。但因‘海转铁’需要一定时间，冲突走向尚不明朗，目前客户咨询舱位的多，实际转化为发运量的少。”山东高速齐鲁号投资发展有限公司班列市场部经理郑迎军告诉记者，从现状看，青岛中欧班列核心出口方向以俄罗斯、白俄罗斯为主，过境货物集中在日韩及东南亚至中亚线路，因此未受到明显负面冲击。从长远看，此次地缘冲突带来的海运通道梗阻影响，让中欧班列的战略安全价值得到更多关注和认可，将进一步拉动“海转铁”的需求，使之呈增长态势。

“美以伊冲突以来，新增5列东南亚过境货物转至青岛通过中欧班列发运，进一步凸显中欧班列在国际物流通道中的重要价值。”山东高速齐鲁号投资发展有限公司运营部经理秦磊表示，当前，青岛正在建设世界一流国际航运中心，依托青岛口岸独特优势，青岛枢纽将积极承接东南亚至中亚的过境货源，进一步巩固作为过境中转枢纽的核心地位，推动青岛中欧班列高质量发展。

而从通道布局看，中东物流通道的梗阻，让更具韧性的跨里海国际运输走廊走出“战略备份”。跨里海国际运输走廊是一条“铁—海—铁”多式联运的中欧贸易新通道，从中国出发，经新疆霍尔果斯或阿拉山口口岸出境，穿越哈萨克斯坦，抵达里海东岸港口。转海运横渡里海至阿塞拜疆，随后经铁路穿越高加索地区，抵达欧洲，全程约8000至9000公里，可以有效提升中欧班列境外通道的辐射能力和抗风险能力。

山东省“十五五”规划纲要提出，积极参与跨里海、黑海国际运输走廊建设。近年来，青岛也积极参与跨里海国际运输走廊建设，在全国率先开通“跨里海班列”和“跨两海班列”。今年，青岛中欧班列将持续优化布局，加速推进通道多元化，重点培育跨里海等替代路线，破解单一线路依赖的风险。同时，紧跟山东外贸企业供应链重构需求，提前布局适配的物流线路，助力企业稳定发展。强化“班列+”综合物流能力，打造全链条供应链解决方案，提升青岛枢纽核心竞争力。

## 产业融合，构建“班列+”发展生态

物流通道的价值，最终要体现在对产业的带动上。如果只过货不过产业，那就是一条普通铁路，成不了“经济走廊”。

围绕“通道带物流、物流带经贸、经贸带产业”的思路，青岛中欧班列以班列物流为纽带，深度绑定优势产业，培育新业态新模式，实现“产运互济”融合发展新格局，构建起一个综合物流生态。如今，一列列流动的“钢铁驼队”早已超越单纯的运输工具，成为联通产业、激活市场的重要纽带。

深度融入家电、轮胎、汽车、高端装备等青岛和山东优势产业，青岛中欧班列共服务海尔、海信、赛轮等外贸企业超7000家，开行家电、轮胎等定制化供应链班列580余列，完成韩国现代汽车过境业务超4300车，以精准物流供给服务“新三样”出海。

今年是“十五五”规划开局之年，青岛将紧扣国家集结中心建设要求，以整合海港、陆

港、空港、铁路四类资源为抓手，着力构建“四港联动、多式协同”的国际货运枢纽体系。同时，围绕中欧班列运营，加快构建“物流+贸易+金融”融合发展的班列生态圈，推动班列从“数量规模”向“质量效能”转变。

2025年6月，山东高速集团投资建设的青岛枢纽园区东区“投产即运营”，9月整体投用，并获批保税监管仓库资质。同年11月，交通运输部公布第二批交通物流降本提质增效交通强国专项试点名单，由青岛市交通运输局、山东高速齐鲁号投资发展有限公司等单位联合实施的“青岛强化综合货运枢纽功能，推动产运贸一体化多式联运发展”项目成功入选。

以此为契机，青岛创新“班列+”融合服务模式，创新推出中欧班列+国际贸易+集结中心仓储的“仓运贸一体化”模式。积极拓展高附加值货源，强化与产业园区、重点企业对接，吸引更多货物向青岛集聚。依托保税仓库，重点开展俄罗斯豌豆等大宗商品保税仓储业务，有效拓展保税仓储、分拨集散等业务场景。同时，创新拓展“班列+保税”“班列+贸易”等新业态，有力支撑特色农产品、高端制造等重点品类跨境流通。山东高速齐鲁号投资发展有限公司总经理助理于宸欢说：“以进口货物保税仓储为例，货物先存入保税仓库，暂不缴纳关税、增值税，待实际进入国内市场销售或使用后再报关缴税，可以有效缓解企业资金占用压力。”

连贯东西，跨越山海，不舍昼夜的“钢铁驼队”正在支撑起全球产业链供应链“大动脉”。在这张高效畅通的跨境物流网络中，山东中欧班列将不仅仅是一条连接山东与欧洲的铁路线，还是一张高效协同的境内外网络，是一个集运输、贸易、金融于一体的综合服务平台，更是山东深度融入高质量共建“一带一路”、打造对外开放新高地的战略支点。