

拓展跨境贸易“第四物流通道”的机制与路径研究

楼媛英

中共义乌市委党校，浙江金华，322000；

摘要：跨境物流犹如国际贸易的生命线，在国际贸易中发挥着至关重要的作用。中国“一带一路”的战略布局下，卡车航班作为货物实现跨国运输的新型国际货运方式，在国际物流实现公路干线运输、海铁联运、航空物流等布局基础上，大力培育卡航运输具有重要战略意义。本文立足义乌国际跨境贸易需求，深入分析“第四物流通道”的发展现状，提出打造高能级卡航集结中心，完善“两大运输模式”，强化要素支撑的路径探索。

关键词：跨境贸易；物流通道；卡航运输

DOI：10.64216/3080-1486.25.12.008

习近平总书记在第三届“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上提出，要会同各方搭建以铁路、公路直达运输为支撑的亚欧大陆物流新通道。“卡航”是“卡车航班”的简称，是一种使用大型卡车作为运输工具，将货物实现跨国运输的新型国际货运方式，一般特指中欧间的大规模公路货运。“卡航”以其独特的灵活性和时效性，在全球供应链中占据了重要地位。2016年7月，中国获得联合国的批准，成为全球第70个《TIR公约》缔约国，使得中国的卡航在缔约国之间的国际通关变得更加便捷高效。随着共建“一带一路”实现更高质量、更高水平的发展，全球经济深度融合、国际贸易日趋频繁，TIR国际公路运输为跨境贸易提供了更为丰富多样的物流选择，相较于海运等传统物流，卡航装载量大、运输时效性强、覆盖范围广等优势，能更灵活满足市场的多元化需求，成为国际运输中继海运、空运、铁路（中欧班列）之后的“第四物流通道”。

1 我国“第四物流通道”的发展历程

1.1 第一阶段：萌芽与探索期（2016年之前）

在正式提出“卡航”这一概念之前，中欧之间就已经存在通过公路运输的货物往来，但主要开展的是小规模、零散的运输活动。随着中欧贸易增长，中国与欧洲之间的贸易量持续攀升，对物流渠道的多样性提出了需求。一些专业的物流公司开始尝试组织卡车车队，探索这条跨越多个国家的陆路运输线路的可行性。探索期“卡航”的特点是规模小，社会、公众和市场的认知度极低，行驶路线、国际通关、安全保障等处于在摸索阶段，风险和不确定性较高。

1.2 诞生与初步发展期（2016年 - 2019年）

2016年，“渝新欧”公路班车开始试运行。重庆作

为中欧班列（铁路）的起点，率先探索公路模式，标志着“卡航”开始从零散运输向规模化、班列化运营转变。随着“一带一路”倡议的持续深化，为跨国产能合作和基础设施联通提供了政策支持。中欧班列虽然快速发展，但部分口岸（如波兰马拉舍维奇）出现拥堵，时效性受到影响，中欧班列运力瓶颈逐步显现，催生了替代方案的需求。伴随着电商兴起，对欧洲的跨境电商小包和高端消费品需要比海运快、比空运便宜的运输方式，形成了以新疆霍尔果斯、阿拉山口等口岸出境，穿越哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯等国，最终进入欧盟的主要路线。越来越多的物流公司开始提供稳定的卡航服务，推出“周班”或“旬班”常态化运营。时效与成本优势显现，运输时效约为15-18天，填补了空运（5-7天，贵）和铁路（18-25天，便宜）之间的市场空白。

1.3 爆发与黄金增长期（2020年 - 2022年初）

COVID-19全球大流行成为驱动中国“卡航”这一“第四物流通道”从“备选通道”一跃成为中欧供应链“生命线”，实现爆发式增长的最核心、最关键的催化剂。在疫情爆发前，全球物流格局相对稳定，但疫情彻底打破了这种平衡。从跨境物流的供应端来看，一方面，航空运力崩溃：全球客运航班大面积停飞，导致客机腹舱货运能力急剧萎缩，空运价格飙升数倍。另一方面，海运陷入严重拥堵与天价运费：全球港口效率低下，集装箱一箱难求，海运价格暴涨至历史极限且时效完全无法保证。铁路上的中欧班列运力同样面临口岸拥堵和舱位难求的问题。从跨境贸易的需求分析，疫情期间，全球对“中国制造”的防疫物资、家居用品、电子产品的需求不降反升，致使“卡航”的需求和运量呈现爆炸式增长，成为保障中欧供应链安全的“生命线”，“卡航”一跃成为众多外贸和跨境电商企业的“主流选择”之一，

“第四物流通道”的称号得到广泛认可。

1.4 成熟与调整期（2022 年中至今）

后疫情时代，全球空运、海运运力逐步恢复，价格开始回落。俄乌冲突的爆发对经俄罗斯的传统卡航路线造成巨大冲击，许多欧洲公司因制裁和保险问题，拒绝接收经过俄罗斯和白俄罗斯的货物。物流企业积极开拓中间走廊/南线等替代路线，避开俄罗斯，但南线路程更长、路况更复杂、通关更繁琐，成本和时效有所增加。卡航的需求从疫情顶峰回落，市场进入理性调整阶段，其定位重新回归为对时效有特定要求（介于铁运和空运之间）、货值较高的产品的战略性选择。行业开始注重标准化操作、风险管控和全程数字化管理，提升服务质量和可靠性。

2 拓展跨境贸易“第四物流通道”的基础优势

2.1 经济动能强劲，为卡航发展提供坚实支撑

2024 年，义乌市实现地区生产总值 2503.5 亿元，增长 8%，位列全省县市区 GDP 前十强。创下多个全省“首个”、全国“第一”，成为全省首个市场主体超百万户、首个外贸出口额超 5000 亿元、首个存贷款余额超万亿元的县级市。产业链韧性不断提高，实现规上工业总产值 1661 亿元、增加值增长 6.8%、亩均税收增长 90%。多项主要经济指标增速位居浙江省 18 强县市区前列，居民人均可支配收入连续 18 年位居全国各县市第 1 位。

2.2 跨境电商发展迅猛，为卡航发展提供强劲动能

义乌市场交易达 260 万种商品，与全球 210 多个国家和地区保持密切的经贸联系，国际商贸城日均客流量超 20 万人次，在义常住外商 2.1 万。全力实施数字经济创新提质“一号发展工程”，着力培育市场采购、跨境电商等新业态，义乌市场实现了贸易业态从传统贸易向数字贸易跃升，贸易辐射从买卖全国向买卖全球跃升，贸工联动从前店后厂向现代智造跃升。伴随着数字贸易、跨境电商、人工智能等新兴贸易模式与业态的迅速崛起，2024 年，义乌市实现电商交易额 4924 亿元，跨境电商交易额 1401 亿元，占全国的 10%，居浙江的 18%，长三角的 15%，网络零售额保持全省第 1 位，电商主体超 76 万户、约占浙江省 1/3，充分展现了义乌电商的活跃态势和强劲动能。

2.3 国际贸易生机蓬勃，为卡航发展提供广阔空间

2023 年，我市进出口总额 5660.5 亿元、增长 18.2%，其中出口 5005.7 亿元、增长 16%，总量超全国 21 个省份；进口 654.8 亿元、增长 38.7%。不断拓展陆海内外

联动、东西双向互济的开放新格局，“义新欧”中欧班列投用德国集散中心，开辟格鲁吉亚南向新通道，双向对开“中西建交纪念号”，全年开行 1580 列，稳居全国第一方阵；义甬舟海铁联运开启“抵港直装”模式，发运 8.59 万标箱、增长 6.7%；成立义乌陆港航空货运有限公司，开通义乌—鄂州全货机航线，实现“义乌—马尼拉”国际货运航线常态化运行。2023 年全国卡航欧洲线约发车 4 万车，货物价值约 600 亿元，其中 30%的货源来自义乌。

2.4 政策红利叠加共释，为卡航发展提供重要保障

我市主动融入和服务国家战略，全力实施“地瓜经济”提能升级“一号开放工程”，锚定“港”“廊”“链”主战场，高水平建设自贸区、跨境电商综试区等国家级改革试点，全球布局海外仓、海外分市场，成功申报第一批国家物流枢纽，是全国 17 个、全省唯一的国际陆港城市，全国首批 20 个、全省唯一的现代物流创新发展试点城市，建有全国最大的零担货物配载中心，是浙江省义甬舟对外开放大通道的核心枢纽之一，也是“四港”联动发展的示范城市，在服务“一带一路”建设中实现了国际化提升，在融入国内国际双循环中拓展了发展空间。

3 拓展跨境贸易“第四物流通道”存在的短板问题

3.1 受多重因素影响，卡航业务不稳定

首先，受国际经济形势影响，欧洲部分市场消费疲软，国内订单受到一定冲击。其次海运、空运、铁路运费持续波动，导致行业内卷，利润空间进一步压缩，业务被分流。另外，贸易顺差导致回程货物少目前卡航回程空车情况较为普遍，一定程度提高了卡航运营成本。同时，与国内主要边境口岸、边贸口岸的合作仍不够深入，未能充分承接边境和边贸口岸的优惠政策和充沛的进口货源。

3.2 义乌卡航企业暂无 TIR 资质

通过 TIR 备案的企业，所运货物不受过境缔约国海关检查便可直达目的国。根据中国道路运输协会官方网站数据，目前在全国范围内持有 TIR 证企业数已逾 70 家，主要集中在新疆、山东等地，浙江省宁波、绍兴各 1 家，近 2 月净增 30 余家。目前，义乌暂无具备 TIR 资质的卡航企业，TIR 资质对申请企业有较高的行业资质和规模要求，且涉及多个部门审核，整体流程较为复杂。

3.2 卡航出口数据未在义乌沉淀

调研发现,卡航企业不愿在义乌报关,导致出口数据未能在义乌沉淀,主要有以下三方面因素影响:一是未报关货物到达离境口岸后,企业可以进行二次拼装,节省运输成本并提高时效;二是大部分卡航企业在义乌完成揽货后,为免于二次查验选择在新疆霍尔果斯、阿拉山口等口岸进行出口申报;三是部分地区出台较大力度的贸易政策吸引流量,导致卡航出口数据外流,未能为我市出口市场作出增量贡献。

3.3 卡航产业链尚未形成集聚发展态势

一缺行业龙头企业,目前义乌本地货代在海运、铁路物流领域实力较强,卡航运输领域存在低、小、弱现象;二缺卡航集聚园区,卡航运输市场仍处于粗放式发展阶段,卡航企业多散落在义乌各生活小区或厂房内,开行线路有限且抗风险能力弱,在企业规模化发展、现代化提升等方面存在瓶颈制约,不利于行业规范化发展;三缺专业人才,国际物流人才培养方面投入较少,具备大型卡车驾驶技能且掌握外语语言的专业人才短缺,难以满足卡航规模化发展需求。

相比大连、新疆等卡航先发地区,义乌的卡航第四通道还处于市场培育期,卡航集结中心(孵化区)的规模较小,无法支撑更大体量的卡航业务;尚未开通义乌海关卡航监管业务,无法在义乌海关直接申报,导致大量的外贸数据流失。同时,义乌因缺乏本土TIR企业及国内TIR企业驻点,卡航运输模式局限于“国内段+国外段”结合的转运模式。

4 义乌拓展跨境贸易“第四物流通道”对策建议

4.1 打造高能级卡航集运中心,扩大义乌物流基础性优势

在便于货物揽收、短驳成本低、交通便利的义西南或义东南方向布局占地700亩以上,建筑面积93万m²以上,集仓储、报关、装卸、停车、汽修、生活服务等功能于一体的“一带一路”卡航集运中心,配套集拼作业区、分拣中心区、智慧公共仓储区,开辟符合特殊商品监管要求的场站,补充带磁带电、液体化妆品等产品安全运输空白。加大招商、宣传力度,在华东地区形成强大的吸引力,建设华东区卡航集结中心示范区。通过建立以“一带一路”卡航集运中心为枢纽,以卡航为主要货运通道,以欧洲、俄罗斯、中亚、东南亚等“一带一路”沿线国家为主要方向,吸附华东跨境电商货物集聚义乌拼箱出口的物流模式,进一步提升义乌卡航运输

市场规模化、规范化、集约化、信息化发展能力,放大卡航“第四通道”功能,持续助推义乌国际物流能级提升,形成有义乌特色的“海运+铁路+航空+卡航”的国际物流运输体系。

4.2 完善“转运”“直通”两大运输模式,弥补卡航发展结构性劣势

一是做优做强“转运”运输模式,推动上下游产业链集群发展。目前我市出口商品以货值相对较低的小商品为主,对货运时限、边境换装要求并不严苛,考虑到TIR直通监管成本相对高昂,同时要求随车人员具有跨国开展业务能力,还会面临边境二次查验等问题,当前我市卡航运输商品普遍在边境报关,然后转由境外车辆承运。建议短期内进一步做优“转运”运输模式,一方面招引国内龙头卡航企业及市内庄家类企业入驻集运中心,发挥行业引领作用;另一方面依托集运中心集聚优势,整合上下游产业链,促进集群发展。二是积极拓展“直通”运输模式,引导卡航出口数据在义乌沉淀。TIR直通模式可以真正做到“一车到底”,在启运地报关后,除二次抽查等特殊情况下,边境海关和过境国家不开箱、不查验,有利于提高运输时效的把控性和货物的安全性。部分精密仪器等单价高、运输要求严格、时效要求高的特殊商品需通过TIR模式运输出境。为进一步拓展延伸对外开放通道,系统全面布局我市卡航业务结构,促进产业长远发展,建议助力企业开展TIR资质申报和车队组建,抢夺直通运输市场先机。待业务逐步成熟后,发挥行业规模效应,逐步降低运营成本,满足不同主体运输需求,全面提升市场竞争力。

4.3 强化体系、政策、运营、金融、人才五大要素支撑,优化全链条全方位服务

一是强化体系支撑,建立健全国际物流供应链体系。与边境口岸强化合作,布局前置仓等基础设施,为供货厂家、大件商品贸易商等较为固定的公路运输客户提供货物集聚中转、跨境电商货物前置备货等服务。搭建卡航数字化服务平台,通过线路资源、国内集货仓、海外仓等布局,打造采购、仓储、物流、通关、支付、售后等全流程的高效供应链体系,打通国内集货和海外派送“最后一公里”;利用企业经营信息、交易各方互动积累评价等数据,建立信用评价激励机制,减少信息不对称问题,提高交易的效率和安全性。二是强化政策支撑,合力打造更有利于行业发展的营商环境。争取海关支持,推动义乌海关与离境口岸海关强化监管协作,探索卡航“一次申报、一次查验、一次放行”快速通关机制,实

现卡航出口数据回流义乌。同时,优化出口拼箱货物监管流程,实行查验前置,推动海铁集拼仓“先查验后装运”的海关监管新模式在卡航应用落地。出台卡航行业发展培育支持政策。围绕卡航企业发展实际需求,参考全国其他地区政策情况和企业在义开展业务的成本收益,合理制定卡航行业培育政策体系,最大限度发挥财政、就业、产业、区域、科技、环保等政策高效协同作用,吸引华东、华南地区卡航业务在义乌集散。三是强化运营支撑,科学引导产业集群发展和全面布局。国际陆港集团成立卡航运营服务企业,双管齐下做好“招大引强”和“孵化培育”两项工作,加快形成卡航产业集聚,有效发挥辐射带动作用。开展全产业链招商,引进更多有实力的卡航企业到义乌开展业务,增加优质服务主体。围绕义乌物流产业布局,孵化培育一批了解义乌市场、具有竞争力的卡航运输或组货企业,丰富服务主体多样性。整合利用现有资源,支持企业开展 TIR 资质申报和车队组建,拓展企业业务边界。扩大卡航品牌营销,打造行业品牌,吸引外流货物回流,逐步形成华东地区卡航中心地位优势。四是强化金融支撑,持续助力卡航企业提质增效降本避险。鼓励金融机构开发“一带一路”特色化金融服务,借鉴海运运单物权融资和铁路运单物权化经验做法,与保险、银行等金融机构合作开发“运费贷”“货物贷”等金融产品,解决卡航企业融资难融资贵的问题,缓解物流供应链资金垫付压力,提升企业综合竞争力。此外,强化共建“一带一路”国家贸易往来跨境支付结算服务,积极推广数字人民币应用,降低国际政治经济形势导致的资金汇兑风险,促进贸易投资便利化。五是强化人才支撑,全力打造国际物流领域高水平创新型人才和企业家队伍、高素养劳动者队伍。注重培养引进用好一体化推进,开展形式多样、内容丰富的宣传活动,提升市场对卡航的认知度和接受度,引导支持企业家从事相关业务;加强产学研政融合,进一步深化校企合作,在义乌工商学院、浙江机电技师学院

等高中职业院校,增设卡航相关专业及课程,配强师资力量,培养技术过硬、素质全面、创新力强的卡航领域高水平创新型人才;灵活采用定向培养、委托培养、在职培训等多种形式,确保专业人才及时掌握最新专业技术,不断提高专业人才的知识水平和综合素养;优化人才引进和培养机制,完善薪酬和奖惩机制,营造良好的就业氛围,打造人的全面发展立体化工作矩阵,发展壮大高素养劳动者队伍。

参考文献

- [1]蔡翠,裴爱晖,迪力夏提·买买提,李涛.中欧“第四物流通道”发展研究[J].综合运输 2022(06).
- [2]潘会红,张子辰,刘成浩.中国跨境电商 TIR 国际公路出口运输的制约因素与完善建议[J].物流工程与管理,2022(04).
- [3]新华网.跨境电商 TIR 国际公路出口运输启动[EB/OL],2020(06).
- [4]郑思艺.“中欧第四物流通道“唤醒”丝绸之路”——专访国际道路运输联盟秘书长翁贝托·德·布雷托[J].物流时代周刊,2019(6):44-47.
- [5]李砚.临沂建设国家物流枢纽问题研究[J].商场现代化.2022,(23).
- [6]段秀芳,牛晓莹.丝绸之路经济带背景下新疆国际道路运输发展的思考[J].伊犁师范学院学报(社会科学版),2016,35(001):56-61.
- [7]中国卡车网.重磅,中国正式启动全境 TIR 运输[EB/OL].

作者简介:楼媛英(1971 年—),女,汉族,浙江省义乌市人,思想政治教育大学学历,中共义乌市委党校高级讲师,研究方向:地方区域经济理论与实践。
基金项目:浙江省金华市社会科学立项课题《拓展跨境贸易“第四物流通道”的机制与路径研究》,项目编号:YB2025006.