

阳逻港中欧班列集疏运道路现状及发展研究

冯晖林

武汉新航建设工程有限公司

摘要: 阳逻港地处“一带一路”及长江经济带两大国家级战略的交汇点, 依托“黄金水道”长江、“钢铁驼队”武汉新港江北铁路(武黄铁路)无缝衔接的优势, 规划建设中欧班列(武汉)集结中心第二始发站点。而港口集疏运能力的瓶颈将制约港口综合能力的提高, 因此建设配套集疏运道路体系对港产城一体化发展具有重要支撑作用。本文通过对阳逻港中欧班列集疏运道路体系发展现状及特点进行分析, 梳理存在的问题, 结合远期阳逻港集疏运发展趋势, 提出“功能分离、衔接顺畅”的发展思路, 以打造高效率、低成本、内外互通的集疏运道路体系, 为中欧班列(武汉)集结中心第二始发站点高质量发展提供切实保障。

关键词: 内河港口; 集疏运布局; 疏港道路; 多式联运; 中欧班列

DOI: 10.65976/3106-1540.2026.02.003

Current Situation and Development Ideas of Collection and Distribution Road System for the China-Europe Freight Train at Yangluo Port

Feng Huilin

Wuhan Xinhang Construction Engineering Co., Ltd.

Abstract: Yangluo Port, located at the convergence point of two national strategies—the "Belt and Road" Initiative and the Yangtze River Economic Belt—leverages the advantages of the "Golden Waterway" (Yangtze River) and seamless connectivity with the "Steel Caravan" (Wuhan New Port Jiangbei Railway, also known as the Wuhan-Huangshi Railway). It is planning to construct the second departure site of the China-Europe Freight Train (Wuhan) Consolidation Center. However, bottlenecks in port collection and distribution capacity will constrain the overall efficiency of the port. Thus, developing a supporting road transport system is critical for integrated port-industry-city development. This paper analyzes the current status and characteristics of Yangluo Port's road transport system for the China-Europe Freight Train, identifies existing challenges, and proposes a forward-looking development strategy under the principle of "functional separation and smooth connectivity." The aim is to establish an efficient, low-cost, and well-connected road transport system, ensuring high-quality development of the second departure site for the China-Europe Freight Train (Wuhan) Consolidation Center.

Keywords: inland port; planning of collection and distribution road; highway for port; intermodality; China-Europe freight train

引言

公路集疏运体系畅通是港口得以发展的重要保障^[1]。阳逻港是长江中上游最大的集装箱港口, 也是武汉联通长江经济带与“一带一路”的重要枢纽, 而中欧班列(武汉)集结中心作为联通湖北与“一带一路”沿线国家的重要物流中心, 目前已将阳逻港作为其第二始发站点, 此举将有力支撑湖北高水平对外开放和亚欧贸易往来, 满足更多企业发运、装卸及中转需要, 有效降低综合物流成本。随着武汉至日本、韩国、俄罗斯、越南、印尼等直航航线的开通, 谋划新增中亚、东盟等方向国际班列, 长江新区港航物流业、临港制

造业、临港服务业等三大临港产业有效培育及招商引资力度加大, 以及西港区7个万吨级集装箱泊位建成后投入运营, 预计铁路作业量、铁水联运量将大幅攀升, 水路、铁路中转公路的集疏运量也会大幅度增加, 需要对阳逻港集疏运道路体系现状进行分析并提出发展思路, 避免集疏运通道成为港口发展的瓶颈^[2]。

一、阳逻港集疏运道路体系发展现状

2012年应外向型企业提出开辟物流新通道的诉求, 武汉市在多方协调下, 于同年正式开行武汉始发中欧班列, 并于2015年成功实现双向常态化运营^[3]。统计显示, 2024年中欧班列(武汉)累计发运1008列,

作者简介: 冯晖林(1993—), 男, 硕士, 工程师, 研究方向为公路工程管理及规划。

共计 83500 标准集装箱，货值 183.84 亿元。

长江中上游最大的集装箱港口，是武汉水运的关键节点。近年来，阳逻港加快建设武汉长江中上游货运枢纽港，打造中西部通铁水、江海联运最佳“出海口”^[4]。统计显示，目前阳逻港出入境船舶数呈现快速增长，2024 年首次突破 100 艘次。同时，依托阳逻港资源优势，中欧班列（武汉）还创新打造出“中欧班列+江海联运”模式，通过长江黄金水道建立中欧货物运输新通道。2024 年，中欧班列（武汉）累计完成阳逻港中转箱量 12998 标准集装箱，同比大增 142.39%。2025 年 2 月，阳逻港增设为中欧班列（武汉）的第二始发站并正式投运，极大地拓展了中欧班列（武汉）与阳逻港的服务覆盖能力，显著提升武汉作为物流枢纽的吸引力，并有效降低进出口企业物流成本。目前，阳逻港及周边中欧班列运营场站集疏运道路体系现状如下。

（一）集疏运道路体系亟待完善

目前阳逻港区已建成以西港路、香炉山路及杏花路等内部连接线，平江大道、汉施公路为骨架的港区外部连接线，以武黄高速、武英高速、四环线、绕城高速为骨架的区域疏港通道（见图 1），集疏运道路体系基本完整，但大部分道路被铁路、河流阻断，各港区作业地块割裂严重，缺少贯通性道路，且片区干道路网密度仅 0.82km/km²，远低于片区 1.67km/km² 的规划密度，仍有较大完善空间^[5]。



图 1 阳逻港区现状集疏运道路体系

（二）“货运穿城”问题严重

目前阳逻港区东西向疏港功能主要由汉施公路承担，同时该公路为武汉主城连接长江新区、新洲区的射线通道，存在疏港道路单一、港口与城市交通混合运输严重等问题，一旦货车发生抛锚和交通事故，极易产生交通拥堵，影响港口良性互通^[6]。经统计，该路段高峰小时交通量为 2808pcu/h，货运交通量占比可达 60%，客货混行导致该路段通行干扰严重，秩序混乱，影响港区集疏运效率。同时汉施公路东西向穿越长江新区核心区，货运穿城模式将对沿线居住、商业用地到发交通需求产生影响，增加了交通事故风险，加剧沿线邻避效应^[7]。因此，目前集疏运道路体系承担着较大压力，难以支撑未来交通需求。

二、阳逻港中欧班列集疏运道路体系发展形势要求

根据《武汉港总体规划（2035 年）》，武汉港将由内河港口向国际化综合枢纽转型，成为全国重要物流枢纽。阳逻港区是核心港区，武汉将依托阳逻国际集装箱枢纽港，以发展壮大内需导向型临港产业为重点，规划打造现代化临港产业体系。加快建设湖北港口商贸物流中心、阳逻综保区等物流功能园区，依托重点港航物流和外贸企业，大力发展航运物流、多式联运、仓储服务、冷链物流、航运服务等港航物流业和大宗商品贸易、跨境电商等临港商贸业。随着新时代对于航道及港口规划目标的进一步加强，港口逐渐成为未来开放的重要纽带，阳逻港是长江中游最大的港口之一，也是长江经济带中西部地区对外贸易的门户。加快港区集疏运道路体系建设，对于锚定阳逻国际港口目标，衔接中欧班列（武汉）集结中心需求，支撑武汉建设国家中心城市、长江经济带核心城市和国际化大都市具有重大意义^[8]。

三、阳逻港中欧班列集疏运道路体系发展思路

（一）指导思想

深入贯彻习近平总书记系列重要指示批示精神，切实落实湖北省第十二次党代会部署要求，服务支撑建设全国构建新发展格局先行区，进一步巩固武汉在长江经济带和共建“一带一路”建设中的战略地位，推动武汉加快建成国际性综合交通枢纽。

（二）发展目标

一是通过集疏运体系支撑推动长江经济带高质量发展，着力提升综合枢纽功能和开放平台作用。

二是通过集疏运体系推进港产园城完善功能、融合发展，助推湖北省“三高地、两基地”建设。

三是通过集疏运体系辐射带动作用，助推武汉建设国家中心城市，促进构建“主城做优、四副做强、城乡一体、融合发展”新格局。

四是践行生态优先、绿色发展，实现港区土地资源高效利用和集约化发展，坚守生态安全底线。

(三) 发展方案

考虑到阳逻港区后方客货运输压力较大，近期将充分利用既有五一南路、平江大道、四环线等道路，建设杏花路、武阳大道等货运通道作为港区对外集疏运通道，逐步减少汉施公路货运交通压力，远期结合长江新区总体规划，系统考虑区域集疏运通道布局（见图2）。



图2 阳逻港集疏运体系发展方案示意

阳逻港区北侧集装箱泊位区规划主要依托垂江道路与后方汉施公路衔接，并积极推进武阳大道建设，实现与绕城高速、四环线等货运通道的衔接和减少对城市交通的影响，以及依托后方的铁水联运工程实现与后方铁路和场站的衔接。重点打通南北杏花路运输通道，增加杏花路通车车道，积极推进武阳大道建设，加强场区与武阳大道的直接衔接，并取消铁路装卸场站、物流园区范围内的城市支路系统，优化港口后方的运输组织。同时，为满足铁水联运场地内铁路作业区与港口作业区的无缝衔接，将江北快速路高架下方

连接两侧堆场的地面辅道作为场区内部专用道路使用。

阳逻港区南侧集装箱泊位区主要依靠港区后方平江大道集疏运。平江大道还承担了后方长江新区智能制造产业园的城市道路功能，因此有必要对平江大道进一步扩能升级，并按照客货分离思路优化后方城市道路布局 and 交通组织，通过武阳大道建设推进平江大道与四环线、绕城高速货运通道的有机衔接，综合提升平江大道集疏港能力。

四、结论

作为港口综合竞争力的核心要素，完善的集疏运道路体系对港口运营效率具有决定性影响。本研究以阳逻港中欧班列（武汉）集结中心为研究对象，系统剖析了其集疏运交通体系的发展现状及现存问题。基于问题导向与需求导向的双重原则，通过统筹规划研究，提出了集疏运道路体系近远期的发展方案。该方案旨在构建一个布局集约、结构合理、多式联运衔接高效的集疏运道路体系，兼顾绿色发展的要求。

参考文献：

- [1] 范志刚. 关于港口公路交通体系的研究 [J]. 交通科技与管理, 2021(20):56.
- [2] 刘洋. 天津港陆路集疏运通道发展建议 [J]. 综合运输, 2007(8):41-44.
- [3] 杨立君, 刘锦. 中欧班列（长江号）高质量运行发展研究 [J]. 物流技术, 2024, 43(5):151-160.
- [4] 武汉市交通运输局. 阳逻港成为中欧班列（武汉）始发站 [EB/OL]. (2025-02-12)[2025-07-30]. https://jjj.wuhan.gov.cn/jtzc/zwdt/202502/t20250212_2532008.shtml.
- [5] 吕同舟. 多式联运现状及趋势展望 [J]. 中国远洋海运, 2017(12):30-32.
- [6] 李蕊, 陈志雄, 陈飞, 等. 基于港城协调的港口集疏运规划探讨 [J]. 综合运输, 2020, 42(3):57-60.
- [7] 米晓晨. 天津港集疏运系统规划研究 [D]. 大连: 大连海事大学, 2006.
- [8] 武汉市人民政府. 武汉港锚定国际化综合枢纽目标 [EB/OL]. (2024-08-23)[2025-07-30]. https://www.wuhan.gov.cn/sy/whyw/202408/t20240823_2445023.shtml.