

“一带一路”十周年视域下 推动中欧班列高质量发展

■ 崔建高

摘要：2023年是“一带一路”倡议提出10周年，在百年变局加速演进、各种不稳定不确定因素明显增多、逆全球化泛起、地缘政治冲突加剧的背景下，中欧班列成为我国与共建“一带一路”国家（以下简称“共建国家”）深化经贸合作的重要纽带，在传统的欧亚大陆桥基础上，构建了一条链接中欧、贯通中亚的铁路新通道，打造了富有韧性、充满活力、更具竞争力的国际物流链供应链，为构建国内国际双循环相互促进的新发展格局做出了积极贡献。作为共建“一带一路”的重要载体，随着“一带一路”倡议深入实施，中欧班列也从“懵懂的发展初期”进入“高质量发展的新时期”。

关键词：“一带一路”中欧班列 高质量发展

一、中欧班列波澜壮阔的十年发展历程

中欧班列是按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行，往来于中国、欧洲以及共建国家的国际铁路联运班列。经过多年发展，已经形成了“六廊六路多国多港”的互联互通架构。其中，“六廊”是指新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅等六大国际经济合作走廊。“六路”是指铁路、公路、航运、航空、管道和空间综合信息网络。“多国”是指一批先期合作国家。“多港”是指若干保障海上运输大通道安全畅通的合作港口。作为新丝绸之路上的“钢铁驼队”，中欧班列开行数量从2011年的17列快速增长至2022年的1.6万列，通达欧洲25国216个城市。

（一）运营模式不断丰富拓展

一是服务体系更加健全。国际邮政、冷链、农产品、汽车等专列相继开行，冷藏箱、双层箱、挂衣箱、开顶箱等特种集装箱运输服务不断充实，较好地支

持了个性化、精细化的贸易需求。二是多式联运提档升级。尤其是乌克兰危机以来，中欧班列拓展了经波罗的海、里海、黑海的国际海铁联运新路径，实现与西部陆海新通道、长江黄金水道、沿海港口无缝衔接，构建了联系东亚、东南亚与欧洲的海铁联运新通道，实现了中欧班列多式联运向“铁海公空邮”一体化融合发展。三是新模式不断涌现。中欧班列运输服务向多元化、体系化快速拓展，“班列+园区”“班列+金融”等新模式，助推了中欧班列与共建国家产业有机融合。

（二）覆盖区域持续延伸扩大

中欧班列从早期主要连接中亚的哈萨克斯坦与欧洲的白俄罗斯、俄罗斯、波兰、德国等国家，向欧洲外的伊朗等中东国家和越南、缅甸、泰国、柬埔寨等东南亚国家，覆盖区域达到2229万平方公里。同时，国内省区陆续探索班列新线路，除西藏、海南及港澳台特区外，已有108个城市开通中欧班列，铺画82条运输线路，运输网络覆盖欧洲全境，与西部陆海新通道、中老

（越）班列、东部铁海联运班列等形成多向协同运行格局，运行货物由开行初期的手机、电脑等IT产品逐渐扩大至服装鞋帽、汽车及配件、粮食、木材等53大门类、5万多种品类，成为共建国家广泛认同的国际公共物流产品。

（三）发展形势日渐明朗清晰

我国与共建国家坚持共商共建共享原则，签署一系列协议，构建了较为完整的中欧班列全程运输的制度框架体系，西、中、东三条通道运行日渐成熟稳定，其中：西部通道由中西部地区经阿拉山口、霍尔果斯口岸出境，经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰到达欧洲，或经哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗、土耳其到达欧洲。中部通道由华东、华北地区经二连浩特口岸出境，经蒙古国、俄罗斯、白俄罗斯、波兰到达欧洲。东部通道由华东、华南、东北地区经满洲里或绥芬河口岸出境，经俄罗斯、白俄罗斯、波兰到达欧洲，形成了“多向延伸、海陆互联”的网络化运输布局，并带动沿线的重庆、成都、西安、乌鲁木齐、郑州、乌兰察布等城市

枢纽功能持续增强，中欧班列集拼中心建设有效促进了区域经济一体化发展，“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系加速形成。

(四) 发展优势日益明显突出
铁路运输受天气、环境、交通条件限制较小，尤其是新冠肺炎疫情期间，中欧班列承接了大量海、空运转移的货运业务，充分展现了中欧班列机动、灵活的优势。一是运行效率较高。中欧班列运输时间通常为 12-16 天，比传统国际联运快 1/3，约是海运的 1/4，效率优势突出。二是价格优惠明显。共建国家的铁路部门大多对中欧班列给予了运价优惠政策，总体运价约为空运的 1/5。三是双向均衡运输明显。中欧班列综合重箱率达 98% 以上，西行中欧班列（中国—欧洲）重箱率甚至高达 100%。

二、中欧班列推动高水平开放的作用更加凸显

在服务推动共建“一带一路”高质量发展中，中欧班列有效促进国内国际两个市场直接对接和精准耦合，推进内陆城市“沿海化”、缩小地区发展差距等作用更加凸显。

(一) 成为支持我国中西部内陆城市开放发展的新动能

当前，我国口岸开放力度持续加大，自贸试验区、综合保税区、跨境经济合作区、电子商务综合试验区等开放平台持续赋能，中欧班列与口岸开放与平台赋能有机结合、相互促进，带动

物流、人流、资金流、数据流不断集聚，贸易统筹、物流统筹能力显著增强，提升了我国中西部地区产业化、国际化发展水平，为内陆地区开放发展注入了新动能，中西部地区在全国对外贸易中的地位和作用也日益凸显。据海关统计，2023 年上半年，我国中西部地区进出口 3.61 万亿元，同比（下同）增长 2.8%，比我国同期增速高 0.7 个百分点。

(二) 较好支持了全球贸易货物运输方式多元化发展

“一带一路”倡议提出 10 年来，我国与共建国家产业分工日益深化、贸易总量持续增长，贸易商品也不断丰富均衡，中欧班列战略通道潜力持续释放，也为我国参与甚至主导制定陆路国际贸易运输服务标准积累了有益经验，成为我国参与并主导全球经贸新规则制定的有效抓手和载体。同时，中欧班列在绿色低碳发展方面的示范作用突出，中欧班列的平均碳排放量约为航空运输的 1/15、公路运输的 1/7，对实现全球碳减排目标和大宗商品物流绿色可持续发展意义重大，也为实现全球货物贸易可持续绿色发展探索了一条物流新路径。

(三) 较好地保障了我国产业链供应链畅通运行

当前全球产业链供应链呈现加速重构的新趋势，我国作为全球贸易大国、物流大国，能源资源对外依存度较高，初级产品国际物流通道较为集中，主要码头和国际能源运输通道大多由发达国家掌控，我国对全球关键物

流枢纽和节点控制能力不强，运输通道安全隐患较多，海运通道与枢纽布局存在被强行阻断的风险。同时，2022 年，我国航空公司全货机约 200 架，仅占全球总量的 10% 左右，同 UPS、FedEx、DHL 等国际物流巨头相比，全球布局进展缓慢，服务能力相对薄弱。中欧班列作为亚欧陆路运输“主动脉”，可最大程度实现工厂（园区、仓库）到工厂（园区、仓库）的“门到门”运输，更易满足客户定制化、个性化、少单快返需求，与跨境电商等新业态发展更加匹配，有利于发挥我国企业优势，保障产业链供应链畅通运行。

(四) 有利于打造共建国家互利共赢的发展新格局

当前，全球贸易中间品占比比较高，且不断增长。2022 年，我国与共建国家国际贸易 69% 以上为中间品贸易，较 2011 年提升 3.2 个百分点。与海运相比，中欧班列较好地克服了“点到点”的缺点，运输节点多，能够带动铁路沿线各站点之间的贸易发展，拓展了各方经济合作、贸易往来的可能性和空间，更加适合以中间品为主的贸易发展。尤其是随着共建国家产业合作不断深入，产能持续提升，各国均可依托中欧班列实现分工协作、优势互补，在提供货源开展贸易的同时，同步发展当地加工贸易、转口贸易，统筹在岸贸易和离岸贸易，让当地产品和企业更多地参与到国际大市场、国际大分工中来，打造更加紧密、更富韧性的国际

产业链供应链体系，实现彼此之间互利共赢发展。

三、新时期制约中欧班列发展的困难仍然突出

随着中欧班列运力、运量持续攀升，其通道能力短板也日益突出，同时，国际灰犀牛、黑天鹅事件不断增多，国际政治经济变数增多，风险增大。尤其是受中美博弈、乌克兰危机等地缘政治影响，2022年我国中欧班列累计开行1.6万列、发送160万标箱，分别增加仅9%、10%，不到2020年的五分之一和2021年的二分之一，增速显著放缓。

（一）统筹协调短板突出

我国与毗邻国家、毗邻国家之间基础设施建设水平不完全匹配，中亚、蒙古国、俄罗斯跨境数据交换水平较低，重复提交问题突出，且操作标准不统一，因多次换轨、换车、换箱导致口岸拥堵的情况时有发生，跨境物流调配、运力统筹的阻力较大，严重阻滞了物流时效、限制了通道能力。例如：我国铁路为准轨，俄罗斯、蒙古国、哈萨克斯坦等前苏联地区为宽轨，波兰等欧盟国家为准轨，中欧班列至少需要完成2次吊轨换装作业。同时，沿途各国利益诉求、工作语言和文化不尽相同，贸易保护、税收、检验检疫等政策不统一，我国、俄罗斯、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰等采用《国际铁路货物联运协定》，德国、荷兰、斯洛伐克、比利时等西欧国家采用《国

际铁路货物运输公约》，运单也不统一，显著增加了跨国统筹协调的难度。

（二）地缘政治风险加大

2022年以来，乌克兰危机对中欧班列线路、市场等的影响持续显现，美西方“小院高墙”“脱钩断链”措施不断，影响了欧盟企业和国家对待中欧班列的态度，美西方与俄罗斯制裁与反制裁也增加了规则适应风险。2023年，受乌克兰危机影响，中欧班列意大利的运输量减少91.62%，捷克减少79.81%，荷兰减少62.09%，法国减少61.05%，瑞典减少60%。作为中欧班列主要目的地的波兰同比跌幅高达21.87%。目前，美西方与俄罗斯贸易断绝与物流禁运越演越烈，受其影响，俄罗斯线（俄罗斯和白俄罗斯）已成为中欧班列主要目的地。

（三）市场化转型压力明显

2023年，中欧班列补贴开始强制退坡，中欧班列运行开始由政府主导向市场主导、企业主导转型，“后补贴时代”要求班列运营主体以市场竞争为导向、以质量提升为目标，进一步优化市场服务、降低运营成本、提升核心竞争力，加快实现中欧班列运行由数量扩张向质量提升转型。因此，在市场化机制下，重箱率、回程比率、发送量、计划兑现率、运输安全等传统的中欧班列评价指标，缺乏盈利水平等经贸贡献要素，市场化转型面临的体制机制障碍仍然明显。

（四）海运回暖挤压明显

当前，随着新冠肺炎疫情成

为历史，各国复产复工加速，国际供需形势趋于缓和，全球海运价格显著回落。同时，乌克兰危机导致班列欧盟方向运费增加20%以上，俄铁宣布2023年1月起上调铁路过境费用10%，使得海运价格优势更加突出，加剧了班列部分货源向海运转移，海运回暖对中欧班列挤压明显。例如：2023年前3个月，上海至德国汉堡港海运平均运输费用约1100美元/40尺箱，而西安至杜伊斯堡中欧班列平均运输费用约7000美元/40尺箱，铁路运价几乎是海运价格的7倍。

四、新时期推进中欧班列高质量发展的建议

（一）持续提升信息化、数字化水平

一是建立中欧班列数字化溯源体系，构建信息回路。深化区块链、大数据、云计算、人工智能、移动互联网等新一代信息技术应用，推动建立从工厂到商店到家庭的全过程商流、物流追溯体系，实现监管数据“建线上云”，提升物流链供应链全过程数据准确性与追溯性。二是建立信息交换标准，推动系统平台集成互通。探索中欧班列全程综合服务，建立信息交换标准和系统接口标准，实现各国政府部门之间、各地平台公司、境外铁路、货代、港口等相关主体间信息互联互通，提供“一站式”跨境物流综合服务。三是深化“智慧班列”建设。积极推进国际联运单

证电子化,建立铁路、海关、货代、金融等部门共享共商共研机制,探索自动放行、自动比对、自动核验机制,减少人工干预频率。

(二) 持续提升综合保障能力

一是加快提升枢纽节点服务保障水平。探索应用集疏运模型,借鉴港口、码头无人港建设经验,持续优化铁路沿线场站、园区、港口、口岸等关键节点布局,增加边境口岸吊轨换装能力,突破通道运输瓶颈限制,解决运输的堵点、卡点。二是不断优化班列通道网络。积极发挥丝路基金等作用,加快主要港口铁路专用线建设,优化亚欧基础设施网络体系,深化规划对接、标准衔接,以瓶颈路段和拥堵口岸为重点,积极推动“卡脖子”路段升级改造,延伸服务范围,实现通道的多元化。三是持续防控班列运行风险。深刻领会人类命运共同体的思想伟力,立足班列共建国家执法安全合作会商机制,坚持弘扬全人类共同价值,完善安全风险评估和监测预警机制,进一步提高应急处置能力,打造国际安全运输典范,推动构建中欧班列沿线人类命运共同体。

(三) 持续提升全链条运行效率

一是优化市场化竞争机制。更好发挥政府和市场“两只手”的作用,积极发挥市场在中欧班列资源配置中的决定性作用,发挥政府宏观管理、统筹协调、公共服务等方面作用,支持参与班列运营的铁路、物流、金融、贸易、货代等企业进一步创新“班

列+”服务新模式,建立健全公平规范透明的市场化运营准则。二是积极培育全程运输组织。落实好共建国家已签署的《关于深化中欧班列合作协议》等系列合作文件,在有条件的口岸加强可变轨距车辆、安全风险识别等新技术新装备研发应用,加强跨境协调统筹,尽快实现中欧班列全程时刻表无缝衔接,提升口岸作业组织效率,降低制度性、合规性通关成本。三是密切国际合作。抓紧对接与我国共建意愿强烈的国家,加强与共建国家在政策制定、规划对接、设施联通、便利通关、运输组织等方面的沟通协商协作,持续深化政府间、政府部门间合作,拓展中欧班列国际合作网络。

(四) 持续提升运行的经济效益

一是优化国内物流布局。探索全面推广启运港出口退税政策,开展集拼中心效益评估,支持货源充足、能够满载的班列始发城市实现“五定”发行,不能满载的始发城市采取内外贸货物同班列运输,内贸货物沿途卸载等方式,将有限的货运资源向优势城市集中,避免国内城市之间的恶性竞争。二是打造精品线路和品牌。在运输组织、运价协调、线路拓展上加强沟通协调,推进中欧班列与丝路海运、西部陆海新通道等联动发展,用好中欧班列运输联合工作组平台,探索开行“人文班列”“旅游班列”,打造中欧班列精品线路和品牌。三是整合补贴资源。按照中欧班列铁路

通道、节点、境外产业、贸易等布局,开发不同线路适度补贴模型,避免“撒胡椒面”,将有限的资源向优质企业和线路集聚,实现优胜劣汰,提升中欧班列整体盈利水平和运行能力。■

参考资料:

[1] 袁勇 孙亚军. “一带一路”建设具有发展导向[N]. 经济日报,2022-09-06.

[2] 王存刚. 中华人民共和国外交的内质与追求[J]. 世界经济与政治,2019,(6).

[3] 朱天明. “一带一路”建设促进区域协调发展的机制与路径[J]. 中共中央党校学报,2017,(4).

[4] 文瑞. 中欧班列运行效益分析及高质量发展对策[J]. 区域经济评论,2019,(9).

[5] 王微,李汉卿. 论加快国际物流供应链体系建设畅通国内国际双循环[J]. 北京交通大学学报(社会科学版),2022,(7).

[6] 张寒梅. 破除发展“堵点”打造精品班列[N]. 中国贸易报,2023-06-20.

[7] 原幅力,许晨曦. 中欧班列运行对新疆对外贸易发展的影响[J]. 对外经贸实务,2023-08-10.

[8] 陈甬军,罗丽娟. 坚持胸怀天下,推动共建“一带一路”高质量发展——纪念“一带一路”倡议提出十周年[J]. 河北学刊,2023,(5).

[9] 张依,杨欣. 全力畅通“一带一路”战略大通道[N]. 人民铁道,2015-08-15.

[10] 尹震. 促进中欧班列与国内经济融合发展的建议[J]. 港口经济,2017,(3).

[11] 李心萍,白光迪. 中欧班列10年累计开行7.7万列[N]. 人民日报,2023-09-20.

[12] 刘晓玲,黄卫勇,许晓芹. 地方推进落实国家FTA战略的路径研究[J]. 对外经贸实务,2022,(3).

(作者单位:呼和浩特海关)

责任编辑:康伟