一带一路

“一带一路”倡议下的中欧班列： 问题与前景

张宁

【内容提要】中欧班列作为国家推动“一带一路”倡议的重要载体和平台，是“互联互通”建设的重要组成部分。其重要意义在于，赋予内陆地区与沿海地区相近的物流运输成本，使得物流已不再是影响内陆地区发展对外贸易的最主要障碍，内陆地区有机会成为新的增长极。研究表明，中欧班列开行6年来，发展势头迅猛，国内开行城市已达35个，到达欧洲12个国家的34个城市，运行线达57条，累计开行班列6235列。中欧班列开行释放了亚欧陆路物流和贸易通道的潜能，降低贸易通道单一化风险，增强与“丝绸之路经济带”沿线国家的互联互通，促进了中国与沿线国家以及其他欧洲国家之间的经贸合作。与此同时，中欧班列在货源集聚、运行方式、服务质量、运行成本、运作效率及公共服务等多方面还存在诸多困难和问题。为发展中欧班列，未来需进一步优化运输组织，整合货物资源，创新服务模式，减少财政补贴，以便提高物流综合效益，打造方便快捷、安全高效、绿色环保的全程物流服务平台。

【关键词】中欧班列 “一带一路” 欧亚大陆桥 中亚

【中图分类号】F532.4

【文献标识码】A

【文章编号】2095-1094(2018)02-0090-0015

【作者简介】张宁，中国社会科学院俄罗斯东欧中亚研究所研究员。

“一带一路”倡议为国际货运班列带来了千载难逢的发展机遇，正在推动中国铁路货运的集装箱化、多式联运、运行效率和国际合作等方面的大发展。中欧班列作为“一带一路”的重要载体和平台，初步释放了亚欧陆路物流和贸易通道的潜能，促进了中国与沿线国家以及其他欧洲国家之间的经贸合作，成为“互联互通”建设的重要组成部分。全面总结中欧班列运行情况，客观评估其综合效益，深入分析班列运行及发展中的主要问题，探索提升班列科学发展的应对之策，对于加快推进“一带一路”倡议具有重要的理论价值和实践意义。

一、运行情况

中欧班列是由中国铁路总公司组织、运行于欧亚大陆（中国与欧洲）的陆路集装箱国际联运列车。班列根据“干支结合、枢纽集散”的铁路运营组织方式，按照客车化组织模式和“五定”原则运行。2016年6月8日，中国铁路正式统一使用“中欧班列”品牌（China Railway Express）。

中欧班列始于2011年3月19日首列试运行的“渝新欧班列”，2013年7月18日正式运行。自创立之日起，中欧班列发展势头迅猛，辐射范围快速扩大，货物品类逐步拓展，开行质量大幅提高，使得从中国出发经欧亚大陆中部直达欧洲的陆路铁路交通线呈现爆发式增长。据统计，中欧班列从第1列到第500列历时4年，从第501列到第1000列历时7个多月，从第1001列到第1500列历时5个月^①。

在中铁集装箱公司的统一调度下，中欧班列开行数量2011年和2012年共59列，2013年80列，2014年共发运308列（2.607万个标箱），2015年815列，2016年开行1702列（去程1130列，共9.73万个标箱，回程572列，约4.839万个标箱），2017年开行3271列，超过前6年的总和。截至2017年底，中国境内开行中欧班列城市已达35个，到达欧洲12个国家34个城市，运送货物由开行初期的手机、电脑等IT产品，逐步扩大到服装鞋帽、汽车及配件、粮食、葡萄酒、咖啡豆、木材、家具、化工品、机械设备等品类，回程班列数量接近去程的一半。照此速度，国家发展和改革委员会2016年发布的《中欧班列建设发展规划（2016—2020年）》计划到2020年将直达班列线路增至43条，累计开行5000列，现在看来，这个规划有些保守。

^① 唐克军、石伯宇：《精心打造中欧班列经营服务平台》，载《人民铁道》报2018年1月15日。

与普通货运不同的是,班列的特点是“五定”,即定点(固定装卸地点)、定线(固定运行线路)、定次(固定班期和车次)、定时(固定到发时间)、定价(固定运输价格)。运行全程受监控,必须严格依照运行图规定的时间和地点运行,除规定地点停靠外,中途不得停车,不得上下货物,属于典型的“点对点”运输。班列通常分为集装箱班列和普通货物班列两类。为换装和出入境检验方便,当前中欧班列全部是集装箱班列。

与国际邮政不同的是,中欧班列属于货物运输,目前主要运输的是货物,国际邮政(邮件、快递、行李包裹)业务刚刚起步。主要原因是国际邮政与货物运输分属不同的运输和海关体系。铁路货物运输通常依照国际货协或国际货约的规则运作,货物按件清关。国际邮件则依据万国邮政联盟的规则运作,属个人物品(不是货物),单个邮件重量不得超过25千克,通关手续简单。但因邮件作为个人物品而种类繁多,包装复杂,如果实行批量清关,则不利于海关监管,因此国际货协自1956年成立之日起便规定“在国际铁路直通货物联运中不准运送邮政专运物品”。但随着跨境电商和国际快递业务发展,个人物品的跨国运输需求越来越大,国际货协成员于2015年6月修改协定文本,删除禁止铁路直运邮品的描述,并自2015年7月1日起生效。中国和独联体国家为国际货协成员,国际邮政业务必然给其国际铁路货物运输带来运量增长。

(一) 运行线路

中欧班列依托新亚欧大陆桥和西伯利亚大陆桥,已形成“三通道”(西、中、东)和“五口岸”(绥芬河、满洲里、二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯)格局,运行线达51条。中欧班列“三通道”是指东、中、西三条线路,其中:西通道由新疆的阿拉山口、霍尔果斯等口岸出境(未来中吉乌铁路建好后,还可由伊尔克什坦口岸出境)进入中亚后,向北经俄罗斯或向南经伊朗和土耳其到达欧洲。该通道的班列通常被命名为“X新欧”,其中的“X”指的是出发地,“新”指的是新疆。中通道由内蒙古的二连浩特口岸出境,经蒙古国和俄罗斯到达欧洲。东通道由内蒙古的满洲里或黑龙江的绥芬河口岸出境,经俄罗斯到达欧洲。中通道和东通道的班列通常被称为“X欧”班列。

直达班列境外终点城市主要有:德国汉堡、杜伊斯堡和纽伦堡,西班牙马德里,荷兰鹿特丹,波兰华沙和罗兹,捷克帕尔杜比采,俄罗斯莫斯科、托木斯克和外贝加尔,白俄罗斯的克列斯特。

直达班列国内始发城市主要有：西部地区的重庆、成都、西安、兰州和乌鲁木齐，中部地区的武汉、郑州、合肥、南昌、长沙和太原，华东地区的苏州、义乌、连云港、青岛和济南，珠三角地区的东莞和厦门，京津冀地区的天津，以及东北地区的沈阳、营口、长春和大连等城市。

（二）运行时间与价格

中欧班列是从中国到欧洲的横跨欧亚大陆的铁路运输，每趟班列须至少挂载41节车厢或40尺标准集装箱（新疆出发的班列通常为55节，成熟线路通常七八十节），国内段平均日行1300千米，国外段平均日行1000千米。由于大部分班列全程运行距离为1万—1.3万千米，平均运行时间约为13—14天，最快可11天运达，最晚15—16天（主要是换装环节积压耽误）。随着基础设施改善（比如通关设施、换装能力、路基、牵引车头、平板车厢、编制运行图等），中欧铁路仍有一定提速空间，未来运营时间有望继续缩短。

中欧班列运达相同目的地一般情况可比海运（30—45天）节省20多天。以武汉至汉堡之间的物品运输为例，中欧班列经阿拉山口—莫斯科—汉堡运输时间约18天（其中武汉到阿拉山口约3天，阿拉山口至莫斯科约9天，莫斯科至汉堡约6天），而由内河段运至上海，再经马六甲海峡—苏伊士运河—直布罗陀海峡，至汉堡的海运总时间约41天（其中国内内河段运约4天，海运约37天），较中欧班列运行多23天^①。

中欧班列运输费用每个40尺标准集装箱运费约为6000—9000美元（综合运费的单位成本约为0.6—0.8美元/千米），例如“渝新欧”国际铁路全长1.1179万千米，全程运费为8900美元；“苏满欧”班列运程1.12万千米，运价7300美元；“甬新欧”班列的货运成本可见表1。

因货物种类不同和运输要求不同，中国东南沿海到欧洲的海运综合运费为2000—2500美元/标箱，空运费为2000—2500美元/吨。实践中，中欧班列的运价大体相当于海运综合运费的3—4倍。在实际运行中，中欧班列通过建立货量与价格联动机制，随着货量上升和相关环节费用下降，运价仍有较大的下调空间。

除总货运量偏低因素外，当前造成中欧班列运费较高的一个主要原因是欧盟成员的货运价格高。欧盟的统一货运价大约是独联体各国铁路运费的4倍多，是中国铁路运费的2倍以上。因短期内难以改变欧盟的铁路运费，中欧班列的货物

^① 陈蓉：《“汉新欧”在“中欧班列”整合中的SWOT分析研究》，载《中国市场》2015年第43期。

表 1 中欧班列货物运输成本简表——以甬新欧班列为例

成本构成 (40 尺标准集装箱)		运行成本
国内运输段	宁波—阿拉山口	20 206 元人民币
国外运输段	阿拉山口—汉堡 (每列必须 41 箱, 每周 1—2 列)	5 100 美元
	阿拉山口—汉堡 (每列必须 41 箱, 单列不固定频次)	5 350 美元
口岸费用	转关过境	500 元人民币
中铁班列使用费		800 元人民币
集装箱使用费		700 美元
合计 (按 1 美元 =6.45 元 人民币计算)	国外运输段每周 1—2 列固定频次	9 134 美元
	国外运输段不固定频次	9 384 美元
顾客能承受的价格		2 200 美元
海运价格 (宁波—汉堡)		2 000 美元 /40 尺标箱
空运价格 (宁波—汉堡)		2 364 美元 / 吨

资料来源: 贺丹、李文超:《港口城市中欧班列可持续发展机制与对策——基于“甬新欧”班列的个案研究》, 载《中国流通经济》2016 年第 5 期

运输成本也难以大幅降低^①。

在回程班列少的情况下, 为降低成本, 物流企业通常采取三种方式处理班列的集装箱: 一是将集装箱在目的地就地变卖; 二是增加水陆联运, 即班列陆路到达欧洲后, 集装箱装载当地货物后, 由海运返回中国; 三是回程班列使用。

中欧班列的运输时间和价格定位, 在一定程度上决定其运输的货品种类。实践中, 高价值或时效性强的货物通常采用空运, 货值大且时效性稍差的货物选择海运。与海运和空运相比, 中欧班列非常适合运输介于海运和空运之间的、对时间成本有一定要求的、附加值较高的货物。目前, 班列去程货物主要是从中国出口到欧洲的 IT 产品、汽车整车及零配件、机械产品、服装、鞋帽、日用品、工艺品等; 回程货物主要是汽车整车及零部件、机械装备、日用品、化妆品、食品等。

所谓“高附加值”, 是在原有价值 (生产成本) 基础上创造出的新增价值, 例如文化内涵、科技含量、消费偏好等。因此, 除运输物流成本外, 高附加值商品重视的还有时间成本和品牌文化价值等综合因素, 例如运输时间差异产生的银行贷款利息、资金流量和库存周转量、市场行情变化风险等。重庆有关部门分析“渝新欧班列”的货类市场后, 认为 200 万—1 000 万元人民币的货类最适合通过中欧班列运输。据测算, 只有单箱货值超过 30 万美元, 中欧班列才最有经济性,

^① 池永明:《中欧班列发展的困境与出路》, 载《国际经济合作》2016 年第 12 期。

否则不能长期持续下去。目前，我国发出的单位集装箱的货值只有9万美元^①。短期看，为扶持班列发展，财政补贴在目前阶段确有必要性，长期看，财政补贴只有转化为市场需求产生的价值，才能真正促进中欧班列与地方经济的良性发展。

（三）组织管理

目前，中欧班列的参与主体主要包括班列运营企业、当地政府、中铁总公司、国内和国外的沿线铁路公司、中铁集装箱公司以及其他物流企业等，运营主体通常是中外合资企业。根据国家发改委的有关文件，未来中欧班列可能由中铁总公司统一管理，并由中铁总公司统一负责对外合作。

为提高亚欧间铁路货运市场份额，带动沿线国家经济发展和经贸合作，为中欧班列提供机制保障，搭建统一运输协调平台，协调解决中欧班列发展中面临的问题，中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰、俄罗斯等七国铁路部门2017年4月20日签署《关于深化中欧班列合作协议》，并于5月26日建立“中欧班列运输协调委员会”。中国铁路总公司加强与地方政府和沿线国家铁路部门的沟通协调，优化运输组织，完善服务保障措施，努力降低全程物流成本^②。

中欧班列运行分为直达班列和中转班列两种形式。直达班列是点对点的运输，中途不卸货，属于集装箱或者整车运输的“五定班列”。中转班列是沿途有若干个枢纽节点（货物集散地），班列到达后需卸载并中转至目的地。中转班列是“1+N”集结和分拨模式。“1”是一个主干运输线路；“N”是沿线的若干个集结点（分拨点），是沿线的货物集散地，目前，哈萨克斯坦的阿拉木图、俄罗斯的莫斯科、波兰的马拉舍维奇等都是中欧班列的集结点。

作为物流服务平台，中欧班列的组织运输涉及硬件和软件等多个环节，主要包括：1. 铁路（单线或复线、运行时速、车辆、集装箱类型）；2. 口岸（换装、站台、堆放场地、海关、边防和检验检疫的设施设备及人员配置）；3. 仓储和物流集散地（保税区、工业园区、多式联运场站）；4. 信息体系（通信设施等）；5. 物流管理体系；6. 通关和制度（商检、卫检、边检、海关等）体系；7. 安保体系。

为比较各班列的竞争力，武汉理工大学的研究团队针对班列运行的现状与特点，根据区位条件、运输费用、运输时间、服务水平四个影响因素，对中欧班列的便利性、服务性和经济性进行分析（单位价值成本越低，经济性越好，竞争力

① 尹震：《促进中欧班列与国内经济融合发展的建议》，载《港口经济》2017年第3期。

② 周明阳：《“丝绸之路”竞驰钢铁巨龙》，载《经济日报》2017年5月10日。

越强)。研究结果表明,渝新欧班列最具竞争力(见表2)^①。各线路的价值成本差异在一定程度上也说明,各条班列仍有较大发展空间——提高服务水平和降低运价。

二、中欧班列的效用分析

从创新贸易方式、拓展贸易领域、发展区域经济等角度看,带动欧亚大陆内陆经济发展的中欧班列具有特殊的价值和意义。尽管一段时间以来,有部分专家学者和媒体针对中欧班列运行中存在的一些问题,例如班列运行过于依赖地方政府补贴以及班列之间出现恶性竞争等现象颇有微词,但从班列规模发展迅猛、运输货物种类和数量不断增多等现实成就看,欧亚大陆的陆上合作需求确实巨大,班列的作用和意义已不局限于物流经济本身,需要从区域发展、调整经济结构、促进国际贸易自由化等多个角度分析评价。

第一,带动内陆地区发展。中欧班列对中欧贸易的积极作用主要是开辟了内陆地区面向亚欧国家的贸易新通道。从交通带动经济发展的角度看,班列物流的重要组成部分为干线的枢纽节点和集散货物的支线,在内陆地区通常称之为“内陆港”,例如重庆两江、郑州陆港、西安国际陆港、成都铁路港、沈阳东站等。内陆港实际上是在信息化平台基础上,融合交通、物流、城市建设、口岸、国际邮政、电子商务等多功能于一体的综合体,具有交通枢纽和产业集聚辐射功能是一个地区发展必不可少的基础和条件^②。

中欧班列发车频率倍增(2016年的周发数量是2013年的15倍)与出口快速增长二者之间相互促进,可有效地促进地方经济发展和推动就业增长。在中

表2 中欧班列的单位价值成本量

	班列名称	单位价值成本量 (美元/40尺标箱·千米)
1	渝新欧	0.367 3
2	湘欧	0.380 0
3	汉新欧	0.389 7
4	郑欧	0.417 3
5	蓉欧	0.422 1
6	苏满欧	0.447 1
7	义新欧	0.574 6

资料来源:付新平、张雪、邹敏、樊东方:《基于价值量模型的中欧班列经济性比较分析》,载《铁路运输与经济》2016年第11期

① 付新平、张雪、邹敏、樊东方:《基于价值量模型的中欧班列经济性比较分析》,载《铁路运输与经济》2016年第11期。

② 《商务部:中欧班列不断增加 区域带动和辐射力更强》,载中国一带一路网2016年11月25日, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/bwdt/2850.htm>

欧班列带动下，我国西部内陆地区的物流成本与东部沿海地区相比，差距大大缩小。综合考虑时间和运费等因素，与从东部沿海海运到欧洲相比，跨欧亚大陆的内陆铁路运输的综合物流成本总体上不断下降，竞争优势逐渐增强，物流已不再是影响内陆地区发展对外贸易的最主要障碍。一旦形成产业或市场集群，就可以产生规模效益，如果伴随改善政策条件（比如从国家获取更多优惠政策支持），可实现产业的良性发展。

改善物流条件是内陆地区在新常态下赶超沿海地区的前提之一。这种具有革命性的条件改善，必将引导部分企业加快向中西部布局的步伐，以便获得更多欧亚大陆的商机和更低的陆上运输成本，使得内陆地区由改革开放的洼地变成前沿，甚至在“一带一路”沿线崛起一些新的增长极^①。统计数据表明，与“渝新欧”班列（2009年开通）共同成长的是，重庆的进出口总值（从2009年的60亿美元增长到2014年955亿美元）实现六年翻四番的飞跃，其在欧洲市场占比高于全国平均水平。与此同时，重庆诞生了西部最大的物流园区，建成西部唯一的铁路、水路、航空等多式联运基地。

第二，促进沿线国家发展。基础设施落后薄弱是制约“一带一路”沿线国家经济发展的主要短板，哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等中亚五国均是内陆国，对外交往主要依靠陆路铁路和公路运输。中欧班列成为内陆国家发展和吸引投资的重要条件之一，已成为我国与丝绸之路经济带沿线国家互联互通的有效载体，其开通与运营有助于沿线国家加速贸易升级，推动扩大对外贸易规模，促进优势互补，实现共赢发展。

华侨大学的研究团队采用贸易引力模型分析中欧班列对沿线贸易的带动作用。研究表明：1. 中欧班列对于提升沿线国家贸易潜力发挥着重要作用，但对于港口及海运基础完善的国家的贸易潜力提升作用不明显，主要原因是这些国家的贸易货物主要通过海运。2. “一带一路”倡议及中欧班列确实可以激活沿线国家未被开发的贸易潜力，带动沿线地区经济的发展。其中，西欧地区的贸易潜力存在13.64%的提升空间，中亚地区的贸易潜力存在约9%的提升空间^②。

第三，提高国家安全保障水平，降低贸易通道单一化的风险。对一个大国而言，

^① 刘劲松：《中欧班列补贴背后的博弈》，载《大陆桥视野》2015年第11期。

^② 殷杰、郑向敏、董斌彬：《21世纪海上丝绸之路沿线国家旅游贸易：潜力、效率及其影响因素》，载《东南亚纵横》2015年第11期。

需要对外交流渠道保持畅通,确保各种条件下(例如遭遇封锁等)都能够保障物资运输和人员往来安全。当前,中国的对外贸易主要依赖海运。但运量巨大的中欧海运线,在东南亚、西亚、东非等海域曾经发生过海盗、地区军事紧张、海峡和运河长时间排队等问题。如果过度依赖海运方式,尤其是在只有单一航道的情况下,运输安全存在一定风险。中欧班列改变了以往欧亚大陆国家的国际贸易主要依赖海运的状况,其常态化运行成为“一带一路”倡议的有力抓手,有效增强与“丝绸之路经济带”沿线国家的互联互通。

第四,实践和提升通关便利化。中欧班列已成功加入“中欧安全智能贸易航线试点计划”项目(简称“安智贸”)。该项目是中欧双方贯彻世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》的示范性项目,通过中欧海关以及海关与企业的合作,实现对集装箱及箱内货物的全程监控,建立安全、便利和智能化的国际贸易运输链。通过中欧海关通关数据交换平台,降低贸易风险,减少海关对货物的监管手续,提高海关查验手续的连接性、确定性和优先性;减少货物在边境地区的滞留时间,减少因港口堵塞带来的滞留;降低全球供应链中断的风险,提高班列运输的通关效率^①。

三、主要问题

随着“一带一路”建设的不断推进,中国和“一带一路”沿线国家的经贸往来愈加频繁密切。为满足日益增长的亚欧贸易需求,中欧班列应运而生。尽管运输规模扩大,但因货源集聚、运行方式、服务质量、运行成本、运作效率及公共服务等原因,中欧班列目前运行运营状况并不理想。主要表现在四个方面:

第一,货运量不足难以实现盈亏平衡。铁路班列运费通常依照集装箱数量计算。据测算,如果回程班列数量能达到去程的60%以上,则可实现盈亏平衡。尽管已运营多年,但中欧班列直到2014年才开始实现零回程突破,2017年返程班列数仍仅为去程的一半。

分析认为,造成目前回程货源不足的原因主要是由当前中欧贸易商品结构所决定的。我国从欧洲进口的货物(回程货物)主要是精密仪器、机械、高档服装等,

^① 参见重庆海关副关长沈扬在“渝新欧”沿线国家海关便捷通关监管研讨会上的讲话,载中华人民共和国重庆海关网2012年8月1日, <http://chongqing1.customs.gov.cn/tabid/49041/Default.aspx>

销售这些商品的企业更愿意选择海运，适合铁路运输的品类不多。例如，2015年重庆进出口贸易额约750亿美元，但经“渝新欧”铁路运输的不足5%。

第二，口岸通道运力不足。据统计，2015年，货物在中线（经二连浩特）的口岸平均滞留时间约占全程运输时间的30%，其中18%耽误在单证和海关查验环节，余下的12%为运力衔接等其他原因^①。

一是边境口岸换装能力有限。沿线国家轨距不一，中国和欧盟成员的铁路是标准轨距（1435毫米），俄罗斯、哈萨克斯坦、白俄罗斯、乌克兰等独联体国家和蒙古国的铁路为宽轨（1520毫米）。中欧班列途中需要两次换轨，即中国与独联体国家之间以及欧洲与独联体国家之间，费时又费力。例如郑新欧班列在运行途中要两次转关和换轨，13次更换机车车头和司机。另外，哈萨克斯坦和俄罗斯等口岸用于运输集装箱的平板车量不足，也往往延长等待时间。

二是部分车站的基础设施影响换装速度。国际运输班列数量的最少要求是41个40尺集装箱，整列车的长度超过500米。例如波兰马拉舍维奇站有两条换装站台，分别长450米和600米。若被安排在450米的站台换装，换装工作就必须分两次进行，形成两列运输。

三是部分路段属于单线铁路。例如阿拉山口对面的哈萨克斯坦多斯特克口岸的换装能力弱，且后方通道为单线铁路，运力紧张，导致中国出口货物经常在该口岸长时间等待换装和挂运。

第三，国际铁路运输规则不统一。如果班列能够享受通关便利，实现一次报关、一次查验、全线放行、统一运单，沿线国能够实行信息互换、监管互认、执法互助，则可大大降低运营成本和时间。但在实践中，当前欧亚大陆的国际铁路运输体系总体上仍呈分裂状态，分属铁路合作组织（OSJD，简称“铁组”）和国际铁路联盟（UIC，简称“铁盟”），尚未形成健全统一的通关和单据系统。这种状况增加了铁路运输的环节和成本。比如，尽管部分班列线路统一了单据格式和内容，但必须同时使用中、俄、英、德等多国文字。再如，班列在波兰的马拉舍维奇车站通常要因为更换运单而花费8—10小时。

另外，在欧亚国际铁路货物联运中，一直未有准确的交货条款贸易术语，规范国际铁路运输的《国际铁路货物运输公约》（简称《国际货约》）和《国际铁路货物联运协定》（简称《国际货协》）在铁路承运人承担赔偿责任、铁路承运

^① 刘劲松：《中欧班列补贴背后的博弈》。

人承担延迟交货责任等方面均存在差异。尽管《2000年国际贸易术语解释通则》在国际贸易界通用,但该套贸易术语和交货条款是在海运基础上形成的,国际铁路货物联运方式具有其自身特性,简单套用容易造成理解歧义。

第四,国内运输组织与管理有待提升。各中欧班列相互间缺少总体布局与系统的运营网络设计,组织与运营大多归属地方政府。多数班列运行线路距离重合或相近,班次过多,造成既有线路众多,各线运力分散,又因货源地相近,运输线路同质化,竞争十分激烈,甚至打起价格战。另外,各班列各自为政,分别与境外铁路运营方谈判洽谈通行费用和通行条件,造成议价能力低,很难获得国际段的运费优惠和通关便利^①。

第五,依靠政府补贴普遍存在。中欧货运班列的开通和运行大多由当地政府推动,尚未形成完全的市场行为。为保证班列常态化运营,培育初期市场,地方政府纷纷出台财政补贴措施予以扶持。当前,大部分班列费用的10%—40%由政府补贴。例如:重庆参照海运价格进行专项补贴(负担海运与铁路运输的差价);郑州按照海运价格对“郑欧”班列进行补贴,并且负担1500千米以内从国内货源地到郑州的运输费用(相当于涵盖包括广州在内的全国80%以上的大中城市);成都对“蓉欧班列”补贴运费两年,40尺集装箱补贴额度约2500美元(运输成本在1万美元左右,只收取运费7500美元);苏州对每个40尺标箱大约补贴1500美元(全程运价为7500美元,执行6000美元的特惠价);合肥的“合新欧”给予到欧洲的40尺标箱6000元人民币支持,到中亚国家的标箱2000元人民币支持。

尽管补贴增加政府财政负担,容易扭曲市场的配置资源作用,还会引发“抢货”等恶性竞争,注定不可持续^②,但从培育市场的角度看,当前的政府补贴利大于弊,由物流带动的产业集聚、增加就业和税收、扩大贸易等效果明显,总体取得的经济效益大于支出。

四、应对措施

针对中欧班列运行中存在的综合运输成本偏高、无序竞争时有发生、供需对接不充分、通关没有实现便利化等问题,需要发挥市场在资源配置中的决定性作用,

^① 王姣娥等:《“中欧班列”运输组织策略研究》,载《中国科学院院刊》2017年第4期。

^② 张钰梅:《中欧班列面临四大问题》,载《国际商报》2016年12月2日。

完善国际贸易通道，积极整合货源，创新服务模式，推进便利化通关，提高中欧班列运行效率和效益，打造方便快捷、安全高效、绿色环保的全程物流服务平台。

第一，实行集成运作，建立“集结中心”。通过 Anylogic 仿真软件测算可知，基于中转枢纽港集成运作模式是一种优化的战略选择。可在枢纽节点或新疆、内蒙古、黑龙江的出境口岸筹建“中欧班列集结中心”，由中国铁路总公司集中各条中欧班列的货物，将需要输往欧洲的货物先搭乘内贸列车运至集结中心，开展班列集结编组作业，再统一发送至欧洲目的地。既可以避免地方政府之间的无效博弈，还可以提高中国与中欧班列沿线国家谈判的效率和话语权，从而有效降低中欧班列的运行费用^①。

第二，建立各条线路互动协作机制，最终实现集中管理。作为国家推动“一带一路”建设的物流品牌，中欧班列需要中国铁路总公司牵头，统一规划，形成区域联动，并与沿线国家和地区铁路部门建立班列运行合作机制，促进满载运行。不过，当前各班列均由各地政府主导的物流运输企业经营，呈分散化。在由分散到集中的转化过程中，中铁总公司需从开发欧亚大陆运输潜力和促进国内区域发展的高度出发，综合考虑各地意见、地区发展、“一带一路”规划等条件，整合各地方企业的资源。可统一收购各地方企业，也可参股各地方企业，并统一负责对外谈判。还可成立“中欧国际班列基金”，由中国铁路总公司管理，由沿线城市或始发城市共同筹资，将地方政府补贴转变为资金注入，资金注入比例按各地区的发货比例进行配置，以此规范各地班列补贴，逐渐实现归口管理^②。

第三，加强多式联运，即陆海或陆空联运。比如去程货物可吸收日本、韩国、东南亚等国的商品，在运至我国港口后，利用中欧班列发往欧洲。回程的欧洲货物用中欧班列运抵中国后，进入当地的保税区分拨（无须办理入出关手续），再由飞机运往亚洲其他城市，如新加坡、曼谷、中国香港、中国台北、东京、大阪、首尔等。根据黄奇帆的计算，欧洲货物通过12天的渝新欧班列到达重庆后，再耗时五个小时飞机运到新加坡，虽然运输时间比空运长，但相比空运成本下降4/5，欧洲内陆地区的货物运输时间也可比海运节省30—40天。由此，“渝新欧”可变身成为“亚渝欧”（亚洲各地经重庆到欧洲）^③。

① 张磊：《中欧班列发展经验借鉴及相关建议》，载《港口经济》2016年第10期；赵永波、郭森：《中欧班列对亚欧国家贸易潜力影响研究》，载《人文杂志》2017年第3期。

② 王姣娥等：《“中欧班列”运输组织策略研究》。

③ 吴刚：《借力“一带一路”重庆跃升为开放前沿》，载《重庆日报》2017年5月10日。

第四,积极拓展双向货源。解决回程货源不足问题措施之一,开发独联体市场潜力,拓展独联体国家(白俄罗斯、俄罗斯、哈萨克斯坦等)利用中欧班列的货运,在回程的枢纽节点加挂沿途货物。措施之二,除货物外,开发物品的运输市场,积极开发跨境电商货物和国际邮政运输业务,改善铁路、海关和邮政信息互享机制。措施之三,努力增加适合通过班列运输的高附加值商品运量,在欧洲建立货物集散地或集结中心。

第五,借机发展“五通”。即利用中欧班列对基础设施的强烈需求,发展互联互通,将中欧班列运行与新亚欧大陆桥通道建设一体规划,顶层设计,推进国家层面依托大陆桥过境运输通道,统筹开发国内中欧国际集装箱班列^①。比如,当前开通的中欧班列均途经中东欧国家或以中东欧国家为终点。但中东欧国家基础设施发展普遍较慢,铁路和公路设施老旧,新建或升级改造的需求较大。欧盟委员会发布的《欧洲投资计划》也将交通基础设施置于重中之重,而跨境铁路和公路是重点支持的投资领域。“一带一路”建设可利用欧洲的巨大需求,加强战略和务实项目对接,改善基础设施,提高铁路运输便利性,从而扩大物流需求。据俄罗斯交通部2017年7月称,俄铁路公司正在起草有关连接中国和欧洲铁路网的“欧亚高速运输走廊”项目的经济技术论证,计划铁路运行速度为每小时300千米,总长约1万千米,落实期限为2035年^②。另外,可充分利用多双边机制,推动与沿线国家铁路、海关、检验检疫等方面合作,简化国际铁路运输过境手续,畅通国际物流通道,提升贸易便利化水平。

(责任编辑 靳会新)

① 古龙高:《基于陆桥通道视角的“中欧班列”优化与建设的思考》,载《大陆桥视野》2015年第5期。

② 《俄罗斯讨论欧亚高铁走廊建设项目 将吸引中国公司参与》, http://www.sohu.com/a/167118330_180330

Международные рейсы “Китай-Европа” в рамках инициативы “Один пояс, один путь”: проблемы и перспективы

Чжан Нин

【Аннотация】 Грузовые рейсы “Китай-Европа”, ставшие “транспортным посланцем” и значимой платформой для продвижения инициативы “Один пояс, один путь”, являются важной составной частью в создании “взаимной связи и взаимного доступа”. Их ключевое значение заключается в предоставлении схожих логистических расходов для внутренних и прибрежных районов, с тем, чтобы логистика перестала быть основным препятствием, которое влияет на развитие внешней торговли во внутренних районах и у них появилась возможность стать новым полюсом роста. Как показывают исследования, на протяжении шести лет своего существования транспортный маршрут “Китай-Европа” демонстрирует стремительное развитие, 35 городов Китая связаны 57 путем данного железнодорожного маршрута, они соединены с 34 городами 12 европейских стран, за это время было осуществлено 6235 рейсов. Развитие перевозок в направлении Китай – Европа позволяет раскрыть потенциал сухопутных маршрутов и торговых каналов, снижает риски единичных торговых каналов, усиливает взаимную связь и взаимный доступ между странами, расположенными вдоль “Одного пояса, одного пути”, а также содействует развитию торгово-экономического сотрудничества между Китаем и странами не только вдоль “Одного пояса, одного пути”, но и другими европейскими странами. Вместе с тем, в работе грузовых рейсов существует немало трудностей и проблем в таких сферах, как формирование товарных ресурсов, режим работы, качество обслуживания, эксплуатационные расходы, эффективность работы, социальное обслуживание и др. В целях развития грузовых железнодорожных перевозок по маршрутам Китай-Европа, в дальнейшем необходимо оптимизировать организацию перевозок, интегрировать товарные ресурсы, обновить сервисную модель, снизить финансовые дотации, и тем самым повысить комплексную эффективность перевозок и создать удобную, безопасную, эффективную и экологичную платформу логистического обслуживания всего маршрута.

【Ключевые слова】 грузовые рейсы “Китай-Европа”; “Один пояс, один путь”; евразийский “сухопутный мост”; Центральная Азия

The “One Belt And One Road” Initiative and China-Europe Train: Issues and Prospects

Zhang Ning

Abstract: China-Europe Train is an important carrier and platform for the "One Belt And One Road" initiative, and an important part of the construction of "connectivity". Its significance lies in the fact that it gives similar logistics transportation cost to both inland and coastal areas, logistics no longer is the main obstacle affecting foreign trade of inland, and inland areas have the opportunity to become the new growth pole. Studies show that China-Europe Train operation for the past six years have been rapid development, the cargo trains departed from 35 cities, and reached 34 cities of 12 European countries. With 57 routes there are altogether 6 235 China-Europe cargo trains setting off from China. China-Europe Train has released the channel potential of the Eurasian Land logistics and trade, reduced the risk of trade channel simplification, enhanced connectivity with the countries along "silk road economic belt, promoted economic and trade cooperation between China and the countries along "silk road economic belt, as well as other European countries. At the same time, there are many difficulties and problems in the operation such as goods cluster, operation mode, service quality, operation cost, operation efficiency and public service and so on. China needs further optimize the transportation organization, integrating the resource of the goods and innovation service mode, reducing the subsidies in order to improve the logistics comprehensive benefits, and provides a convenient and quick, safe and efficient, green environment-friendly logistics service platform.

Keywords: Sino-Europe Train; One Belt and One Belt; Eurasia land bridge; Central Asia