“一带一路”战略下中欧班列发展现状与建议

林备战

摘要：中欧班列开行，提升了铁路服务国家“一带一路”建设的能力。在经过2016年的高速发展后，在多个城市提出了“运力翻倍”计划，2017年中欧班列运力将进一步增长。本文分析了2016年各地中欧班列的开行及运营发展情况，在总结目前存在问题的基础上，针对未来班列持续健康发展提出对策建议。

关键词：中欧班列；发展现状；对策建议

2016年4月21日，国家发改委、外交部、商务部联合发布《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，提出发展建设六大通道：新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅。同年10月8日，国家发改委制定并公布了《中欧班列建设发展规划（2016–2020年）》，这是我国对中欧班列发展的首个顶层设计。规划确定东线、中线、西线三条物流大通道和满洲里、二连浩特、阿拉山口、霍尔果斯4个沿边陆路口岸节点，并明确了五年发展目标，即2020年基本形成布局合理、设施完善、运量稳定、便捷高效、安全畅通的综合服务体系，力争实现中欧班列年开行5000列左右。《愿景与行动》发布以来，各地都为建设发展“一带一路”国际物流通道作出了积极努力。

一、中欧班列发展运营现状

中欧班列的前身要追溯到1990年开通运营的亚欧大陆桥运输。20多年来，大陆桥国际货物运输从无到有、从少到多，目前中俄、中蒙、中哈三大口岸年过货量分别持续稳定在1500万吨以上，进出口集装箱量百万标箱以上，呈现逐年创出新高的趋势。

2013年重庆开始试运行重庆到杜伊斯堡首列中欧班列——“渝新欧”集装箱班列。紧接着，郑欧、蓉欧、汉欧、湘欧等相继开通了直达欧洲的集装箱班列，目前已经直通欧洲10个国家的15个城市。据统计，目前中国内地已有成都、重庆、郑州、武汉、苏州、义乌、哈尔滨、长沙、连云港、沈阳、长春、营口、大连、广州、厦门、乌鲁木齐、兰州等多个城市开通了中欧班列。

2014年中欧班列共发运308列，26070标箱，同比增加285%。其中中欧（重庆）班列发运102列，8664标箱；中欧（成都）班列发运45列，3698标箱；中欧（郑州）班列发运77列，6604标箱；中欧（武汉）班列发运20列，1844标箱；中欧（苏州）班列发运35列，2920标箱，义乌–马德里班列开行1列，82标箱。

2015年中欧班列约1021列，约100000标箱。

2016年6月8日，中国铁路正式启用中欧班列统一品牌，统一品牌的中欧班列当日分别从重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌等八地始发。此后，我国开往欧洲的所有中欧班列全部采用这一品牌。

2016年中欧班列取得骄人成绩：全年共开行中欧班列1702列，同比增加887列，同比增长109%。其中，去程1130列，同比增长105%；回程572列，同比增长116%，回程班列比例已达到去程班列的51%。

1.港口发运中欧班列情况

（1）连云港中欧班列情况

连云港主要以中亚班列运输为主。2011年大陆桥过境运量10.6万标箱；2012年大陆桥过境运量7.6万标箱，2013年大陆桥过境（出口）集装箱运输10.6万标箱，2014年大陆桥过境集装箱运输9.6万标箱，2015年大陆桥国际班列累计5.3万标箱，同比减少44.3%。

?1994-2017 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

2016 年连云港大陆桥运输 4.69 万标箱，同比减少 11.3%。

⑵ 青岛港中欧班列情况

青岛港中欧班列主要是以中亚班列运输为主。2013 年完成过境 36738 标箱。2014 年完成过境 3.5 万标箱，与上年比，基本持平。2015 年完成过境 15824 标箱，与上年比，降幅较大。2016 年青岛大陆桥运输 1.79 万标箱，与 2015 年基本持平。

⑶ 天津港中欧班列情况

天津港拥有三条过境班列：天津新港—阿拉山口班列；天津新港—满洲里—莫斯科班列；天津新港—二连浩特班列。

2015 年天津港大陆桥运输总量 6.5 万标箱。其中，二连浩特方向 5.7 万标箱，下降 25%；阿拉山口方向 0.4 万标箱，下降 33%；满洲里方向 0.4 万标箱，下降 55%。

2016 年完成情况：二连浩特过境运输完成 17387 车，与 2015 年过境 19871 车相比，同比下降 12.5%；阿拉山口过境运输完成 549 车，与 2015 年过境 1596 车相比，同比下降 67.6%；满洲里过境运输 577 车，与 2015 年的 1465 车相比，同比下降 60.6%。

⑷ 营口港中欧班列情况

2014 年，营口港亚欧大陆桥海铁联运集装箱量完成 21500 标准箱，同比增长 52%。2015 年，从营口港发往满洲里的国际集装箱累计发车 25228TEU，比上年增加了 3550TEU，增幅 16.3%，发运箱量占东北各港 84.6%，占满洲里口岸 49.7%。

2016 年发运中欧班列集装箱 3.3 万 TEU，同比增长 30.8%。占满洲里出境集装箱量的 51.3%，同比增长 1.6 个百分点。

2.内陆主要城市中欧班列运营情况

郑州：2016 年中欧班列（郑州）全年实际开行 251 班（137 班去程、114 班回程），货值 12.67 亿美元，货重 12.86 万吨。从 2013 年 7 月 18 日首班班列开行起，中欧班列（郑州）累计开行 507 班（327 班去程、180 班回程），总货值 24.61 亿美元，总货重 23.71 万吨。

2017 年中欧班列（郑州）开行频次提升至每周“去四回四”，全年计划开行 300 班。

西安：2016 年西安一共开行了 139 列。2017 年首趟中欧班列西安开行，预计全年每周开行三列，预计全年开行 160 列。确保中欧班列的常态化运行。

武汉：2016 年，中欧（武汉）班列开出 122 列，实载率超过 95%，在全国 40 多个中欧班列中分别位居第三位、第一位。2014 年中欧班列（武汉）开行 23 列，2015 年开行数量 92 列，2016 年高达 122 趟，势头迅猛。“汉新欧”班列专项补贴资金按每标箱进行定额补贴，使企业享受“铁路速度，水运价格”。

目前，中欧（武汉）班列先后运营武汉至德国汉堡/杜伊斯堡、武汉至波兰、武汉至捷克、武汉至法国里昂等 12 条线路，线路数量位居全国第一。中欧（武汉）班列返程量超过 100 列，大量的俄罗斯木材、白俄罗斯牛奶、法国红酒、德国肉类等进口商品进入武汉、湖北以至华中及周边市场，丰富了市民生活消费品，推动了产业发展。

2017 年中欧（武汉）班列预计开行 200 列，计划新开行武汉—哈萨克斯坦—伊朗的海铁联运线路。

重庆：2016 年渝新欧班列全年开行 420 班。渝新欧班列自开通以来至 2016 年底已开行超 900 班，实现天天班的历史性突破。渝新欧的去程货源已由开行之初的 IT 产品为主，拓展到机械设备、汽车整车及零配件、咖啡豆等多个品种；回程货物方面，已覆盖了欧洲多国的汽车及零配件、机械设备、化妆品、啤酒、奶粉等货类。

成都：2016 年，中欧班列蓉欧快铁开行数量超过 450 列，居全国开行中欧班列城市首位，实现了“天天有班列”的目标。

“蓉欧”快铁 2013 年 4 月开通，起点是成都青白江集装箱中心站，终点是波兰罗兹站，线路全长 9826 公里。“蓉欧”快线运行时间为 14 天。

2017 年成都市政府加大政策支持力度，计划开行

?1994-2017 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

蓉欧班列 1000 列，难度很大。

义乌：义新欧班列于 2014 年 11 月 18 日开通，全年发一班。2015 年开通义乌到马德里班列。经新疆过境哈萨克斯坦，再经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国、法国，到达西班牙马德里，穿越 7 个国家，全长 13000 多公里，2016 年开通到伦敦班列，是目前所有开通的中欧班列中线路最长、途径国家最多的一条线路。截至 2016 年 12 月底，中欧班列（义乌）往返已超过 100 列，义乌海关累计监管铁路国际联运集装箱 9990 标箱，同比增长 91%。

厦门：2016 年底，中欧（厦门）班列共计运营 103 列，累计承运 2185 个 40 尺大柜（折合 4370 个标箱）中欧（厦门）班列满载率基本都在 100%。随着俄罗斯莫斯科线路测试结束，在原有通往波兰罗兹、德国纽伦堡、荷兰蒂尔堡的基础上，将于 2017 年新开通至俄罗斯莫斯科、圣彼得堡的线路。

南京：2016 年，“宁新亚”班列共计发出 50 余列，货运量 5.32 万吨，货值 1.97 亿美元。其中，货运量同比增长超过 1.3 倍，货值同比增长了 3.9 倍。该班列的开行频率也由原来每月的 1–3 班，增长到目前的每月 4–6 班。

此外，临沂到汉堡班列于 2015 年开通，临沂经喀什至巴基斯坦瓜达尔港的“临沂号”国际货运班列于 2016 年 4 月开通。东莞到德国杜伊斯堡班列，于 2016 年 4 月开通。

东北三省全部开通中欧班列，包括哈尔滨–汉堡班列、“沈满欧”国际货运班列（沈阳–汉堡，2015 年 10 月 30 日开通）、“长满欧”班列（长春–德国汉堡，2015 年 8 月 31 日通车）。辽宁省已陆续开通开往欧洲的班列 6 条线路，包括“营满欧”、“沈满欧”、“盘满欧”、“辽满欧”、“辽新欧”、“辽蒙欧”。这些班列起点涵盖了辽宁沈阳、大连、盘锦、营口等城市，基本上辐射了联通东北三省及蒙东全境的便捷高效通道，可通过满洲里、新疆阿拉山口口岸出口至蒙古、俄罗斯及中东欧国家。

3.口岸开通中欧班列情况

（1）满洲里口岸

满洲里口岸成为领跑“一带一路”经济的新引擎。目前，经满洲里开行的中欧班列共有 14 条，涉及苏州、天津、武汉、长沙、广州、营口、大连、沈阳等 58 个地区城市，有渝满俄、鄂满欧、哈满欧、湘满欧、长满欧、盘满欧、临满欧、沈满欧等跨境运输班列，主要货物为汽车配件、笔记本电脑、液晶显示屏、微型服务器机箱等。

2015 年蒙古口岸过境中欧班列 681 列，其中二连 77 列，满洲里 542 列。

2016 年经满洲里口岸进出境的中欧班列共运载 7.2972 万个标箱，同比增长 52.41%，进出口贸易值为 366653.91 万美元，同比增长 46.55%。其中，出境班列 774 列，同比增长 93.98%，共 6.01 万标箱，同比增长 77.87%，货值 273928.69 万美元，同比增长 46.55%，主要出口商品为电子产品及配件、服装、家电、日用品等；进境班列 262 列，同比增长 83.22%，共 12848 个标箱，同比增长 9.29%，货值为 92725.22 万美元，同比增长 29%，主要进口商品为板材、汽车零配件等。

（2）二连浩特口岸

2015 年，二连中欧班列共发运 77 列，其中，“湘欧”1 列，共 39 车，郑欧班列共运行 76 列，货物全部为无水氟化铝，运抵国为俄罗斯。2016 年，二连海关共计验放中欧班列 166 列，总重为 86509.8 吨，同比分别增长了 115.8%、181.54%。

目前，二连浩特口岸共有“蓉欧”、“湘欧”、“郑欧”三个方向的中欧班列。

（3）新疆口岸

新疆口岸自 2014 年 3 月开行首列新疆—中亚国际货运班列以来，相继开通了新疆—俄罗斯（莫斯科、车里雅宾斯克）、新疆—格鲁吉亚、新疆—土耳其国际货运班列。至 2016 年 12 月底，共组织开行班列 113 列。主要运输的货物是地产 PVC，建材（大理石、瓷砖）、机械设备、汽车配件、机电产品、特色轻工、服装

?1994-2017 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net

百货、钢材等。

二、制约中欧班列发展的主要问题

1.发运总量偏低，发运线路零散

从近年的统计数据来看，全国重要港口和城市发运至满洲里、阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特等口岸的外贸集装箱除营口港之外都出现了全面下滑。单从数据上来看，依托集装箱海铁联运发展亚欧大陆桥运输的优势不言而喻。东北三省的哈尔滨、长春、沈阳和大连发运至满洲里口岸的外贸集装箱虽然出现了小幅的增长，但四地的总量仅占东北三省的 15.5%，占满洲里口岸总量的 8.6%，基数过小，并且仍处于零零散散的发运状态，不足以支撑满洲里这条主干线路。

2.存在“货物空转”、本地货源少等问题

2014 年 12 月 10 日武威开通到中亚班列的 90% 货源从一开始就是东部的货物，2015 年 7 月 5 日兰州开通“兰州号”中亚国际货运班列，仍然是东部的货。东北三省开通的中欧班列 70%的货源来自天津周边地区，而东部地区开行班列的货物又是本来走海运的货。

营口港至满洲里班列的货源，韩国货源占 40%，南方货源占 40%，天津港货源占 10%，本地货源占 10% 郑欧班列的货源，京津冀地区货源占 30%，南方沿海城市货源占 40%，本地货源占 30% ；西安“长安号”班列的货源主要来自于陕西、甘肃、宁夏、山东、江苏、河北、上海、浙江等地，其中陕西本地货源约占 30%。

三、“一带一路”战略下中欧班列发展建议

1.统筹发展规划，协调省际之间，兼顾全省各点

面对各地“中亚、中欧班列”日益加剧的竞争局面，各地方政府单方面协调，并不能有效达到保护地方货源不被分流的目标，要由国家相关部门牵头，各省市政府沟通协作，一方面协助拓展进、出口货源，采取相关政策手段，加强省际竞争，减少货物向中西部地区“空转”，确保班列持续、稳定开行。

2.加快信息平台的建设

中欧通道运输的运行涉及港口、口岸、公路、铁路等多个部门，目前各个部门都建立或正加快筹建行业内部的信息系统，但相互间的信息系统彼此独立，无法实现信息交换共享，建议在国家发改委、商务部、中国铁路总公司的统一协调下，由班列所在省、市政府提供支持，在各港口间加强与公路、铁路等相关部门的信息对接，实现信息互通共享。

3.协调海关检验检疫部门，形成大通关运作模式

随着业务量的增加，进出口班列的加密开行，对关检方面的要求将越来越高。国内区域间货物往往是多次通关，带来时间与费用的无谓增加。建议两地间海关可以“一次申报、一次查验、一次放行”，实现区域通关一体化模式，信息互联互通。检验检疫方面，两省间可以建立合作机制，实现区域一体化监管，对进出境货物一次检验检疫，快速通关。

4.在多种运输方式之间寻求差异化竞争

一般情况下，铁路运输价格是海运价格的两倍，例如将货物运至欧洲，海运运价是 4500 美元左右，铁路运价为 8000–9000 美元（最低 7800 美元），因此铁路运输不具备价格优势。但如果以航空方式运输，运价为 45000 美元，大约是铁路运价的 5 倍、海运运价的 10 倍，在这种情况下，可以对铁路运输的产品进行合理定位，如对于安全性强、运输时间在 15 天左右、价格适中的产品，通过铁路运输具有较高的性价比，因此要加强铁路运输优势宣传，争取更多产品通过铁路运输。

5.产业优先，项目先行，带动效应

开行班列的目的，就是要发展和带动当地产业经济，依托国际运输大通道，以沿线中心城市为支撑，以重点经贸产业园区为合作平台，打造新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛等国际经济合作走廊。各地应通过国际班列的开行，带动当地经济和产业的全面发展，在参与“一带一路”建设中推动我国与沿线国家和地区的经贸往来与合作交流。

责任编辑 张 明

?1994-2017 China Academic Journal Electronic Publishing House. All rights reserved. http://www.cnki.net