



5月28日，渝昆中欧班列X8403次徐徐驶出管口港。本报记者 史家民摄

中欧班列：“一带一路”上的新引擎

严冰 刘雯昕

11月3日，来自台湾的集装箱货物，搭乘“海峡号”高速客轮，抵达福建平潭。这些电子信息、机械、化学制品，随后将被送往福州江阴港，乘火车穿越亚欧大陆，从新疆阿拉山口出境，最终抵达德国汉堡。这个过程，只需20余天。

“台湾—平潭—欧洲”海铁联运列车是即将运行的中欧班列线路，待其试运成功后，将成为正式成员。福建携手台湾试运陆海联运，将挽起海上丝绸之路与陆上丝绸之路，为“一带一路”发展增添新的亮色。

从白山黑水到云贵高原，从中原腹地到东海之滨，中欧班列从中国各地始发，一路跨高山、穿戈壁、越草原，最终将大宗货物运抵1万公里之外的欧洲。一列火车，带去的是沟通问候，运回的是异域风情。

短短4年中，中欧班列已成功运营超过千列。2014年3月29日，国家主席习近平来到德国北威州杜伊斯堡港参观，来到火车站台，三声锣响后，一列从中国重庆始发的列车满载着货物缓缓驶入。这里是由重庆经新疆跨欧亚直至欧洲的渝新欧国际铁路联运大通道的终点。

习近平表示，中方提出建设丝绸之路经济带倡议，秉承共同发展、共同繁荣的理念，联动亚欧两大市场，赋予古丝绸之路新的时代内涵，造福沿途各国人民。中德位于丝绸之路经济带两端，是亚欧两大经济体和增长极，也是渝新欧铁路的起点和终点。两国应该加强合作，推进丝绸之路经济带建设。杜伊斯堡港是世界最大内河港和欧洲重要交通物流枢纽，希望它能为促进中德、中欧合作发展发挥更大作用。

看今朝：

加速驶向“黄金时代”

11月13日，“滨新欧—滨州号”国际货运班列推介发布会在山东滨州举行。会前，本报记者收到了电子邀请函以及该线路的发展简介。

此趟班列10月16日首发，满载2760吨卷钢的列车从博兴出发，共分为“一干两支”，分别抵达俄罗斯克拉斯诺亚尔斯克和德国杜伊斯堡。班列开行后，有助于打造博兴地区在黄河三角洲经济区的主导物流地位，为企业创造了良好的销售平台，并积极促进当地经贸及物流业发展。

“滨新欧”线路实际上是整个中欧班列运营现状的缩影。截至目前，我国中欧班列运行线规划铺设了西、中、东3条通道：西部通道由中西部经阿拉山口（或霍尔果斯）出境，中部通道由华北地区经二连浩特出境，东部通道由东南沿海经满洲里（或绥芬河）出境。

北京大学经济学院副院长张辉教授在接受本报采访时表示，中欧班列的开通具有长远的战略意义。改革开放以来，东部沿海地区依靠地理优势先行先富，中西部地区经济力量一直比较薄弱。中欧班列的开通，将盘活中西部等经济欠发达地区，将它们从经济发展的末梢变为枢纽和前沿。

“火车一响，黄金万两”，中欧班列运送的是货物，带回的是机遇。对经济发展而言，中欧班列至少具有以下功能。

中欧贸易的“轻骑兵”。中欧班列推动了中国与亚欧各国的贸易往来。其成本低、时间短、受天气影响小，优势非常明显。以“郑—新—欧”线路为例，该线整合了周边省市的货源，弥补了沿途货物贸易的不足。而从欧洲带回中国的红酒、橄榄油等产品，其售价可以下降15%—20%。

拉动中西部开放的“火车头”。以前，中西部地区出口要绕行东部沿海；如今，数万吨货物可以西行直达欧洲市场。在其带动下，重庆、成都等中西部城市的外贸进出口总额不断增加。同时，由于交通的便捷，生产要素开始向中西部聚集，帮助中国迎来地区结构调整的新机遇。

构筑充满商机的“新航线”。中欧班列的开通，有助于中国市场的拓展和沿途资源的开发。同时，更新的生产技术和设备将从欧洲被运回。一来一往间，“中国梦”与“欧洲梦”携手共进，有助于实现多国互利共赢。

忆往昔：

成功开行1000余列

本报记者曾到访渝新欧班列的始发站——位于重庆市沙坪坝区的团结村站，映入眼帘的，是五六条纵横交错的铁轨，而在旁边，就是几座巨大的龙门吊以及成堆摆放的集装箱，铁轨泛着亮光蜿蜒伸向远方。工人的数量不多，有的正在指挥集装箱的吊装。当地的工作人员告诉我们，因为现在基本上是机械化操作，所以不需要太多人力，就可以完成繁重的工作。而熟悉车站的人都知道，它还有另外一个名字：重庆铁路集装箱中心站。这座拥有40



6月23日傍晚，义乌市保税物流中心，首批10辆满载着红酒、葵花籽油等进口货物的集装箱货车陆续驶入。这是“义新欧”中欧班列带回义乌的西班牙特产。（吕斌 何剑涯/人民图片）

年历史的老站，已经完全换了新颜——现在，它是“渝新欧”铁路的龙头，满载重庆电子产品的火车，将从这里驶出西南、驶出阿拉山口，经过16天的旅行，最终到达欧亚大陆的另一端。

2011年3月19日，满载着IT产品的班列从重庆团结村出发，经阿拉山口出境，最终抵达11179公里外的德国杜伊斯堡。这是第一趟运营成功的中欧班列，为班列的后续发展拉开了精彩序幕。

第1列到第1000列顺利运营，为中欧班列的发展画下了精彩的分页符。中铁集装箱运输有限责任公司副总经理钟成近日介绍了发展历程。

继“渝新欧”线路后，武汉至捷克、波兰的线路于2012年10月24日开通。全程10700公里左右，运行时间约15天。主要运送武汉生产的笔记本电脑等电子产品。

随后开通的是长沙到杜伊斯堡的线路，于2012年10月30日发车。此线采用“一主两辅”的路线——“一主”为长沙至杜伊斯堡，“两辅”为一条抵达乌兹别克斯坦的塔什干，另一条开往莫斯科。

2013年4月26日，成都至罗兹线路开通。全程9965公里，运行时间约14天。主要运送成都生产的IT产品及其它出口货物。

2013年7月18日，郑州开往汉堡的班列开始运行，全程10245公里，运行时间约15天。货物品种类型多样，包括轮胎、高档服装、文体用品、工艺品等。

2013年9月29日，从苏州开往华沙的列车顺利启程。全程11200公里，运行时间约15天。货源为苏州本地及周边的笔记本电脑、液晶显示屏、硬盘、芯片等IT产品。

2014年11月18日，“义乌—新疆—欧洲”线路开通。与此前的线路相比，该线路运输线路最长、途经国家最多、穿过省份最多、换轨次数最多，同时义乌还是唯一一个开通中欧班列的县级城市。



10月15日凌晨，在重庆铁路口岸中铁联集重庆集装箱中心站的作业区，几台大龙门吊在紧张地作业，为第1000列中欧班列装载出口到欧洲的货物忙碌。新华社记者 刘潺摄

2015年，哈尔滨至俄罗斯的线路于2月28日开启。班列全程运行6578公里，主要运送石油勘探设备等重型物资。

6月13日，哈尔滨至汉堡的线路开通，满载着电子产品、机械工具等货物的班列顺利启程。此线路计划今年开行28列，预计产值17亿元，进出口总值42.8亿元。

钟成指出，从第1列中欧班列到第200列的开通，用了三年零三个月的时间。在国家“一带一路”战略引领下，从第200列到第800列中欧班列只用了一年零两个月时间，从800列到1000列，只用了两个月。

一桥飞架欧亚，天堑变通途。

如果把时针往前推1000年，从欧洲到亚洲，简直是一段难以想象的旅途。高山、大海、战争、气候、语言、地理……无数的因素可以将东西方隔离开来。所以，在漫长的古代史中，只有那些充满了勇气的人才能跨越地理的障碍，亲眼看到远方的世界看一看。这也就是为什么很长一段时间，在西方人的传说中，中国都是一个遍地铺满黄金的世界。

现在的地球，当然早已进入了村落的时代。坐上飞机，全球也一天可达。

但在货运的领域，事情却远不是这样：占据全世界最大比例的货运方式依然是海运——就像许多年前那样，货物要在海上经历风暴和飘摇，用几乎两个月甚至更多的时间，才能从中国的东海岸到达欧洲的西海岸。

所以，当渝新欧铁路2011年开出第一班班列时，所有人都给予了极高的期望。理论上说，从物流成本上看，它比海运贵，但能省去2/3以上的时间；从运输时间上看，基本上半个月左右的时间，虽然比空运慢不少，但比海运省时间，而且比空运便宜。

所以，这两年，中国各地的中欧班列开行浪潮也是一浪高过一浪：成都、武汉、义乌、郑州……这些以往并不具备太多区位优势“腹地”城市，借着中欧班列的契机，载着自己和周边的货物，一趟趟向西出发，运往欧洲。

这是完全可以理解的做法，也是中国制造业受到认可的一种表现。以重庆为例，运往欧洲的，大多数都是当地生产的电子产品、摩托及配件等，直接连续拉动了重庆的出口和GDP增长；义乌运往马德里的，则是其引

除即将开通的“台平欧”线路外，中欧之间已有21条线路成功运营：重庆—杜伊斯堡（德国）、成都—罗兹（波兰）、郑州—汉堡（德国）、苏州—华沙（波兰）、义乌—马德里（西班牙）、哈尔滨—汉堡等，他们拥有一个共同的名字——中欧班列。截至10月29日，中欧班列已成功开行1058趟，国内开行城市已达11个，直通欧洲7个国家的11个城市。请看——



为加快中欧班列通关速度，二连浩特火车站从列车接发、解编、装卸、票证办理等方面着手，强化便利通关。（郭鹏杰/人民图片）

“今年1月至7月，班列开行列数已超过2014年全年总数，达到328列，同比增长221%。7月1日起实施的全国铁路新运行图中，新增中欧班列线路2条，全部班列线21条。”中国铁路总公司运输局专业运输处李鑫表示。由此可见，2015年中欧班列发展势头迅猛，线路运营具有如下特点。

回程班列大幅增加。今年1—7月份，中欧班列回程开行74列，较去年增加了71列，增长24倍。其中，德国汉堡至武汉，白俄罗斯布列斯特至苏州，西班牙马德里至义乌均在今年实现了回程班列的首次开行。

货物种类日益丰富。中欧班列运输货物类型起初较为单一，主要集中在国产的IT产品和成本较低的日用品。4年来，货品种类逐步扩大到目前的衣服鞋帽、汽车配件、粮食、葡萄酒、咖啡豆、木材等品类。

参与城市不断增多。中欧班列开行城市国内已达11个（重庆、郑州、成都、武汉、苏州、义乌、石河子、昆明、合肥、哈尔滨等），并以此为中心覆盖到国内众多经济发展区域。未来还会有更多城市加入中欧班列的队伍，从先行试点到遍地开花，指日可待。

张辉教授认为，中欧班列的提出，符合“一带一路”的战略布局，推动了沿线各国的互联互通，业已成为联通海陆的经济新引擎。

望未来：

打造国际物流的中国名片

中欧班列发展至今，硕果累累，加速驶入“黄金时代”。但现阶段的发展仍然存在一些不稳定因素，如班列对政府补贴依赖度高、运营成本偏高、回程载物率低等。

对此，张辉教授表示，我们要对中欧班列保持耐心。中欧班列体现了中国“要想富，先修路”的经验。根据国内经验，修路与致富之间相隔约十年。国际上，中欧班列要跨国界、跨州界，应对国情和文化的巨大差异，更需要我们从中长期角度考量其战略价值。

中欧班列从做大到做强，还有哪些方面需要提升和拓展呢？倡导成立“中欧班列联盟”贸易运输组织。根据运营方和企业建议，我国应该抓住时机，积极抢占“黄金机遇期”，从战略层面引领整合沿线国家资源。对内解决可持续盈利、满足市场新需求，将“中欧班列”的品牌做大做强。

建立健全全程定价机制。中国铁路总公司相关负责人指出，中欧班列下一步发展，将根据市场需求增加班列，优化全程运行图，压缩全程运营时间。加强与沿线国家铁路协商，压缩全程运营成本。推进与国外铁路的信息交换，与海关信息共享，拓展国际联运市场，加大回程货源组织力度。同时，要推进国际联运市场，加大回程货源组织力度。

继续向南欧、北欧延伸，并辐射西亚、南亚。张辉教授指出，目前中欧班列主要覆盖到中亚、西欧等地区，在西亚、南亚等区域仍大有可为。中欧班列要继续拓展欧洲线路，并与西亚、南亚展开合作，在劳动力、自然资源、高新技术等方面互通有无。

“目前，中欧班列已成为我国与沿线国家经贸交流的重要载体和‘一带一路’建设的重要抓手。”中国物流与采购联合会会长何黎明表示，随着国家战略的深入推进，丝绸之路经济带沿线将会有更多商机，中欧班列也将有更广阔的前景。

志合者 不以山河为远

申孟哲

以为豪的小商品，并能对沿线国家的经贸结构进行有效的补充。

同时，中欧班列也是“一带一路”走向具体落实的体现。东起江苏连云港、西至荷兰鹿特丹的“欧亚大陆桥”早已存在，但是其利用率却一直不高。在经贸往来日益密切的今天，以阿拉山口、二连浩特、满洲里3个口岸为代表的西、中、东3条中欧班列线路，真正将中国和欧洲以及之间的道路打通了。从中国向欧洲进发的产品，经常在半路也要卸下很多，卖给当地。

但同时我们也看到，中欧班列远非想象的那样一帆风顺。武汉的班列开行第一班之后隔了将近两年，才开出后续的班列。究其原因，就是性价比优势不是特别明显，当地又没有明显优势的产业集群。虽然从理论上说铁路的运输成本较低，但是由于沿线国家太多，轨道车辆规格都不完全一致，因此需要频繁换轨。而各地政府为了上班列的项目，争相对此进行补贴，一定程度上也造成了各地中欧班列无序竞争的格局。更重要的是，由于贸易结构的问题，中欧班列的回程时大多空载率较高，无法完全弥合成本，造成其市场化更加困难。

困难都是眼前的。毫无疑问，中欧班列还将继续开下去，继续作为“一带一路”的重要抓手实施下去。在市场化的运作下，可能一些线路会合并、价格会下调、速度进一步提高，但中国向西打通欧亚通道的趋势不会变，中欧、中亚之间贸易合作也只会进一步加强。

毕竟，“志合者，不以山河为远”。