

“一带一路”战略下中欧班列开行中的 问题与对策探讨

■ 蒋晓丹 范厚明 大连海事大学

摘要:中欧班列是“一带一路”战略建设的重要抓手,是深化我国与陆上丝绸之路沿线国家经贸合作的重要载体。本文总结了自中欧班列开行以来的发展成果,同时剖析了目前中欧班列开行中存在的标准不统一、返程运量少、运行时间无法保证、去程满载率低、无序竞争等问题。本文针对面临的诸多问题,提出了进一步优化中欧班列发展的具体对策。

关键词:“一带一路”;中欧班列;问题;对策

中欧班列是按照固定的线路、车次、班期、运行时刻往返于中国与丝绸之路经济带沿线国家的铁路联运列车。2011年3月19日,首趟中欧班列(重庆至杜伊斯堡)成功开行。2015年3月,《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路愿景和行动》提出“建设中欧通道铁路运输、口岸通关协调机制,打造中欧班列品牌,建设沟通境内外、连接东中西的运输通道”。2016年6月8日,中欧班列统一品牌“China Railway Express”正式启用。

一、中欧班列发展概况

(一) 开行列数大幅增加

自2011年首趟中欧班列开行以来,截至2016年6月底,中欧班列累计开行超过1881班列,实现进出口贸易总额约170亿美元。中欧班列的运行大多是在我国当地政府的推动和支持下,由各运营企业负责其运输组织工作,投资中欧班列运营企业的主体包括中国及沿线国家的铁路公司、物流公司、货运代理公司、沿海港务公司、船

公司、投资集团以及进出口企业等。中铁国际多式联运有限公司负责中欧班列国内的铁路运输组织、口岸报关、信息追踪、问题处理;德国铁路股份公司及俄罗斯铁路股份公司提供欧洲及俄罗斯的铁路运输服务,敦豪航空货运公司提供中亚、波兰、俄罗斯的铁路运输服务,哈铁快运提供哈萨克斯坦的铁路运输服务。目前中欧班列开行频率较高的城市主要包括重庆、武汉、郑州、义乌等。主要线路有:

其一,渝新欧(重庆)物流有限公司经营的重庆至杜伊斯堡的欧洲班列,运行距离11179公里,全程13天,去程每周3-7班,回程每周2-5班。此外,该公司也经营重庆至俄罗斯、重庆至中亚五国的班列。

其二,武汉汉欧国际物流有限公司经营的武汉至杜伊斯堡、汉堡、帕尔杜比采、罗兹的欧洲班列,运行距离11130公里,全程15天,去程每周2班,回程每周1班;武汉至圣彼得堡的俄罗斯班列,全程12天,每周1班。还计划开通武汉-乌兹别克斯坦-伊朗-伊拉克-土耳其、武汉-巴基斯坦路线。

其三,郑州国际陆港开发建设

有限公司经营的郑州至马拉舍维奇、华沙、汉堡、布拉格、杜伊斯堡、巴黎、米兰的欧洲班列,阿拉山口出境路线运行距离10214公里,二连浩特出境路线运行距离10484公里,全程16天,每周4-5班;郑州至布列斯特、明斯克、莫斯科、圣彼得堡的俄罗斯班列,全程12-14天,每周去3班回2班;郑州至阿拉木图的中亚班列,每周去回各1班。此外,郑欧班列结合海运方式发展郑州至釜山(去程每日1班,回程每周4班)、仁川(往返每周4班)、东京及大阪(往返每周3班)以及台湾-平潭-郑州-汉堡班列。郑州班列结合空运方式经营欧洲-郑州-东南亚、东亚、南亚班列。计划开通郑州至卢森堡、郑州至土耳其的欧洲班列。

其四,义乌市天盟实业投资有限公司主营义乌至德国、法国、西班牙的欧洲班列,运行距离13052公里,全程21天,去程每月4班,回程每月2班。此外,公司也经营郑州至俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、伊朗、阿富汗的班列。

(二) 形成三条运输通道

目前,中欧班列形成了三条主

要运输通道,具体情况是:

1.西部通道:经新疆阿拉山口或霍尔果斯出境,出境后路线可分为3条。通道1辐射哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、拉脱维亚、爱沙尼亚、芬兰、波兰、德国、卢森堡、荷兰、比利时、法国、捷克、西班牙等。通道2辐射哈萨克斯坦,土库曼斯坦,伊朗,计划延伸至亚美尼亚,格鲁吉亚,阿塞拜疆。通道3辐射哈萨克斯坦,吉尔吉斯斯坦,乌兹别克斯坦,土库曼斯坦,吉尔吉斯斯坦,伊朗,巴基斯坦,阿富汗,计划延伸至土耳其,保加利亚,罗马尼亚,匈牙利,斯洛伐克,奥地利等欧洲国家。2015年,经阿拉山口过境的班列主要包括6条中欧班列(乌北班列、渝新欧、汉新欧、郑新欧、义新欧、蓉新欧)、4条中亚班列(重庆、郑州、武威、西安始发)以及5条新疆首发的西行班列。经霍尔果斯过境的以渝新欧班列为主,蓉新欧班列也有少量货物。未来西部通道将主要服务我国西北、西南、华中、华南地区。

2.中部通道:中部通道经内蒙古二连浩特辐射蒙古、俄罗斯及欧洲地区。2015年经二连浩特过境的班列以郑欧、湘欧班列为主,蓉欧班列货运量较少。未来中部通道将辐射华北、华中、华南地区。

3.东部通道:东部通道经由内蒙古满洲里连接西伯利亚大陆桥辐射俄罗斯及欧洲地区。2015年经满洲里过境以苏满欧班列为主,营满欧、津满欧、鄂满俄、湘满欧、昆满欧、哈满欧、渝满俄、沈满欧、长满欧、盘满欧、临满欧、赣满欧、辽满欧班列运量较小。未来东部通道将服务我国东北、华东、华中等地区。

(三)货物种类丰富

中欧班列出口货物主要包括电子元器件、液晶显示屏组件、电脑配件、汽车零部件、机电产品、医疗用器材零件、服装、化工原料、地方特色产品、机械设备、日用品、化妆品、家居产品、运动用品、办公用品、橡胶塑料、工艺品、农产品、五金建材、钢铁产品、石油管道及钻探设备、通讯设备等。

按照进口国家和地区分类,中欧班列主要从欧洲进口汽车整车及零部件、家居产品、食品饮料、母婴用品、IT耗品、高端配件材料、木材、粮食、畜牧业副产品;从中亚进口矿物原料、粮食、石油副产品、水果生鲜;从俄罗斯进口机电产品、农副产品、家居用品、酒类、裘皮等;从蒙古进口矿物原材料,农牧产品,肉类;从日韩进口化妆品、家居用品、日用消费品、食品等。

二、中欧班列开行中存在的主要问题

(一)返程运量不足

中欧班列回程空返率较高,2016年上半年返程班列数只有去程班列数的50%。2015年满洲里口岸返程班列数只占该口岸往返班列总数的26.8%,二连浩特口岸返程班列数只占该口岸往返班列总数的36.1%。此外,部分班列去程频次较低。2015年,合肥至阿拉木图的班列频率为每月2班,至汉堡和阿姆斯特丹的班列频率为每月3班。蓉欧班列2013年经二连浩特口岸出境的班列只有1列。郑欧班列2014年经二连浩特口岸过境的班列频率为2-3个月/班,2015年才常态化运营。

(二)运行时间可能延迟

中欧班列在部分边境口岸要换轨、换车头以及换列车司机,可能导致运输延迟。多斯托克的换轨车间只能容纳20节车厢左右,而且使用的是轮式吊车,整车换轨最快要2小时,很容易出现口岸拥堵。布列斯特换轨车间虽可容纳80节车厢并使用了大功率龙门吊,但换轨最快也需1小时。还有气候及自然灾害也可能影响中欧班列准点运行。2010年3月,哈萨克斯坦边境口岸遭受洪水袭击,基础设施遭受重大损坏。阿拉山口平均每年要经历超过160天的8级以上大风天气。2015年4月,阿拉山口遭遇恶劣吹雪天气导致无法进行铁路换装作业。

(三)通关效率较低

中欧班列通关涉及的单证较多,信息录入效率较低。无法及时按照各国口岸要求准确完整地提交相关单证,货物就可能滞留。部分口岸人工录入相关资料,海关、检验检疫、边防部门之间缺乏信息沟通。货物在俄罗斯海关要经过5道检查,集装箱也要进行严格检查,破损、裂痕、生产年限不符等都会遣返。后贝加尔海关对部分单证进行重点审核,产生疑问就可能造成货物滞留、拒收以及遣返。俄罗斯海关执法人员腐败现象严重,变动性大,存在灰色通关现象。还有,哈萨克斯坦海关执法人员时常高估货物价值,随意调整税率,随意提高检验标准,增加检查项目,甚至因人员变动、节假日等原因导致的闭关现象时有发生且不进行事先通知,造成货物大量积压、农产品腐烂变质。另外,哈萨克斯坦在税收方面的法律修改频繁,在不知情的情况下货物很可能被海关扣

留。

(四)无序竞争

大多中欧班列的政府补贴力度达10%-40%。蓉新欧班列的运费补贴时间为2年。郑新欧班列通过政府补贴使河南省内货物运费降至每标箱4500美元,省外货物运费(包含拖车费用)为每标箱6000美元。渝新欧班列对笔记本电脑生产企业给予运费补贴,使运价在每标箱9000美元的基础上降低20%。汉新欧班列获得的政府补贴使其运价与海运价格持平。很多班列经营公司无序竞争争抢货源,如汉新欧班列对周边1500公里以内的货物免费提供拖车服务;渝新欧班列在义新欧班列开通前刻意增加班列密度;郑州等7个城市都申报了汽车整车进口口岸等等。很多班列公司在全国设置集散中心,造成货主“舍近求远”,各班列公司在对外运价谈判方面各自为政,难以获得价格优惠。

(五)成本较高,竞争力不足

中国与沿线国家的贸易除了通过中欧班列,还可通过海运方式。中欧班列的运输成本远高于海运方式,例如2016年1-11月欧洲基本港海运到我国港口平均运价为每标箱700-1300美元,而中欧班列实际运输成本超过每标箱1万美元。另外,俄罗斯铁路股份公司通过多种手段与中欧班列展开竞争:控股哈萨克斯坦铁路公司67%并提高中欧班列在中亚的运价;成立联合物流运输公司从事俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦及欧亚地区的集装箱运输;通过子公司对日韩利用中欧班列的货运施加影响;采取“量大从优”、“7日直达快速班列”等方式吸引货物;增加

中国铁路集装箱在俄罗斯的使用成本,降低俄铁箱在我国的使用成本。

三、提升中欧班列发展对策

(一)建立通关协调机制

统一单证要求,建立电子报关系统。在沿线国推广中欧班列“一次申报、分步处置”、“一站式作业”、“预约通关”。促进监管互认、执法互助。建立中欧班列海关绿色通道,优先办理转关审核及放行。明确沿线国限制进出口的货物种类、货物申报归类、完税价格等相关规定。公开货物、单证、集装箱、列车的查验标准,简化查验程序,减少不合理的口岸收费。要求提前发布闭关通知并公布临时通关卡口。提升沿线国执法人员业务能力,建立争端裁定及解决机制。

(二)营造良好市场环境,合理提供政策引导

各省市应根据《中欧班列发展规划(2016-2020年)》合理控制补贴力度和时效。枢纽城市可在班列运行初期给予适当补贴,但要逐渐强化市场机制。非枢纽城市应减少班列补贴,引导其为枢纽城市集散货物服务。此外,政府应为企业开展和利用境外投资提供政策、法律等方面的服务。根据各地产业状况设立境外投资项目重点支持名单。支持国内企业特别是中小企业在欧洲地区建立生产和研发基地,带动制成品、先进技术设备等高附加值产品的进口,并积极筹办商贸博览会,定期发布国际合作指南、投资风险报告。

(三)完善运输网络

延伸中欧班列至东欧、中欧、北欧、西亚、南亚等地区。通过资金和技术援助等方式加快升级中亚、俄罗斯、蒙古的铁路,提升口岸换轨能力。建设中欧班列境外货物集散中心并吸引国内外企业参与。完善国内运输网络,增加瓶颈铁路运输能力,完成电气化改造。将中欧班列枢纽建设为综合陆港,加强与其他运输方式的无缝衔接。

(四)完善运输组织,建立协调发展协会

中铁国际多式联运有限公司应进一步规划各班列腹地范围,制定整体开行计划。加强与国外铁路运营商的信息交换,实现全程监控,使各环节高效衔接。代表国内运营商进行对外运价谈判,投资沿线铁路公司以降低境外运价,对可能影响班列准点运行的事件及时发布提醒并开辟备用路线,加强应急处理能力。同时,要建立协调发展协会,加强班列运营公司与港口、海关、货代企业、货主企业之间的沟通,加强地区协作,分享运营经验。

(五)发展陆桥运输,拓展服务范围

中欧班列应结合海运、空运开展日韩、东亚、东南亚、南亚与欧洲的大陆桥运输,以及中亚、蒙古、西亚的小陆桥运输。通过开行特定路线直达班列,为量大货物、时间敏感性货物及高附加值货物提供价格优惠,缩短运输时间等方式加强竞争力。另外,要积极开展整车进口、国际邮件交换、跨境电商业务,发展冷链物流、危险品物流、大宗散货物流。建立保税展销中心,拓展国际采购、代理、保险等服务,发展转口和加工贸易。▲