

文章编号: 1003-1421(2016)05-0041-05 中图分类号: F259.22; U294.1 文献标识码: B  
DOI: 10.16668/j.cnki.issn.1003-1421.2016.05.09

# “一带一路”战略下中欧班列 优化对策研究

Study on Countermeasures of Optimizing China-Europe Block Trains under  
“the Belt and Road” Strategy

李佳峰

LI Jia-feng

(铁道第三勘察设计院集团有限公司 运输规划处, 天津 300142)

(Traffic Planning Design Department, The Third Railway Survey and Design Institute Group Corporation,  
Tianjin 300142, China)

**摘要:** “一带一路”战略为我国铁路发展带来机遇和挑战, 从健全进出口物流通道网络、推进跨境电子商务迅速发展等方面为中欧班列开行提供了重要支撑。通过分析中欧班列的开行现状及存在的问题, 提出“一带一路”战略下中欧班列优化对策, 即优化铁路物流中心布局、加强国际中转型物流节点建设、补强铁路场站设施设备、提升中欧班列服务质量、丰富中欧班列运输产品种类, 使中欧班列真正成为带动沿线国家经贸发展的新引擎。

**关键词:** “一带一路”; 中欧班列; 铁路物流中心; 中转型物流节点; 优化

**Abstract:** “The silk road economic belt and the 21st-century maritime silk road” (“the Belt and Road”) strategy provides opportunities and challenges for railway development in China, and also provides important support for China-Europe block train operation from the aspects such as establishing import-export logistic corridor and promoting rapid development of cross-border electronic commerce. Through analyzing the operation status and problems of China-Europe block trains, this paper puts forward countermeasures of optimizing the trains under “the Belt and Road” strategy, which are optimizing layout of railway logistic center, strengthening construction of international transfer logistic node, reinforcing equipments and facilities of railway yard, increasing service quality of China-Europe block trains and enriching transport product categories of the trains, so as to make the trains becoming the new power of driving economic and trade development of the countries along the line.

**Key Words:** “the Belt and Road”; China-Europe Block Train; Railway Logistic Center; Transfer Logistic Node; Optimization

## 1 概述

在当前全球经济缓慢复苏的大背景下,区域合作是推动各国经济互惠与文化交流、促进区域发展的重要动力。2013年我国提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的战略构想,实施“一带一路”战略,统筹国际、国内2个大局,谋划全方位对外开放,得到了国际社会的高度关注和响应,极大地推动了我国消化过剩产能,产业、产品和投资“走出去”的步伐。而国际、国内产业转移与空间布局的调整,将对全球供应链产生影响,引发物流格局的大调整,有利于我国构筑全球物流一体化的国家物流战略通道,为大规模、通道化和多向辐射的中国国际物流体系建设带来新的机遇。铁路在“一带一路”、尤其是在“丝绸之路经济带”战略中,以其网络覆盖面广、适应性强、运能大、能耗小等优势,对欧亚供应链具有重要的影响<sup>[1]</sup>。

### 1.1 健全进出口物流通道网络

以中欧贸易为例,航空运输是最快捷的运输方式,但也是最昂贵的物流方案。大宗运输主要通过海路和陆路运输,目前中欧每年陆路运输量超过7 000万t、海运超过2亿t<sup>[2]</sup>。在传统的中欧海运航线上,形成以中国港口为起讫点、与亚欧航线融合的多层次港口航运网络。中欧班列的开行,以其运距短、速度快、安全性高的特征,以及绿色环保、受自然环境影响小的优势,成为国际物流通道的骨干方式,为欧亚物流提供了新的解决方案,沿线国家经贸交往日趋活跃,开行密度不断增加<sup>[3]</sup>。基于时间和费用因素综合考虑,中欧间铁路运输成本比

航空低65%,时间比海运缩短30%,中欧班列物流解决方案具有明显的优势。

### 1.2 推进跨境电子商务迅速发展

传统的跨境电商物流以国际邮政包裹和国际快递为主,而国际快递包括以DHL(敦豪航空货运公司)、FedEx(联邦快递)和UPS(联合包裹速递服务公司)等为主的国际快递公司提供的服务,以及以EMS(中国邮政速递物流)、顺丰速运(顺丰速运(集团)有限公司)和“四通一达”(申通快递有限公司、圆通速递有限公司、中通快递有限公司、百世汇通快递有限公司、韵达快递有限公司)为主的国内快递公司提供的国际服务。随着跨境电子商务的发展,出口跨境物流发展了跨境专线物流、海外仓等模式;进口跨境物流发展了自贸区仓库、保税仓库等模式。而这些跨境物流模式可以与跨境班列紧密配合,一方面,可以为跨境物流节约成本、提高时效;另一方面,也为买家和卖家提供了更多新的选择。跨境物流模式的特点分析如表1所示。

在以上跨境物流模式中,以海外仓更具优势,吸引了大量企业投资建设。根据运营主体的不同,海外仓分为自营海外仓和第三方公共服务海外仓,自营海外仓是由出口跨境电商企业建设并运营,仅为本企业提供物流服务,如兰亭集势在欧洲、北美的海外仓;第三方公共服务海外仓由第三方物流企业建设并运营,为众多跨境电商企业提供清关、入库质检、订单服务、货物配送等物流服务,万邑通信息科技有限公司目前在中国、美国、英国、德国、澳大利亚均建立了海外仓,提供跨境物流服务<sup>[4]</sup>。因此,如果企业在进行海外仓布局、建设时充分结合中欧班列的停靠站点,可以更好地发挥班列和仓储

表1 跨境物流模式的特点分析

分类	特点	优势
专线运输	跨境专线物流一般是通过航空、海路和铁路等运输工具的包舱方式运输到国外,再通过目的国的合作公司进行派送	能够集中大批量到达某一特定国家或地区的货物,通过规模效应降低成本;在时效上,专线物流慢于商业快递,但快于邮政包裹
海外仓	从事跨境电子商务业务的企业在国外自建或租用仓库,经货物批量运送至国外仓库,实现国外销售、配送的跨国物流	提高商品售价,实现更高利润;稳定供应链,提升配送及退货时效,提供服务水平;集中干线运输,降低成本;规避物流高峰
保税仓库	指经海关批准设立的专门存放保税货物及其他未办结海关手续货物的仓库,按照使用对象不同分为公用型保税仓库、自用型保税仓库	保税仓库相当于未进入中国关境,不需征收关税和增值税,可以减少成本,避免滞柜或产生大额的码头费等;保税区还可以提供转口贸易,简单包装等功能

设施的利用率,有效地降低物流成本。

## 2 中欧班列开行分析

### 2.1 现状

自2011年3月19日首列中欧班列开行以来,中欧班列已经实现常态化运行,目前开行的中欧班列已经超过26列,在联通东亚经济圈和发达的欧洲经济圈中发挥了重要作用,成为“一带一路”建设的新引擎。

(1) 运行情况。中欧班列主要包括3条铁路物流通道:①西部通道,经阿拉山口出入境,主要吸引中国中西部地区与欧洲间的进出口产品,在中国境内段铺画了15条班列线;②中部通道,经二连浩特口岸出入境,主要吸引中国华北、华中地区与欧洲间的进出口货源,在中国境内段铺画了3条班列线;③东部通道,经满洲里口岸出入境,主要吸引中国华东和东南沿海、东北地区与欧洲间的进出口货源,中国境内铺画了8条班列线<sup>[5]</sup>。主要中欧班列信息如表2所示。

(2) 服务提供商。中欧班列主要由中铁国际多式联运有限公司、德铁辛克(DB Schenker)和俄罗

斯铁路公司(RZD)、DHL及哈铁快运(KTZ Express)共同提供服务。中欧班列物流提供商如表3所示。

(3) 境外物流中心。对接中欧班列境外主要的物流中心有杜伊斯堡港、汉堡-比尔维尔德铁路货运站及Abroñigal物流中心。各物流中心均为多式联运节点,能够为客户提供各种综合物流服务。

### 2.2 存在的主要问题

(1) 缺乏对境外物流节点的把控能力。目前,中欧班列的运输组织基本是沿线各参与国各自负责国内部分,欧洲部分终端物流服务基本由德铁辛克和俄罗斯铁路公司承担。这种分段包干的模式由于缺乏对境外物流节点在仓储、配送等环节物流服务质量 and 成本的把控,势必影响整体提升中欧班列全程的物流效益。另外,由于国际贸易不平衡,中欧、中亚组织回程货源的难度较大,加之缺乏对境外物流节点及经营网络的把控,海外仓的布局尚未与班列停靠点相结合,因而中欧班列返程空车的问题十分突出。

(2) 班列开行方案尚需进一步优化。目前,中欧班列运行网络中缺乏关键的国际中转节点布局,班列运输组织大多采用“点对点”直达运输方式,

表2 主要中欧班列信息

名称	开行时间	国内始发站	所在物流园区	出境	终点城市
渝新欧	2011年3月	重庆团结村站	重庆西部现代物流园	阿拉山口	杜伊斯堡
蓉欧	2013年4月	成都城厢站	成都青白江物流园区	阿拉山口	罗兹
郑新欧	2013年7月	郑州圃田站	郑州国际物流园区	阿拉山口	汉堡
汉新欧	2012年10月	武汉吴家山站	吴家山海峡两岸科技产业开发园	阿拉山口	梅林克帕尔杜比采
苏满欧	2013年9月	苏州		满洲里	华沙
义新欧	2014年11月	义乌铁路西站	义乌陆港新区	阿拉山口	马德里
营满欧	2015年10月	鲅鱼圈北	营口港	满洲里	卡卢加

表3 中欧班列物流提供商一览表

服务提供商	情况简介
中铁国际多式联运有限公司	大陆桥运输在中国区段的主要经营者;服务包括所有中欧班列的运输组织及信息跟踪工作、中欧班列到达阿拉山口口岸后及时与口岸报关行沟通协调,处理问题等
德铁辛克、俄罗斯铁路公司	提供到汉堡、纽伦堡和杜伊斯堡的每周定期服务;2009年DB Schenker与RZD合作建立横贯欧亚大陆物流有限公司——TEL
敦豪航空货运公司	2013年推出成都—哈萨克斯坦—波兰的货运港口班列;2014年3月,DHL通过美国运输与物流公司(UTLC)的新合资公司发展中欧铁路业务;2014年开行苏州—华沙班列
哈铁快运	提供铁路运输、哈萨克斯坦境内换装工作、车辆服务,从2014年10月,公司逐步提供从深圳、广州、武汉、西安到欧洲的新的铁路物流服务

班列开行地点分散、班列集结时间较长,物流服务水平不高,导致部分货源逐渐流失。从2015年运行图分析,除了渝新欧、营满欧、苏满欧、汉新欧等班列达到图定3列/周外,其他班列开行基本为周班,亟需优化班列开行方案。

(3) 部分口岸站通关效率不高。由于欧亚大陆桥轨距的不统一(我国与欧盟为标准轨,中亚各国、俄罗斯为宽轨),班列行程中至少进行2次换装,而且部分口岸换装能力不足,延长铁路过境的时间并导致铁路物流竞争力下降,使通关效率受到影响。另外,中欧班列开行经过不同国家应遵循相关的铁路运输公约、国际铁路货物联运协定(SMGS)、国际铁路旅客联运协定(SMPS),增加了报关文件的数量,程序繁多,容易造成单据使用不正确而出现扣留货物、机车、车辆等现象,导致班列在口岸的滞留时间延长。根据有关部门统计,目前中欧班列在口岸的平均滞留时间占全程时间的30%,其中因单证、海关查验等原因的滞留占60%,运力衔接等原因的滞留占40%。

(4) 中欧班列综合服务水平有待提升。目前,由于中欧班列的营销平台还处于独立揽货的状态,信息不能互联互通,从而造成不能有效利用班列的相关资源,尤其在对外谈判时不能有效整合零散的货运批量而形成竞价优势,从而难以降低规模成本和运费。另外,国内不同地区中欧班列提供的服务标准、补贴标准差异较大,不能及时查询在途货物信息。在这样的情况下,导致中欧班列综合服务水平很难满足客户要求。

### 3 “一带一路”战略下中欧班列优化对策

#### 3.1 优化铁路物流中心布局

##### 3.1.1 加快在“一带一路”沿线布局重要物流节点

目前中欧班列一般均采用境外段分段包干的模式,对于很多国内货代而言,境外网络的仓储、配送等物流服务环节成为把控力弱、信息不对称的短板。因此,应加快构建我国的物流服务系统,主要体现以下优势。①从根本上优化客户体验,改变货主-货代-物流(港口、海关和船公司,车站等)模式,可以有效提升效率。②主动制定规则,以物流系统将服务链各环节参与者串联在一起,按照统一

的规则开展业务,进行交互,由中国铁路总公司牵头,加快“一带一路”沿线重要节点的布局和建设工作。商业模式可以采用自建或整合、并购境外物流设施,或者与电商、物流企业一起在俄罗斯、哈萨克斯坦等国家和地区共建海外仓等,建立班列集散点和货物集散分拨中心,依托骨干列车,通过中转集结方式,形成覆盖欧亚的铁路物流服务网络,以进口汽车、机械设备、化工品、农副产品等为重点开发回程货源,提高班列重去重回比例。

##### 3.1.2 加强国际中转型物流节点建设

中欧班列时效性强,在吸引轻质、高附加值货物方面的优势已经初步显现,但由于目前中欧班列尚处于运量培育期,班列开行强度不足,物流服务水平不高。如果能够强化沿途重要节点的中转功能、优化班列开行方案,则可以起到提高班列开行频率、促进物流需求快速增长的作用。班列中转是指运行途中可以采取车组甩挂或货物换装的方式,实现不同班列间的中转,这样可以扩大班列吸引范围,有效弥补因直达车流量不足而带来的班列集流时间长、效益低等问题<sup>[6]</sup>。由于中转换装作业会带来费用和时间的增加<sup>[7]</sup>,中转节点的选址尤为重要,如果选择在不同轨距的换装点,则可以最大限度减低因中转额外增加的换装费用,因而口岸换装站可以作为国际中转型物流节点的重点选址目标。

#### 3.2 补强铁路场站设施设备

我国境内主要对欧陆路口岸,如阿拉山口、霍尔果斯、满洲里、绥芬河等,在物流、海关、检验设施设备与建设“一带一路”快捷物流口岸要求等方面仍然存在一定差距。目前,铁路部门已经加大铁路场站设施设备建设力度,按照中国铁路总公司《铁路物流基地布局规划及2015—2017年建设计划》要求,将新建阿拉山口、霍尔果斯、绥芬河,改建满洲里、二连等口岸物流基地,同时新建改建一批辐射“丝绸之路经济带”的具备内陆口岸功能的综合物流基地,同时补强铁路国境站、内陆铁路口岸站设施设备,协调国家海关、质检部门共同与沿线国家开展合作,进一步压缩中欧班列运行时间,提升通关便利化水平,全面提升班列开行质量。

#### 3.3 提升中欧班列服务质量

①加强境外运营系统建设。进一步整合中欧

“一带一路”战略下中欧班列优化对策研究 李佳峰

班列境外经营网络资源, 面向市场直接营销和受理跨境全程物流业务, 积极开展返程过境货物营销, 全面做大国际联运业务量, 不断增加国际联运开行频次。②进一步降低中欧班列价格。通过整合各种渠道货源信息, 拓展国际联运市场, 增强我国中欧班列整体竞价能力, 健全国际联运价格形成机制, 最大限度利用价格杠杆, 提高境外运输定价的话语权。③完善班列服务平台<sup>[8]</sup>。构建服务于全球贸易和营销的电子交易平台和物流信息平台, 建立国际联运信息交换机制, 加强与沿线国家铁路公司信息交换和对接, 积极推进与国内海关、质检、港口的信息交换平台建设, 实现货源数据的共享, 提供货物及时信息的查询, 进一步提升客户体验。④统一中欧班列品牌。中国铁路总公司发挥行业物流领军者角色, 以全面向物流企业转型为契机, 优化运输组织方案, 铺画好全程运行图, 做好境内、外时刻衔接, 主动对接地方政府, 为国际联运产品做好报关、制单、返程运输、接取送达等综合物流服务, 将中欧班列打造成为“快捷准时、安全稳定、绿色环保”国际物流知名品牌。

### 3.4 丰富中欧班列运输产品种类

在巩固西、中、东3条中欧铁路大通道的基础上, 积极开拓中(国)—哈(萨克)—土(耳其)中欧班列西南部通道。在既有中欧班列运输产品的基础上, 创建国际班列、货物快运、集装箱班列等物流产品; 大力发展跨区、跨洲铁路物流班列; 积极筹划通道分段运营的高速铁路物流运输, 提升物流品质和物流效率; 加快推进电商邮包运输, 以国际铁路货物联运协定取消对集装箱运送邮包限制为契机, 推进电商邮包集装箱国际联运工作。

## 4 结束语

“一带一路”建设方兴未艾, 中欧贸易规模日新月异, 贸易的发展将对物流提出更高的要求, 我国高度重视铁路“走出去”, 将铁路作为推进“一带一路”战略的重要领域和优先方向。铁路运输作为重要的长距离运输方式, 在陆桥运输中具有独特的优势, 目前铁路提出全面向一流国际物流企业转型的战略目标。因此, 铁路相关部门应形成合力, 加快在境外布局物流节点, 优化中欧班列运输组织

方案, 提升中欧班列服务质量, 不断丰富中欧班列产品, 真正成为带动沿线国家经贸发展的新引擎。

### 参考文献:

- [1] 王争鸣. “丝绸之路经济带”铁路通道发展战略研究[J]. 铁道工程学报, 2014(1): 24-31.  
WANG Zheng-ming. Research on Corridor Development Strategy of “The Silk Road Economic Belt” Railway[J]. Journal of Railway Engineering Society, 2014(1): 24-31.
- [2] 张弛. 开往欧洲的列车: 中欧货运班列调查[J]. 凤凰周刊, 2015(11): 27-33.
- [3] 张健琦. 货物运输时间价值理论在国际多式联运产品设计中的应用[J]. 中国铁路, 2011(12): 17-19.  
ZHANG Jian-qi. Application of Time-valued Theory for Freight Transport in Product Design of International Multimodal Transport[J]. Chinese Railways, 2011(12): 17-19.
- [4] 潘意志. 海外仓建设与跨境电商物流新模式探索[J]. 物流技术与应用, 2015(9): 130-133.  
PAN Yi-zhi. Explore in Constructing Overseas Warehouse and Cross Border E-commerce Logistics'New Model[J]. Logistics & Material Handling, 2015(9): 130-133.
- [5] 矫阳. 中欧班列成了一个“世界品牌”[N]. 科技日报, 2015-08-17(12).
- [6] 郭玉华, 何世伟, 王保华. 铁路中转班列开行方案优化研究[J]. 铁道学报, 2011, 33(5): 8-13.  
GUO Yu-hua, HE Shi-wei, WANG Bao-hua. Research on Optimization of Scheduled Transit Train Operating Plan[J]. Journal of the China Railway Society, 2011, 33(5): 8-13.
- [7] 柴甜甜, 王慈光, 杜连涛. 集装箱中心站和专办站班列开行方案研究[J]. 铁道货运, 2010, 28(4): 43-47.  
CHAI Tian-tian, WANG Ci-guang, DU Lian-tao. Research on Operation Scheme of Block Trains in Container Center Station and Specialized Terminals[J]. Railway Freight Transport, 2010, 28(4): 43-47.
- [8] 古龙高. 基于陆桥通道视角的“中欧班列”优化与建设的思考[J]. 大陆桥视野, 2015(5): 48-51.

收稿日期: 2016-01-27

基金项目: 中国铁路总公司科技研究开发计划课题(2015X006-A)

责任编辑: 何莹