

上半年累计开行7473列，单月开行连续26个月保持千列以上——

# 中欧班列逆势而上动力足

本报记者 邱海峰

中欧班列开行又有新突破！7月11日，一列满载电子产品、机械零件、日用百货等货物的中欧班列（重庆）抵达德国，标志着中国首条中欧班列线路开辟新线路，同时该线路成为第一条重箱折列累计破万的中欧班列线路。

今年以来，中欧班列逆势而上，跑出加速度。1至6

月份，中欧班列累计开行7473列、发送72万标箱，单月开行连续26个月保持千列以上。在新冠肺炎疫情蔓延和国际局势动荡的背景下，中欧班列克服全球流通不畅、运力不足的逆境，以稳定、可靠、高效的物流服务支撑全球产业链供应链，为稳定全球贸易、推动世界经济复苏作出积极贡献。

## 开行数量增加范围继续扩大

7月7日上午，伴随着一声长笛，中欧班列（长江号）载着钢材等货物缓缓驶出站台，从湖北黄石前往德国杜伊斯堡，首列“黄石—杜伊斯堡”中欧班列顺利发出，黄石搭建起一条与欧洲经贸往来的陆路新通道，每年可稳定运输近20万吨货物。

“我们公司500吨特殊钢材搭乘了这趟顺风车。跟以往海运相比，这次能节省近一个月时间，产品交付效率因此得到大幅提高。”大冶特殊钢有限公司外贸部部长李浩告诉记者，欧洲是大冶特钢最大的出口市场。对公司来说，这条中欧班列线路的开通不仅可以缩短运输时间，而且在此过程中，钢材转运次数的减少能降低运输成本和货损风险，进一步提升企业的产品竞争力。

今年以来，中国货物贸易进出口稳定增长，五月份外贸增速持续回升，其中6月份增速达到14.3%。在此背景下，外贸企业进出口货运需求明显增加，多地开通中欧班列新线路。

在辽宁沈阳，中欧班列沈阳—德国法兰克福线路日前首次开行；在广西南宁，首趟“中—哈—乌”中欧班列满载阳极炭块、白砂糖、不间断电源等货物，前往哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等国家；在江西赣州，一趟载着价值430万美元光伏组件的中欧班列从赣州国际陆港发出，这是江西开通的首列至罗马尼亚中欧班列……截至目前，中欧班列已通达欧洲20多个国家的超180个城市，形成了一张贯通亚欧的物流网。

新线路频频亮相的同时，已开通线路持续发力。

7月10日晚，在安徽合肥北站，一列中欧班列启运，将经二连浩特口岸出境。此趟列车共搭载100标箱，货值约1500万元，主要货物为小轿车、相关备件等。

“合肥中欧班列开行数保持稳定增长，目前已实现点对点直达17个国家、81个国际站点。”合肥国际内陆港发展有限公司副总经理陈峰对记者说，今年上半年，合肥中欧班列已累计发运449列，发运集装箱36772标箱，货值96亿元，同比分别增长76.8%、76.7%、74.4%。

合肥中欧班列开行稳中有升是一个缩影。最近多地发布上半年中欧班列开行情况，表现亮眼：1—6月，广州海关共监管中欧班列133列、货值约30.4亿元人民币，同比分别增长95%、48%；天津口岸共发运中欧班列400列，搭载货物43200标箱，同比增幅均超过75%；经中欧班列东部通道满洲里口岸进出境中欧班列2215列、同比增长34.2%，运送集装箱18.12万标箱、增长39.9%。

经过多年发展，中欧班列已形成常态化开行、规模化运营的良好态势。数据显示，2016年至2021年，中欧班列年开行数量由1702列增长到15183列，年均增长55%；年运输货值由80亿美元提升至749亿美元。国铁集团相关负责人表示，近年来，国铁集团充分发挥中欧班列运输速度快、性价比高、安全可靠、绿色环保等优势，不断扩大中欧班列开行数量和范围，中欧班列的品牌效应日益显现，为“一带一路”建设持续提供新动能。

▼ 7月11日，中国首条中欧班列线路中欧班列（重庆）第10000列重箱折列接车仪式在德国杜伊斯堡市DIT场站举行。图为当天拍摄的接车仪式现场。

新华社记者 任鹏飞摄



## 去回程综合重箱率高位企稳

中欧班列的发展不仅体现在量的增加，也体现在质的跨越。

空箱问题“一去不返”——

首条中欧班列线路开辟新线路，有一个关键词受到关注——重箱折列。重庆市政府口岸物流办铁路处处长彭茜介绍，重箱折列，即41个装载了货物的40尺重箱折算为1个折算列，是国铁集团公布的、衡量中

欧班列高质量发展水平的重要指标。“从具体运送的货物看，中欧班列（重庆）的货物已从单一的IT产品拓展至智能终端、汽车整车及零部件、高端医疗药品及器械、邮包、轻工制品、大宗物资等上千种，运输货值超4000亿元。”

数据显示，中欧班列综合重箱率由2016年的77.2%提升至2021年的98.1%，今年以来去回程综合重箱率继续高位企稳，保持在98%左右的较高水平；运输货物品类从最初的手机、笔记本电脑等IT产品，扩大到汽车配件及整车、化工、机电、粮食、酒类、木材等5万余种。

去回程平衡性持续增强——

7月13日，青岛海关发布的数据显示，今年上半年，中国—上海合作组织地方经贸合作示范区多式联运中心共发出中欧班列430列，同比增长44.8%。青岛海关所属胶州海关副关长徐月静表示，1—6月，上合示范区多式联运中心去程班列货物达1.8万标箱，主要为机械设备、家居建材、化工品和轮胎等制造业产品；回程班列达到213列，创下新高，回程班列货物达1.7万标箱，主要为木材、纸浆、矿产和大豆等资源类产品。

## 数说中欧班列

● 今年1至6月份，中欧班列累计开行7473列、发送72万标箱，单月开行连续26个月保持千列以上。

● 2016年至2021年，中欧班列年开行数量由1702列增长到15183列，年均增长55%；年运输货值由80亿美元提升至749亿美元。

● 运输货物品类从最初的手机、笔记本电脑等IT产品，扩大到汽车配件及整车、化工、机电、粮食、酒类、木材等5万余种。

● 截至目前，中欧班列已通达欧洲20多个国家的超180个城市，形成了一张贯通亚欧的物流网。

● 2021年中欧班列回程去程比达到81.5%，同比提高3.8个百分点，较2016年提高超30个百分点。今年以来，重点枢纽间开行数量基本实现双向均衡。

● 中欧班列综合重箱率由2016年的77.2%提升至2021年的98.1%，今年以来去回程综合重箱率继续高位企稳，保持在98%左右的较高水平。



▲ 6月30日，随着两列中欧班列（成渝）驶出成都国际铁路港、重庆团结村中心站，分别开往波兰罗兹和德国杜伊斯堡，成渝两地中欧班列累计开行量突破2万列。图为一列中欧班列（成渝）正驶出成都国际铁路港。

胡志强摄（人民图片）

材等5万余种。

去回程平衡性持续增强——

7月13日，青岛海关发布的数据显示，今年上半年，中国—上海合作组织地方经贸合作示范区多式联运中心共发出中欧班列430列，同比增长44.8%。青岛海关所属胶州海关副关长徐月静表示，1—6月，上合示范区多式联运中心去程班列货物达1.8万标箱，主要为机械设备、家居建材、化工品和轮胎等制造业产品；回程班列达到213列，创下新高，回程班列货物达1.7万标箱，主要为木材、纸浆、矿产和大豆等资源类产品。

强。在中欧班列等新型开放平台的带动下，四川、重庆等省市对外贸易额持续快速增长，已经由过去的开放“腹地”变成开放前沿。如2021年四川省对外贸易额达到9513.6亿元，规模居全国第8位；吸引外商直接投资规模高达33.6亿美元，居全国第十位。

国际运输规则体系是全球治理的重要组成部分之一，对于推动各国之间经贸合作具有十分重要的意义。海上运输在国际运输中长期占据绝对主导地位，形成了从货运单据格式到代理规则再到海运融资规则较为完善的海上运输规则体系，但

2021年中欧班列回程去程比达到81.5%，同比提高3.8个百分点，较2016年提高超30个百分点。今年以来，重点枢纽间开行数量基本实现双向均衡。

运行保障机制不断完善——

近日，一列满载来自长三角地区小家电、轻纺服装等货物的中欧班列从江苏苏州铁路物流中心驶出，由此实现苏州中欧班列首次通过“铁路快通”模式出境。这是海关总署为促进中欧班列发展而推出的一项便利措施。该模式下，海关、铁路、运营企业数据实现互通，海关通过对铁路舱单电子数据进行审核、放行、核销，无需运营企业另行申报并办理报关手续。苏州市优吉通国际物流有限公司总经理张奇麟表示，运用“铁路快通”模式通关，能节约通关时间24小时，缩短整体运行时间1—2天，单箱还可以节省费用200元以上。

“接下来，将着力提升中欧班列开行质量效益。持续优化运输组织，大力拓展回程货源，促进运输资源集约高效利用。不断优化通关流程，缩短通关时间。”国家发展改革委有关负责人表示，今后还将积极探索“运贸一体化”，与“一带一路”沿线国家制造商、贸易商直接合作，进一步提升附加值和盈利能力。

## 受到沿线国家和地区认可

中欧班列稳定发展，“朋友圈”持续扩大，为越来越多沿线国家和地区带去发展新契机。

在德国，法兰克福—赫希斯特工业园总经理卡蒂斯·克德察德为中欧班列（沈阳）的抵达感到高兴。克德察德表示，该班列运输的货物以汽车配件为主，卸货后将分流到以法兰克福为中心的100公里之内区域。“中欧班列沈阳—法兰克福线路今年首次开行，给当地创造了巨大发展机遇。法兰克福区位优势显著，是德国乃至欧洲重要的金融和交通中心，该线路将有利于增加法兰克福物流园区的活力，拓展欧洲市场，丰富贸易渠道。”克德察德说。

克德察德认为，中欧班列对世界贸易至关重要，可带动沿线国家和地区经济发展。鉴于当前俄乌冲突造成地区动荡、往返东欧船只预定紧张以及海运业务价格高昂，在保障路线安全的情况下，中欧班列将是一种替代方案。

在匈牙利，边境小镇扎霍尼随着中欧班列的到来正在发生改变。匈牙利MAV-REC铁路工程有限公司总经理乔莫什·诺贝特表示，2017年7月，来自中国的第一列集装箱班列抵达扎霍尼。当年仅处理了50个集装箱的转运，但到2021年这一数字上涨至7000个。

物流的发展为扎霍尼创造了更多机会。乔莫什·诺贝特介绍，为更好满足各国企业的物流需求，MAV-REC公司与扎霍尼港公司和中欧商贸物流合作园区组成联合体，共同在扎霍尼推进“中欧物流工业园”项目建设。“中欧经贸发展让扎霍尼成为中欧供应链上的重要节点。中欧班列明显带动了当地经济，现在物流公司和运营商比以前更加关注扎霍尼，也有越来越多的中国公司正考虑在匈牙利投资并在此建立欧洲基地。”乔莫什·诺贝特说。

在疫情频频反弹的情况下，中欧班列保持安全稳定运行，将中国生产的防疫物资源源不断地运抵欧洲国家。2021年中欧班列运送防疫物资423万件、2.9万吨，截至今年4月底累计发送防疫物资1410万件、共计10.8万吨，在中欧之间架起了一座“生命桥梁”。去年圣诞节前夕，当欧美国家民众担忧因海运受阻无法及时收到圣诞礼物时，中欧班列将圣诞用品从中国义乌等地运往欧洲；在法国家具制造商为运价上升、运输空间有限、渠道受阻犯愁时，中欧班列将里昂等地的家具产品快速运抵中国市场，成为企业口中称赞的“救星”……

“中欧班列历经多年发展，近年疫情和国际局势动荡的‘大考’，市场价值、经济意义和重要作用得到沿线国家和地区的普遍认可，正在成为沿线国家和地区共同建设、共同维护的国际贸易大通道。”中国宏观经济研究院对外经济研究所新兴经济研究室主任李大伟认为，作为稳定国际供应链的重要支撑，中欧班列已是国际贸易和运输体系不可或缺的组成部分，必将持续发挥重要作用。

## 展现共建“一带一路”的强大生命力

李大伟

中欧班列开行以来，运行质量稳步提升，在保障物流畅通、稳定国际产业链供应链、支持全球抗疫等方面发挥了巨大作用，成为共建“一带一路”的旗舰项目和明星品牌。

中欧班列是共建“一带一路”创新模式促进经济全球化深入发展的实践。中国和欧洲各国的运输曾长期以通过亚欧航线的海运为主，虽然稳定性好、运输成本较低，但时间成本偏高。与此同时，由于中国、俄罗斯、西欧等地的轨距存在明显差异，陆上运输规则也未达成一致协议，导致铁路运输虽有时间成本优势，但难以成为中欧运输的重要补充。中欧班列开通以来，中国通过加强与沿线国家和地区的合作，大幅提升换轨效率，积极推进“安智贸”“关铁通”等新型通关模式以提升通关效率，持续降低中欧班列运输成本，为中国和中亚、西亚以及欧洲各国的贸易往来提供了一种具有良好经济效益的运输方

式。这是各国政府协调合作、降低商品和要素跨境流动成本、进而依托市场力量扩大经贸合作的典型范例，为完全依赖市场自身力量推动各国经贸合作的传统模式提供了重要补充，为经济全球化深入发展注入了新动力。

近年来，中欧班列年开行数量持续增长，运输货物品类扩围至5万余种，年运输货值增长了约9倍，在中欧贸易总额中的占比从1.5%提高到8%。特别是新冠肺炎疫情暴发以来，海上运输通道严重受阻。在此背景下，中欧班列运输时间短、装卸便利化程度高的优势凸显，成为亚欧运输的重

要通道，有力支撑起全球产业链供应链“大动脉”，为畅通全球物流、支撑世界经济复苏作出了积极贡献。更重要的是，中欧班列将防疫物资作为重点运输对象，通过开行防疫物资专列等组织模式，源源不断地将中国生产的防疫物资运抵欧洲各国，得到国际社会广泛赞誉。

长期以来，与沿海地区相比，中国内陆地区开展对外贸易的物流成本较高，导致其难以融入国际大循环。中欧班列开通后，广大内陆地区省份开展对外贸易的成本显著下降，融入国际大循环的程度不断上升，对全球优质要素的吸引力也持续增

强。在中欧班列等新型开放平台的带动下，四川、重庆等省市对外贸易额持续快速增长，已经由过去的开放“腹地”变成开放前沿。如2021年四川省对外贸易额达到9513.6亿元，规模居全国第8位；吸引外商直接投资规模高达33.6亿美元，居全国第十位。

国际运输规则体系是全球治理的重要组成部分之一，对于推动各国之间经贸合作具有十分重要的意义。海上运输在国际运输中长期占据绝对主导地位，形成了从货运单据格式到代理规则再到海运融资规则较为完善的海上运输规则体系，但

跨国内陆运输缺乏相对统一的规则标准，各国贸易、物流、银行、海关、政府等数据难以信息互通、信用互认，影响物流效率、供应链效率及融资成本，客观上也制约了国际陆上运输的发展。中欧班列在实践中，积极应用区块链等先进技术，逐步形成了“一单制”的运输模式，推动中欧班列在国际运输中不再需要更换运单，减少作业时间和资金成本。从中长期看，这种“一单制”模式完全有可能在更多国家、更大范围内推广，成为全球跨境铁路运输的通行规则，为国际运输便利化作出独特贡献。

（作者为中国宏观经济研究院对外经济研究所新兴经济研究室主任、研究员）

