

# 中欧班列与沿线国家区域发展合作新格局

张宝运<sup>1,2</sup> 李正华<sup>3</sup>

(1. 山东交通学院 马克思主义学院, 山东 济南 250357; 2. 中国社会科学院 马克思主义学院, 北京 102488;  
3. 中国社会科学院 当代中国研究所, 北京 100009)

[关键词] 中欧班列; 铁路运输; 产业布局; “一带一路”倡议

[摘要] 经过数年的运行和实践, 中欧班列以便捷、高效、绿色、环保的国际运输优势, 渐渐成长为中欧间货物运输的骨干方式, 并成为沿线国家全面对外开放的一张网络。其一, 快速成长的中欧班列开辟了中欧经贸往来的新网络, 给欧洲国家的经济复兴带来了巨大商机, 受到了欧亚各国政府与民众的共同关注。对接“一带一路”宏大倡议、聚焦中国市场、分享中国经济发展成果, 正在成为这些国家越来越强烈的共识。其二, 中欧班列将欧亚大陆的传统内陆区域推到了对外开放的前沿, 一大批外向型新兴产业集群基地在沿线区域迅速崛起与成长, 正成为拉动当地经济发展的新增长点。其三, 中欧班列还承载了吸纳人力资源、凝聚技术资源、优化资本资源的重要使命, 不断催生出“丝绸之路经济带”新的物流和商业中心, 促进了新型园区与城市的发展。

[中图分类号] F752.7 [文献标识码] A [文章编号] 2095-5170(2018)04-0125-07  
DOI:10.16095/j.cnki.cn32-1833/c.2018.04.017

中欧班列是指中国开往欧洲的快速货物铁路班列。2015年3月28日, 在国家发改委等有关部门发布的《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》中, “建立中欧通道铁路运输、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”被摆到重要战略位置。2017年5月, 习近平主席在“一带一路”国际合作高峰论坛中着重指出: 中国将同有关国家铁路部门签署深化中欧班列合作协议, 推动这些合作项目早日启动、早见成效<sup>[1]</sup>, 再次赋予中欧班列在建设丝绸之路经济带倡议中的重要意义。

为推进“一带一路”倡议的顺利开展, 目前我国开设了三个中欧班列运行大通道: 一是西部中欧班列通道, 即货物通过阿拉山口出境, 经哈萨克斯坦、俄罗斯发往欧洲, 这是中欧货物运输的主通道; 二是中部中欧班列通道, 即货物经二连浩特出

境, 经蒙古、西伯利亚大铁路到达俄罗斯、欧洲; 三是东部中欧班列通道, 即货物经满洲里或绥芬河出境, 经西伯利亚大铁路到达俄罗斯及中东欧国家。随着“一带一路”倡议的推进, 建设好、运营好横跨欧亚大陆的铁路通道, 必将成为“新丝绸之路经济带”繁荣与昌盛的强力支撑。

## 一、中欧班列的形成与发展

自中国与欧盟建立全面战略合作伙伴关系以来, 中欧双边贸易保持了持续快速增长, 在过去的40年的时间里, 中欧贸易额增长了250多倍。其中, 2012年突破5000亿美元, 2014年突破6000亿美元。欧盟十多年来持续成为中国海外贸易第一大伙伴, 中国则上升为欧盟第二大贸易伙伴国<sup>[2]</sup>。但与迅猛发展的中欧贸易相比, 长期以来中欧之间并没有启用铁路运输这一传统运输方式, 更多的货物是选择海运的物流方式。

[收稿日期] 2018-04-16

[基金项目] 本文系2017年山东省高等学校人文社会科学研究项目“山东交通文化理论构建与传承研究”(项目编号: J17RA206)阶段性研究成果。

[作者简介] 张宝运, 男, 山东成武人, 山东交通学院马克思主义学院副教授, 中国社会科学院马克思主义学院博士生; 李正华, 男, 湖南衡阳人, 中国社会科学院当代中国研究所研究员, 博士生导师。

2005年3月,在中国铁路管理部门的支持下,呼和浩特开出了直达法兰克福的“如意号”首列国际集装箱专列。由于沿途各国的协调力度不够、回程的货源得不到充分开发以及运输成本过高等多方面的原因,“如意号”班列在累计开行13列后就停止运行<sup>[3]</sup>。此后,我国于2007年5月又陆续开通了深圳发往捷克梅尼克的班列,2008年1月开通了北京到汉堡的班列,2008年5月开通了乌鲁木齐到汉堡的班列,2008年9月开通了向塘西站到汉堡的国际班列,但这些多为临时发车或单次发车,尚未建立持续稳定的发车运行机制。

随着中欧货运市场的升温,经过长时间的酝酿与准备,2010年10月18日,由重庆发往德国的渝新欧国际铁路联运班列开始试运行,该路线初期每周一班,始发于重庆,经达州、乌鲁木齐等,经阿拉山口进入中亚、西亚最终抵达德国的杜伊斯堡港口<sup>[4]</sup>。经过5个月的试运行,2011年3月19日首列“渝新欧”班列从重庆正式出发,行驶11179公里,耗时13天,实现了国际铁路大通道的全线开行<sup>[5]</sup>,引起了国内外的广泛关注。为协调渝新欧国际班列的运行管理,2011年9月,中国铁路管理部门协调沿线国家在重庆市举办了“五国六方联席会议”,就共同做好班车的运行与管理、提升班车的运行速度、形成利益共享机制等内容达成相关合作协议。中欧国际班列自此稳步

快速发展,国内诸多城市也闻风而动、相继开通发往欧洲的列车。

自2011年3月渝新欧班列开通运行以来,包括重庆在内的城市发往欧洲的国际班列呈现井喷式增长态势,从2011年的17列增长到2016年的1702列。其中从第1列到第200列,用了三年零三个月的时间,从第201列到第800列用了一年零两个月时间,从第801列到第1000列,仅用了两个月时间。根据国家发改委公布的数据,2017年中欧班列累计开行3673列,同比增长116%,超过过去6年的总和。截至2017年底,中欧班列国内开行城市达38个,到达欧洲13个国家36个城市,运行线路达61条<sup>[6]</sup>。在中欧班列运行线路中,开通最多的省份是江苏省,仅其一省便开通“苏满欧”“连新欧”“宁新亚”等8条中亚、中欧国际班列。浙江义乌是开通中欧线路最多的城市,目前已经从义乌开出了发往马德里、德黑兰、明斯克、伦敦等8条线路。班列发车频率最高的是成都与重庆两个城市,2016年分别发出了453列和413列。<sup>[7]</sup>

当前,中欧班列绿色环保、安全快捷的品牌效应正在逐步显现,配送的货物范围也已经由开行初始的电子信息产品逐渐扩展到家具、服装、粮食、汽车配件、矿山设备、机械产品、小商品等不同品类<sup>[8]</sup>。

表1 目前开通的主要班列及其运行情况

班列名称	开通时间	途经线路	运行基本情况
中欧班列(重庆—杜伊斯堡)	2011年3月	重庆,乌鲁木齐,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,德国杜伊斯堡	它是中国首次开通到东中欧国家的快捷运输通道,至少两次获得习近平主席当面“点赞”。截至2017年4月,共开行1077列,开行次数全国最多。
中欧班列(武汉)	2012年10月	(1)武汉,中国新疆阿拉山口—哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,捷克斯洛伐克; (2)武汉,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,德国,法国里昂; (3)武汉,内蒙古满洲里,俄罗斯莫斯科	2016年该路线首次采用冷链运输技术,大大提升了返程货物的运输量,将欧洲的牛奶、葡萄酒等恒温储藏品直接从欧洲运回中国内陆。
中欧班列(郑州—汉堡)	2013年7月	(1)郑州,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,德国汉堡; (2)郑州,二连浩特,德国汉堡	目前实现双通道(阿拉山口西通道、二连浩特中通道)、双向常态(每周“去四回四”)运行。在中欧班列中首次实现了双向满载常态化运营。

中欧班列(石河子—车里雅宾斯克)	2015年5月	新疆石河,新疆阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯车里雅宾斯克	这趟班列为国内企业打开了一条运输时间短、运输距离短、经营成本低、市场竞争力强的贸易新通道。
中欧班列(西宁—安特卫普)	2016年9月	西宁,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,德国,比利时安特卫普	国内第一家由“世界屋脊”始发的中欧班列。
中欧班列(义乌—马德里)	2014年11月	浙江义乌,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰,德国,法国,西班牙马德里	途经8个国家,横贯整个欧亚大陆,是世界上最长的货运铁路线。目前,该班列每周自义乌发车2次,回程班列也保持每周列左右。
中欧班列(成都)	2013年4月	成都,阿拉山口,哈萨克斯坦,俄罗斯,白俄罗斯,波兰罗兹	2016年中欧班列运行总量列约有1/3被中欧班列(成都)承包。目前日均开行2.4列,是目前开行频次最高的班列。

根据魏培全等:《走起,一带一路》,《人民日报》,2017年5月14日第6版整理。

为满足快速增长的中欧班列运输市场需求,2017年以来,中国铁路总公司先后增加集装箱铁路专用平车、冷藏箱等装备投入,并两次调整中欧班列运行线路图,投资开发建设了95306个国际联运电子商务平台,在服务中欧班列国际电子通关、促进中欧经贸往来、方便沿线各国企业和民众等方面发挥了重要作用。2017年6月,中国铁路总公司与中欧班列沿线七个国家有关部门签署了《关于深化中欧班列合作协议》,就推进信息传输与共享、提升全程运输组织能力,加强中欧班列运输过程管理、铁路基础设施建设规划、提高班列在各自国家境内的运行速度等运输过程中的问题达成了共识,大大提升了沿线国家过境货物的通关速度<sup>[9]</sup>。中欧班列渐渐成长为国际物流运输的骨干方式,在“丝绸之路经济带”建设与发展中发挥着越来越重要的作用。

## 二、中欧班列与中欧贸易新网络的构建

新丝绸之路经济带在东端是中国和亚太经济圈,西边是发达的欧洲经济圈。拥有5亿人口的欧洲与拥有13亿多人口的中国,其累加经济总量约占全世界的三分之一。中国是世界上最大的发展中国家,欧盟是最大的发达国家联合体,双方拥有广泛的共同利益,彼此之间经济互补性强,合作交融深厚。目前,亚欧之间的货物来往通道主要包括空运、海运和陆运三个大通道。与其他运输方式相比,铁路联运具有安全性能较高、成本较

低、快捷便利、运量较大等竞争优势。广州铁路集团货运处处长郑圣刚说,由深圳发往欧洲的中欧班列运行里程9900公里,耗时约13天,比走海运节省近3/4的时间,价格仅为航空的1/5<sup>[10]</sup>。据统计,2016年由中国发往欧洲有关国家的列车往返累计超过170万公里,累计运送集装箱总长度超过900公里,相当于从南京到北京的距离<sup>[11]</sup>。

随着中欧班列的发展成熟与市场开发的加大,每天满载电脑、服装及其他日用百货的列车由中国相关城市出发,风驰电掣地驶向欧洲。在欧洲,法国的红酒、英国的威士忌、西班牙的橄榄油、荷兰的奶酪、德国的原装啤酒与汽车配件、俄罗斯的牛奶、波兰的牛肉……越来越多的产品,也经由班列发往中国,进入中国寻常百姓的家庭。虽然海运的费用较低,但运输时间过长,且需要经过多次中转运输,从始点到终点整个路程大概需要40多天,而通过义新欧班列则可直达马德里,全程只需要21天左右,节省了将近一半的运输时间,大大降低了资金流转成本<sup>[12]</sup>。

中欧班列的开通与运行,也给欧洲国家的经济复兴带来了商机,受到了欧亚各国政府与民众的共同关注。英国在“脱欧”后,面临着外贸市场的重新洗牌,经济一直处于低迷状态。对接“一带一路”宏大倡议、聚焦中国市场、分享中国经济发展成果,正在成为这个国家越来越高的声音。2017年1月18日,首趟从中国开往英国的中欧班列历经12451公里、18天的长途旅行终于到达英

国伦敦,引起了英国社会各界的广泛关注。BBC公司全程对中欧班列驶入英国伦敦火车站的全过程进行了直播,而英方当天观看直播的人数高达270余万人。英国《每日电讯报》称,英国要面向更广阔的世界,中欧班列的运行恰逢其时。2017年4月10日,首列由英国返程的中欧班列,满载婴儿用品、医药用品、威士忌、软饮等30多个集装箱的货物,从伦敦火车站驶出发往中国义乌。英国国际贸易部国务大臣格雷格·汉斯在发车仪式上说:“这条连接中国的新线路对全球化的英国来说是一个新动力,英国的货物将沿着古老的丝绸之路走向世界,展现了全球对英国产品的巨大需求。”<sup>[13]</sup>

“一带一路”倡议提出后,德国方面的反应也颇为积极。2014年每周停靠在杜伊斯堡的中欧班列仅有两三列,如今每周则多达20多列,中国几大电商平台也纷纷随中欧班列在杜伊斯堡附近设立了采购中心,这给日益萎缩的德国的铁路运输业带来了强劲动力。2016年,德国铁路公司经营的中欧班列集装箱运输量突破了4万个,较2015年度增长11.4%。当前杜伊斯堡有4.5万个工作岗位与港口有着直接或间接的关系,比2000年增加了2.6万个,杜伊斯堡码头业务量的20%来自中欧班列的推动<sup>[14]</sup>。得益于中欧班列的开通,使得杜伊斯堡港成为德国2016年唯一盈利的港口。中国驻德大使史明德说,巴伐利亚州联邦议员曾经多次向他咨询有关情况,研究如何使他们地区的中小企业共享中欧班列的建设与发展成果,探讨如何通过中欧班列将德国产品出口到中国<sup>[15]</sup>。

受欧洲经济危机的影响,波兰的果农近两年苹果出口受阻,导致市场价格过低,很多果农连成本都难以收回。中欧班列开通后,波兰果农认为:“中国市场的开放,是送给波兰果农最好的礼物。”“有了中国这个巨大的市场,波兰果农今后不再发愁啦!”<sup>[16]</sup>波兰农业市场局出口促进办公室主任莫妮卡介绍说,波兰对中国的“一带一路”倡议有着浓厚的兴趣,“我们非常希望增加贸易合作,将健康、安全的波兰食品出口到要求严格的中国消费者餐桌上。”<sup>[17]</sup>波兰著名乳制品企业沃维奇地区牛奶合作社因临近中欧班列停靠点(罗兹),天然的物流优势使该公司每月销往中国的奶粉高达

500吨,2016年累计向中国销售了600多个集装箱奶制品(价值1000多万欧元)。十多年前,很少波兰的企业知道中国成都,但自从中欧班列运行开通后,波兰于2013年在成都设立了自己的总领事馆,越来越多的企业开始了解关注成都、重庆、义乌、西安等中国内陆城市<sup>[18]</sup>。

### 三、中欧班列与欧亚产业新格局的调整

一个地区的繁荣与发展不是偶然的。在过去100多年的时间是海洋港口城市大发展大繁荣的时代。沿海城市具备内陆城市无法拥有的航运资源,国内的货物通过这里走出去,国外的货物通过这里运进来,这种区位优势,是其他内陆城市所无法比拟的。中国在改革初期设立的几个经济特区和开放城市也全部分布在沿海港口城市中。像中国的珠三角、长三角和环渤海三大外向型经济区域,早已成为拉动国内经济发展的火车头。其优越的地理位置,便利的海洋贸易环境,是其能够快速发展的极其重要的原因。但自“一带一路”倡议被提出来之后,传统的对外开放观念被打破了,特别是经过“中欧班列”多年的运行实践,人们发现国家对外开放的贸易往来,其实也可以离得开海运与海洋,只需要一条条绵延的铁路,完全可以在不同国家、不同地区间穿梭往来,自由贸易。正是这一条条的钢铁长龙把传统的内陆腹地渐渐推向对外开放的前沿阵地。

依托中欧班列的优势,不产咖啡豆、不靠海、不靠边的重庆早在2015年就实现咖啡交易额近10亿元,迅速成为全球三大咖啡交易平台之一。据重庆咖啡交易中心总经理彭德介绍,作为咖啡主产区的越南和云南,从2015年7月开始,便相继通过西南国际公路大通道(东盟公路班车)将咖啡运送重庆,再经“渝新欧”班列转运至欧洲市场。重庆市依托其地理位置优越,特别是中欧班列这条国际大通道的贯通,使得云南和东南亚地区的咖啡源源不断地通过铁路运输出口,并直达世界咖啡的主要消费中心欧洲大陆,大大改变了国际咖啡贸易的格局。2016年重庆市成立了咖啡贸易中心,开业仅10个月咖啡现货交易额就高达52.68亿人民币<sup>[19]</sup>。

TCL公司在波兰设有工厂,是TCL在欧洲扩张的主要据点,也是当地最大的中国工厂。

TCL 公司一般是先将电子元件和产品零部件从国内运送到波兰工厂,再由波兰工厂组装成品后销售到欧洲各地<sup>[20]</sup>。在中欧班列开通以前,TCL 的零部件通过海运运往欧洲往往需要 38 天,但现在通过铁路配送仅需要 10 天半的时间。TCL 看到了中欧班列(成都)的价值与对企业发展的重大意义,决定重新调整了在成都的产业布局,增加了在当地的产能投入。目前,TCL 专门成立了“欧洲产品转移项目联合办公室”,正在计划把成都打造成中国最大的零部件产品加工中心,依托中欧班列的快捷优势直接出口到泛欧、泛亚地区。TCL 有关负责人表示,他们将于近期在成都新增 80 万台电视机的产能,并在 3 年内逐步向该地区转移近 10 亿美元的出口产能,并积极探索空调、洗衣机、冰箱等家电产品在成都的配件加工生产<sup>[21]</sup>。

在“一带一路”倡议和实践下,四川省汽车产业也积极利用蓉欧班列的物流优势,加速开拓在中东、中亚、东欧、西欧等市场的业务,正在迅速成长为中国新兴汽车生产制造基地。神龙汽车公司的东风标致 5008 的后桥横梁,长期以来一直是通过海运从法国进口。中欧班列开通后,便利的运输条件使神龙公司获得了进口的优势与提升产能的重要保证。2017 年 5 月 13 日,中欧班列(蓉欧快铁)满载东风标致 5008 后桥横梁从法国成功抵达神龙成都工厂,成为决定公司产业布局调整的关键一环。神龙公司成都工厂负责人吴政说,作为神龙公司“十三五”发展规划的主战场,成都工厂今年将力争年产值 300 亿元,整车产量 12 万辆以上。在成都工厂生产的神龙公司全新中型 SUV 产品——东风雪铁龙天逸 C5AIRCROSS,将在年内全球首发。作为雪铁龙全球战略车型,神龙公司正在考虑如何通过这条中欧物流大通道将这款全新的 SUV 产品销往欧美及世界各地<sup>[22]</sup>。

四川温江是全国四大花卉产业基地之一,现有花卉苗木种植面积 20 万亩,是中国西部花木“交易、信息、定价”中心,长期以来一直通过海运的方式向欧洲出口花卉。2016 年底,四川禾晟进出口贸易有限责任公司与中欧班列成都方面达成运输协议,仅用 13 天便将大量的发财树、人参榕等花卉苗木成功运送到荷兰蒂尔堡,这是我国第

一次将花卉苗木通过铁路运输的方式出口欧洲,也是“一带一路”建设历史上的重要创举。四川禾晟进出口贸易有限责任公司总经理高显洪介绍,该公司之前在福建设有生产基地,一直是在成都采购花卉苗木再转运至福建,再通过海运的方式出口西方。这次铁路运输的成功开行改变了公司的商业模式。高显洪表示,“未来整个铁路出口流程顺畅后,将会在温江直接设置相应的生产基地,扩大生产”。

#### 四、中欧班列与沿线园区与城市的新发展

迅速成长的万里“钢铁丝路”不再只是一条条开放的线段和一条条物流的大通道,而是中国及沿线国家全面对外开放合作的一张网络,不仅承载着引导产业聚集、吸纳人力资源、凝聚技术资源、优化资本资源的重要使命,也让沿线各国民众分享“大共享经济”的红利。国际席勒学会主席黑尔佳·策普·拉鲁什认为,若选择海运,商品在海运过程中不会发生任何贸易,而如果用陆运的话,列车沿途经过的丝绸之路经济带和产业区,经停多个站点,为这些地点对接了东西方市场,催生了新的物流和商业中心,复兴了本国工业,促进了新型园区与城市的发展。

“一带一路”倡议的提出与推进,让大量中欧班列集结西行的必经地——新疆具备了特殊的区位优势、资源优势、政策优势和后发优势。2014 年 5 月召开的第二次中央新疆工作座谈会上,中共中央向新疆提出了“以通道建设为依托扩大新疆对内对外开放,加强铁路等基础设施建设,发展现代物流,立足区位优势,把新疆建设成‘丝绸之路经济带’核心区”的发展目标。2015 年 3 月在国家发改委等有关部门发布的《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》中,新疆的地位再次被确认:“发挥新疆独特的区位优势和向西开放重要窗口作用,深化与中亚、南亚、西亚等国家交流合作,形成丝绸之路经济带上重要的交通枢纽、商贸物流和文化科教中心,打造丝绸之路经济带核心区。”“丝绸之路经济带核心区”正式成为新疆发展的新定位和新名片,新疆的经济社会发展也迎来了历史上的转折点。目前,自治区政府全面启动了交通枢纽、商贸物流、金融、医疗、文化科教“五大中心”建设,全面成为

我国面向中亚、西亚、南亚及欧洲开放的前沿。

哈萨克斯坦是世界上最大的内陆国家,也是80%的中欧班列必经之地。哈萨克斯坦霍尔果斯国际边境合作中心原来是一片荒漠,是2012年刚成立的边境小镇。中欧班列开通运行后,由于地处亚欧跨境运输的重要支点,6年来小镇从无到有、从小到大,发生了脱胎换骨的变化。过去的“荒漠”如今变成了上海合作组织国际经贸往来示范区,现代化的商务中心、物流仓储市场、高规格的酒店、新型产品加工企业纷纷投资兴建,渐渐成为集货物中转、金融服务、产品加工、休闲娱乐等综合功能为一体的国际贸易中心城市。按照哈萨克斯坦方面的规划,未来将依托霍尔果斯边境合作中心建设新的“光明之城”<sup>[23]</sup>,规划人口10万。蓬勃发展的中欧班列不仅带动了霍尔果斯的经济腾飞,也彻底改变了当地人员的生活与工作方式。在2012年,每个月平均有300哈萨克斯坦人经霍尔果斯过境到中国。到2017年4月,这个数字高达8.1万人。现在,合作中心为哈萨克斯坦提供了差不多5000个就业岗位,不久将会增加到1万个<sup>[24]</sup>。

罗兹是波兰的重要城市,“二战”后工业化发展突飞猛进,成为波兰的第三大城市。但20世纪90年代以来发展一直停滞不前,大批工厂破产倒闭,缺乏经济动力。中欧班列开通后,传统的工业重镇罗兹迎来了发展的新动力,罗兹省省长兹比格涅夫·拉乌说,通过中欧班列,中国到波兰的货

运时间缩短到10天,从罗兹再转运欧洲任何大城市最多仅需3天。如此便利的交通物流环境为罗兹开拓东西方市场、参与全球经济合作提供了新契机。目前,在波兰有关部门的支持下,罗兹省专门划拨了1000多公顷的经济开发区,成功引入200多家知名品牌入驻,其中包括宝洁、戴尔、富士通等世界品牌,累计总投资34亿欧元。依托新开通的中欧班列,罗兹还将规划建设一个涵盖仓库、冷藏、分拣、包装、重装等综合一体的物流中心,该中心规划用地34公顷,将罗兹打造成为一座现代国际物流新城,重振发展雄风<sup>[25]</sup>。

## 五、结语

目前,中欧班列以日均运行1300公里、最快12天到达欧洲的速度,每日往返于中欧两大消费市场之间,是“丝绸之路经济带”中流动的钢铁明珠,也正是“丝绸之路经济带”发展的底气和前瞻性所在。

2016年,时任中国铁路总公司总经理的盛光祖在“丝路国际论坛”上曾提出中欧班列要实现10天往返欧洲的目标。可以预见,这条中欧之间的钢铁巨龙,连接的不仅是欧亚两个市场,还将是世界经济的一体化;构建的不仅是物流大通道,还将是欧亚各国人民共同发展的新平台;奔向的不仅是互通互利的未来,还将是人类命运共同体的繁荣与发展。

## [参 考 文 献]

- [1]习近平:《携手推进“一带一路”建设——在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲》,《“一带一路”国际合作高峰论坛重要文辑》,人民出版社,2017年版,第11页。
- [2]焦翔、刘睿、周翱、管克江、黄培昭:《中欧关系“面临前所未有的历史机遇”》,《人民日报》,2016年3月29日。
- [3]康颖丰:《从丝绸之路到中欧铁路大通道》,《大陆桥视野》,2014年第6期。
- [4]项菲菲:《我市再添一欧亚大陆桥》,《重庆日报》,2010年10月19日。
- [5]李韶文:《渝新欧国际专列上线》,《国际商报》,2011年4月1日。
- [6]《去年中欧班列开行数量超过过去6年总和》,《人民日报》,2018年1月23日。
- [7]李果:《2017年中欧班列步入发展“快车道”成都重庆计划“运力翻倍”》,《21世纪经济报道》,2017年2月9日。
- [8]李慧敏:《中欧班列打造“一带一路”物流品牌》,《中国证券报》,2017年5月4日。
- [9]陈恒:《中欧班列“接力跑”道路畅通贸易兴》,《光明日报》,2017年4月28日。
- [10]杨阳腾:《中欧班列奔向黄金时代》,《经济日报》,2017年5月25日。
- [11]蒋云龙:《大通路上,中欧贸易更便捷》,《人民日报》,2017年4月25日。
- [12]顾春:《中欧班列真划算》,《人民日报》,2017年5月6日。
- [13]葛熔金:《伦敦首发中欧班列今抵义乌英国商品首次通过铁路直运中国》,澎湃新闻: [http://www.thepaper.cn/newsDetail\\_forward\\_1674118](http://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_1674118)。
- [14]欧阳为、乔继红、石中玉:《以物流畅通促产业聚集——中欧班列催生亚欧产业新版图》,《中国水运报》,2017年6月12日。
- [15]王斌来、沈小根、许立群、马宏伟:《中国与欧洲经贸合作凸显

- 新常态》，《中亚信息》，2015年第1期。
- [16]李增伟：《波兰果农喜迎丰收季》，《人民日报》，2017年6月6日。
- [17]帅蓉、翟伟：《更多欧洲农产品盼“搭”中欧班列》，新华社每日电讯网：[http://news.xinhuanet.com/mrdx/2017-05/11/c\\_136273454.htm](http://news.xinhuanet.com/mrdx/2017-05/11/c_136273454.htm)。
- [18]杨迪：《中欧班列：“乘客”更多 经贸更热》，《经济参考报》，2017年6月6日。
- [19]庄冠蓉：《重庆：改变世界咖啡贸易格局》，搜狐网：[http://www.sohu.com/a/136805726\\_115495](http://www.sohu.com/a/136805726_115495)。
- [20]TCL多媒体科技控股有限公司副总裁梁铁民说，如果TCL由中国内陆直接向欧洲出口成套电视机的话，税率将会高达14%，成为企业的重要负担。但如果先将电视机的零部件运送到波兰工厂，再由TCL波兰工厂组装销售的话，则仅有微乎其微的税率。
- [21]柴逸扉：《中欧班列拉近成都与沿线国家的距离》，《人民日报》海外版，2016年9月21日。
- [22]赵泽宇：《搭乘中欧班列，物流成本更低、国际合作更畅 四川汽车产业飞驰在“一带一路”》，《四川日报》，2017年5月23日。
- [23]2014年，哈萨克斯坦制定了“光明之路”计划，致力于在哈萨克斯坦国内推进基础设施建设，保障经济持续发展和社会稳定。基础设施项目主要涉及交通、工业、能源、社会和文化等领域。哈方在2015到2017年期间投资了90亿美元用于实施携饷鬣璞窟计划。
- [24]周翰博、谢亚宏：《“我见证了亚欧跨境运输带来的巨变”》，《人民日报》，2017年6月9日。
- [25]王云松、李增伟：《首列统一品牌中欧班列驶入华沙 为中欧经贸合作插上翅膀》，《人民日报》，2016年6月22日。

## Study on the New Patterns of Regional Development Cooperation between CHINA RAILWAY Express and Countries along the Route

ZHANG Bao-yun<sup>1,2</sup> LI Zheng-hua<sup>3</sup>

(1. School of Marxism, Shandong Jiaotong University, Jinan 250357, China;

2. School of Marxism, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 102488, China;

3. Institute of contemporary China, Chinese Academy of Social Sciences, Beijing 100009, China)

**Keywords:** CHINA RAILWAY Express; railway transportation; industrial distribution; the Belt and Road initiative

**Abstract:** After years of operation, CHINA RAILWAY Express has emerged as a major way to transport goods between China and European countries with the advantages of convenience and green environmental protection. Meanwhile, these freight trains have constituted a network for countries along the routes to fully open up to the outside world. Firstly, The quickly-developing CHINA RAILWAY Express has developed a new network for Sino-European economic and trade exchange. European countries have gained more business opportunities to recover from their economic recessions. At the same time, CHINA RAILWAY Express can get benefit from implementation of the "One Belt & One Road" initiative. With exploitation of the China's market potential, more and more countries can share economic development achievements of China. This has been a major appeal of the other European and Asian countries in recent years. Secondly, CHINA RAILWAY Express has pushed the traditional inland area of the Euro-Asia Continent to the forefront of opening-up. A large number of export-oriented emerging industrial clusters have achieved remarkable growth along the routes. Their development has become new growth points of local economic development. Thirdly, CHINA RAILWAY Express is also entrusted with the mission of taking in human resources, gathering technological resources and optimizing capital resources. In the course of fulfilling the mission, CHINA RAILWAY Express has created a new logistics and commercial center along the "Silk Road Economic Belt" to promote development of new-type industrial zones and cities.

[责任编辑:刘一兵]