中欧班列运营现状与分析

一、中欧班列运行现状

中欧班列（China Railway Express）是指中国开往欧洲的快速货物班列，适合装运集装箱的货运编组列车。目前铺划了西、中、东3条通道中欧班列运行线：西部通道由中国中西部经阿拉山口（霍尔果斯）出境，中部通道由中国华北地区经二连浩特出境，东部通道由中国东南部沿海地区经满洲里（绥芬河）出境。

自2011年3月19日，首列中欧班列（重庆～杜伊斯堡）成功开行以来，成都、郑州、武汉、苏州、广州等城市也陆续开行了去往欧洲的集装箱班列，截至2014年8月1日，国内各地开往欧洲集装箱班列共计开行239列，其中2014年已经开行100列。2017年5月13日，2017年第1000列中欧班列（X8024次，义乌-马德里）满载小商品、服装等货物从义乌西站驶出。中国铁路总公司统计显示，2017年中欧班列开行数量较去年同期增加612列，增长158%。

中欧班列各条线路班列开行情况如下：

**1．中欧班列（保定～白俄罗斯明斯克）**。从保定始发，由满洲里出境，途径俄罗斯，最后抵达白俄罗斯明斯克，全程约**9500**公里，用时12-14天左右。货源主要来自京津冀地区，货品种类包括塑料制品、汽车及配件、橡胶及其制品、服装皮革毛皮制品、日用电器、有机玻璃制品、毛巾等日常生活用品等。首趟冀欧班列(保定～白俄罗斯明斯克)运载41个标准集装箱出口，于2016年4月26日上午首发，是国内首列开往中白工业园的货运班列，也是华北地区第一条直达欧洲的陆运通道。

**2．中欧班列（重庆～杜伊斯堡）。**从重庆团结村站始发，由阿拉山口出境，途经哈萨克、俄罗斯、白俄罗斯、波兰至德国杜伊斯堡站，全程约11000公里，运行时间约15天。货源主要是本地生产的IT产品，2014年已开始吸引周边地区出口至欧洲的其它货源。首列于2011年3月19日开行，截至2016年6月，据中国国家海关统计，重庆市开出的渝新欧班列班次数量占全国中欧班列数量的45%左右，其货值占所有从新疆阿拉山口出境的中欧班列货值总量的85%。  2017年3月23日，中欧（重庆）班列开行6年后突破1000列，成为中国首个突破千列的中欧班列。

**3．中欧班列（成都～罗兹）。**从成都城厢站始发，由阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯，至波兰罗兹站，全程9965公里，运行时间约14天。货源主要是本地生产的IT产品及其它出口货物。首列于2013年4月26日开行，截至2014年8月1日，共开行58列，其中2014年开行26列。

**4．中欧班列（郑州～汉堡）。**从郑州圃田站始发，由阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰至德国汉堡站，全程10245公里，运行时间约15天。货源主要来自河南、山东、浙江、福建等中东部省市。货品种类包括轮胎、高档服装、文体用品、工艺品等。首列于2013年7月18日开行，截至2014年12月17日，已累计开行92班，累计承运货物4.26万吨，货值总计约4.55亿美元。其中，2014年承运货物3.37万吨，货值累计4.05亿美元。

**5．中欧班列（苏州～华沙）。**从苏州始发，由满洲里出境，途经俄罗斯、白俄罗斯至波兰华沙站，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、平板电脑、液晶显示屏、硬盘、芯片等IT产品。首列于2013年9月29日开行，截至2014年8月1日，共开行16列，其中2014年开行15列。

**6．中欧班列（武汉～捷克、波兰）。**从武汉吴家山站始发，由经阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯到达波兰、捷克斯洛伐克等国家的相关城市，全程10700公里左右，运行时间约15天。货源主要是武汉生产的笔记本电脑等消费电子产品，以及周边地区的其它货物。首列于2012年10月24日开行，截至2014年8月1日，共开行10列，其中2014年开行9列。

**7．中欧班列（长沙～杜伊斯堡）。**始发站在长沙霞凝货场，具体实行“一主两辅”运行路线。“一主”为长沙至德国杜伊斯堡，通过新疆阿拉山口出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，全程11808公里，运行时间18天，2012年10月30日首发。“两辅”一是经新疆霍尔果斯出境，最终抵达乌兹别克斯坦的塔什干，全程6146公里，运行时间11天；“两辅”另一条经二连浩特(或满洲里)出境后，到达俄罗斯莫斯科，全程8047公里(或10090公里)，运行时间13天(或15天)。

**8．中欧班列（义乌～马德里）。**自义乌铁路西站始发，作为铁路中欧班列重要组成部分，中欧班列(义乌-马德里)的首发线路,将贯穿新丝绸之路经济带，从义乌铁路西站到西班牙马德里，通过新疆阿拉山口口岸出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国、法国、西班牙，全程13052公里，运行时间约21天。首趟中欧班列(义乌-马德里)有41节列车，运载82个标准集装箱出口，全长550多米，于2014年11月18日首发，是目前中国史上行程最长、途经城市和国家最多、境外铁路换轨次数最多的火车专列。

**9．中欧班列（哈尔滨～俄罗斯）。**首趟班列于2015年2月28日正式运营，班列全程6578公里，经滨洲铁路1004公里到达满洲里口岸站出境，再经俄罗斯西伯利亚大铁路5574公里到达比克良站。通过铁路国际货物班列运输货物，黑龙江省到达俄罗斯中部地区比空运可节省运费四分之三左右，较普通零散运输，运到时间可缩短三分之二以上，运费可节省25%以上。

**10．中欧班列（哈尔滨～汉堡）。**哈欧班列东起哈尔滨，经满洲里、俄罗斯后贝加尔到赤塔，转入俄西伯利亚大铁路，经俄罗斯的叶卡捷琳堡和莫斯科到波兰的马拉舍维奇至终点德国汉堡，全程9820公里。

**11．中欧班列（西宁～安特卫普）。**2016年9月8日，青藏高原首趟中欧班列从青海省西宁市双寨铁路物流中心发出，前往位于比利时的欧洲第二大集装箱港口安特卫普，运行全程约需12天，主要运输藏毯、枸杞等青海当地特色产品。

**12．中欧班列（广州～莫斯科）。**从广州大朗站始发，由经满洲里出境，直达俄罗斯莫斯科。全程11500公里，共41节40“HQ集装箱，用时15天到达目的地。现每周准时发运，为珠三角地区的中欧对外贸易商提供了更加便捷稳定的运输通道，同时弥补了华南地区电子类，日用商品类出口贸易在运输时效上的不足，为中国商品出口欧洲、欧洲产品进入中国开辟一条安全、高效、便捷的国际进出口贸易绿色通道。

**13. 中欧班列（青岛～莫斯科）**。2017年6月24日，装载41个集装箱的班列从青岛多式联运海关监管中心出发，经满洲里口岸出境，直达俄罗斯莫斯科，这标志着中欧班列（青岛）正式开通。 集装箱内装有青岛当地的机械装备、轮胎橡胶、家电等货物。班列全程7900公里，运行时间约22天，比海运运输节省约30天。青岛胶州建有全国沿海首家多式联运海关监管中心，在海关等口岸单位推动下，已开通中亚、中蒙等国际班列。随着中欧（青岛）班列的开通及线路的延伸，北达俄蒙、南连东盟、东至日韩、西到欧洲的国际物流通道网络逐步形成。

**14.中欧班列（格尔木-俄罗斯彼尔姆）。**2017年8月20日，青海省首次发往俄罗斯彼尔姆市的中欧班列开始运行，标志着青海首列至俄罗斯中欧班列正式开通，架起两地陆路通道。

二、存在问题

**一是政府对物流企业协调不到位。**欧盟境内班列沿线国家物流企业与铁路运营商相对较多，国家间缺乏对物流企业的协调，造成中欧班列在欧洲部分的整体运营效率较低。

**二是沿线国家政府对班列基础设施投入不足。**欧盟将中欧班列的建设和运营视为纯粹的市场经济行为，在班列盈利的基础上才会规划下一步的建设，并且对中欧班列没有任何形式的补贴政策，特别是口岸及保税仓库基础设施建设发展缓慢。在波兰的欧盟边境口岸运力不足，班列入境需等待较长时间。

**三是政府对运营商没有补贴等扶持政策和便利措施。**中方对中欧班列的规划起步较早，近年来在各地方政府补贴支持下发展迅速，欧盟国家，如波兰没有制定相应的补贴体系。同时，在货物清关等便利化措施方面，波兰的清关政策增加了企业负担。波兰政府规定货物抵达波兰后企业需要立即支付货物增值税，而欧盟国家如德国无此要求，这就对企业造成了不便，因此一些企业对中欧班列运入波兰的中国商品选择在德国、荷兰等地清关再转运回波兰，增加了企业成本。

**四是俄罗斯与欧盟关系限制了中欧班列承运商品种类。**当前俄罗斯对欧盟食品实行禁运，因此欧盟无法通过中欧班列将食品运往中国，造成欧盟到中国的回程货物不足，一定程度影响了中欧班列的经济效益。

三、波兰在中欧班列线路的节点作用

波兰是中欧班列进入欧盟的首站，发挥着交通中转站作用。中欧班列主要停经波兰以下4个城市：

列车经过白俄罗斯后抵达波兰边境城市马拉舍维奇，在这里进行换轨，将俄罗斯东部标准轨道（1520毫米）换为西欧标准轨道（1435毫米）。波兰国家铁路货物公司（PKP Cargo）负责该中心中欧班列货物的装卸管理，运输中心面积为5万平方米，仓储容量为1872个标准箱。

罗兹是来自成都的中欧班列的终点站。当地运输中心是铁路和公路多式联运中心，面积为15万平方米，仓储容量为6000个标准箱，由Spedcont公司负责运营。当地运输中心计划将到达班列数量扩充2倍，存储面积扩充3倍，以满足中国成都和罗兹的日常班列需求。

根据2016年波兰国家铁路货运公司（PKP Cargo）与中国中铁快运股份有限公司（China Railway Express）签署的协议，华沙成为中欧班列在波兰的中转站和终点站，来自中国上海、苏州和武汉等城市的班列停经这里。华沙站面积为3万平方米，仓储容量达1200个标准箱，是一个连接铁路和公路的综合交通枢纽。

波兹南市是2016年以来最新开通的中欧班列站点，是一个连接东西向和南北向（波罗的海到亚得里亚海）的综合交通枢纽，面积为2.8万平方米，仓储容量为1800个标准箱。

波兰重视投资基础设施建设，增强多式联运能力。波兰计划在中部建设中央交通港，将铁路、航空和高速公路连接起来，打造欧洲立体联运交通枢纽，届时，波兰有望进一步增强在中欧班列线路上的枢纽地位。

贸促会驻波兰代表处

2018年1月16日