

中欧班列运行高质量发展的对策

◇文 瑞

“中欧班列”，即中国——欧盟铁路联运，指“按照固定车次、线路、班期和全程时刻表开行，运行于中国与欧洲以及‘一带一路’沿线国家间的集装箱等铁路国际联运列车”，是“一带一路”建设的重要内容和成果之一，是欧亚大通道的重要纽带。

一、中欧班列运营的现实困境

（一）返程货源不足尚未根本解决

一直以来，中欧班列返程空箱率较高，返程货源不足等就成为制约中欧班列发展的最重要的问题。究其原因，一是自身发展问题，主要是班列线路重复现象严重，物流成本过高，竞争激烈，运输范围存在局限性，货源分散整合起来非常不容易。二是经济发展基础不一样，中欧进出口贸易长期存在不平衡，因此也导致中国作为顺差国进口要小于出口。三是外部环境原因，主要表现在沿线国家交通基础设施落后，铁路标准不统一，同时，欧洲境内水路运输占主导地位。

（二）区域竞争日趋白热化

目前，中欧班列发展最好的是成都、重庆、西安、郑州、武汉开行的班列。五大巨头开行量占全国的86%，尤其是成都、重庆、西安构成的“西三角”竞争尤为激烈。因为货源的有限性，市场空间的有限性，因此各班列在国内拼抢货源，竞相压价、线路过于集中，严重扰乱了市场正常秩序，影响中欧班列长期健康运行。此外，因线路重叠导致的铁路运力浪费现象也比较突出。

（三）市场补贴仍然是班列运营的重要支撑

据中国物资储运协会统计，目前中欧班列始发地对货源的争夺已拓展至1500千米范围内，导致部分地方政府为确保班列正常开行，通过大量补贴，帮助企业降低物流成本。低价竞争使不少班列处于亏损运营状态。不少班列靠地方政府的补贴维持运转，一旦取消补贴就将面临停运。而在境外，由于各班列

纷纷找国外铁路公司或代理商谈运费，反而又被抬高代理价格。尽管通过政府财政补贴的方式，可以帮助中欧班列渡过在运营初期的难关，但降低政府补贴、增加市场化运营程度，将是中欧班列未来发展的趋势。

（四）班列运输成本依然偏高

当前超九成货物运输还是通过海运完成，中欧班列货运量显得微不足道。相比海运，中欧班列总体货运量较小，规模效应难以显现，运营成本始终高于市场预期。这主要有两个原因：一方面，一些“一带一路”沿线国家出于对本国就业、税收资源的保护，对过境中欧班列收取较高的运费。另一方面，虽然中铁总通过与宽轨段国家铁路企业积极协商谈判，实施宽轨段和中国境内铁路运价优惠，但由于欧洲段铁路运价偏高和铁路总体运价相对偏高，制约了铁路运输相对空运、海运运输优势的发挥。

（五）运行效率优势和时间成本优势未得到充分发挥

中欧班列的核心竞争力在于铁路运输比海运更快，比空运更便宜。但目前这种优势并未得到充分发挥。之所以出现这种情况的原因有两点：一是沿线基础设施的落后且在短时间内无法取得根本性的改善。沿线国家铁轨宽度的不一致导致的集装箱换装大大延长班列运行时效，同时更为严重的是，沿线国家清关手续的复杂性、低效是制约中欧班列的软性瓶颈。二是随着中欧班列开行数量激增，也给进出境口岸带来压力。在阿拉山口和二连浩特，都存在明显的拥堵问题。

二、实现中欧班列高质量发展的对策

（一）拓展货物资源，提高腹地经济支撑力

货物资源可以说是中欧班列发展的灵魂和重要依托。积极拓展货物资源可以为班列的可持续发展提供重要动力。一方面，我们要积极鼓励企业开拓海

外市场,提升国际化水平,与欧洲当地物流、货代等企业紧密合作,发挥“比海运省时,比空运便宜”的特色优势,以更优质、更精准的服务吸引适合铁路运输的货源。同时要充分发挥口岸作用,国家要在内陆地区增设进口口岸,减少货物进口限制。另一方面,各个班列开通城市要从提升腹地经济支撑力出发,从发展区域开放型经济入手,为中欧班列发展注入长久动力。依托腹地经济基础优势,打造特色化班列。比如,针对中国与中亚各国贸易的特点,由西安开往中亚的“长安号”专门开行了发运石油钻井、能源化工、冶金等大型机械设备的敞车班列。

(二)嵌入城市产业链,推动产业转型升级

在中欧班列从单纯追求数量增长向高质量发展转变之时,要从城市发展的全局角度来考虑,要将中欧班列的发展嵌入城市产业链,从推动产业结构的转型升级带动实现中欧班列的发展壮大。

(三)整合线路布局,实现集约高效发展

一是线路的整合。中欧班列区域竞争十分激烈,这也导致了很大程度上的线路重合或者重复,而在市场空间有限的情况下,这是一种极大的资源浪费。因此,未来集中整合线路,尤其是要从国家层面对中欧班列的运行线路进行顶层设计,能够有效规避班列间的无序竞争。合理规划中欧班列干支线路,由点到线,由线成网,可以使中欧班列成为内陆开放的重要平台。二是服务的整合提升,要更加的特色化,例如蓉欧班列推出3种不同特色的班列:公共班列是定时定点开行的班列,特点是价格优惠集拼集运;精品班列——根据客户对时效、质量的有个性需求开行班列。特点是在现有的公共班列线路的基础上根据客户针对时效的需求开行高质量的班列,实现快速直达、时效精准;定制班列——根据特定的货物品类专属定制的班列,如平行进口车、肉类进口、木材进口等,特点是个性服务量大优惠。要严把中欧班列服务质量,加强对中欧班列引导,统筹安排,加强资源整合,助推中欧班列提升市场化和国际化水平。

(四)改善基础设施,构建班列协调机制

从长期来看,改善“一带一路”沿线国家基础设施建设,尤其是铁路运输的基础设施,是推动中欧班列高质量发展的关键一环,但这涉及国际间的沟通、协调和谈判,并非一朝一夕即可快速解决的事情。因此,

从总体上来看,积极构建双边协调机制,打通班列沿线通关等的瓶颈和障碍是短期内我们可以着手的工作之一。从国内来看,要尽快落实中欧班列运营协调机制,建设国家级中欧班列集结中心,对中欧班列进行合理的布局规划,比如在西南、华东、西北、东北、华南等地培育有核心竞争力的中欧班列公司,引导运营企业朝节约资源、逐步市场化的目标发展。同时,要建立一个具备物流集拼、可提高装载率功能的全国性大平台。目前,中欧班列在此方面也有先进经验。因此,未来的中欧班列发展可以借鉴范本,将新疆集拼集运平台进一步推广至中欧班列全线路,从而真正实现高质量发展。从地理位置上来说,全国范围内,西安具有这样的条件,基于它所处的位置,来自西南地区、西北地区包括中部地区的很多货物,可以在这里进行集拼,整合之后再出发,从而大大提高运行效率。集拼集运带来的是运输成本的下降,从而可以使得更多国内企业会认可这个平台,运用这个平台,甚至包括日本、韩国以及中国台湾地区,都可以借助这个快捷通道,作为“一带一路”重要配套设施,中欧班列的功能性自然会进一步加强。

(五)塑造班列品牌形象,提升可持续发展能力

目前,中欧班列直接产生的经济效益可能不明显,若除去政府补贴因素,可能大部分线路仍存在亏损情况。但中欧班列发挥的作用,不仅表现为一条“运输通道”,其对一个地区经济发展所产生的更深层影响,更应受到重视。因此,对于中欧班列未来的高质量发展,要从打造城市新名片的角度来进行顶层设计和谋划,我们可以将中欧班列打造成为文化班列、沟通班列、友谊班列、友好城市班列、旅游班列等,从不同的角度丰富中欧班列的底色,对于中国和“一带一路”沿线国家而言,这不再仅仅是经济班列、数字班列、运输班列,这是拓展中欧班列发展空间、提升班列可持续发展能力的关键之举,同时,其对于推进“一带一路”建设意义重大,并将产生深远影响。

作者简介:文瑞,河南省社会科学院区域经济研究中心助理研究员,航空经济发展河南省协同创新中心助理研究员。

(摘自《区域经济评论》2019年第5期)