doi:10.3969/j.issn.1003-5559.2022.07.014

中欧亚列"长安号"的运行现状及发展路径

■ 宁晓雅 西北师范大学

摘要:中欧班列"长安号"历经8年的发展,在促进"一带一路"建设方面发挥着重要的作用,是陕西省推动"枢纽经济、门户经济、流动经济"发展,促进外向型经济建设的重要抓手。本文通过分析"长安号"的运行现状,从时效性、集结中心的建设、数字化程度说明长安号目前的运行特点,提出目前"长安号"面临普遍依赖政府补贴、回程数量少、口岸拥堵等问题,从而为中欧班列"长安号"如何实现高质量发展提出路径选择。

关键词:"长安号";中欧班列;高质量发展

"街衢洞达,闾阎且千。九市开场,货别隧分。 人不得顾,车不得旋"一文出自两汉班固的《西都赋》,其描述了当时长安都城的壮丽繁华之景象。 古都西安是中华文明和中华民族的发祥地,是古丝 绸之路的东方起点,其横贯东西,连接欧亚,是促进 沿线各国繁荣发展的重要纽带。

时过境迁,两千多年后的今日,随着"一带一路" 建设加速推进,中欧班列已成为我国"一带一路"倡 议的主要抓手,使我国与"一带一路"沿线国家的贸 易规模不断扩大,不断拉近了中国与世界的距离。

2013年11月28日,中欧班列"长安号"首列正式开行。历经八年,"长安号"不断蓄能,实现了从零散开行到如今的常态化运营,其辐射范围也实现了从"线"到"面"的转变。目前,在中欧班列的运输网络中,已构成了以西安、成都、重庆、郑州、乌鲁木齐为代表的五大枢纽地区,西安国际港站凭借着优越的地理优势已成为西北地区最大的国际物流枢纽站。2020年,"长安号"以全年开行量高达3670列位列全国第一,2020年国内主要城市中欧班列开行

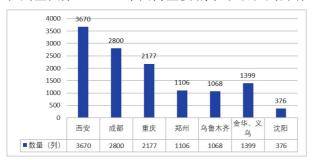


图 1 2020 年国内主要城市中欧班列开行数量 数据来源:国家统计局

数量如图1所示。2021年,面对新冠疫情的频频反弹,"长安号"实现逆势增长,全年开行量为3841列,已突破3800列。

一、中欧班列"长安号"运行现状

(一)中欧班列"长安号"开行数量

自中欧班列"长安号"的首列正式开行至今, "长安号"由起初几十列到后来的几百列,2018年突破1000列,2021年中欧班列"长安号"开行突破3800列,运送货物总量达284.8万吨以上,累计开行突破11300列,国际货物干线增加至16条。

"长安号"覆盖率的不断扩大,对陕西省的对外贸易也产生一定的带动作用。据西安海关数据统计,2021年前三季度陕西省对中东欧进出口总值75.6亿元,同比增长75.8%,高出同期全省进出口增速50.4个百分点。其中,我省对波兰、捷克、匈牙利、斯洛文尼亚的净出口额占同期全省对中东欧贸易额的87.2%,随着"长安号"中东欧线路的常态化运营,陕西对中东欧地区的贸易和产业布局加速贸易规模进一步扩大,与中东欧地区经济合作紧密度进一步增强。此外,2017—2020年,陕西与"一带一路"沿线国家进出口额累计达到1831.6亿元人民币,年均增长24.8%,呈现出良好的发展态势,"长安号"常态化开行,为"一带一路"沿线国家提供牢靠的运输保障,为陕西省不断融入"一带一路"带来了促进作用。

中欧班列"长安号"凭借其效率高、成本低、服务优的优势,不断促进国家"一带一路"的建设并拉

[作者简介]宁晓雅(1999—),女,西北师范大学学生;研究方向:国际经济与贸易。

动陕西省的经济增长。2013-2021年"长安号"开行列数如图2所示。中欧班列"长安号"已成为运输时效最快、智能化程度最高、线路辐射最广、服务功能最全、综合成本最低的"五最班列"。

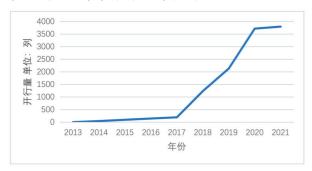


图 2 2013-2021 年"长安号"开行列数

数据来源:中国国家铁路集团

(二)中欧班列"长安号"的开行线路

"长安号"开行8年来,已常态化开行西安至中亚、欧洲的16条国际货运干线,覆盖了"一带一路" 45个国家和地区,主要包括西安一德国汉堡、西安一根特、西安一罗斯托克、西安一波兰华沙、西安一中亚五国、西安一俄罗斯莫斯科、西安一匈牙利布达佩斯、西安一芬兰科沃拉等线路。通往欧洲方向的主要线路的班期、时效如表1所示。

"长安号"开行7年以来,已陆续开行公共班列、 德国快线、南北欧分拨班列等多条线路,为"一带一路"沿线的民众带来发展机遇、生活福利和经济红利。成为"一带一路"倡议中"丝绸之路经济带"的重要支柱。

目前,由于新冠疫情的不断冲击,西安国际港务

区采取"人防+物防"相结合,通过专人专车全护送等一系列防控举措,实行闭环式管理,保障了"长安号"的开行密度由每周平均2到3列到平均每天发12列的良好局面。中欧班列"长安号"货车绿色通道的开辟进一步扩大了陕西省对外开放的程度,不断推进各个国家之间、各个城市之间互联互通的进程,完善了内陆国际贸易通道的网络框架,为营造和谐稳定的国际关系提供了有力支撑。

(三)中欧班列"长安号"的货源情况

中欧班列"长安号"的货源也日益丰富,已由最初的机械设备拓宽至纺织制品、机械设备、电子产品、日用百货、汽车整车及配件等9大类。运输货品由最初单一的石油钻井设备增加到汽车、日化、生活用品等5000多种。中欧班列"长安号"打破了过去西部地区的发展不断依赖港口的历史,通过畅通丝绸之路,将西部地区较高附加值的产品运往欧洲各地,再将沿线各地的芯片、汽车等高新技术产品运回国内,为西部内陆的发展注入源源不断的活水,促进了内陆城市经济的高速发展。

2020年,8万多吨防疫物资通过"长安号"运抵欧洲,包括口罩、防护服、呼吸机、检测试剂等紧缺的防疫物资,为国际防疫合作提供了有力支持。

中欧班列"长安号"共有五个通行口岸,分别是阿拉山口岸、霍尔果斯口岸、满洲里口岸、二连浩特口岸、绥芬河口岸,其中,在霍尔果斯口岸和阿拉山口运送的货源量最大,"长安号"的运行不仅加速了西安经济的发展,也带动了像霍尔果斯、阿拉山口

方向	线路名称	班期	时效
土耳其EB/WB	西安国际港一霍尔果斯一伊斯坦布尔	1列/周	14天
欧洲WB	西安国际港一斯瓦夫库夫	1列/周	10天
	西安国际港一布拉格	2列/周	15天
	西安国际港一曼海姆	2列/周	15天
	西安国际港一加里宁格勒一穆克兰统一单运线路	4列/周	10天
	西安国际港一米兰直达快线	1列/周	16天
	西安国际港一多布拉一欧洲各站点	1列/周	14天
	西安国际港一伊明汉姆	1列/周	18天
欧洲 EB	曼海姆一西安国际港	6列/周	18天
	布拉格一西安国际港	5列/周	16天
	米兰一西安国际港	2列/周	18天
	伊明汉姆一西安国际港	1列/周	18天

表1 "长安号"通往欧洲方向主要线路的班期、时效情况

等偏远城市成为新的物流中心。在出入境的货源中,出境货物主要包含工业原材料、机械设备、工业零配件等轻工产品,入境货物主要包括粮油、电子设备、日用百货等轻工业制品。2021年"长安号"通行口岸出入境货源情况如表2所示。

表 2 2021 年长安号通行口岸出入境货源情况

口岸名称	出入境主要货源		
阿拉山口岸	汽车、木材、液晶显示器、笔记本电脑		
霍尔果斯口岸	日用百货、电子产品、车用配件、电子配件		
满洲里口岸	木材、纺织、粮食、日用百货、电子产品		
二连浩特口岸	木材、食品、汽车		
绥芬河口岸	家用电器、汽车配件、粮食、糖果、酒类		

二、中欧班列"长安号"运行的优势

(一) 财效高、成本低

目前,越来越多的出口企业愿意选择"长安号",同时许多的海运、空运等其它运输方式的货物也渐渐向"长安号"转移,说明"长安号"越来越受到出口企业的欢迎,最重要的原因就是"长安号"班列货运价格优惠、运输时间短、时效高。货物从中国发往欧洲时,相比于海运运输时间的一个半月,"长安号"只需要半个月左右,物流速度加快,成本也不断降低,效率逐步提高。

(二)加快推进了建设中欧班列集结中心

截至2021年,西安已开行了15条西安港"+西欧"集结线路,主要包括:襄西欧、徐西欧、冀西欧、厦西欧、贵西欧等集结班列,联通了西安港与长三角、珠三角、京津冀、晋陕豫黄河三角洲等主要的货源地。西安已成为辐射全国、连通欧亚的货物集散中转枢纽。中国29个省份的货物在西安国际港务区集散分拨。中欧班列"长安号"运输省外出口货物超过75%,进口货物超过65%由西安分拨至全国。

随着西安国际港务区功能不断完善,中欧班列"长安号"将吸引越来越多的资本、人力、技术,从而不断助力"长安号"的发展,提升陕西省的对外开放水平,进一步推进以国内大循环为主体,国际国内双循环格局的形成。

(三)提高了数字化程度

在班列运营方面,西安港已建成全国首个铁路自动化无人码头,"长安号"单一窗口订舱平台和综合服务平台等中欧班列信息平台均已上线运行,一站式在

线服务能力居全国前列。可依托北斗定位系统及全球无线网络环境,实时掌握在途集装箱的位置、施封状态、温度、湿度等信息,实现了货物的全流程24小时监管。

在融资渠道方面,2021年6月25日,中欧班列 "长安号"数字金融综合服务平台上线试运行。该平台以"班列+数字金融"模式,为企业提供"铁路提单融资"等系列金融服务,同时上线"长安号""一站式数据共享"等功能,构建金融服务链,有效解决企业融资难、融资效率低、融资周期长等问题,助力中欧班列"长安号"高质量发展。

三、中欧班列"长安号"运行中存在的问题

(一)普遍依赖政府支持

目前,面对市场竞争的压力,各地中欧班列货运为了竞相向欧洲和中亚等地区发送班列,各地方政府在货运补贴比例方面也在相互攀比。西安为了进一步促进当地国际贸易和经济的发展,提供了大量的财政补贴。长期、巨大的财政补贴为当地政府带来了巨大的经济压力,使其难以承受。因此对中欧班列"长安号"的长期稳定发展带来挑战。

(二)回程班列货运数量较少

中欧班列"长安号"货物集结能力的问题主要体现在回程时,"长安号"去程和回程开行数量极不平衡,回程数量大约是去程数量的50%。2020年,中亚方向开行828列(去程659列、回程169列);欧洲方向开行2176列(去程1296列、回程880列)。由于回程班列分拨地较为分散、集装箱收回速度慢、国内消费者需求并未完全打开、冷链设备运输食品成本较高等原因导致回程空箱、载不满的情况时常发生。因此,提高回程班列的数量仍然是"长安号"需解决的问题之一。

(三)口岸拥堵情况仍然存在

随着消费者需求量的大幅度增加,基础设施的发展赶不上中欧班列的增速。"长安号"目前途经的部分国家或地区的铁路、口岸、场站等基础设施不完善或者承载能力不足,信息化程度低、货物分拨存在很多的困难,从而导致货物仓储、铁路机车短缺,转运不顺畅,形成堵塞。目前,主要拥堵节点之一是在波兰的马拉舍维奇,在这个俄罗斯与欧盟的边界,中欧班列

需要完成再次换轨,中国与欧洲所用轨距,同白俄罗斯、俄罗斯、蒙古与哈萨克斯坦不一样,每列班列根据目的地的不同,都至少需要进行一次换轨。而马拉舍维奇不够充分完善的基础设施,导致许多班列延误。

(四)去程和回程班列数量的不平衡

一方面,去程和回程班列开行数量的不平衡导致境外铁路车辆因为回程开行量少导致周转不灵,最后无法及时到达中国边境的欧洲方向去程班列换装转运造成口岸拥堵。另一方面,去程和回程班列开行数量的不平衡也将导致运费的增加,从而使"长安号"运输成本提高。

按照目前从中国发往欧洲最主要通道的阿拉山口、霍尔果斯口岸至欧盟边境布列斯特、马拉口岸之间的宽轨段计费标准,去程与回程的比例每增加5%(即去程数量每多于回程数量5%),每40英尺集装箱去程运费将增加100-200美元。由于境外宽轨段运费以及欧洲段运费受境外铁路车辆周转因素影响,都是按照去程以及回程开行数量的比例进行阶梯计价收费,因此"长安号"需要不断平衡回程与去程的班列数量来取得最优化的境外铁路运费。

四、中欧班列"长安号"高质量发展的路径

(一)政府的有效干预

中央财政部规定,对中欧班列货运列车的补贴不得超过国内铁路成本的50%,且以2018年50%的水平为基准,每年降低10%,直到2022年取消所有补贴。中央政府通过对地方政府发展中欧班列的引导和约束,使其健康、持久的发展中欧班列。据西安国际陆港多式联运公司副总经理张枭表示:"补贴应该会在2023年底取消,但一些开行班列的内陆省市仍然会采取一些支持措施,比如从传统的直接对于运费或者物流费用的补贴,转化为对产业的补贴,带动产业的落地和升级。"中国铁路集团西安局集团公司也从西安市政府的角度出发,采取增补、调剂等方式使班列的效率进一步提高。逐步降低企业对政府补贴的依赖程度,维持"长安号"的持久盈利。

(二)加大资源整合力度

中欧班列(西安)集结中在不断加快构建内陆地区效率高、成本低、服务优的国际贸易通道,已不断吸引越来越多的城市与西安进行合作。同时,"长安号"

的发展和壮大也使得一些沿海企业的产能和虹吸效应逐渐明显。通过鼓励中欧班列"长安号"与国内其他重要节点城市相互联盟,整合西部货源,并加强与沿线国家政府的合作,为"长安号"吸引更多的货源,这将为陕西省对外开放、经济的高质量发展增添一大动力。

(三)提升通关效率,打造"数字班列"

"数字班列"是实现中欧班列高质量发展的重要手段。2020年,西安国际陆港集团推出了客户全程"一次委托"、运单"一单到底"、结算"一次收取"的服务模式,同时,通过线上订舱等的数字化运用创新不断增强,大大降低了成本、提高了效率。与此同时,在数字化发展的基础之上,助力国内国际"双循环"的新发展格局建设,去程班列为出口的中国制造产品,返程班列为进口的欧洲产品,进一步实现中欧班列"长安号"的高质量发展。

(四)"绿色班列"助力实现高质量发展

绿色发展是高质量发展的必由之路。铁路是通向绿色物流链的有效工具,可以帮助减少碳足迹。2021年11月15日,首趟"碳中和"中欧班列从斯洛伐克的多瑙斯特雷达出发,开往西安。其目的是通过投资绿色项目来弥补行驶中的二氧化碳排放。欧洲环境署(EEA)公布的运输与环境研究指出,火车相比于汽车或飞机运输,是最环保的运输方式。除此之外,自2020年以来,已有满载隆基绿能光伏产品的"长安号"从西安出发驶向欧洲。因此,中欧班列已成为输送绿色能源产品的稳定通道,并支持世界范围内实现碳中和。将绿色发展与"长安号"相结合将会对环境保护及全球可持续发展带来深刻的影响。

(五)推动加工贸易转型升级

西安市委、市政府在全市领导干部大会上提出 "要抓对外贸易提质增量和对外开放水平提升。我市 围绕深化对外开放,积极融入和服务新发展格局,加 快构筑开放大通道、大平台,构建新发展格局,以高水 平开放推动高质量发展。"

西安市通过实现"长安号"数字金融综合服务平台上线运营、铁路进出境快速通关业务开通、"长安号"始发站西安国际港站整体装卸能力较站改前提升30%等一系列目标,持续构筑内陆地区效率高、成本低、服务优的国际贸易通道。集群效应加上中欧班列大通道的临港优势使得国际港务区"一带一路"临港

产业园已聚集十余家智能显示加工贸易企业,并进一步增强了市场竞争力。

西安港作为一个不沿江、不沿海、不沿边的国际内陆港,正在成为陕西省持续对外开放的重要支点,2020年西安港进出口贸易额达95亿元人民币,较上年增长7.7倍。因此,"长安号"在实现高质量发展的同时,通过提升对外贸易规模水平,推进加工贸易转型升级,以高水平开放推动高质量发展。

(六)打造品牌形象、提升品牌影响力

目前,"长安号"作为全国开行中欧班列城市中覆盖最全、效率最高、服务最优的品牌优势正加速显现。传承历史,古城西安,通过将城市特色与"长安号"相融合,并通过不同角度来丰富中欧班列的内涵,打造"长安号"成为文化班列、沟通班列、友谊班列等品牌形象,拓展"长安号"的发展空间并进一步提高班列的可持续发展能力,推动"长安号"品牌化发展。

五、结束语

现如今,中欧班列"长安号"已实现运输时效最快、智能化程度最高、线路辐射最广、服务功能最全、综合成本最低的"五最班列"。我省牢记习近平总书记的殷切嘱托,立足新发展阶段、贯彻新发展理念、构建新发

展格局,加快构筑对外开放的大通道、大平台,巩固西部大开发战略成果,深度融入共建"一带一路"大格局。相信未来中欧班列"长安号"也将不负信任,实现从高数量到高质量发展的转变,拉动陕西省经济高质量增长,不断推进国家"一带一路"高质量的建设。▲

参考文献:

- [1]陈向明.物流型国家:物流体系的空间力量——中欧班 列对欧亚大陆枢纽城市的影响[J].探索与争鸣,2021(11): 121-134+179.
- [2] 文瑞.中欧班列运行效益分析及高质量发展对策[J].区域经济评论,2019(5):110-116.
- [3]王慧珍.中欧班列(长安号)高质量发展路径探讨[J].大 陆桥视野,2021(11):33-35+38.
- [4]毕好.中欧班列(长安号)优化发展初探[J].交通企业管理,2022(1):24-26.
- [5]马斌.中欧班列的发展现状、问题与应对[J].国际问题研究,2018(6):72-86.
- [6]陈宏,程健."一带一路"建设与中国自贸区战略协同对接的思考[J].当代经济管理,2019(1):62-66.
- [7]胡必松.长安号国际货运班列发展策略研究[J].现代交通技术,2019(5):8-10+20.
- [8]徐磊,陆君明.西部国际陆港建设与丝绸之路经济带发展[J].开发研究,2020(5):63-69.

(上接第61页)

要进一步加强农业旅游资源整合力度,在做强燕山一太行山山地休闲度假旅游带、做美坝上森林草原休闲旅游片区、做优白洋淀湿地温泉旅游度假区的同时,结合河北省众多具有"红色文化"特点的西柏坡、狼牙山、冉庄地道战等地开发当地农业旅游品牌,推动河北省都市农业旅游品牌项目发展。▲

参考文献:

- [1]张葳,乡村振兴背景下河北乡村旅游高质量发展研究 [J].经济论坛,2021(9):24-30.
- [2]刘甜璐,李艳花.后疫情时期中国乡村旅游发展的政策 思考[J].农村经济与科技,2021(3):63-65
- [3]安传艳,近10年来国外乡村旅游研究特征及对中国的启示[J].资源科学,2020(5):956-958.
- [4]朱寅健,乡村旅游:美国经验与中国借鉴[J].西华大学学报,2020(3):67-73.
- [5]张月雯,国外乡村旅游的发展经验借鉴[J].现代化农业, 2020(1):51-53.

- [6]朱哲.全域旅游视角下农业型特色小镇案例研究——以 美国纳帕谷为例[J].小城镇建设,2018(10):109-111.
- [7]莫莉秋,国外乡村旅游发展的典型模式[J].人民论坛, 2017(11):202-204.
- [8]周媛,论国外生态旅游农业发展对我国的借鉴和启示 [J].商业经济研究,2017(13):169-171.
- [9]李新瑜,国外农业旅游发展典型模式及对中国的启示 [J].世界农业,2017(1):134-136.
- [10]邢志勤,我国农业旅游发展转型升级及其运行模式优化——基于国外农业旅游发展的经验[J].改革与战略,2016(4):121-124.
- [11]耿红莉,德国市民农园发展概况及对北京的启示[J].北京农业职业学院学报,2016(6):10-12.
- [12]王艳,结合国外先进经验论中国城郊农业旅游开发措施[J].世界农业,2016(3):180-182.
- [13]孙其勇,国外农业生态旅游对苏州农耕文化旅游发展的借鉴意义,江苏农业科学,2013(7):41-43.
- [14]U.S. The Partnership for Sustainable Communities. Supporting Sustainable Rural Communities: The Partnership for Sustainable Communities[R/OL].(2016-12-02).