

Investigation Report on the Development of China Railway Express under the Initiative of “The Belt and Road”

Yibing Ding Aoyang Li Zhao Li Xihan Zhang Xiancong Chen

Jilin University, Changchun, Jilin, 130000, China

Abstract

As an important link of participating in the construction of “The Belt and Road” and connecting the Eurasian Land Bridge, China Railway Express plays an irreplaceable role in promoting the regional economic development in inland China, promoting international trade exchanges and enhancing the connectivity of various regions. But at the same time, due to the influence of the regional industrial structure and the differences of political culture and law between different countries and regions, there are also many challenges and bottlenecks in the development. Therefore, the research team through the field investigation of Dalian, Changchun and Manchuria, in order to better understand the development of “China Railway Express”, “The economic corridor of China, Mongolia and Russia” plays an important role in “The Belt and Road”, and provides valuable reference for the future direction and planning of China Railway Express.

Keywords

The Belt and Road; China Railway Express

“一带一路”倡议下中欧班列发展状况调研报告

丁一兵 李傲洋 李钊 张西涵 陈贤聪

吉林大学, 中国·吉林 长春 130000

摘要

中欧班列作为参与“一带一路”建设, 连接欧亚大陆桥的重要环节, 在带动中国内陆的地区经济发展, 促进国际贸易往来, 增进各个地区互联互通方面有着不可替代的作用。但与此同时, 受地区自身产业结构以及不同国家与地区政治文化法律等差异的影响, 发展中也遇到很多挑战与瓶颈, 因此调研团队通过对大连市、长春市以及满洲里的实地调研, 以求更好地了解“中欧班列”发展情况, “中蒙俄经济走廊”在“一带一路”中发挥的重要作用, 为中欧班列未来方向与规划提供有价值的参考。

关键词

一带一路; 中欧班列

1 调研背景

1.1 一带一路

“一带一路” (The Belt and Road, 缩写 B&R) 是“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的简称, 2013 年 9 月和 10 月由中国国家主席习近平分别提出建设“新丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的合作倡议。^[1] “一带一路”充分依靠中国与有关国家既有的双多边机制, 借助既有的、行之有效的区域合作平台, 成为推进中国经济发展、提升其综合国力、打造人类命运共同体的重要战略。

“一带一路”规划不仅可以有效推动中国传统产业升级, 还可以加强国际贸易, 扩大对外开放程度, 促进中国走出去, 与世界全方位融合。“中蒙俄经济走廊”作为“一带一路”建设的六大经济走廊之一, 将有力的促进沿线三国

经济合作与发展, 推动整个欧亚大陆发展。而连接中欧经济最重要的纽带之一就是: 中欧班列。

1.2 中欧班列

中欧班列是指按照固定车次、线路等条件开行, 往来于中国与欧洲及一带一路沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。西部通道经阿拉山口 (霍尔果斯) 出境, 中部通道经二连浩特出境, 东部通道经满洲里 (绥芬河) 出境。^[2] 亚欧之间的物流通道主要包括海运、陆运和空运通道, 中欧班列以其速度快、运距短、安全性高等特点, 以及绿色环保、安全快捷、受自然环境影响较小的优势, 已经成为国际物流中陆路运输的骨干方式。中欧班列物流组织日趋成熟, 沿途国家经贸交往日益深化, 国家间铁路、海关、口岸等部门之间的合作日趋密切, 这些积极因素, 促进铁路进一步发挥国际物流骨干

作用,推动“一带一路”战略中将丝绸之路从原先的“商贸路”到人口和产业集聚的“经济带”的转变。

1.3 节点城市介绍

(1) 大连市作为东北亚国际航运中心、国际物流中心、国际贸易中心和区域性金融中心,在《总体方案》的“三核三区、两廊两沿、七港七路、双园双融、一网一桥”建设中均占据核心地位。^[1]作为中国首批对外开放的沿海城市和东北唯一纳入“一带一路”倡议总体规划的港口,享有得天独厚的地理和政策优势。“辽满欧”、“辽蒙欧”、“辽新欧”和“辽珲俄”铁路网的建设,给大连提供了陆海一体的连接日韩与中亚和中东欧腹地的重要机遇。然而,有机遇亦会有挑战。近年来,受国际经济大环境的影响,大连市经济增长放缓,港口竞争力下降,中欧班列在飞速发展的同时,也遇到了很多亟待解决的问题。

(2) 满洲里口岸是中国内蒙古最大的陆路口岸,“一带一路”的建设,对内蒙古口岸经济的发展提出了更高的要求,重点发展满洲里口岸经济是顺应“一带一路”发展、加强“中蒙俄经济走廊建设”的重要一步。“中蒙俄经济走廊”建设已有一段时间,满洲里口岸参与“中蒙俄经济走廊建设”的发展之路仍任重道远。近年来,满洲里立足口岸实际,主动融入和服务“一带一路”建设,中欧班列运营质量和效益不断提升,推动了“通道经济”向“落地经济”加快转变,带动了口岸经济高质量发展。2018年,满洲里口岸进出境班列合计1801列,增长38.2%;2019年1-5月份,满洲里口岸进出境班列合计843列,同比增长37.5%。中欧班列开行助推口岸功能不断完善,有力助推口岸产业发展,但亦存在不足之处。

(3) 长春地处中国东北地区,位于东北的地理中心。它既是“一带一路”北线重要节点城市、中蒙俄经济走廊节点城市,也是长吉图战略腹地城市。长春紧紧把握时代脉搏与发展机遇,积极响应“一带一路”建设,陆续开通“长满欧”、“长珲欧”班列,将东北、内蒙古、东北亚国家、俄罗斯和欧洲紧密联系起来。长春通过中欧班列对接“一带一路”建设,成为了对北开放的“桥头堡”。2017年,长春国际港正式开通。对于长春新区而言,通过国际港项目的建设,畅通人流、物流、资金流、技术流、信息流、企业流吞吐的主渠道,配合“一带一路”这一国际级的大战略、大愿景,将有效提升

区域资源要素配置能力和面向东北亚地区的对外开放发展水平,与“一带一路”北线国家和地区互通互联,加强区域合作,成为带动区域经济发展的重要增长极。

2 调研内容

2.1 节点城市:大连

为深入了解认识“一带一路”倡议下大连市对外贸易与口岸经济,调研组拜访了辽宁港口集团集装箱事业部经理。在访谈中,调研组了解到大连港经济发展迅速,前景可观。但是近期也遇到一些发展瓶颈,主要问题集中在东北腹地经济增速放缓,专业人才较为稀缺等。针对这些问题,经理也详细的为我们提出了未来的发展趋势和解决措施。下一步大连港为促进腹地经济发展将依托中国的政策,关注东北的内需(如消费升级),配合招商局的整合,扩大港口的辐射能力,促进腹地经济发展。

随后,调研组前往中铁联集大连中心站。中心站主任详细地介绍了中铁联集大连中心站的发展历史与基本概况,并带领调研组走访参观中心站,让成员了解基本运作情况,机械设施与集装箱信息。孙主任从国家大战略角度出发,对于各地建立中心站的目的,现状,未来规划进行高度的总结与分析,讲解如何舍车保帅,以个别中心站的亏损换得中国整体物流行业,运输业,经济贸易的发展与提高。

2.2 节点城市:长春

为延续长吉图区域经贸发展调研与“中蒙俄经济走廊”发展舆情调研,了解长春陆港参与中欧班列建设情况,团队先后与公司高层领导于总,王总以及场站经理进行访谈互动,二位领导先从“一带一路”战略规划、长春的区位优势、通辐射范围等方面进行概括性描述,随后根据团队成员制作的调研问卷,从陆港发展现状,瓶颈与挑战以及未来规划等角度进行有针对性的回答,言辞深入浅出,鞭辟入里,对于中国国家宏观经济政策,中欧班列发展布局有着独到的思考与深入的解读,在谈话过程中最为震撼的是,了解到陆港集团是中欧班列运营商中为数不多的民营企业,它先进的管理理念与模式使17人管理26万平方米的工作场地成为可能。除此之外,运营团队有着极具前瞻性的目光,在长春,纽伦堡合理布局,借鉴国外陆港建设经验,积极发展,使得运输量,吞吐量逐年提高,成为具有广阔发展空间与潜力的内陆交通枢纽。

访谈过后,团队来到兴隆铁路口岸进行走访参观,负责人首先对长春融入中欧班列建设情况,不同时间段运营情况进行简单介绍,其次带领我们参观极具科技含量的智能集装箱。它是大数据与物流相结合的产物,通过北斗、GPS、格洛纳斯三个定位系统转换,可以实时定位每一个集装箱,避免丢失、损毁等意外发生,同时融合先进传感技术,对温度湿度,箱内情况进行记录,保证货物的安全与完整。

2.3 满洲里

满洲里作为中欧班列东部运输通道的必经之处,是连接新欧亚大陆桥的重要枢纽,具有极高的研究价值与实践意义。自2013年9月30日“苏满欧”首班班列从满洲里口岸出境以来,经满洲里口岸出境的中欧国际集装箱货运班列已达35条,雄踞全国口岸鳌头。为保障中欧班列顺畅通关,满洲里海关搭建与异地海关之间、与运输承运企业之间、与口岸联检部门之间的三方平台,在中国首次建立中俄海关、铁路双边四方会谈的协调机制,大力疏浚口岸通关瓶颈;设立中欧班列的绿色通道,专人专办中欧班列业务;安排专人为企业办理出口退税等业务,减轻企业负担。与此同时,为更好地服务“一带一路”建设,满洲里海关积极打造以铁路运输为主干,航空、公路运输相联动的多式联运监管模式,全面提升物流集聚和班列换装转运能力,使中欧班列跨境运输通得更顺,跑得更快,装载的货物更多。^[4]随着中欧班列物流组织日趋成熟,班列沿途国家经贸交往日趋活跃,海关与口岸、铁路等部门的合作日趋密切,这些有利条件,使得中欧班列在“一带一路”建设中将丝绸之路从原来的“商贸路”变成产业和人口集聚的“经济带”。为进一步促进中欧班列建设发展,满洲里海关在班列通关环节与地方政府、检验检疫及铁路部门密切联系配合,实现海关系统数据与铁路场站互联互通,大大加快了通关速度。目前,满洲里海关对中欧班列实行全程“优先受理、优先查验、优先放行”,并提供“365天24小时预约通关”、“随到随放”的通关服务。以满洲里中心,依托腹地面向蒙俄,打造中国内陆经济协作圈桥头堡,其战略是建立合理有效的协作机制和把握好重点发展的切入点,成为东北亚区域经济一体化发展助推器。^[5]

3 调查结论

不可否认,中欧班列在八年的发展中取得了举世瞩目的

成绩,但也面临着不少阻碍发展的瓶颈。调研团队根据线上与线下两条调研方式,对于目前中欧班列发展过程中存在的问题进行了归纳与总结:

3.1 班列货源不充足

货源不足是指中欧班列大多数线路受当地经济发展制约,无法保证充足的货源和种类,通过与辽港集团经理的座谈了解到东北地区经济增速放缓,经济模式难以创新,生产动力不足,单靠港口发展远达不到带动一方经济增长的程度。中国如此,国际更是亦然。虽然在中国国家与市场的努力下,随着国际合作不断深化,回程班列情况得以好转,但由于欧洲各国体量较小,生产能力有限,数量仍远少于去程班列情况。因此想要进出口均衡发展,重去重回还有待提高。

3.2 价格竞争激烈

目前很多地区将中欧班列视为新的发展政策与绩效考核指标,因此就会有为获得更多商品与货源,恶意压低报价,不正当竞争的现象,在全中国范围内引发一轮补贴大战。

3.3 陆港认知定位不足

中欧班列的发展程度很大程度依赖于港口建设,港口设施越完善,一体化程度越强,在装卸、仓储、运输等方面的成本与时间就越低。目前,绝大多数陆港运营都是人不敷出,成本远高于直接收益,因此很多地方政府并没有足够重视陆港建设,但陆港作为物流业发展的基础,要求它盈利本身就是谬论,因此政府需要转变认知,明确陆港的服务宗旨,审视间接受益与带动经济增长的潜力。

3.4 基础设施不完善

要想富,先修路。在中欧班列的建设上依然成立,想要保证班列的顺畅通行,交接顺利,港口建设、铁路建设、集装箱生产的完善是前提保障,但由于科学技术、产业结构等方面发展不平衡,基建方面的问题显著:一方面,与中国阿拉山口、满洲里、二连浩特、霍尔果斯等主要边境口岸对应的哈、俄、蒙边境口岸换装、仓储能力不足等问题,俄铁、哈铁等境外承运商也无力调配充足的火车车板以承接本国内段运输,从而造成相应过境国每天接车数有限,大量出境班列只能暂停在国外不同路段,形成国外堵车;另一方面,波兰作为班列进入欧盟市场的主要过境通道,其现有条件使其应对边境口岸车站的换装、仓储能力同样较低,不能满足中欧班

列在宽轨段和标准轨段间进行换装运输的要求,从而形成境外堵车,降低了班列运行的时效。尽管不少境外路段已开展了基础设施更新改造工作,但仍不能满足班列开行量快速增长带来的庞大需求。

3.5 沟通协调机制不健全

由于中欧班列沿线国家众多,运输线路很难保证一路畅通,信息不对称、接车数量不足、货运能力差别过大等现象时时发生。透过表象看本质,根本在于沟通协调出现问题。一带一路沿线有数十个国家和地区,其国情各异、文化各异、发展各异,因此导致了在政治、经济、文化、语言、科技上会出现各种难以预测的难题。

(1) 据了解,目前满洲里口岸时常出现班列拥堵,通行不畅,货物滞留现象。原因主要在于满洲里主要面向俄罗斯地区,由于俄铁轨距与包括中国在内的国际轨距不同,因此涉及到换车转轨的问题,由于装卸、换车、调度需要大量时间,因此很难阻止换轨期间,后续班列的到来,因此就会出现拥堵现象;

(2) 国际物流需要统一的标准与规范,但各国文化,宗教背景差别较大,在法律规制层面就会产生分歧,班列在行驶中应按哪个规定运行,是很难抉择的问题;

(3) 现代物流行业依托大数据与互联网,有着飞速的发展与变化,但由于各国经济实力有着硬性差别,很多技术与方法在中国可以被接受,但在部分沿线国家无法推行,导致信息不对称,运输受到阻碍;

(4) 国家以自身利益为准绳,国与国之间政治是要害,国际局势风云变幻,很难保证有长期稳定的合作关系,若出现政治摩擦与冲突,对于中欧班列乃至“一带一路”的推进都会产生严重阻碍。

4 结论与分析

根据对大连与长春两地实际情况的针对性访谈以及问卷问题的整理,我们得出了如下政策建议:

4.1 发挥地方优势的农业与重工业,提升装载率

港口的发展状况实际上是腹地经济状况的晴雨表,是经济发展的一个节点,而内陆地区是货物的来源与根本,二者是相辅相成的关系,单靠港口的发展并不能解决所有问题;大连港是中欧班列的重要节点,但是近些年来对外经贸占全

国比重不断下降,主要是因为腹地经济发展缓慢,需求量与货源不足。因此想要实现经济质的飞跃,需要加强港口内陆协同发展,港口如大连港要继续依托国家政策,关注东北地区区内需,配合招商局整合,扩大港口辐射能力,搭建更为广阔的运输贸易平台,而内陆的东北地区要充分发挥地区特色,优先发展农业、汽车制造业、各地重头工业,通过政府制定优惠政策,企业自身技术革新提高生产力与效率,保证货源持续增长,深化供给侧改革,增强生产动力,双管齐下带动经济发展。

4.2 加大基础建设投入,打好运输基础

中欧班列能否运输顺畅,很大程度上取决于相关基础设施如列车、铁轨、集装箱等的科技水平。想要实现班列利用率最大化,不仅仅要提高地方生产力,保证货源多样充足,还要加强基础设施建设,完善铁路运输网络以及海铁联运设施,解决目前铁路建设不平衡不畅通现象。同时,坚持创新与科技研发,进一步提高集装箱的智能化水平以及机车的动力水平,在保证货物安全运输的同时,不断提高速度,减少时间成本。

4.3 加强东北地区间,国际合作协调,建立工作领导小组

在“一带一路”建设的积极带动下,中欧班列与陆港建设都有了质的飞跃但它也同时具有制约瓶颈。由于中欧班列的开行涉及中国中央与地方政府关系、政府与企业关系、中国与沿线国家关系等不同层次,沟通协调一直是亟待解决的难题。因此这就需要继续深入合作,国家与地方政府要不断扩大自己的朋友圈,就中国国内层面,加强各地政府,各级部门之间对话与沟通,效仿中央小组工作领导小组模式,抽调与一带一路建设相关的部门领导组成团队,随时沟通协调,解决问题,提升效率与办事执行力;就国际层面,要在政治、经济、文化等方面开展多元化合作,开展旅游节、文化节、食品节等活动,加强各民族之间联系,将中国形象,中国方案推向国际,使更多国家与地区了解“一带一路”,从而突破地域差异、简化通关手续、统一法规尺度、完善基础设施建设,与中国一道为实现自身经济提高、打造人类命运共同体而努力。

4.4 搭建完善的“官企学”三方合作平台,提升学术高度

中欧班列自2013年开行至现在虽已有6年的时间,但由于

各地区位优势不同,发展瓶颈各异,尤其东北地区并没有形成完整的理论体系,在经济学角度对班列与物流业的前景进行指导与规划。在实际研讨中发现,政府帮扶支持力度尚好,企业有一定的发展动力与能力,但在与高校合作方面有待加强。应该充分利用东北三省高校丰富人才优势,打造产学研一体化平台,由政府主导,推动企业与高校之间的沟通与协作,吉林大学要用于承担重任,利用学科完善的优势,使经济学、法学、商学在学术与理论层面发挥学科优势,对于中欧班列,港口建设的发展模式,法规建设方面给予指导与建议;与此同时,在科学技术上,加强理工学院与企业合作,通过定期技术交流,科技研讨以及建立实习基地等方式,推动互联网+物流,大数据与班列建设的深度结合。同时也加强与其他高校的联动合作,如哈工大,大工等兄弟学校建立研究中心,技术中心,为东北地区班列发展,经济建设助力。

4.5 合理定位中欧班列,多方位立体化建设物流体系

中欧班列的确为沿线地区与人民带来了物质的丰富与经济的发展,但它不是增长的密钥,也有着自己的局限。相比于

空运在体量大的同时,时间有所延缓,同理与海运相比,速度的提升也减少了货物吞吐量。所以在选择货物,种类,规模时也要有所取舍。想要真正想要通过国际物流,国际贸易带动地区发展,就要加强通道加节点建设,同时发展中欧班列、海铁联运、空路联程努力打造立体化运输体系,根据货物规模数量制定个性化运输模式与法方案,实现成本收益最优化。

参考文献

- [1] 刘卫东.“一带一路”战略的科学内涵与科学问题[J].地理科学进展,2015,34(05):538-544.
- [2] 李佳峰.“一带一路”战略下中欧班列优化对策研究[J].铁路运输与经济,2016,38(05):41-45.
- [3] 辽宁“一带一路”综合试验区建设总体方案[N].辽宁日报,2018-09-10(001).
- [4] 满洲里海关打造中欧班列跨境运输补给“加油站”[J].港口经济,2017(06):48.
- [5] 刘国斌.“一带一路”基点之东北亚桥头堡群构建的战略研究[J].东北亚论坛,2015,24(02):93-102+128.