

# 中欧班列高质量发展路径探索： 基于物流绩效指数和贸易额的分析

刘华芹

**【内容提要】** 在百年未有之大变局加速演进的背景下，中欧班列克服重重困难，取得积极成效，成为亚欧大陆主要的货物运输方式之一。目前，中欧班列发展面临诸多新挑战，比如新冠肺炎疫情大流行及乌克兰危机全面升级导致全球经济增速放缓、世界贸易发展低迷，重要过境国物流管理效率有待提升，导致中欧班列运行效率下降，世界贸易发展低迷导致班列货源不确定性增强等。立足于长远，为了推动中欧班列高质量发展，不仅需在中蒙俄、中俄及中国—中亚三个方向上加强国际协调提升中欧班列运行效率，还可开辟中欧班列跨里海交通运输走廊、中国—中亚新铁路通道、中国与俄罗斯跨境运输新通道、中俄陆路粮食走廊等新线路，同时打造“中外中”跨境铁海联运新方式，创新合作模式，稳步落实中国—中亚峰会达成的共识，拓展中俄交通运输通道，构建中欧班列运输通道多元化新格局。

**【关键词】** 中欧班列 “一带一路”倡议 国际铁路联运 物流绩效 国际经贸合作 高质量发展

**【作者简介】** 刘华芹，商务部国际贸易经济合作研究院欧亚研究所所长，研究员。

中欧班列作为共建“一带一路”互联互通的旗舰项目，自2013年以来实现高速增长，开行量由80列增至2022年的16000列，增长20倍，连接国内108座城市，通达欧洲约25个国家208座城市<sup>①</sup>，构建了庞大的亚欧国际铁路运输物流网络。中欧班列的运行经受住了新冠肺炎疫情大流行和乌克兰危机全面升级的

---

<sup>①</sup> 《十年来中欧班列已通达欧洲208个城市，累计开行突破6.5万列》，<https://www.bjnews.com.cn/detail/167894575014685.html>，访问时间：2023年9月25日。

冲击，展现出良好的发展韧性，开创了亚欧国际陆路运输的新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了沿线国家产业供应链的稳定，促进了各国经济恢复，奠定了“一带一路”国际经济合作的坚实基础。

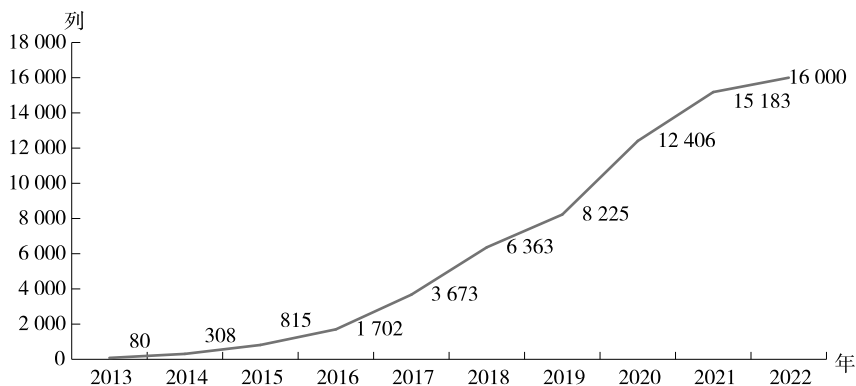


图1 2013~2022年中欧班列开行情况 (单位:列)

资料来源:作者自制<sup>①</sup>。

## 一 中欧班列成为亚欧大陆国际货运的重要通道

百年未有之大变局下，新冠肺炎疫情和乌克兰危机对国际政治格局与世界经济发展产生了深刻影响。乌克兰危机全面升级引发美国和欧盟对俄罗斯全方位、最严厉的经济制裁，冲击了全球产业链和供应链，诱发全球能源危机、粮食危机和债务危机等，使世界经济发展陷入困境。2023年6月6日世界银行发布的《全球经济展望》报告预测，今年全球实际GDP增长从2022年的3.1%放缓至2.1%，2024年有望回升至2.4%<sup>②</sup>，除2020年受新冠肺炎疫情影响世界经济下降4.3%外<sup>③</sup>，这是自2013年以来全球GDP增速最低的年份。2023年4月5日，

<sup>①</sup> 《中欧班列发展报告(2021)》，[https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/sjdt/202208/t20220818\\_1333112.html](https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/kfs/sjdt/202208/t20220818_1333112.html)，访问时间：10月5日；《国铁集团：2022年开行中欧班列1.6万列、发送160万标箱》，[http://ydyf.china.com.cn/2023-01/04/content\\_85039015.htm](http://ydyf.china.com.cn/2023-01/04/content_85039015.htm)，访问时间：2023年10月5日。

<sup>②</sup> “Global Economic Prospects”，June 6, 2023.<https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/6e892b75-2594-4901-a036-46d0dec1e753/content>，访问时间：2023年9月26日。

<sup>③</sup> 《联合国发布“2021年世界经济形势与展望”2020年20国集团经济总体萎缩4.1%》，<http://www.china-cer.com.cn/guwen/2021012611095.html>，访问时间：2023年10月5日。

世界贸易组织发布的《全球贸易数据与展望》预测，2023 年全球货物贸易量将增长 1.7%，低于近年来的平均水平<sup>①</sup>。上述因素对全球物流业产生负面影响。荷兰国际集团（Internationale Nederlanden Group, ING）预测，2023 年全球物流增长仅为 4%，2024 年将增长 3%<sup>②</sup>。

从亚欧大陆航空运输看，乌克兰危机全面升级引发美欧与俄罗斯之间禁飞制裁，欧洲航空公司飞往亚洲的航班被迫绕飞，延长了飞行路线，加大了运营成本，降低了盈利能力，部分欧洲—亚洲航线甚至停飞，致使中欧航空运输恢复缓慢。2023 年第 29 周（7 月 17 日～23 日），中欧航班只恢复至疫情前水平的 48.5%<sup>③</sup>，欧洲地区和亚太地区货运量较疫情前有所下降。从国际海运看，波罗的海国际航运公会（Baltic and International Maritime Council, BIMCO）预测，2023 年上半年集装箱海运量为负增长，下半年会逐渐恢复，全年增幅约为 0.5%～1.5%，预计 2024 年将增长 5.5%～6.5%<sup>④</sup>，但还取决于全球经济发展形势，仍有较大不确定性。相比而言，在亚欧大陆的国际运输中中欧班列以稳健的运输方式和优质的服务成为亚欧陆路国际货运重要通道。中国国家铁路集团有限公司（简称国铁集团）发布的数据显示，2023 年 1～8 月，中欧班列开行 11 638 列、发送货物 126.2 万标箱，同比分别增长 10%、23%<sup>⑤</sup>，这一成就来之不易。

## 二 中欧班列高质量运行面临的新挑战

自 2022 年以来，复杂的地缘政治冲突及低迷的世界经济形势对中欧班列运行构成较大冲击，中欧班列发展面临前所未有的挑战，亟需寻找有效应对策略。

### （一）重要过境国物流管理效率有待提升

在乌克兰危机全面升级背景下，美欧对俄罗斯经济制裁阻断了部分中欧班列

① 《世贸组织上调 2023 年全球贸易增长预期》，[http://www.news.cn/fortune/2023-04/06/c\\_1129498370.htm](http://www.news.cn/fortune/2023-04/06/c_1129498370.htm)，访问时间：2023 年 9 月 26 日。

② “Global Transport and Logistics Outlook: Normalisation in a Different World”. <https://www.ing.com/Newsroom/News/Global-transport-and-logistics-outlook-normalisation-in-a-different-world.htm>，访问时间：2023 年 9 月 26 日。

③ 《政治局会议提出增加国际航班，各区域恢复进度仍有差距》，<https://finance.sina.com.cn/jjxw/2023-07-25/doc-imzcxhq1133990.shtml>，访问时间：2023 年 9 月 26 日。

④ Niels Rasmussen, “Container Shipping Market Overview and Outlook Q2 2023”. [https://www.bimco.org/news/market\\_analysis/2023/20230530-smoo-container](https://www.bimco.org/news/market_analysis/2023/20230530-smoo-container) 访问时间：2023 年 9 月 26 日。

⑤ 《中欧班列 10 年累计开行 7.7 万列》，载《人民日报》2023 年 9 月 20 日第 1 版。

运行线路，途经乌克兰和中东欧国家的班列大多暂停，中欧班列至波兰马拉舍维奇铁路中转站的货量同比下降60%~70%，中俄班列和中国—中亚班列成为中欧班列运行的主要支撑，占西安站中欧班列开行量的80%<sup>①</sup>。开行线路减少加剧了中欧班列运力紧张状况。与此同时，为了有效规避制裁，俄罗斯实施向东看战略，构建涵盖远东地区的交通运输物流网络，扩大与亚太国家的贸易往来。俄罗斯政府实施的平行进口政策在一定程度上带动了中国与周边国家的贸易发展。据中国海关总署统计，2023年1~8月，中俄贸易同比增长32%，其中中国对俄罗斯出口同比增长63.2%。中蒙贸易额同比增长46.7%，中哈贸易额同比增长24.7%<sup>②</sup>。中欧班列既有运输线路的运力和口岸换装能力短期内难以迅速提升，货量急剧上升造成口岸严重压站、一车难求，提升中欧班列运行效率迫在眉睫。世界银行发布的《2023年全球物流绩效指数报告》（Logistic Performance Index, LPI）对此提供了数据支撑。

《2023年全球物流绩效指数报告》基于贸易流动速度大数据及对跨国货运代理商和快递承运商等专业人士的问卷调查，对全球139个经济体涉及跨境货物流动的海关服务、基础设施、运输安排便利性、物流服务质量、追溯跟踪及时效性六个方面进行单项和综合测评，反映各经济体物流绩效的变化情况和相互间的比较差异。六项指标分别为：（1）海关服务，指海关清关和边境管理的效率；（2）基础设施，指贸易和交通基础设施的质量；（3）运输安排便利性，指运输安排和组织的便利化程度；（4）物流服务质量，指物流服务（包括拖车、货代和报关）的能力和品质；（5）追溯和跟踪，指对货物追溯和跟踪的能力；（6）时效性，指在计划或者预计交货时间内将货物交付给收货人的频度。全球参与评估的139个经济体分为三个档次：排名1~50位为物流绩效高水平的国家或地区；排名51~100位为中等物流绩效水平的国家和地区；排名101~139位为物流绩效低水平的国家或地区。以下从三个方向分析中欧班列运行的物流绩效状况。

<sup>①</sup> Объемы железных перевозок Китай – Россия будут сокращаться по мере дальнейшего падения обменного курса рос. рубля. <https://infotrans.by/2023/08/08/obemy-zheleznyh-dorog-kitaj-rossiya-budut-sokrashhatsya-po-mere-dalnejshogo-padeniya-obmennogo-kursa-ros-rublya/>, 访问时间：2023年9月28日。

<sup>②</sup> 《2023年8月进出口商品国别（地区）总值表（美元值）》，<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302277/302276/5380391/index.html>, 访问时间：2023年9月27日。

### 1. 途经满洲里的中国—俄罗斯—白俄罗斯—波兰班列物流绩效现状

图 2 显示，在全球 139 个经济体中，俄罗斯的综合物流绩效指数位列 88 名，处于中低水平，在“海关服务”“运输安排便利性”“物流服务质量”“追溯和跟踪”及“运输时效性”五项指标上均位列 90 名之后。俄罗斯处于全球中低水平，成为制约该线路中欧班列运行效率的瓶颈。在“运输安排便利性”指标上俄罗斯位列 121 名，处于极低水平，成为中俄跨境运输的主要短板。俄罗斯远东地区的部分口岸，包括外贝加尔斯克、布拉戈维申斯克、波格拉尼奇内、克拉斯基诺和波尔达夫卡迄今仍未使用电子排队过境系统，且采用客货混合查验通道，严重降低了跨境物流运输效率，造成口岸压站，致使中方满洲里口岸被迫多次停装货物，极大影响了班列的正常运行，迫切需要加以解决。

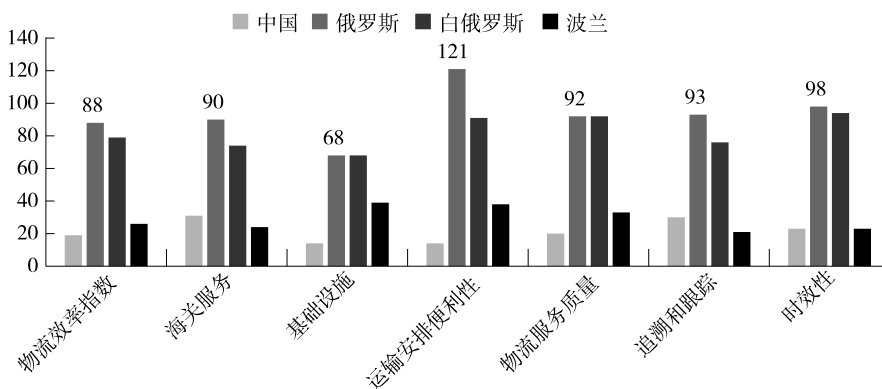


图 2 中国—俄罗斯—白俄罗斯—波兰物流绩效指数比较

资料来源：The World Bank<sup>①</sup>。

### 2. 途经蒙古的中国—蒙古—俄罗斯—白俄罗斯—波兰班列物流绩效现状

图 3 显示，在这条线路中，蒙古的综合物流绩效指数位列 97 名，属于较低水平。蒙古在“基础设施”“运输安排便利性”“物流服务质量”“追溯和跟踪”及“运输时效性”五项指标上位列 100 名之后，处于低水平，严重影响班列运行效率的提升。在“物流服务质量”“追溯和跟踪”及“运输时效性”指标上蒙古位列 105 名之后，构成班列高质量运行的严重障碍。蒙古国的扎门乌德口岸因换

<sup>①</sup> “Global Ranking 2023”. <https://lpi.worldbank.org/international/global>, 访问时间：2023 年 9 月 26 日。

装转运能力不足，导致中方二连浩特口岸常常出现拥堵，列车甚至在距离口岸 200~300 公里的铁路沿线排队等待进站，严重影响了中欧班列运行效率。蒙古亟需改善跨境物流运输组织状况，为班列正常运行创造条件。

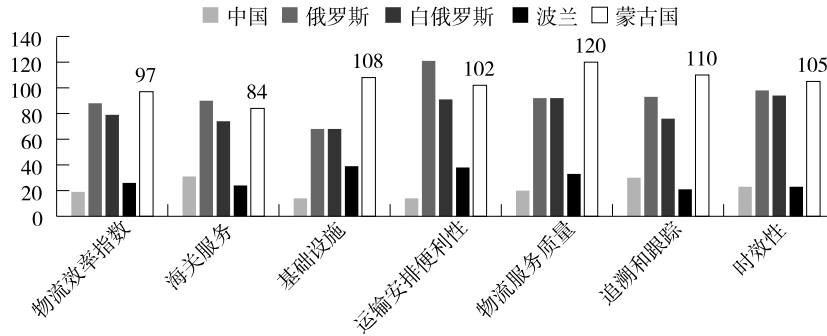


图3 中国—蒙古—俄罗斯—白俄罗斯—波兰物流绩效指数比较

资料来源：The World Bank<sup>①</sup>。

### 3. 途经哈萨克斯坦的中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—波兰班列物流绩效现状

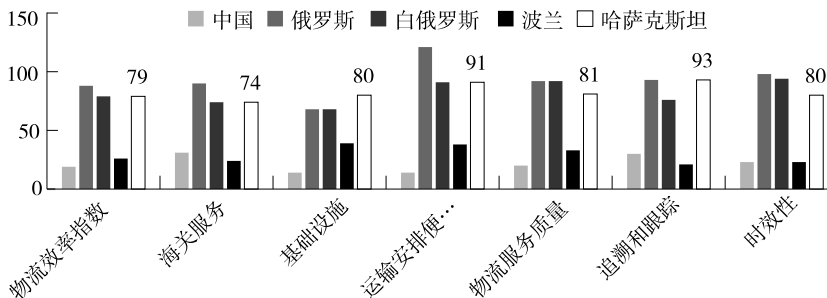


图4 中国—哈萨克斯坦—俄罗斯—白俄罗斯—波兰物流绩效指数

资料来源：The World Bank<sup>②</sup>。

图4显示，在这条线路中，哈萨克斯坦的物流绩效也存在诸多问题。哈萨克斯坦的综合物流绩效指数排在79位，处于中低水平。在“运输安排便利性”与“追溯和

① “Global Ranking 2023”。

② Ibid.

跟踪”指标上位列 90 名之后，处于接近低水平之位。此外，哈萨克斯坦在“基础设施”“物流服务质量”“运输时效性”等指标上位列 80 名左右，有许多亟待改进之处。哈萨克斯坦的多斯特克口岸和阿腾克里口岸由于转运能力不足，造成列车严重压站，迫切需要提升跨境物流运输管理水平。

综上所述，对中欧班列而言，除了交通运输基础设施硬件外，部分沿线国家在跨境物流运输组织管理方面存在的问题更为突出。由于俄罗斯、蒙古和哈萨克斯坦处于中欧班列跨境运输的枢纽地位和关键节点，因此这些国家的跨境运输效率直接影响中欧班列的整体运行效率。若这些国家将现有的物流绩效指数提升至全球平均水平，即在全球排名 60~70 位左右，则中欧班列的运行效率将得到极大提升。通常，解决跨境运输的基础设施建设问题，包括口岸改造和道路建设等，需要投入较长时间和大量资金，某些国家存在一定困难，但是改善物流运输组织状况更大程度上取决于主观因素。若沿线各国加强合作，将取得事半功倍的效果。

## （二）世界贸易发展低迷导致中欧班列货源的不确定性增强

受地缘政治冲突和全球经济增速放缓等多重因素影响，自 2023 年年初以来，中国与东盟、欧盟及其主要成员国的贸易额呈下降态势。

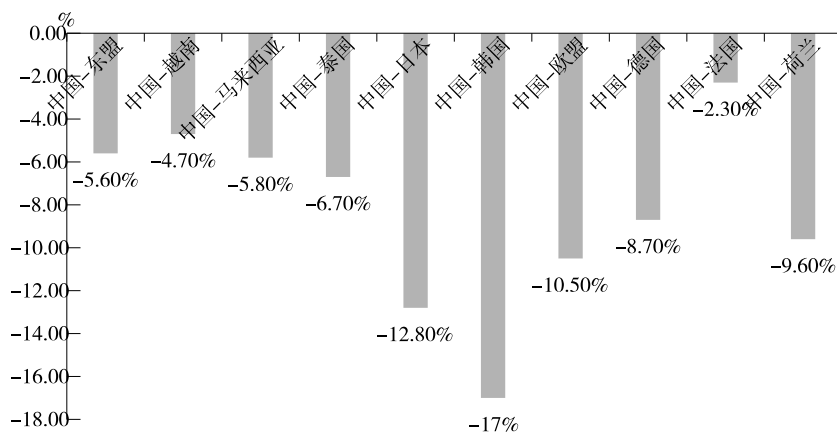


图 5 2023 年 1~8 月中国与欧盟和东盟主要国家贸易增幅

资料来源：作者根据中国海关总署数据自制<sup>①</sup>。

<sup>①</sup> 《2023 年 8 月进出口商品国别（地区）总值表（美元值）》，<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/zfxxgk/2799825/302274/302277/302276/5380391/index.html>，访问时间：2023 年 9 月 27 日。



图5显示,2023年1~8月,中国与东盟和欧盟的贸易额同比分别下降5.6%和10.5%,其中中国与马来西亚、泰国、日本、韩国、德国和荷兰的双边贸易额降幅均超过5%。中欧班列一端连接东盟,另一端连接欧盟,两大经济体成为货物的主要来源方。若不能尽快扭转这种颓势,中欧班列货源的流量与流向将受到影响,制约班列的正常运行。

在世界贸易发展低迷的背景下,中国与部分中欧班列沿线国家的贸易却逆势上扬,呈现积极增长态势。图6显示,据中国海关统计,2023年1~8月,中国与中亚四国(土库曼斯坦除外)的贸易增幅均超过20%,其中中国与哈萨克斯坦及乌兹别克斯坦的贸易增幅分别为24.7%和40%。中国与格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆的双边贸易增幅超过12%。中俄、中土、中新、中白、中蒙的贸易增幅分别达到32%、14%、4.4%、97.5%和46.7%,为中欧班列增加货源提供了新空间。鉴于当前货源流向的新变化,需积极作为,妥善应对,寻求有效解决方案,促进中欧班列健康发展。

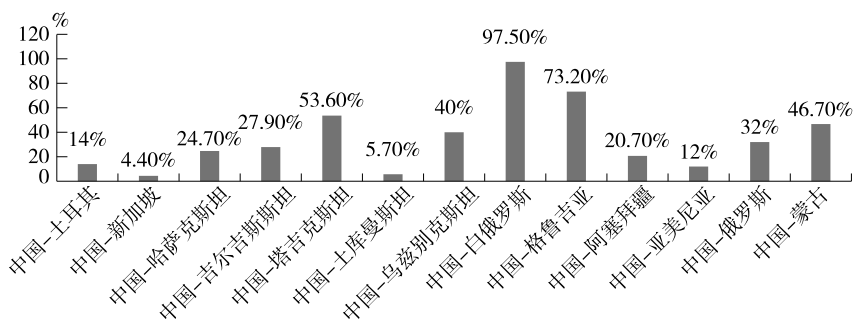


图6 2023年1~8月中国与部分中欧班列沿线国家贸易增幅

资料来源:作者根据中国海关总署数据自制<sup>①</sup>。

### 三 推动中欧班列高质量发展的路径选择

2023年9月15日,在共建“一带一路”倡议提出十周年之际,以“深化互联互通,促进合作共赢”为主题,聚焦推进高水平对外开放、优化区域开放布

<sup>①</sup> 《2023年8月进出口商品国别(地区)总值表(美元值)》。



局，由中国国务院发展改革委、交通运输部、海关总署、中国国家铁路集团有限公司和江苏、内蒙古、黑龙江、河南、重庆、四川、陕西、新疆等省市区人民政府共同主办，在中国连云港市召开了中欧班列国际合作论坛，来自 29 个国家和地区的 500 余名代表出席论坛。各方积极谋划中欧班列未来发展，着力拓展贸易投资、人文交流、数字经济、陆海联通等领域务实合作。论坛取得了 48 项合作成果，发布了中欧班列全程时刻表，上线中欧班列门户网站，推行中欧班列多式联运电子提单，实施中欧班列重点铁路口岸及后方通道扩能改造项目、中欧班列牵引扩编增吨等，标志着中欧班列发展步入新阶段。

中国国家副总理丁薛祥出席论坛并发表主旨演讲，对未来中欧班列高质量发展提出了四点建议：一是共建中欧班列高效运输体系，进一步加强战略规划对接，加快建立和完善中欧班列多边、双边政府间合作机制，促进规则标准衔接，不断夯实中欧班列国际合作基础；二是共建中欧班列安全治理体系，加强中欧班列沿线安全风险管控，深化信息交流合作，加强执法合作，提高应急处置能力，为中欧班列创造安全稳定的发展环境，共同打造国际运输安全典范；三是共建中欧班列多元通道体系，在建设好、维护好现有运输线路的同时，开拓新的国际运输通道，加快形成中欧班列运输通道多元化格局；四是共建中欧班列创新发展体系，推进中欧班列信息化、数字化、智能化建设，积极探索发展“人文班列”“旅游班列”等新模式，加快绿色环保技术应用，让中欧班列更好造福沿线各国人民。针对目前中欧班列运行中存在的问题，应积极加强国际合作，共商对策，破解难题，推进中欧班列持续、稳定、健康发展。

### （一）加强国际协调提升中欧班列运行效率

立足长远，一方面，沿线国家政府和企业应大力改善口岸基础设施状况，提升口岸过货能力和换装能力，促进中欧班列的硬联通；另一方面，各国物流运输组织管理部门应大力提升跨境运输便利化水平，优化中欧班列跨境运输的软环境。

#### 1. 提升中蒙俄经济走廊的跨境铁路运输效率

2022 年 9 月，中蒙俄三国元首举行会晤，决定正式启动中蒙俄经济走廊中线铁路升级改造和发展可行性研究，即连接中国的二连浩特、蒙古的乌兰巴托和俄罗斯的乌兰乌德铁路运输线，加快推动铁路口岸基础设施建设合作。2023 年 8 月，中蒙边境口岸管理合作委员会举行第五次会议，旨在加强两国口岸管理合作，大力促进软联通，消除互联互通瓶颈，加速推动口岸现代化建设规划对接、优化调

整口岸通关时间、拓展口岸功能以扩大进出口、加强检验检疫合作、改善口岸营商环境，交流快速通关模式与经验，为提升中欧班列运行效率创造有利条件。

## 2. 提升中俄跨境铁路运输效率

2023年3月，中俄两国发布了《中华人民共和国主席和俄罗斯联邦总统关于2030年前中俄经济合作重点方向发展规划的联合声明》，确定了未来中俄经贸合作的八个重点方向。双方强调，“大力发展互联互通物流体系。保障两国货物和人员通过铁路、公路、航空、河运和海运等交通方式双向便捷往来。本着互利精神释放两国过境运输潜能，优先解决瓶颈，分步骤分阶段完善中俄边境基础设施特别是重点口岸建设，提升通关和查验效率”。为此，双方应尽快补齐跨境运输的基础设施短板，加强跨境运输管理模式与经验的交流，促进俄罗斯远东地区边境口岸加速启动电子排队查验系统，采用客货分流的查验模式，提升查验效率，为中欧班列高效运行奠定坚实基础。

## 3. 提升中国—中亚跨境铁路运输效率

2023年5月，在西安举行的中国—中亚峰会发布了54项成果清单，互联互通成为重要合作领域。各方达成共识，将“大力推动中国—中亚国家互联互通，对现有口岸设施进行现代化改造”；开展国际贸易“单一窗口”互联互通、促进跨境通关便利化；推进中国—中亚铁路运输；完善交通基础设施，包括新建和升级改造现有的中国至中亚铁路和公路；完成中吉乌铁路可研工作，推进该铁路加快落地建设；保障中吉乌公路畅通运行；实现中塔乌公路和中国西部—欧洲西部“公路常态化运营”等，这些文件为实现中欧班列规划对接、提升运行效率提供了重要支撑。

未来应充分发挥中欧班列运输联合工作组的作用，加强中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰和俄罗斯等国铁路部门之间的协调，推动铁路通道互联互通、优化运输组织、完善服务保障、提高通关效率。鼓励各方利用中方发布的中欧班列全程时刻表和中欧班列门户网站，及时跟踪班列运输信息。推行中欧班列多式联运电子提单，大力推广海关“一站式、全流程、数字化”服务，交流中欧班列“铁路快通”模式和“关铁通”项目的经验，大力提升过境运输效率，开创中欧班列持续稳定发展新局面。

### (二) 开辟中欧班列新线路并创新合作模式

充分利用沿线国家的贸易潜力，在有效整合现有运输线路基础上构建新通道，

必要时开辟新线路，构建多元化通道体系，提升中欧班列高质量发展的新空间。

### 1. 拓展中国—中亚班列运输通道

根据中国—中亚峰会的成果，未来将研究制定从中亚国家往返东南亚和亚洲最佳过境运输方案的可能性，为此，可将中欧班列与西部陆海新通道相连接，以成都或重庆为节点，打造贯通西北方向与西南方向的交通运输走廊，为中亚国家提供连接东盟国家的南向出海口，扩大中亚与东南亚国家之间的经贸往来。

推进跨里海交通运输走廊建设。该线路起自中国，经哈萨克斯坦和里海水域至阿塞拜疆、格鲁吉亚，并可延至土耳其和欧洲国家，即“一带一路”互联互通的中国—中亚—西亚经济走廊。未来将推动途经阿克套港、库雷克港、土库曼巴什港等海港的跨里海运输线路多式联运过境运输，探索开发中欧班列跨越黑海、里海南通道线路。跨里海国际运输走廊协会成员包括 20 家公司，其中有八个国家的铁路管理部门、港口、航运和物流公司。尽管该通道运行时间不长，但已取得显著成效。2022 年，利用该通道自中国至黑海港口的货物交付时间由 38 ~ 53 天降至 19 ~ 23 天，至 2023 年底，有望降至 14 ~ 18 天<sup>①</sup>。同期，跨里海交通运输走廊货运量达到 1 500 万吨，33.6 万个集装箱，同比增长 1.5 倍，至 2030 年有望增至 50 万个集装箱，增幅近 50%<sup>②</sup>，发展前景良好。

建设中国—中亚新铁路通道。推动中吉乌铁路建设，开辟连接喀什（中）—吐尔尕特（吉）—巴吉什（吉）—贾拉尔巴德（吉）—卡拉苏（吉）—安集延（乌）的铁路运输线。在 2022 年 9 月举行的上海合作组织撒马尔罕峰会期间，中国国家发展改革委、吉尔吉斯斯坦交通和通信部、乌兹别克斯坦交通部围绕中吉乌铁路项目签署合作文件，标志着合作取得阶段性进展。根据三方商定的工作计划，中吉乌铁路项目可行性研究外业勘察工作于 2022 年 8 月 2 日正式启动，全部可研工作于 2023 年 7 月完成，目前各方已确认项目的技术可行性和经济可行性。该条线路将缩短货物运输距离和时间，提高参与国的国际过境运输竞争力，并带动各国经济发展。此外，中国与哈萨克斯坦正在研究建设克拉玛依—巴克图—阿亚古兹铁路项目。哈方预计在 2024 ~ 2025 年完成 270 公里

<sup>①</sup> 《跨里海国际运输走廊哈萨克斯坦段货物通过时间减半》，2023 年 3 月 3 日，<https://sputniknews.cn/20230303/1048370280.html>，访问时间，2023 年 9 月 28 日。

<sup>②</sup> Айгюль Тагиева. Токаев назвал планируемый к 2030 году грузопоток по Транскаспийскому маршруту. <https://az.sputniknews.ru/20230720/токаев-назвал-планируемый-к-2030-году-грузопоток-по-транскаспийскому-маршруту-456964106.html>，访问时间：2023 年 9 月 28 日。

铁路线的建设，届时有望形成第三条亚欧铁路通道，预计年货运量可达2 000万吨<sup>①</sup>，从而推动中欧班列与哈萨克斯坦等周边邻国铁路运输业务协同发展。

## 2. 拓展中俄铁路运输通道建设

目前，中国与俄罗斯正在积极构建跨境运输新通道。经中国海关总署同意，自6月1日起，吉林省内贸货物跨境运输，增加俄罗斯符拉迪沃斯托克港为内贸货物跨境运输中转口岸，浙江省舟山甬舟集装箱码头和嘉兴乍浦港2个港口为内贸货物跨境运输入境口岸。此举打造了“中外中”跨境铁海联运新模式，开辟了新的运输通道。吉林和黑龙江两省因缺少出海口，需经辽宁省大连港中转海运货物，陆路运输距离超过1 000公里。借道俄罗斯远东地区的符拉迪沃斯托克港中转可以缩短陆路运距，由黑龙江省的绥芬河口岸和吉林省的珲春口岸到俄罗斯符拉迪沃斯托克港距离仅为200公里左右。若正常运行，可降低运输成本。中俄之间不断创新跨境铁路运输合作模式，在不增加基础设施项目投资的情况下构建新交通运输走廊，合作空间有望进一步拓展。

建设中俄新陆路粮食走廊。俄罗斯计划将乌拉尔、西伯利亚和远东地区的粮食通过铁路运输或铁海联运出口至中国和亚洲国家，打造一条新的粮食出口通道。该通道在俄罗斯远东地区的外贝加尔斯克口岸建设世界最大的粮食中转码头，年中转量为800万吨<sup>②</sup>。此外，俄方计划在中国黑龙江省同江市与俄罗斯远东地区犹太州的下列宁斯阔耶口岸建设粮食中转站，将带动满洲里口岸和同江口岸粮食运输与加工合作。2023年6月2日，以天津港为目的地、首批经中俄新陆路粮食走廊运抵满洲里口岸的俄罗斯大豆成功接运，共计271.6吨，成为两国经贸合作的新增长点。

未来，在复杂多变的国际形势下，中欧班列发展机遇与挑战并存，总体上机遇远大于挑战。只要各方凝聚共识，团结协作，不断消除障碍，必将助推中欧班列可持续发展，稳定沿线国家的产业供应链，为各国经济增长注入新动力，给沿线国家共同发展开辟更为广阔的路径，最终使中欧班列更好地造福沿线各国人民。

(责任编辑 胡冰)

<sup>①</sup> Третий ж/д пункт пропуска на границе Казахстана и Китая. <https://optimalog.ru/articles/novosti-otrasli/tretyi-zh-d-punkt-propuska-na-granitse-kazakhstan-a-i-kitaya/>, 访问时间：2023年9月28日。

<sup>②</sup> Новая зерновая сделка? Россия будет отправлять продовольствие в Китай через Забайкалье в большегрузных контейнер. <https://www.chita.ru/text/world/2023/09/19/72716822/>, 访问时间：2023年9月28日。