

# 「一帶一路」背景下「中」歐班列之助力、阻力與發展

The Support, Obstacle, and Development of China Railway Express  
under the “Belt and Road Initiative”

周靜芝\* (Chou, Ching-Chih)

高雄第一科技大學管理學博士

## 壹、前言

在經濟全球化的浪潮下，為謀求更深層次的發展，中國大陸（以下簡稱大陸）順時推出了實施「一帶一路」的倡議，以建設國際區域合作新形勢。在此倡議下，建設連通東亞、中亞、西亞、至歐洲的國際鐵路運輸大通道迫在眉睫，「中」歐國際鐵路聯運班列（「中」歐班列）應運而生，採用貨櫃運輸，以定點、定線、定車次、定時、定價的「五定班列」，發揮其速度快、安全性高、運行時間短、受天氣影響小的優勢脫穎而出，成為「一帶一路」建設的標竿性運輸合作平臺，也是推動「一帶一路」沿線國家跨境運輸組織和協議合作的重要舉措。<sup>1</sup>「中」歐班列为連接東西的新橋樑，向遼闊的亞歐大陸不斷延伸與發展，其所面臨的阻力與未來發展受到多方的關注，本研究從「一帶一路」背景下為「中」歐班列帶來之助力進行分析，由目前「中」歐班列營運上所遭遇到的阻力中找到未來發展的方向。

\* 作者簡介：周靜芝，高雄第一科技大學管理學博士，現任大陸電子科技大學中山學院管理學院副教授。作者感謝泉州師範學院學生魏園園協助蒐集資料。

<sup>1</sup> 王嬌娥、景悅、王成金，「『中歐班列』運輸組織策略研究」，中國科學院院刊（北京），第32卷第4期（2017年4月），頁370-376。

## 貳、「一帶一路」背景下「中」歐班列之助力

### 一、「一帶一路」已經進入全面建設時期

「一帶一路」指的是「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」，通過沿線國家間相互合作為基礎，遵循「和平合作、開放包容、互學互鑑、互利共贏」的理念，堅持「共商、共建、共用」的原則，強調以政策溝通、設施聯通、貿易暢通、資金融通、以及民心相通等 5 個合作重點和利益共同體、命運共同體與責任共同體的 3 個共同體，來建設適應世界經濟格局的變化和推動經濟全球化深入發展的開放性國際區域經濟合作網路，同時，也標誌著大陸以「走出去」為鮮明特色的全球化新階段的到來。<sup>2</sup>「中」歐班列是「一帶一路」倡議中「互聯互通」的重要建設，雖然大陸及歐洲本身的交通網密度已經很高，但在亞歐通道上仍有些地區是缺乏現代化交通基礎設施的，而且，其間各國的運輸技術標準各異，造成交通連通性較差，「中」歐班列的建設，初步解決了「一帶一路」中基礎設施建設布局與規劃的對接問題。<sup>3</sup>班列的運行分為直達線與中轉線，直達線是指大陸內陸主要貨源地節點（如重慶、成都、鄭州、武漢、蘇州、義烏、長沙、合肥、瀋陽、東莞、西安、蘭州等）、沿海重要港口節點（如大連、營口、天津、青島、連雲港、寧波、廈門、廣州、深圳與欽州等）與國外城市間開行的點對點班列線；中轉線是指經主要鐵路樞紐節點（如北京、天津、瀋陽、哈爾濱、濟南、南京、杭州、鄭州、合肥、武漢、長沙、重慶、成都、西安、蘭州、烏魯木齊、烏蘭察布等）集結本地區及其他城市零散貨源開行的班列線。各節點分別承擔不同的功能，如內陸主要貨源節點承擔「中」歐班列貨源集結直達功能，主要鐵路樞紐節點承擔「中」歐班列集零成整、中轉集散的功能，沿海重要港口節點負有「中」歐班列國際海鐵聯運功能，沿邊陸路口岸節點承擔出入境檢驗

<sup>2</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會、外交部、商務部，「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」（2015 年 3 月），2017 年 6 月 29 日瀏覽，《新華社》，[http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content\\_2839723.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm)。

<sup>3</sup> 王嬌城、景悅、王成金，「中歐班列」運輸組織策略研究，頁 370-376。

檢疫、通關便利化及貨物換裝等功能。<sup>4</sup> 在連接亞歐大陸的貿易通道上，統籌協調、區域聯動，「中」歐班列將引領著「新絲綢之路」再次邁向世界，企圖打造安全、高效、便捷的國際聯運走廊。

## 二、「中」歐班列領跑「一帶一路」

歐「中」經貿關係是世界上規模最大、最具活力的經貿關係之一。亞歐大陸擁世界 75% 的人口，地區生產總值約占世界總額的 60%，位處於活躍的東亞經濟圈與發達的歐洲經濟圈之間，中間廣大腹地經濟發展潛力巨大，特別是「一帶一路」沿線國家的經濟互補性強，大陸於「十二五」期間，僅歐「中」進出口貿易總額便達 30,230 億美元，同比增長了 33%，大量的國際物流需求為鐵路國際聯運的發展提供了廣闊的市場空間。<sup>5</sup> 隨著「一帶一路」倡議的不斷推廣，邁入「十三五」期間，大陸各地也出臺了各項辦法及建設，然而，要落實「一帶一路」倡議的關鍵，在於建設交通運輸通道，2015 年 3 月 28 日，大陸國家發改委、外交部、商務部聯合發布的《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路願景和行動》中提出：要建立歐「中」通道鐵路運輸、口岸通關協調機制，打造「中」歐班列品牌，建設溝通境內外、連接東中西的運輸通道。<sup>6</sup>

「中」歐班列成為「一帶一路」倡議的開拓者，各省市相機而動，紛紛加入「中」歐班列的隊伍中，各種「XX 歐」班列（如漢新歐、義新歐、蓉歐、渝新歐、鄭新歐、蘇滿歐等）如雨後春筍般湧現。自 2011 年 10 月開通第 1 列「中」歐班列開始，主要分成 3 條線路，截至 2016 年 6 月底，已經有 39 條運行線路，目前，「中」歐班列基本上覆蓋了大陸中西經濟區域的主要城市，包含重慶、鄭州、成都、武漢、蘇州、義烏、瀋陽、長沙、蘭州、北京 - 天津、連雲港、營口、青島、烏魯木齊、西安、合肥、

<sup>4</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會，「中歐班列建設發展規劃（2016-2020 年）」（2016 年 10 月），2017 年 7 月 2 日瀏覽，<http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201610/P020161017544178660107.pdf>。

<sup>5</sup> 王豔波，「中歐班列建設發展規劃研究」，鐵道運輸與經濟（北京），第 39 卷第 1 期（2017 年 1 月），頁 41-45。

<sup>6</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會、外交部、商務部，「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」。

濟南、東莞等城市，而境外目的地的部分也在逐漸擴大中，包括德國杜伊斯堡、漢堡，俄羅斯切爾克斯克、托木斯克、後貝加爾，白俄羅斯布列斯特，蒙古烏蘭巴托，哈薩克阿拉木圖，波蘭羅茲、華沙，捷克帕爾杜比采，西班牙馬德里等 8 個國家的 12 個城市。「中」歐班列已累計開行 1,881 列，其中，回程班列達 502 列，實現進出口貿易總額約一百七十億美元。<sup>7</sup>

在空間布局的部分，「中」歐班列共有東、中、西 3 條主要通道，如圖 1 所示，東通道由位於黑龍江綏芬河的內蒙古滿洲里口岸出境，接俄羅斯西伯利亞鐵路，通往歐洲各國。中通道由內蒙古二連浩特口岸出境，途經蒙古國與俄羅斯西伯利亞鐵路相連，通達歐洲各國。而西通道分為 3 條，西一通道為西部現已建設完成的通道，西二與西三通道為西部規劃中通道，其中，西一通道由新疆阿拉山口口岸出境，經哈薩克接俄羅斯的西伯利亞鐵路，沿途經過白俄羅斯、波蘭、德國等，通達歐洲其他各國；西二通道由阿拉山口的霍爾果斯口岸出境，經哈薩克、土庫曼、伊朗、土耳其等國，通往歐洲各國；或是經由哈薩克跨裏海，進入亞塞拜然、格魯吉亞、保加利亞等國，通達歐洲各國；西三通道是由伊爾克什坦的吐爾尕特，與規劃中的中吉烏鐵路等連接，通向吉爾吉斯、烏茲別克、土庫曼、伊朗、土耳其等國，到達歐洲各國。<sup>8</sup> 從「中」歐班列的空間布局來看，其通道所連接的不只是歐亞走廊，也連通了東亞、東南亞及其沿線國家；交通建設上，不僅連通了鐵路通道，也結合了多式聯運走廊，形成一個完整的交通運輸網絡，「中」歐班列的發展，豐富了歐「中」貿易運輸方式的選擇，也規避了傳統海洋運輸的速度慢、耗時長、風險大的缺點，為歐「中」通道開闢了一條距離短、速度快、安全性高的路線。

<sup>7</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會，「中歐班列建設發展規劃（2016-2020 年）」，<http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201610/P020161017544178660107.pdf>。

<sup>8</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會，「中歐班列建設發展規劃（2016-2020 年）」，<http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201610/P020161017544178660107.pdf>。

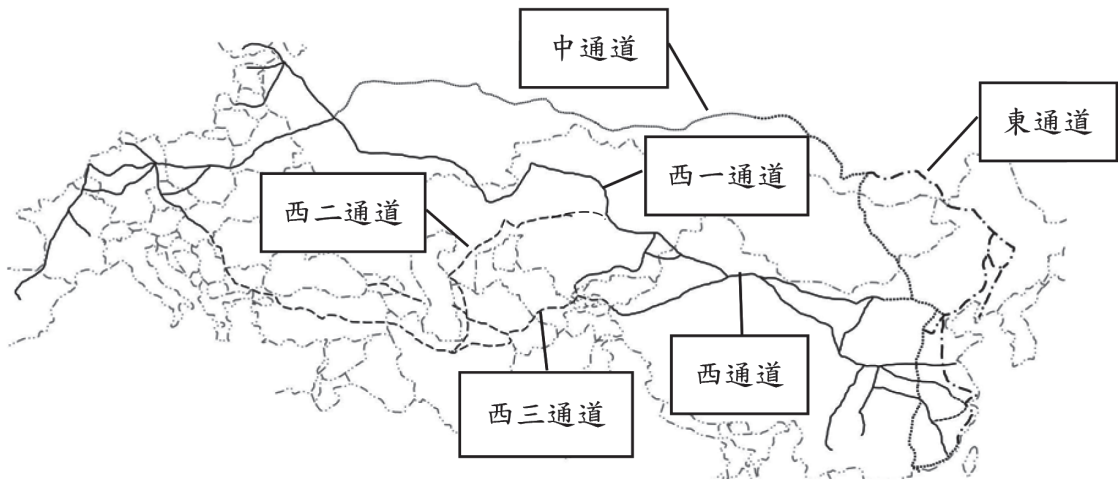


圖 1 「中」歐班列鐵路規劃圖

### 參、「一帶一路」背景下「中」歐班列之阻力

「一帶一路」倡議的提出為「中」歐班列的發展帶來了助力，在促進歐「中」貿易往來、帶動沿線中亞國家經濟成長上具有重要意義，然而，在班列開行初期與發展階段仍面臨諸多的問題與挑戰。有學者以渝新歐班列、漢新歐班列、蓉歐快鐵、鄭歐班列、蘇滿歐班列、湘歐快線、義新歐班列等 7 條「中」歐班列为研究對象，從區位條件、運輸費用、運輸時間與服務水平 4 個要素建立評價指標體系，構建價值量模型並進行價值成本量比較分析，結果顯示，雖然渝新歐班列在區位部分略處劣勢，但在運輸費用與服務水平上表現較佳，是 7 條「中」歐班列中經濟性最好的班列，其他 6 條班列仍存在著影響其經濟性的負面因素，像是漢新歐班列有貨源不足導致運輸密度較低的問題；蓉歐快鐵及鄭歐班列有運輸時間成本與費用偏高的問題；蘇滿歐班列在通關查驗便利性方面尚不足；湘歐快線在運載次數及服務水平上表現較差；義新歐班列費用方面偏高等。<sup>9</sup> 而本研究透過文獻及相關數據分析，歸納出「依賴政府補貼」、「運行成本居高不

<sup>9</sup> 付新平、張雪、鄒敏、樊東方，「基於價值量模型的中歐班列經濟性比較分析」，鐵道運輸與經濟（北京），第 38 卷第 11 期（2016 年 11 月），頁 1-5+11。

下」、「運行效率低」、及「沿線國家尚未瞭解和認可『中』歐班列」等 4 大阻力，茲詳述如下。

## 一、依賴政府補貼

近年來，為了促進「新絲綢之路」的發展，大陸大力加強「中」歐班列的通道建設工作，在中央政策的倡導下，各省市紛紛加入班列的隊伍，使得開行班次呈現持續的成長，然而，完全的市場機制尚未形成，開行班次數量的成長不代表為大陸帶來實質經濟上的增長，由於運輸大量低值貨物，使得「中」歐班列單位貨櫃的貨值只有 9 萬美元，而實際上，採用班列運輸只有在單箱貨櫃的貨值超過 30 萬美元時才具有經濟性，否則不能長期經營下去，<sup>10</sup> 因此，仍需依靠政府提供補貼，以維持營運，例如：透過政府補貼，使得鄭新歐班列河南省內運費降至每個標準貨櫃 4,500 美元、省外運費每個標準貨櫃 6,000 美元；渝新歐班列對筆記型電腦生產企業給予運費補貼，使運價降為每個標準貨櫃 7,200 美元。很多班列經營公司為搶貨源而無序競爭，造成有些貨主為了爭取補貼，寧願繞遠路乘坐「中」歐班列，而班列公司在對外運價談判方面各自為政，難以獲得價格優惠。<sup>11</sup> 這些情況反而有違「一帶一路」在促進經濟要素有序自由流動、資源高效配置和市場深度融合的目的。<sup>12</sup> 政府補貼就像是「學步車」，在初期可以幫助「中」歐班列適應市場和發展，但離開「學步車」學會自己走路才是真正的成長，才能永續經營下去，因此，進行常態化運行的關鍵，在於能否撤出政府補貼獨立正常營運。

## 二、運行成本居高不下

雙向貨源不均造成「中」歐班列的營運成本遠高於市場預期，大陸對歐洲長期的貿易順差，也就是出口大於進口，導致兩地貨物運輸「有去

<sup>10</sup> 尹震，「促進中歐班列與國內經濟融合發展的建議」，港口經濟（天津市），2017 年第 3 期（2017 年 3 月），頁 9-10。

<sup>11</sup> 蔣曉丹，范厚明，「『一帶一路』戰略下中歐班列開行中的問題與對策探討」，對外經貿實務（湖北武漢），2017 年第 1 期（2017 年 1 月），頁 28-30。

<sup>12</sup> 中華人民共和國國家發展和改革委員會、外交部、商務部，「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」。

無回」的現象常常出現，如表 1 所示，據大陸國家統計局統計，2006 至 2015 年大陸對歐洲進出口總額數據顯示出持續性居高的貿易順差情況，除了 2013 年大陸對歐洲進出口的貿易順差額為 815 億美元外，近十年，大陸對歐洲進出口的貿易順差額均超過 1,000 億美元，這種貿易順差的情況，造成「中」歐班列往返運量不對等，使得運行成本居高不下。

表 1：2006-2015 年大陸對歐洲進出口總額（萬美元）

年	出口總額	進口總額	貿易順差
2006	21,536,973	11,485,682	10,051,291
2007	28,784,856	13,967,283	14,817,573
2008	34,342,205	16,805,904	17,536,301
2009	26,465,129	16,204,372	10,260,757
2010	35,518,797	21,787,012	13,731,785
2011	41,357,108	28,717,489	12,639,619
2012	39,639,909	28,668,986	10,970,923
2013	40,574,398	32,417,156	8,157,242
2014	43,882,482	33,613,073	10,269,409
2015	40,324,061	29,306,508	11,017,553

資料來源：作者自行整理

回程貨源的不足，加大了營運成本，再加上與海運方式相較之下，2016 年，從歐洲基本港海運到大陸港口的平均運價為每個標準貨櫃 700 至 1,300 美元，而「中」歐班列運輸成本的每個標準貨櫃便超過 10,000 美元，這些成本最後只能由政府買單，嚴重阻礙了「一帶一路」的深入發展，2016 年上半年，返程班列數只有去程班列數的 50%。<sup>13</sup> 另一方面，「中」歐班列的經營模式可分為兩種，一是由政府主導的國有或國有控股

<sup>13</sup> 蔣曉丹、范厚明，「一帶一路」戰略下中歐班列開行中的問題與對策探討，頁 28-30。

企業參與成立班列企業，如渝新歐、鄭歐，一般背後有政府補貼支持；另一種則是由民營企業自發開通和主導，如營滿歐、義新歐，由民營企業自負盈虧。而在具體的經營組織中，主要參與主體包含班列經營企業、沿線鐵路局、國外鐵路運輸企業、中鐵集裝箱運輸公司（中鐵集運）、大型船公司、貨代企業及其他物流企業等，其中，班列經營企業一般是各地成立的平臺公司，在運輸過程中扮演「聯運經營人」的角色；沿線鐵路局及國外鐵路運輸企業分別提供境內外鐵路運輸服務；中鐵集運則提供貨櫃租賃與貨運代理等服務。<sup>14</sup> 在這樣的運營組織下，由於缺乏中央統籌管理規劃，各個「XX 歐」鐵路公司偏向於單打獨鬥，獨自對外談判，資訊相對封閉，難以形成量價捆綁，錯過優惠標準，造成其成本長期的遠高於市場預期。

歐盟是世界上具有重大影響力的區域經濟合作組織之一，也與大陸有著深厚的歷史淵源，如今，更是大陸第 1 大交易夥伴。2009 年的全球金融危機，造成歐盟需求的萎縮，使得歐「中」貿易發展進入較為緩慢的階段，如今，歐洲追求著經濟的復甦，期盼再創榮景，而大陸也希望能進一步的與歐洲發展交流，雙方需求不謀而合，在這種戰略機遇下，歐「中」經貿發展具有巨大的潛力。<sup>15</sup> 「中」歐班列的發展要抓住市場時機，同時把握「一帶一路」的政策發展扶持，深度開拓歐洲市場，積極擴大穩定的貨源和爭取優惠，以促進自身發展。

### 三、運行效率低

「中」歐班列在「一帶一路」中屬於通道作用，但其硬體與軟體的運行效率皆不高，阻礙了通道的深入發展和帶動作用。首先，由於「中」歐班列沿線硬體設施未達標準化，不同的軌距為高效運行帶來了不小的阻力，大陸與歐盟統一使用標準軌距（1,435 公釐），但中亞和俄羅斯在鐵路運行線中是使用寬軌（1,520 公釐），因此，在班列運行途中最少要進

<sup>14</sup> 王楊堃，「中歐班列發展現狀、問題與建議」，綜合運輸（北京），第 37 卷第 S1 期（2015 年 12 月），頁 70-75+89。

<sup>15</sup> 張超、蔣芮，「基於 SWOT 的中歐班列發展現狀與策略分析」，中國市場（北京），2016 年第 41 期（2016 年 10 月），頁 148-149+154。



行 2 次換裝，在部分邊境口岸需要換軌、換車頭以及換列車司機，而車輛載重規格的不一致，可能於換裝時發生短、溢裝和甩貨，部分口岸甚至缺乏換裝能力，嚴重拉長了過境時間，運行效率低，鐵路物流競爭力也下降。其次，通關、檢驗、單證等也未完成標準化，「中」歐班列途經不同的國家，需要與沿線國家間相互協調，在遵循不同的通關、商檢要求下，若未即時的依各國口岸要求完整的提交相關單證，便有可能造成貨運的延遲，例如貨物在俄羅斯海關要經過 5 道檢查，貨櫃也要進行嚴格檢查，只要有破損、裂痕、生產年限不符等情況都會被遣返。此外，俄羅斯海關執法人員腐敗現象嚴重，變動性大，存在灰色通關現象。而哈薩克則是經常修改稅收方面的法律，若未能適時的了解相關法規，貨物也很可能被海關扣留。<sup>16</sup> 這些都是造成運行效率難以提高的潛在風險。

#### 四、沿線國家尚未瞭解和認可「中」歐班列

自從「一帶一路」倡議提出以來，不少「中」西方學者將該倡議與美國戰後復興歐洲的「馬歇爾計劃」(The Marshall Plan)相比較，認為「一帶一路」倡議是「大陸版馬歇爾計劃」，係指大陸在「一帶一路」規劃的基礎上，面向東協、中亞等區域的對外投資和發展計畫，有化解大陸過剩產能、為外儲管理提供最適路徑的雙重戰略意義。<sup>17</sup> 賴梓銘認為「新馬歇爾計劃」包含大陸的「走出去」戰略與「一帶一路」規劃，具有透過對外投資減少外匯儲備、緩解基礎建設領域的產能過剩、以及推動人民幣國際化等 3 個作用。<sup>18</sup> 大陸的「一帶一路」與美國的「馬歇爾計劃」都是崛起的全球勢力企圖利用其經濟手段來保障其對外政策目標，包含支援國內經濟的基本目標，「馬歇爾計劃」幫助美國成為一個超級強國，大陸也冀

<sup>16</sup> 蔣曉丹、范厚明，「一帶一路」戰略下中歐班列開行中的問題與對策探討，頁 28-30。

<sup>17</sup> 周子勛，「中國版馬歇爾計劃構想一舉數得：化解產能過剩」(2014 年 11 月 7 日)，2017 年 7 月 19 日瀏覽，《上海證券報》，<http://finance.sina.com.cn/review/hgds/20141107/013820754127.shtml>。

<sup>18</sup> 賴梓銘，「輿論熱炒『新馬歇爾計劃』」(2014 年 11 月 7 日)，2017 年 7 月 19 日瀏覽，《證券時報網》，[http://epaper.stcn.com/paper/zqsb/html/2014-11/07/content\\_628046.htm](http://epaper.stcn.com/paper/zqsb/html/2014-11/07/content_628046.htm)。

望「一帶一路」能達到同樣的目標。<sup>19</sup> 從政治與安全的視角來看「一帶一路」，認為是在國際力量中心轉移背景下，大陸經營勢力範圍、爭奪地區主導權的政治戰略，這些評論將阻礙「一帶一路」倡議的發展，進而影響沿線國家對「中」歐班列的瞭解與認可。即使有學者提出「一帶一路」倡議不是「大陸版馬歇爾計劃」，認為兩者所處的時代背景不同、美「中」對各自計劃的定位和訴求目標亦不相同，並分析了兩者間從形式、內容到實施方式都存在著本質上的區別，「一帶一路」倡議是以共同發展為根本，以平等互利為原則，以務實合作為導向；而「馬歇爾計劃」本質上是一項政治與安全戰略，美國透過附加條件的援助，開始與蘇聯的冷戰進程。<sup>20</sup> 然而，西方國家還是存有疑慮，帶著觀望與防備的態度，難以全面接受「一帶一路」和「中」歐班列。

## 肆、「一帶一路」背景下「中」歐班列之發展

針對以上「中」歐班列所面臨的阻力，本研究進一步提出「中」歐班列未來應朝「退出政府補貼，結合產業轉型」、「擴大穩定貨源，降低成本」、「完善協調機制，提高運行效率」、及「加強力度宣傳和服務水準」等 4 個方向發展，方能永續經營、發揮綜效，茲分述如下。

### 一、退出政府補貼，結合產業轉型

「中」歐班列的發展，需從政府補貼這輛「學步車」下來，學會自己走路是關鍵，一個新政策的出臺初期，政府的扶持具有一定程度的帶動作用，但也容易造成過度依賴，從目前的「中」歐班列營運機制來看，有國有企業與外資聯合運營，如渝新歐；有「中」外合資企業，如蓉歐快鐵；也有民營企業，如義新歐，運營成效也各有優劣勢。政府應嘗試逐步將扶

<sup>19</sup> Shannon Tiezzi, "The new silk road: China's Marshall plan?" (November 6, 2014), download date: July 19, 2017, 《The Diplomat》, <http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>。

<sup>20</sup> 金玲，「『一帶一路』：中國的馬歇爾計劃？」，國際問題研究（北京），2015 年第 1 期（2015 年 1 月），頁 88-99。

持平臺與運營平臺分離，將政府補貼和營運完全市場化分離，將扶持重心移轉到「中」歐班列沿線區域的產業轉型與升級，以發揮綜合效益方面的優勢，依「一帶一路」沿線地區的資源與可發展重點產業，將本地產業升級和「中」歐班列體系建設相結合，促進商流、物流、人流、信息流與金流，拓寬本地產業鏈，帶動相關產業與本地城市的轉型與發展，同時可優化「中」歐班列沿線的資源和貨源，強化班列上下游產業的合作，規範服務的標準體系，制定對外統一又能靈活適應市場變化的價格運行機制，以提高「中」歐班列的競爭能力。<sup>21</sup> 在國際上，企業摒棄單打獨鬥和無序競爭，使用同一個聲音對外談判和協調，加快建立爭端解決機制，積極爭取優惠政策，努力降低運行費用，提高大陸在對外談判中的話語權。在「國」內，針對市場投機行為，與大陸境內鐵路協商，構建統一受理平臺和統一報價系統。只有各個分散的個體團結起來，在理性競爭中發展，才能使「一帶一路」的倡議得以向外發展。也就是說，應利用國家政策，早日實現將「中」歐班列的市場化與城市和產業轉型升級相結合，做到真正離開「學步車」，學會靠自己走路。

## 二、擴大穩定貨源，降低成本

「中」歐班列的發展需針對回程貨源難的問題進行具體分析，準確定位「中」歐班列貿易的貨源和優勢，「中」歐班列相較於海運，運輸時間較短，相較於空運，運輸成本較低，是一個性價比相對較高的運輸方式，可定位其主要客源在介於海運和空運之間，應盡可能的爭取過去利用海運運輸、具高附加價值、又對運輸時間有要求的貨物，以及空運中對時間要求不是特別敏感的貨物。大陸是歐盟僅次於美國的第2大貿易夥伴，也是最大單一出口來源之一，未來也將持續是歐洲成長最快的出口市場，這些都為「中」歐班列提供了重要的潛在貨源機會，目前，歐洲出口到大陸的貨物主要為機械設備、汽車、飛機及化學品，但大陸對歐洲的高端商品也有大量需求，像是時尚產品及優質冷凍食品，這些產品也都可能會採

<sup>21</sup> 許英明，「『一帶一路』戰略視角下中歐班列綜合效益發揮路徑探討」，前沿（內蒙古自治區），2015年第11期（2015年11月），頁45-48。

用較快速的鐵路運輸。<sup>22</sup> 針對貨物特點組織貨源，在盡可能最大化的發揮「中」歐班列的優勢的同時，爭取讓更多的貨物加入「中」歐班列的運輸隊伍中。在「一帶一路」的倡議下，積極促進大陸國內行業協會、進出口商協會、投資促進會等機構與沿線國家的行業協會、企業協會、「中」資企業、華商同鄉會等的合作交流，宣傳「中」歐班列，以提升「中」歐班列的知名度與利用率，讓更多貨物加入「中」歐班列。<sup>23</sup> 此外，應積極開闢貨源地，發揮市場作用，以需求為引導，發展樞紐經濟為抓手，先從「中」歐班列沿線節點樞紐及樞紐城市開始，聚集物流、資金、信息、人才等新經濟要素，發展樞紐經濟，建設集互聯網 + 物流園區 + 產業園區等多重功能的內陸港，<sup>24</sup> 對接跨境電子商務平臺，發揮樞紐的集聚輻射功能，解決貨源供需對接不充分的問題。圍繞「一帶一路」倡議，深入開發「中」歐班列沿線國家市場，利用沿線國家的農產品，通過加工成半成品或成品，利用就近資源解決貨源難題，秉承雙贏的原則，建設利益共同體、命運共同體、責任共同體，以寧夏企業在哈薩克建立「寧夏現代農業生態產業園區」為例，由於哈薩克生產大量的優質小麥，但本地的需求與消費量不足以消化其產量，大陸便因地制宜將小麥提純生物尼龍 56 纖維，既解決哈薩克小麥過剩的問題，又解決回程貨源的難題。<sup>25</sup> 其他地區也可複製此模式，找到地方特色優勢產業，結合現代化科技發展，跨區域互助合作，實現雙贏，藉由統籌國際與「國」內兩個市場，貫徹「一帶一路」倡議，打造開放、均衡、普惠的區域經濟合作架構。

### 三、完善協調機制，提高運行效率

完善「中」歐班列協調機制，是落實「一帶一路」倡議不可或缺的一步，大陸鐵路總公司作為「一帶一路」的領頭羊，推動「中」歐班列發展

<sup>22</sup> Kevin Smith, "China-Europe rail freight continues to soar" (April 18, 2017), download date: August 3, 2017, *International Railway Journal*, <http://www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-continues-to-soar.html>。

<sup>23</sup> 許英明，「一帶一路」戰略視角下中歐班列綜合效益發揮路徑探討，頁 45-48。

<sup>24</sup> 尹震，促進中歐班列與國內經濟融合發展的建議，頁 9-10。

<sup>25</sup> 林備戰，「『一帶一路』戰略下亞歐大陸橋發展策略」，港口經濟（天津市），2015 年第 5 期（2015 年 5 月），頁 41-43。

的作用責無旁貸，其優化方向可從以下幾點進行。首先，是加強國際重要物流節點的中轉功能，在班列運行途中採取車組甩掛或貨物換裝的方式，實現不同班列間的中轉，這樣可以擴大班列吸引範圍，有效彌補因直達車流量不足而帶來的班列集流時間長、效益低等問題，以提高班列開行頻率並促進物流需求快速增加。<sup>26</sup> 其次，是增強與「中」歐班列沿路各國鐵路、企業及有關部門的紐帶作用，透過與各國深化的合作，齊心協力規劃「中」歐班列全程運行圖、降低運輸成本、提高服務品質，共同促進「中」歐班列的發展，目前，已開闢了重慶—杜伊斯堡、成都—羅茲、鄭州—漢堡、武漢—帕爾杜比采、蘇州—華沙、義烏—馬德里等 21 條「中」歐班列線，班列全程運行 1 至 1.3 萬公里，時間較貫通前減少了 2 天，最快 12 天可運達，是海運的三分之一到四分之一。<sup>27</sup> 第三、是建構標準化的資訊系統，資訊互通共享，簡化單證、申報、查驗等流程，以提高通關效率，可與沿線各國海關、檢驗檢疫部門間協調合作，建立海關國際合作機制、實行檢驗檢疫一體化，透過推進「中」歐班列通關一體化體系的建設，提高整體運行效率。

#### 四、加強力度宣傳和服務水準

隨著資訊化的發展，網路成為重要的宣傳管道，可建設多語言「中」歐班列的統一官方網站，加強宣傳「一帶一路」平等互利的原則、謀求共同發展的理念和「中」歐班列，使不同國家瞭解並認可「中」歐班列。積極利用多方力量，結合政府、社會組織及社團和沿線政府及有關機構、企業溝通宣傳。除了政府層面，僑鄉僑胞也是推薦與宣傳的重要媒介，讓更多的企業瞭解、運用、宣傳「中」歐班列，提高「中」歐班列「快捷準時、安全穩定、綠色環保」的品牌知名度、認可度和美譽度，進而提升「中」歐班列的使用頻率和效率。<sup>28</sup> 此外，在提升服務水準方面，可全

<sup>26</sup> 李佳峰，「『一帶一路』戰略下中歐班列優化對策研究」，鐵道運輸與經濟（北京市），第 38 卷第 5 期（2016 年 5 月），頁 41-45。

<sup>27</sup> 仲其莊，「『中歐班列』：『一帶一路』國家戰略的先行實踐 - 訪中國鐵路駐歐洲代表處代表王德占先生」，大陸橋視野（新疆維吾爾自治區烏魯木齊市），2015 年第 12 期（2015 年 5 月），頁 26-31。

<sup>28</sup> 許英明，「一帶一路」戰略視角下中歐班列綜合效益發揮路徑探討，頁 45-48。

面建設健全班列全程服務系統，借鑑「國」內外先進智能物流系統，建立班列網路服務系統，自助服務與人工服務相結合，使訊息透明化，提供線上一對一人工服務，用戶可即時的查詢班列運行訊息。同時，大力加強與班列沿線國家之間的溝通與協調，協力推動單證中心建設工作的展開，並完善單證製作系統，提供更為優質高效的服務，如提供聯運單證製作和報關、轉關等服務。同時，廣泛使用貨櫃電子防盜鎖，實施遠端監控，建設全程的安全防控體系，以保障和提高貨物的安全性。<sup>29</sup> 利用宣傳與服務，雙管齊下，使沿線國家先瞭解再認可的口號成為事實。

## 伍、結語

「一帶一路」建設方興未艾，以交通運輸作為經濟和社會活動的載體，「中」歐班列的運行將東亞、中亞、西亞與歐洲緊密聯繫、共同發展，成為「一帶一路」的領頭羊，充分發揮其運輸時間短、安全性高、綠色環保和運輸時間可靠性高的優點，不斷的成長茁壯，但「中」歐班列同時也面臨著大大小小的阻力，存在著依靠政府補貼過重、運輸成本高居不下、運輸效率低、以及在歐洲尚未被瞭解和認可等問題。自 1975 年歐「中」建交以來，歐盟與大陸在貿易、投資、人文、教育、文化、政治、能源等領域進行廣泛的合作與交流，成為大陸最大的交易夥伴，政治互信為雙方加強貿易和投資合作的基石，2012 年，歐「中」高級人文交流對話機制的建立更是強化了雙方互聯互通的基礎。<sup>30</sup> 歐「中」的往來已有深厚的歷史淵源，如今的新時代更加迎來了新發展，「一帶一路」倡議的推行和「中」歐班列的開通都為深化歐「中」合作提供了平臺。相關部門與企業通力合作，冀望借此平臺，變阻力為助力，建設經濟國際貿易大通道，推動歐「中」經濟覺醒。

<sup>29</sup> 仲其莊，中歐班列：「一帶一路」國家戰略的先行實踐 - 訪中國鐵路駐歐洲代表處代表王德占先生，頁 26-31。

<sup>30</sup> 黃衛平，「『一帶一路』倡議下的中國對歐投資研究」，中國流通經濟（北京市），2016 年第 30 卷第 1 期（2016 年 1 月），頁 51-57。

目前，「中」歐班列以促進歐「中」沿線國家的貨運往來為主，在未來的發展上，除了貿易暢通外，若能加上旅客運輸的服務，不僅能多元化「中」歐班列的服務範圍，帶動沿線地區的觀光旅遊產業發展，增加更多的附加價值，還能促進沿線國家的人流，增進彼此的文化交流，使得沿線各國間的人文交流更加深入、廣泛，達到民心相通的目標。