

揭秘中欧班列  
“钢铁驼队”出品人：杜传贵 林海利  
总策划：孙爱群 孙璇 林洁  
总统筹：吴江 蒋铮 侯恕望  
孙晶 刘佳宁 骆辛

2000年前，一列列驼队运载着金属陶瓷、茶叶布匹行至西域城邦，换回金银玛瑙、药材香料，创下商贸辉煌，写就“丝绸之路”传奇。

如今，一趟趟中欧班列运载着电子产品、汽车配件、家居灯具向西驶去，带回哈萨克斯坦麦麸、白俄罗斯钾肥、德国啤酒，续写丝路故事，铺就“一带一路”新通途。

国际货代纷纷登场，大小企业争吃螃蟹……2013年“一带一路”倡议提出以来，中欧班列蓬勃发展，已经成为促进亚欧经贸往来的新引擎，亦是全球供应链的试验场。截至8月18日，中欧班列中国境内已铺画时速120公里的中欧班列运行线86条，有6个口岸，形成东、中、西三大通道，通达欧洲25个国家216个城市，逐步“连点成线”“织线成网”，维护着国际产业链的稳定畅通。

被称为“钢铁驼队”的中欧班列，连接起了中国与中亚、欧洲的广袤市场。日前，羊城晚报记者循着中欧班列的足迹一路向西，探访哈萨克斯坦、白俄罗斯、德国等重要站点，记录了中欧班列开行带来的发展红利，解密了中欧班列运行背后的丰富故事。

羊城晚报记者穿行亚欧大陆，记录中欧班列开行带来的发展机遇和红利

掀起全球供应链变革  
中欧班列强在哪儿？

## 1 陆港崛起 内陆城市站到开放前沿

在丝绸之路经济带的两端，中国与欧洲遥遥相望，横贯东西的中欧班列，翻山越水穿戈壁，将亚欧大陆紧紧连在一起。

今年以来，中欧班列累计开行超1万列，发送货物108.3万标箱。如果把运输的集装箱排列起来，总长逾5000公里，相当于从中国新疆乌鲁木齐到德国柏林的直线距离。

新疆阿拉山口，当地古语中意为“花色”。曾经干旱荒凉的阿拉山口，因为中欧班列的到来，这里摇身一变成为了以进出口贸易、加工业、中转货物为主的口岸新城。如今，阿拉山口的铁路发展多点开花。截至目前，阿拉山口铁路口岸通行中欧班列线路累计达109条，可直达哈萨克斯坦、德国等21个国家和地区。

从事货运代理的哈萨克斯坦商人叶尔江，负责提供中亚及俄罗斯铁路运输付费物流服务以及俄罗

斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦三国全境公路运输和代理清关服务。他的公司享受着中欧班列“红利”不断发展，目前仅中国进口货物代理业务费用一年就达1亿元人民币。“广东生产的电子产品、配饰、家具等在中亚市场很受欢迎。”叶尔江说。

坐落在欧亚运输走廊的“十字路口”、身为内陆国家的白俄罗斯，是连接亚欧大陆至欧盟及大西洋港口的重要铁路运输枢纽，也是中欧班列重要的过境国。来自白俄罗斯铁路局的数据显示，今年前7个月，通过铁路运输向中国出口的白俄罗斯产品数量同比增加了一倍。

众所周知，海洋运输是经济全球化的重要推动力，全球产业分工格局和经贸秩序也由此奠基。然而，“一带一路”倡议提出以来，海洋运输主导的格局悄然发生变化。中欧班列的开行，让内陆城市得以站

到开放的前沿，让内陆国家得以与中国直接握手。

“中欧班列为中白进一步扩大双边货物贸易注入‘定心剂’，为保障货物快速通行入境保驾护航。”中国驻白俄罗斯大使谢小用表示，中欧班列作为全天候、大运力、绿色低碳、畅通安全的跨境交通运输走廊，为促进沿线国家和地区经济社会发展、服务高质量共建“一带一路”倡议作出了卓越贡献。

截至今年上半年，中欧班列累计开行已超过7.3万列，发送货物690万标准箱，超过100个国内出发城市，通达欧洲25个国家216个城市。如今，这趟“钢铁驼队”运送货物价值占中欧货物贸易的比重逐年提升，从2016年的1.5%增至2021年的8%，为沿线国家企业带来了无限商机，给世界经济往来注入源源不断的动力。



哈萨克斯坦铁路站场 羊城晚特派记者 曾育文 摄

## 3 分销变革 打通出海“最后一公里”

对于跨国供应链来说，中欧班列的存在并不止于“稳链”。它带来的全球供应链变革，才是其试验场的引力所在。

曾在欧洲做食品生意的宁波告诉羊城晚报记者，以前，许多像他一样的进出口商把海运这个选项根深蒂固地印在脑海里，一个多月的海运日程深深影响着企业生产节奏。如今，中欧班列的存在让企业生产周期得以缩短，不管原料采购还是成品运输，都降低了企业的时间成本，也加快了产品的市场反应速度。

“这意味着，我们与市场的距离更近了。”宁波说。

距离拉近，还在于中欧班列打通了丝路“最后一公里”。中国国家创新与发展战略研究会学术委员会常务副主席黄奇帆在最近发表的一篇文章中解释称：过去靠海洋运输组织出口贸易一般需要7至8个环节，中国的企业只能掌握前面的生产和装运2至3个环节，后面的环节往往与中国供应商无关。而中欧班列开行之后，铁路线可以直接延伸到对方工厂、批发商的仓库里，中国供应商可以借此“一竿子插到底”，直接与欧洲客户进行更加深入和紧密的交流合作。

黄奇帆还指出，中欧班列带来的这种分销体系的重大变革，叠加中国跨境电商平台的快速崛起，正在世界贸易格局中孕育着新的增长极。依托于中欧班列，中国企业可以在班列沿线国家布局海外仓，在当地建立能够直接触达消费者的分销体系，增强在

国际产业链、供应链中的话语权。

在白俄罗斯首都明斯克近郊，中国与白俄罗斯共建的中白工业园已成为丝绸之路经济带的标志性工程。该园区开发公司副总经理任飞说，白俄罗斯政府已经批准在中白工业园建设铁路场站，预计到2025年，中欧班列货物可以直接抵达中白工业园区。

在距离杜伊斯堡DIT场站300多米的中欧班列集散中心，西部物流公司欧洲段铁路运输及清关业务负责人王欣指着仓库里琳琅满目的箱子说，中欧班列抵达德国后，装有散货的集装箱会被送到这里，完成拆柜和清关操作后，再通过西部物流自有卡车队伍送至当地批发市场、企业工厂等，完成“中国制造”出海“最后一公里”配送。

据介绍，总部位于深圳的西部物流是欧美大件跨境物流头部企业，目前在欧美已拥有27个全自营海外仓。就在今年6月份，西部物流杜伊斯堡海外仓再次吸引大众注意，其杜伊斯堡海外仓正式挂牌“义新欧”中欧班列德国集散中心。这也意味着，“中欧班列+海外仓”供应链新模式为中国企业提供了新的发展机遇。

高水平开放是双向的。更近距离的对接，让中国与“一带一路”沿线国家和地区在产业链、供应链上的合作进一步加深。如今，在中国的电商平台上，“白俄罗斯国家馆”十分受捧，通过电商直播，源源不断的白俄罗斯产品通过中欧班列送到中国消费者手中。

## 4 多式联运 中欧互惠纽带越拉越紧

“现在，中欧班列越开越多。”指着办公室墙上两米余宽的亚欧大陆桥铁路通道示意图，吴国说，依托于中欧班列，横贯东中西、联结南北方的对外经济走廊正逐渐形成。

“中欧班列西通道不仅是一条铁路干线，也是多式联运走廊。”中国驻阿拉木图总领馆商务参赞吕安琪说，哈萨克斯坦是中欧班列西通道的必经之地。途经哈萨克斯坦的中欧班列，北线与俄罗斯西伯利亚铁路相连，南线通过跨里海国际运输走廊，或经土库曼斯坦、伊朗、土耳其等国抵达欧洲各地。

白俄罗斯国营物流企业Bel-tamozhservice在俄罗斯境内也依托于中欧班列开展了多式联运。该企业第一副总经理亚历山大向羊城晚报记者透露，目前和中国相关的运输业务占公司总量的比重已超过30%，其中，部分集装箱箱通过汽运、海运等联运方式送往欧洲各个国家和地区。

中欧班列的多链升级，把欧洲与中国互惠的纽带拉得更紧。从波兰最大的铁路枢纽罗兹到德国最大的内河港口杜伊斯堡，再到英吉利海峡水下隧道彼岸的伦敦口岸，这些曾经遥不可及的欧洲货运重镇，如今都可以经由中欧班列通过不同的联运方式与广东相连。

“东盟产品要进入到中亚或欧洲，形成海铁联运，广东将是最便利的选择。”中裕冠中亚资源集团董事长李天涛认为，广东是东盟产品出口贸易最便利的地方，“海铁联运”将是广东在“新丝路”上的新优势，拥有更广阔的市场。

如果说，中欧班列呼啸而过牵起亚太、欧洲多个经济圈的故事是一部大电影，那么参演这部电影的主角，既有惠普、宝马、美的等知名企业，也有来自国际供应链的一线从业者。他们不断思变，纷纷对接“一带一路”倡议，一起携手推动着这项伟大事业走向更加繁荣的未来。

## 2 稳供应链 企业运转更加高效顺畅

8月11日20时04分，霍尔果斯铁路口岸，工作人员李鹏正在确认一列刚刚到达的中欧班列的信息。他需要在6个小时内完成这趟班列的海关和铁路报批、登记和放行。完成所有检验后，这列中欧班列会在8月12日17时18分驶离口岸，继续前往白俄罗斯的科里亚季奇车站。

这列中欧班列55个货柜载着来自各地的产品，货运代理公司是来自广州的大顺发国际物流有限公司。该货运代理公司总监许鸿展说：“8月28日，我们还有一趟中欧班列从广州国际港开往白俄罗斯，其中有8个货柜是电视机。”许鸿展表示，在白俄罗斯，除了轻工业制品外，产自广东的电视机、空调等电器卖得尤其好。

“广东是中欧班列的重要货源

地。”广物国际物流副总经理邓国县表示，由广东生产制造的家电、手机、新能源汽车等产品货值高，中欧班列具有的运输稳定性、安全性和时效性，很好地满足了这些货物的运输需求，已经成为“广货广出”的重要载体。

供应链的稳定是企业正常运转的命脉。吴国是广东一家中欧班列运营公司的高管，国际贸易专业毕业的他是国际物流方面的专家。他向羊城晚报记者介绍，中欧班列填补了原本物流运输体系的空白，让企业除了海运、空运之外，有了“第三种选择”。而这种选择，不仅时间相对海运更快、价格相对空运更低，更关键的在于班列化的开行让供应链运输更加稳定。

海洋之外、天空之下，中欧班列

在欧亚大陆“世界岛”上构建了一条全天候、大运力、跨大洲的运输新通道，让全球供应链的稳定得到了有力保障。

举例来说，在过去的新冠疫情期间，空运和海运都曾受到不同程度的影响，甚至一度停运，然而中欧班列却一路逆势上扬。2021年全年，中欧班列共开行1.5万列，同比增长22%；发送146万标箱，同比增长29%。

多位从事国际货物代理的受访者表示，在中欧班列开行之前，货物如果走海运，不仅要花费更长时间，还要提前备足近两个月的库存以满足生产所需。如今，中欧班列让高货值产品有了更多运输选择，也有效降低企业的库存、减少了资金占用率，让产业链、供应链上的企业获得更多隐形效益。

## 专家观点

中山大学岭南学院经济系教授林江：  
中欧班列有望串联起海上丝路与陆上丝路

8月3日凌晨2时，满载货物的X8003次中欧班列从中国铁路郑州局集团有限公司圃田站发出，驶向德国汉堡。

在中山大学岭南学院经济系教授林江看来，中欧班列的开行让原先少有港口的西部地区有了“走出去”的通道，铁路这一新型供应链模式在助推经济发展的同时，也让西部地区更好地融入我国新型对外开放格局中。

“原先更多的是东部沿海地区外贸兴旺，但中欧班列走的是铁路，这让西部地区也成为对外开放前沿。西部地区可以借助铁路站点直接在当地设立生产区，再通过‘新丝路’走出去。”林江认

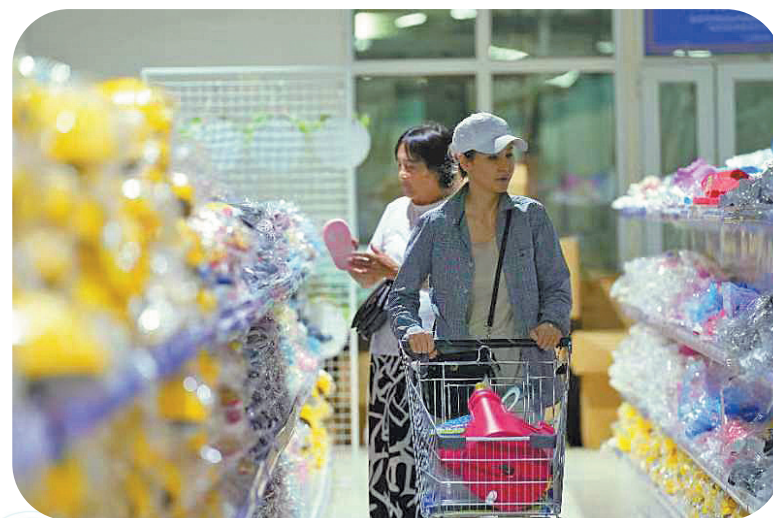
为，西部地区有机会成为新的制造业中心。

林江表示，随着中欧班列的开行，东西部有望实现新的区域融合模式，通过空间布局打造新型产业链，串联起海上丝绸之路与陆上丝绸之路，“目前的铁路网已经十分发达，我们在拥有一定基础条件后，需要在体制机制上有所创新，通过科技创新、数据交汇来推动劳动力和资本融合，进而推动新一轮产业升级和科技进步。这也是高质量发展的重要契机。”

此外，林江表示，随着中欧班列的不断发展，传统货运代理公司也迎来了新挑战，精准寻找生

产来源地和供应商的“点对点”模式深层次改变了货代运营模式，货运代理业务需要进一步转型升级。

中欧班列在亚欧大陆上驰骋，为物流、货代、制造业等领域带来更多发展机遇，也为中国企业走出去和国际经贸往来增加新的可能性。林江表示，这一模式或能将我国的过剩产能转移到部分中东、东欧国家，腾出更多空间发展先进制造业，并借此拓展我国对外经贸关系的窗口，建立起“中国朋友圈”。但与此同时，我国外贸企业和制造业企业需要寻找新的规模经济，为迎接新挑战做好准备。



哈萨克斯坦居民在当地最大的“中国超市”购物 羊城晚特派记者 曾育文 摄

在白俄罗斯科里亚季奇车站，工作人员正在卸货 羊城晚特派记者 冼颖嫒 摄