

“一带一路”投资机遇和风险管控系列报告（十一）

新冠疫情背景下的中欧班列发展 （2021年度报告）

马斌 尹佳晖 克济安



兰州大学一带一路研究中心
RESEARCH CENTER FOR THE BELT AND ROAD OF LANZHOU UNIVERSITY



兰州大学一带一路研究中心
2021年11月

“一带一路”投资机遇和风险管控系列报告（十一）

新冠疫情背景下的中欧班列发展 （2021年度报告）

马斌 尹佳晖 克济安

引用格式：

马斌、尹佳晖、克济安：《新冠疫情背景下的中欧班列发展（2021年度报告）》，《“一带一路”投资机遇和风险管控系列报告》，兰州大学一带一路研究中心，2021年11月。



兰州大学一带一路研究中心
RESEARCH CENTER FOR THE BELT AND ROAD OF LANZHOU UNIVERSITY

作者简介

马斌，博士，复旦大学国际问题研究院副研究员，兰州大学一带一路研究中心特聘教授，主要从事俄罗斯中亚问题、国际政治经济学、对外援助与国际发展、大国关系等研究；近年来重点关注“一带一路”、中欧班列与基础设施联通、海外直接投资与政治风险等主题，已出版《重塑“心脏地带”？冷战后美国对中亚援助政策研究》(2015)、《一带一路投资风险研究》(2016)两部专著，并以中英文发表数十篇学术论文和评论文章。

尹佳晖，复旦大学国际关系与公共事务学院硕士生。

克济安，“一带一路”中欧班列挑战与前景课题组研究助理。

兰州大学一带一路研究中心简介

兰州大学是“一带一路”智库合作联盟“中国-中亚-西亚”分网络牵头单位，也是“一带一路”高校联盟秘书长单位。中心前身为成立于2014年的兰州大学丝绸之路经济带研究中心。目前兰州大学一带一路研究中心为学校实体性科研机构，同时负责协同学校相关研究机构的“一带一路”研究工作，现有专兼职研究人员队伍近百人，其中设置有专职研究人员岗位15个。中心主任为兰州大学副校长沙勇忠教授，执行主任为朱永彪教授。

研究中心以服务“一带一路”国家倡议为根本宗旨，聚焦我国西部地区和“一带一路”沿线地区的政治、经济、外交、安全和社会发展，以及自然资源开发与利用、环境保护、教育培训、医疗卫生、国际交往等热点领域问题，充分发挥我校学科门类齐全、科研力量雄厚的学术优势和学校地处“丝绸之路经济带”黄金段的区位优势，整合校内校外、国内国外特别是“一带一路”联盟高校的资源，在开展学术研究的基础上重点进行政策研究，为国家和区域发展提供科学决策咨询和智力支撑。

中心根据“一带一路”国家和区域重大现实需求，结合学校的综合基础和特色优势，整合校内外优势研究力量和研究资源，以中国-中亚-西亚经济走廊、中巴经济走廊及沿线节点国家为主要研究对象，适度辐射其他节点国家。在以上国家和区域研究对象前提下，围绕如何实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通等“五通”开展综合研究，重点围绕国别和区域研究、国家安全与对外战略、区域经济联动发展与企业创新、敦煌丝路文明与跨民族社会、农业发展与生态安全政策、公共卫生与医药产业发展政策等六个方面开展研究。

2018年以来，兰州大学一带一路研究中心积极建言献策，取得了丰硕的成果，多份咨询报告获国家主要领导人批示，10余份获国家级中央机关采纳，21份被甘肃省委省政府主要领导批示，100余份咨询报告获省部级单位采纳，部分已转化为政策应用。2021年9月中心在全国高校“一带一路”专项智库影响力排行榜中位居媒体影响力、决策影响力和人才培养影响力第3位，位列综合影响力和学术影响力第4位和第6位。

官网：<http://ldbr.lzu.edu.cn>

官微：兰州大学一带一路研究中心



兰州大学一带一路研究中心
官方公众号

目录

内容摘要.....	1
一、新冠疫情爆发以来中欧班列发展概况.....	2
二、疫情以来中欧班列主要线路发展状况.....	3
三、疫情以来中欧班列主要口岸发展情况.....	6
四、疫情以来中欧班列发展特征及趋势.....	7
五、后疫情时代班列发展中的潜在挑战.....	9
总结.....	10

摘要

中欧班列自 2011 年首次开行以来，其在开行规模、运营状况、覆盖范围等方面都取得了引人瞩目的重大进展，目前已成为横贯亚欧大陆的重要新兴货运模式。新冠疫情爆发后，中欧班列不仅维持稳定运营，而且还逆势上扬，部分地解了国际物流运输的燃眉之急，更重要的是，为中国与沿线国家的抗疫合作提供了重要支持。自 2020 年至今，中欧班列经受住了疫情带来的冲击，各主要线路格局整体保持稳定，个别线路位次发生变化，货运进一步向优势线路集中。其中，西安、重庆、成都、郑州、义乌等继续在全国各地线路中居于领跑位置，以齐鲁号为代表的区域性整合线路也呈现出良好发展势头。与此同时，中欧班列主要口岸建设也在稳步推进，有力地支撑了中欧班列东、中、西通道的扩容和发展。此外，疫情背景下的防疫物资运输，运营模式创新等也是中欧班列发展的重要亮点。今后，随着疫情影响的减弱，中欧班列发展将进入后疫情时代。届时，从运营能力、体系协调以及设施配套等方面扎实开展工作是推动中欧班列真正走向市场，实现高质量发展的基础。

一、新冠疫情爆发以来中欧班列发展概况

中欧班列自 2011 年 3 月首次开行以来，在开行规模、运营状况、覆盖范围等领域都取得了重大进展，目前已经成为横贯亚欧大陆的重要新兴货运模式。在新冠疫情爆发之前，中欧班列虽然开行规模快速扩张，但过度依靠地方政府补贴使其发展不具备可持续性；同时，尽管班列开行数量不断扩大，但同海运相比仍然属于中国与沿线国家之间十分次要的运输方式。如果以货运价值进行衡量，其在中国国际货运中的地位就更加明显：2016 年中欧班列共开行 1702 列次，年运货值为 80 亿美元；^①同期，仅中国与欧盟 28 国之间的贸易总额就达到 5470 亿美元，^②如果把俄罗斯、中亚国家等中欧班列沿线国家同中国的贸易额也统计在内，中欧班列在中国与沿线国家货物运输体系中所处的地位就更加不突出。

2020 年新型冠状病毒肺炎疫情爆发使中欧班列面对的环境发生重要改变。一方面，疫情冲击下的国际海运和空运航线部分停止，迫使部分货物尝试通过中欧班列进行运输。另一方面，中欧班列跨国运营较少受到疫情管控因素的限制，能在疫情蔓延的情况下维持稳定运营，能部分解国际物流运输的燃眉之急。当然，中国中央政府相关部委，线路所在地地方政府，以及班列运营公司的政策创新、相互协调，也为中欧班列在疫情冲击下逆势增长提供了坚实保障。2020 年全年中欧班列开行 12406 列次，较 2019 年全年增长 50%；^③全年运送货值达 560 亿美元，增长比率维持了此前水平。

进入到 2021 年以来，中欧班列开行规模继续维持了去年以来的高速增长态势。根据国家交通运输部数据，2021 年上半年中欧班列累计开行 7377 列、发送 70.7 万标箱，同比分别增长 43%、52%，其中 5 月和 6 月单月开行量均超 1300 列，连续 14 个月保持在千列以上，综合重箱率达 98%。^④此外，根据国家发改委数据，上半年中欧班列累计运送防疫物资 1232 万件、9.6 万吨，^⑤为中国与“一带一路”沿线国家的防疫合作提供了重要支撑。

^① “中欧班列数据报告”，国家铁路局，2021 年 7 月 12 日，

网址：http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml，访问时间：2021 年 7 月 23 日。

^② “2016 年 1-12 月中国与欧洲国家贸易统计表”，商务部欧洲司，2017 年 2 月 22 日，

网址：<http://ozs.mofcom.gov.cn/article/zojmgx/date/201702/20170202520524.shtml>，访问时间：2021 年 7 月 23 日。

^③ 同上。

^④ “上半年中欧班列综合重箱率达 98%”，交通运输部网站，2021 年 7 月 12 日，

网址：https://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/202107/t20210712_3611654.html，访问时间：2021 年 7 月 18 日。

^⑤ “国家发展改革委举行 7 月份新闻发布会 介绍宏观经济运行情况并回应热点问题”，发改委网站，2021 年 7 月 19 日，

网址：https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/xwfb/202107/t20210719_1290743.html，访问时间 2021 年 7 月 23 日。

二、疫情以来中欧班列主要线路发展状况

疫情爆发至今，中欧班列主要线路格局整体保持稳定，个别线路位次发生变化，从而使班列发展呈现出向优势线路集中的特点。简单来看，西安、重庆、成都、郑州、义乌等继续在全国各地线路中居于领跑位置，武汉作为中欧班列早期主要线路和国内受新冠疫情冲击最大的城市，在经过短暂停运后实现了再次启航，同时，以齐鲁号为代表的区域性整合线路也呈现出良好发展势头。

（1）重庆线路

重庆作为中欧班列的先行者和西部地区开放高地，在中欧班列的发展史上一直占据着重要地位。根据渝新欧（重庆）物流有限公司数据显示，2020 年中欧班列（渝新欧）共开行 2603 班，同比增长 72%，运输货值超 900 亿元，同比增长 65%。开行 10 年以来，中欧班列（渝新欧）累计开行中欧班列超 7000 列，累计开行数量、发运货值居全国首位。^①

此外，2020 年新型冠状病毒肺炎疫情期间，中欧班列（渝新欧）成为国际物资应急运输“绿色通道”，累计组织运输医疗和民生物资超 2000 大箱，货值超 27 亿元；同时成功开行全国首趟“中国邮政号”专列并实现稳定运行，开辟了国际邮件应急疏运新通道，全年运邮超 2000 万件，邮件疏运量居全国之首。2020 年 9 月 1 日，中欧班列（渝新欧）还顺利开行跨境电商 B2B 出口专列，这也是全国首趟 B2B 跨境电商出口专列，^②截至 2020 年底，通过中欧班列（渝新欧）发送的跨境电商货物累计超过 7000 标箱。^③进入 2021 年，重庆与成都携手开行了中欧班列（成渝），两地着力打造统一品牌进行宣传推广活动，从而进一步推动班列高质量发展。

（2）武汉线路

武汉在 2020 年初受到新型冠状病毒肺炎疫情的严重影响，中欧班列（武汉）运输曾一度停滞长达两个月之久。2020 年 3 月 28 日，X8015/6 次运载 50 只集装箱从武汉始发，经由阿拉山口并最终抵达目的地杜伊斯堡。这是自新型冠状病毒肺炎疫情爆发以来，从武汉开出的首趟中欧班列，标志着中欧班列（武汉）恢复常态化运营^④。

^① “中国首条中欧班列线路 2020 年开行超 2600 班”，渝新欧（重庆）物流有限公司网站，2021 年 1 月 28 日，网址：<http://www.yuxinoulogistics.com/website/h-Chinese/news-show.jsp?weixinNo=bqxV8wFZ1a73wqb8E3swG7638W0A19&pageName=news>，访问时间：2021 年 7 月 24 日。

^② “中欧班列（渝新欧）全国首发跨境电商 B2B 出口专列”，重庆市人民政府网站，2020 年 9 月 2 日，网址：http://www.cq.gov.cn/ywdt/jrzq/202009/t20200902_8638551.html，访问时间：2021 年 7 月 24 日。

^③ “开行十载 中欧班列（渝新欧）给重庆带来什么”，重庆市人民政府网站，2021 年 3 月 19 日，网址：http://www.cq.gov.cn/zt/tttx/bxjpsjdyztqmlszzqdds/202103/t20210319_9013581.html，访问时间：2021 年 7 月 24 日。

^④ “中欧班列（武汉）3 月 28 日恢复常态化开行”，新华网，2020 年 3 月 28 日，

自中欧班列（武汉）重启一周年以来，汉欧班列合计发运 246 列，运输货物价值近百亿元，为支援欧洲抗击疫情，班列承运了近 8000 余吨防疫物资（口罩、医用纱布、防护服、手套等）。^①其中 2020 年全年中欧班列（武汉）累计发运 215 列，其中去程 101 列，运输货物主要有机械产品、电子产品、汽车整车及零配件、防疫物资，先后向德国、塞尔维亚、波兰等国运送口罩、防护服、呼吸机等防疫物资。回程 114 列，首次实现全年回程班列 100%重箱，运输货物主要有木材、机电产品、汽车零部件、化工品、乳制品等。^②在 2021 年 1-4 月，中欧班列（武汉）发运 94 列，计 7770TEU，货值 33.7 亿元，其中去程 58 列、4764TEU，回程 36 列、3006TEU，累计承运防疫物资 2800 余吨。占湖北省对“一带一路”沿线国家进出口总值 8.4%，占湖北省对欧盟进出口总值 14.77%。^③

（3）成都线路

中欧班列（成都）同样是开行时间较早、运营模式成熟、线路规模较大的班列平台。截至 2020 年 8 月，中欧班列（成都）累计开行超过 6000 列，建立了以成都为主枢纽，通过马拉舍维奇、波兹南两大枢纽节点，围绕罗兹、纽伦堡、蒂尔堡三大主干线开拓了 7 条国际铁路通道、6 条国际铁海联运通道持续拓展，可连接境外 55 个城市、境内 16 个城市。与此同时，中欧班列（成都）通过设立海外办公室、改进装卸作业流程、提升通关效率，实现时效性的大幅度提升，自开行以来累计运送货值超过 2000 亿元，本地货源比达 65.7%。^④

根据成都市人民政府数据统计显示，2020 年全年成渝两地中欧班列开行数量近 5000 列，历年累计开行量达 14000 列，占全国开行总量 40%以上。^⑤2021 年上半年，中欧班列（成渝）累计开行近 3000 列，智能家电、电子产品等逐渐成为主要货源，占出口总量 68.35%。^⑥

（4）西安线路

网址：http://www.xinhuanet.com/silkroad/2020-03/28/c_1125781066.htm，访问时间：2020 年 7 月 16 日。

^① “武汉重启一周年：汉欧班列再出发”，武汉汉欧国际物流有限公司网站，2021 年 4 月 28 日，

网址：http://www.wae-logistics.com/news_show.aspx?id=1123，访问时间：2020 年 7 月 17 日。

^② “收官！今年最后一趟中欧班列从武汉驶出”，武汉汉欧国际物流有限公司网站，2021 年 1 月 1 日，

网址：http://www.wae-logistics.com/news_show.aspx?id=1108，访问时间：2020 年 7 月 16 日。

^③ “中欧班列（武汉）1-4 月承运货值占湖北省对欧盟进出口总值 14.77%！”，武汉汉欧国际物流有限公司网站，2021 年 5 月 20 日，网址：http://www.wae-logistics.com/news_show.aspx?id=1129，访问时间：2021 年 7 月 17 日。

^④ “全国率先 中欧班列（成都）累计开行量突破 6000 列”，成都市人民政府网站，2020 年 8 月 27 日，网址：http://www.chengdu.gov.cn/chengdu/home/2020-08/28/content_a529ead9bbba437180d70ba8a8acf994.shtml，访问时间：2020 年 8 月 4 日。

^⑤ “首列中欧班列（成渝）号于昨日启程”，成都市人民政府网站，2021 年 1 月 2 日，网址：http://www.chengdu.gov.cn/chengdu/home/2021-01/02/content_64d6015960b94f5f8e7731c210fc3574.shtml，访问时间：2021 年 8 月 4 日。

^⑥ “上半年中欧班列（成渝）累计开行近 3000 列”，成都市人民政府网站，2021 年 8 月 4 日，网址：http://www.chengdu.gov.cn/chengdu/home/2021-08/04/content_605fd118b66e4a4986980a410aeb8efd.shtml，访问时间：2021 年 8 月 4 日。

西安开通的中欧班列长安号相较于重庆、成都起步稍晚，但以其发展速度而著称。根据西安市人民政府数据显示，2020 年中欧班列长安号全年开行 3720 列次，是上年的 1.7 倍，创历史新高，班列开行量、重箱率、货运量等核心指标居全国第一，运送货物总重达 281.1 万吨，是上年的 1.6 倍，其中欧洲方向约占全国市场总量的 20%，超过 8 万吨防疫物资运抵欧洲，为国际防疫合作提供了有力支持。中欧班列长安号再次实现了跨越式增长，质量评价指标位居全国第一。^①

中欧班列长安号向西已开通西安至中亚、欧洲 15 条线路，覆盖丝绸之路沿线 45 个国家和地区，出口货物主要为机械设备、工业原材料、五金工具、家用电器、家具、服装鞋帽、电子产品、汽车整车及零配件等品类。进口货物品类主要为汽车整车及零配件、木材、棉纱、绿豆、小麦、机电设备、机械设备及生活日用品等。^②

（5）郑州线路

中欧班列（郑州）起步于 2013 年 7 月，目前已成为国内中欧班列开行数量、运送货值、覆盖范围等指标稳居前列的平台之一。2020 年全年，中欧班列（郑州）累计开行 1126 列次，^③累计货值 42.77 亿美元，累计货重：71.49 万吨，^④且基本实现往返均衡对开。

2021 年上半年，中欧班列（郑州）累计开行 751 班，同比增长 71%。^⑤目前中欧班列（郑州）已形成境内以郑州为枢纽，以北京、上海、广州等 130 多个市（县）为二级集疏中心，国内集装箱还箱场站增至 53 个，辐射半径达 1500 公里，涵盖近四分之三国土面积。境外以德国汉堡、慕尼黑，比利时列日，俄罗斯莫斯科为一级枢纽，以巴黎、布拉格、华沙以及沿途换装车站点的马拉舍维奇、布列斯特等为二级集疏中心，国外集装箱还箱场站增至 46 个，网络遍布欧盟和俄罗斯及中亚地区 30 多个国家 130 多个城市。

^⑥

（6）义乌线路

^① “西安市政府新闻办召开‘中欧班列长安号 2020 年度开行情况新闻发布会’”，西安市人民政府网站，2021 年 1 月 19 日，网址：<http://www.xa.gov.cn/ld/hwq/ldhd/60063da2f8fd1c2073eafbd3.html>，访问时间：2021 年 7 月 27 日。

^② “驰骋七年 长安号加速奔跑”，西安市人民政府网站，2020 年 9 月 8 日，网址：<http://www.xa.gov.cn/xw/zwzx/qxrd/5f56ea74f99d6503001fb74f.html>，访问时间：2021 年 7 月 27 日。

^③ “去年全年开行 1126 班 中欧班列（郑州）开行逆势增长”，郑州国际陆港公司网站，2021 年 1 月 5 日，网址：<http://www.zzguojilugang.com/xinwenzixun/qiyexinwen/2021/0219/583.html>，访问时间：2021 年 8 月 2 日。

^④ “2020 年，郑欧班列累计开行 1126 班”，郑州市人民政府网站，2021 年 1 月 6 日，网址：<http://www.zhengzhou.gov.cn/news1/4647617.jhtml>，访问时间：2021 年 8 月 2 日。

^⑤ “上半年郑欧班列开行数量同比增长逾七成 初步形成‘连通境内外’国际通道线路”，郑州市人民政府网站，2021 年 7 月 17 日，网址：<http://topic.zhengzhou.gov.cn/jd100zn06/5166728.jhtml>，访问时间：2021 年 8 月 2 日。

^⑥ “郑欧班列境外目的站点增至 10 个”，郑州国际陆港公司网站，2021 年 7 月 16 日，网址：<http://www.zzguojilugang.com/xinwenzixun/qiyexinwen/2021/0716/624.html>，访问时间：2021 年 8 月 2 日。

义乌作为世界级小商品集散地和浙江自由贸易试验区“一带一路”开放合作重要平台，在中欧班列运营上同样有突出表现。中欧班列（义乌）相比于其他各平台的最大特点是，其运营平台为民营企业义乌天盟实业投资有限公司，该班列自 2014 年始发以来，在开行数量和质量方面一直处在华东地区领先地位。2020 年义乌、金华双平台共发运“义新欧”中欧班列 1399 列，其中义乌平台开行 974 列，共发运 80392 标箱，同比增长 90.2%，线路拓展至 14 条，联通了亚欧大陆 59 个国家和地区，运输货物涵盖了五金器具、纺织用品、汽车配件、生活用品、工程设备等领域，成为全国运营方向最多、载重率最高、跨越国家最多、运输线路最长的中欧班列运营线之一。^①

2021 年 1-6 月，“义新欧”中欧班列（金华、义乌双平台）共开行 1079 列，发运 89228 个标准箱，箱量同比增长 204.4%，回程班列 340 列，到达箱量 28180 个标准箱，箱量同比增长 6393.1%，发运量领跑长三角地区，稳居全国第一梯队序列。^②

三、疫情以来中欧班列主要口岸发展情况

中欧班列沟通亚欧大陆、往返国境内外主要通过东、中、西三大通道。其中，东通道主要服务于东北地区和东南沿海地区，经由满洲里或绥芬河出入境；中通道主要服务于华北地区，经由二连浩特出入境；西通道主要服务于西北地区、西南地区，经由霍尔果斯或阿拉山口出入境。

2021 年上半年，霍尔果斯口岸出入境中欧班列共 3057 列、货运量 428.7 万吨，分别同比增长 52.5%、66.8%，实现班列数量和货运量双增长，成为全国铁路口岸中通行列数最多的口岸。^③

2021 年上半年，阿拉山口口岸出入境中欧班列 3033 列，累计运送 28.83 万个标箱，货运量达 228.07 万吨，货值 168.16 亿美元，各项数据分别同比增长 41.07%、48.6%、56.08%和 63.98%。^④

2020 年全年，二连浩特海关共监管进出境中欧班列 2384 列，标箱 24.13 万箱，货运量 224.4 万吨，货值 277.85 亿元，较 2019 年分别增长 60%、74.89%、89.15%和 39.67%，

^① “新年 4 趟“义新欧”中欧班列在义乌发车”，义乌市委党校网站，2021 年 1 月 4 日，网址：http://www.yw.gov.cn/art/2021/1/4/art_1229136107_59225323.html，访问时间：2021 年 8 月 4 日。

^② “今年上半年“义新欧”中欧班列开行 1079 列”，义乌市人民政府网站，2021 年 7 月 16 日，网址：http://www.yw.gov.cn/art/2021/7/12/art_1229187636_59265311.html，访问时间：2021 年 8 月 4 日。

^③ “上半年霍尔果斯成全国通行中欧班列数量最多口岸”，新疆维吾尔自治区人民政府网站，2021 年 7 月 7 日，网址：<http://www.xinjiang.gov.cn/xinjiang/dzdt/202107/7319775d5b174a478de1d321fb86fa79.shtml>，访问时间：2021 年 7 月 23 日。

^④ “上半年阿拉山口进出境中欧班列达 3033 列”，新疆维吾尔自治区商务厅网站，2021 年 7 月 5 日，网址：<http://swt.xinjiang.gov.cn/swt/ghjhtj/202107/327a11e267bf4071b00b2a8d9ff7120f.shtml>，访问时间：2021 年 8 月 1 日。

重箱率达 99.54%。^①2021 年上半年，二连海关累计监管进出境中欧班列 1241 列，集装箱 12.88 万标箱，同比分别增长 28.07%、32.89%，货运量 109 万吨，货值 26.12 亿美元，同比分别增长 14.92%、59.57%，新增线路 5 条，累计运行线路达 50 条。^②

2020 年全年，经满洲里口岸进出境中欧班列共计 3079 列，同比增长 42.09%，运送集装箱 26.68 万个标准集装箱，同比增长 46.26%，货值 341.69 亿元，同比增长 30.95%，各项数据均再创新纪录。^③2021 年上半年经满洲里口岸进出境中欧班列达 1610 列，同比增长 20.51%，载运 12.95 万个标准集装箱，同比增长 12.52%，主要商品有木材、纺织、粮食、矿砂、化肥等，总货值约合人民币 159.65 亿元。^④

四、疫情以来中欧班列发展特征及趋势

自新型冠状病毒肺炎疫情爆发以来，各国经济均遭受沉重打击。根据世界银行统计，全球经济萎缩 3.593%，幅度远超金融危机。^⑤贸易作为经济扩张和全球化的最重要支柱之一，在全球疫情爆发的背景之下跌幅更为巨大，全球货物与服务进口萎缩 9.729%。^⑥

在贸易萎缩的环境中，全球运输和供应链受到持续冲击。首先，由于各国不时祭出“熔断”、停运停航等措施以避免本国疫情加重，导致空运和海运发展节奏被严重打乱；其次，全球价值链的不平衡在疫情当中得到进一步放大，由于疫情发展情况各异，依靠出口的经济体严重缺乏集装箱，而大量集装箱又挤压在进口国家口岸无人装卸；最后，各国政府争相实行财政扩张和货币超发政策，过剩的流动性涌入大宗商品市场和基础设施建设市场，其所造成的挤出效应导致集装箱和运价双双飙升。

在此背景下，中欧班列得以充分发挥自身基于铁路运输的综合优势实现跨越式发展。首先，中欧班列经过长期制度建设、国际协调，在运输时效性上进步显著；其次，中欧班列覆盖范围随着班列线路和国内外集散中心建设，在通达度上同样有极大提升；再次，中欧班列找准自身市场定位，依据铁路运输速度快于水运和价格低于空运、运量

^① “5463 列！我区去年中欧班列成绩单很亮眼”，内蒙古日报数字版，2021 年 2 月 2 日，网址：http://szb.northnews.cn/nmgrb/html/2021-02/02/content_27308_139939.htm，访问时间：2021 年 7 月 22 日。

^② “1241 列！上半年二连口岸中欧班列跑出新速度”，海关总署网站，2021 年 7 月 20 日，网址：<http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302425/sygdtp/3772034/index.html>，访问时间：2021 年 7 月 25 日。

^③ “5463 列！我区去年中欧班列成绩单很亮眼”，内蒙古日报数字版，2021 年 2 月 2 日，网址：http://szb.northnews.cn/nmgrb/html/2021-02/02/content_27308_139939.htm，访问时间：2021 年 7 月 22 日。

^④ “2021 年上半年经满洲里口岸进出境中欧班列同比增长 20.51%”，海关总署网站，2021 年 7 月 9 日，网址：<http://www.customs.gov.cn/customs/xwfb34/302425/3757513/index.html>，访问时间：2021 年 7 月 25 日。

^⑤ “全球 GDP 年度增长率”，世界银行网站，网址：<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?view=chart>，访问时间：2021 年 7 月 18 日。

^⑥ “全球货物与服务进口年度增长率”，世界银行网站，网址：<https://data.worldbank.org/indicator/NE.IMP.GNFS.KD.ZG>，访问时间：2021 年 7 月 18 日。

介于二者之间的特质，有针对性地开发和争取运输领域细分市场。

总体而言，中欧班列在新型冠状病毒肺炎疫情爆发以来发展的新特征及新趋势可以归纳为如下四点。

首先，总体规模持续扩大。

中欧班列在面对疫情在全球范围内肆虐、世界贸易规模出现相对萎缩等不利条件下，仍然保持了高速增长态势。2020 年全年开行列数同比增长 50%，2021 年上半年相比于 2020 年同比增长 43%，半年开行列数已经接近疫情尚未爆发时的 2019 年全年。国内开行中欧班列超过百列的城市达到 31 个，达到欧洲 23 国 168 座城市，^①规模效应日益凸显。

其次，防疫物资成为亮点。

新型冠状病毒肺炎是近百年来人类遭遇的影响范围最广的全球性大流行病，对全世界是一次严重危机和严峻考验^②。根据世界卫生组织新冠肺炎周报显示，截至 2020 年 8 月 4 日，全球已有接近两亿确诊患者，其中 420 多万人死亡。^③为了应对疫情扩散，构建人类卫生命运共同体，中国各级政府、企业和民间机构积极通过中欧班列向遭受疫情严重影响的亚欧各国出口和捐赠紧缺的医疗物资用品。2020 年 1 月至 4 月，中欧班列开行数量和发送货物量同比分别增长 24%和 27%，累计运送抗疫物资 66 万件。^④西安、义乌、武汉等地创新开行中欧班列防疫物资专列，“生命通道”功能凸显。2020 年全年中欧班列共运送防疫物资 939 万件、7.6 万吨，^⑤目的地遍布亚欧大陆，全力支持各国抗击疫情。

再次，运营状况部分优化。

疫情背景下的全球物流体系受阻为中欧班列提供了转型升级的机遇，促使其运营状况部分得到了优化：一方面，中欧班列运价提升减轻了班列运营压力，降低了中欧班列对地方补贴的依赖度，从而形成了中欧班列真正走向市场提供了机遇。另一方面，中欧

^① “中欧班列数据报告”，国家铁路局，2021 年 7 月 12 日，

网址：http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml，访问时间：2021 年 7 月 23 日。

^② “抗击新型冠状病毒肺炎疫情的中国行动白皮书”，国务院新闻办公室网站，2020 年 6 月，

网址：<http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/42313/43142/index.htm>，访问时间：2021 年 8 月 6 日。

^③ “Weekly Operational Update on COVID-19, 4 August 2021, Issue No. 66”，世界卫生组织网站，2020 年 8 月 4 日，

网址：<https://www.who.int/publications/m/item/weekly-operational-update-on-covid-19---4-august-2021>，访问时间：2021 年 8 月 6 日。

^④ “抗击新型冠状病毒肺炎疫情的中国行动白皮书”，国务院新闻办公室网站，2020 年 6 月，

网址：<http://www.scio.gov.cn/ztk/dtzt/42313/43142/index.htm>，访问时间：2021 年 8 月 6 日。

^⑤ “满载 100 个标箱 今年首趟中欧班列国际防疫专列发车”，央广网，2021 年 2 月 22 日，

网址：http://zj.cnr.cn/gedilianbo/jh/20210222/t20210222_525418988.shtml，访问时间：2021 年 8 月 5 日。

班列线路集中度提升稳定了其整体格局，有利于班列后续改革的进一步推进。目前，依托主要线路的中欧班列集结中心建设取得初步成效，五大集结中心的运量占全国班列总运量的 62%。^①中欧班列优势线路在全国占据越来越突出的地位，有利于以它们为中心吸收、整合其他相对分散和运营不利的线路，从而优化班列资源配置，为班列真正走向市场奠定基础。

最后，模式内容不断创新

中欧班列在短短十年的时间内能够发展成为有竞争力、有品牌特色的货物运输平台离不开创新支持。自疫情爆发以来，各个地方平台纷纷利用自身优势，创新班列组织运营模式、开辟全新货源种类，取得良好成效。例如成都和重庆携手打造中欧班列（成渝），共同打造统一品牌，着力提升认知度和市占率；重庆首发全国首列电商 B2B 班列，进一步丰富了货物出口路径，提升了货物出口通关效率，降低了电商企业综合成本，^②为班列发展注入新的活力。

五、后疫情时代班列发展中的潜在挑战

随着世界主要经济体逐渐从新冠疫情的冲击下恢复，中欧班列发展将面临新的挑战。简要地看，后疫情时代中欧班列发展面临的挑战主要包括：

第一，疫情影响减弱，发展速度难以持续。

在新型冠状病毒肺炎疫情持续影响全球的 2020 年和 2021 年上半年，各国疫情防控节奏不同导致的全球物流体系紧张是中欧班列能够逆势上扬的前提，全球航运和空运运力下降形成的货源转移是中欧班列规模再次扩张的现实基础。虽然中欧班列借机也向市场展示了其运输的优势，但各线路平台公司的国际运营能力欠缺和经费不足，对班列后续发展形成了根本制约。在沿线国家疫情得到有效控制，全球生产、航运和空运逐步恢复的情况下，中欧班列开行速度必将受到影响。特别是考虑到海运和空运恢复将使目前不断升高的运价回落，届时中欧班列的相对优势会变得更弱，随着补贴退坡政策的实施，中欧班列如何定价将成为决定其后疫情时代发展方向的关键因素。

第二，货源争夺激烈，地方平台缺乏协调。

目前国内已有接近百座城市开行中欧班列。各地方政府开通班列的思路虽然各异，

^① “中欧班列数据报告”，国家铁路局，2021 年 7 月 12 日，
网址：http://www.nra.gov.cn/xwzx/tpsp/tpxw/202107/t20210712_190194.shtml，访问时间：2021 年 7 月 23 日。

^② “中欧班列（渝新欧）全国首发跨境电商 B2B 出口专列”，重庆市人民政府网站，2020 年 9 月 2 日，
网址：http://www.cq.gov.cn/ywdt/jrzq/202009/t20200902_8638551.html，访问时间：2021 年 7 月 24 日。

但为班列寻找货源、商谈线路等行为具有高度一致性，这就导致一地货源同时面临多家班列物流平台公司的争抢。而在货源有限的条件下，各个平台公司恃地方政府补贴政策而采取无节制地压低运价等非理性竞争行为，严重破坏了中欧班列健康发展所倚赖的市场秩序。目前，在相关协调机制建立并有效运行的基础上，无序竞争现象有所改善。

第三，基础设施薄弱，配套改造进展缓慢。

中欧班列沿线各国铁路基础设施发展情况千差万别的情况在班列开通的十年时间内并未得到根本改变，特定通道、口岸、节点仍旧长期处在列车拥堵、货品堆积的状态下。但主要通道沿线国家的政治发展状况、中欧关系等政治因素与铁路基础设施投资回报周期长、投资需求大等经济因素共同牵动着中欧班列所需要的基础设施改善情况，这就导致中欧班列在时效性方面虽然具有提升空间，但却始终难以兑现。

总 结

中欧班列在新冠疫情爆发以来实现了诸多发展，这不仅表现在总体规模扩大、防疫物资运输、运营状况改善、模式内容创新等方面，而且从规模、货值等多个维度上来看，疫情爆发后的中欧班列在中国与沿线国家货物运输体系中所占的地位也有一定提升，但是在中欧班列平台公司运营能力、协调体系，以及全球物流体系逐步恢复等因素的综合影响下，后疫情时代的中欧班列发展仍然面临一系列挑战。只有扬长避短，进行以市场为导向的改革，才能让中欧班列真正成为推动中国与其他国家经贸合作高质量发展的设施联通项目，并使它发挥示范作用，促进中国与沿线国家围绕共建“一带一路”进行深度合作。