

# 加快推进吉林省中欧班列稳定运行 促进沿线国家共同繁荣发展

■ 柳涛

**摘要：**吉林省中欧班列的运行对于推进长春市打造东北亚区域性物流中心，全方位提升珲春口岸货量与开放水平，具有重要的战略意义和经济效益，在开放发展、口岸建设、产业升级、招商引资等方面发挥了积极作用。但“长满欧”货物量出现下滑问题和“长珲欧”测试中暴露出的问题也不容忽视，建议吉林省政府合理规划，加大政策支持力度，推动“长珲欧”常态化运营，与俄蒙形成合力、共同推进中欧班列发展。

**关键词：**中欧班列 长满欧 长珲欧 中俄蒙 一带一路

目前，以铁路为载体的中欧贸易正处于快速发展期，作为吉林省助推“丝路吉林”建设、融入“一带一路”倡议、构建开放经济新格局的载体之一，吉林省中欧班列的运行对于推进长春市打造东北亚区域性物流中心，全方位提升珲春口岸货量与开放水平，具有重要的战略意义和经济效益。

## 一、吉林省中欧班列运行的基本情况

### （一）“长满欧”班列运行情况

目前，“长满欧”班列业务辐射韩国、日本及东北三省、长三角、珠三角等地区，已与欧洲10国25个铁路中心站实现了直接连通，沿线同时连通俄罗斯境内80个站点，国内货源地覆

盖17个省（区、市），已成为连通国家与地区最多的中欧班列。

2018年，“长满欧”班列承运进出口箱量合计9428标箱，承运货物约7.5万吨，承运货值约合人民币38亿元，且整体承运质量相对提高。长春国际陆港发展有限公司作为“长满欧”班列的运营公司，在2018年对“长满欧”班列的承运货物主动进行了结构性调整，减少了不利于吉林省产业及中欧班列持续发展的品类。班列运送的货物种类更加丰富，包括汽车整车及零配件、医疗器械及零部件、玻璃制品、针织品、木制品等，货源结构向高附加值转变。进出口货物排名变化最大的当数医疗器械及零部件，2017年还排在前十之外，2018年跃升到第二。

2019年，“长满欧”班列的

工作重点：一是将结合科技手段，与沿线各国签署共推共建协议，以长春为节点，在跨西伯利亚沿线，加强科技仓单共享、数据互换、快速通关便利化等，推进“长满欧”班列加快发展。“长满欧”班列的运营公司长春国际陆港发展有限公司于2016年9月加入跨西伯利亚运输协调委员会（CCTT）。该委员会成立于1996年，是由俄罗斯铁路公司发起的国际成员国组织，致力于促进相关国家的运输及经济关系的发展，在国际物流领域具有非常强的影响力和号召力。二是继续加强日韩货物的通运能力，同时推动本地货物的转化，推动招商引资、产业落位，推动本地物流结构优化、量质齐升，带动本地经济高质量发展。三是依托长春兴隆铁路口岸和获批的整

车进口口岸资质，加强平行进口车的运量，推动汽车整车进口业务的开展，并努力构建涵盖前端采购、中端运输及供应链解决方案、后端销售的全链条服务，激发本地汽车消费市场活力，发挥汽车产业在本地经济和社会发展中的重要支柱作用。四是发挥物流通道优势，以“空陆联程”的方式推进“吉林省卡车航班集运中心”项目，让长春有效连通全球 146 个城市，进一步提升跨境电商服务能力，助推长春兴隆综保区乃至吉林省成为整个东北亚地区的跨境电子商务中心。

（二）“长琿欧”班列运行情况

“长琿欧”班列是经由琿春铁路口岸进出境、联通俄罗斯、最终进入欧洲腹地的国际联运大通道，途经欧洲众多城市。

2019 年 2 月，“长琿欧”班列完成了首次运行测试。目前，长春市正积极推动琿春铁路口岸改扩建和提升集装箱货物的吞吐能力，争取“长琿欧”班列早日稳定运行，实现“一带一路”与“滨海二号线”的有效对接。未来，“长琿欧”班列将以市场的现状和客户的需求为导向，逐步实现稳定运行：首先，推进板材进口班列常态化运行；随后，开展长春经琿春口岸出口至俄罗斯的业务，同时，按需求连接经俄罗斯远

东港口的海上支线运输，达到铁铁联运和铁海联运的同步拓展；在上述服务稳定之后，最终将线路延伸至欧洲波罗的海地区，形成完整的通道。2019 年，“长琿欧”班列将着力实现前两项业务目标。

## 二、中欧班列在吉林省经济发展中发挥的积极作用

（一）“长满欧”班列的作用

1. 口岸建设推动作用。长春兴隆铁路口岸是吉林省重要的国家级口岸，对以长春为核心构建国际物流枢纽起到重要作用，其功能与地位的迅速提升，正是缘于“长满欧”班列通道的建设。中欧班列国际铁路联运、大连港方向海铁联运、卡车航班空陆联运等三大国际物流通道，具备公空铁海四位一体的多式联运枢纽功能，形成国际陆港口岸作业区与综合保税区相结合、多种特殊口岸相叠加的空间布局，在全国内陆口岸处于领先地位。

2. 新兴产业及产业升级的推动作用。2018 年 10 月叠加于长春兴隆铁路口岸之上的整车进口口岸正式获得国务院批复，长春市作为中国汽车工业的摇篮，正式具备了进口整车直接运抵的基础条件，对整车进口、平行进口车、售后件、改装件等新兴产业的形成将起

到决定性作用。

3. 招商引资带动作用。以便利化、高水准的物流服务为工具，依托长春兴隆综合保税区、围绕跨境贸易和跨境电商、结合长春兴隆铁路口岸以及三大国际通道建设，通过在全球各种专业展会、会议等场合大力宣传资源优势，扩大对外影响力，促进多种产业逐步落地，发挥招商引资的桥梁纽带作用。

（二）“长琿欧”班列的作用

1. 有利于推动吉林省的开放发展。“长琿欧”班列是继“长满欧”班列之后吉林省开行的第二条国际铁路联运大通道，同时也是为“一带一路”开辟的一条全新通道。这条全新大通道将对中欧班列东线形成有力补充，有效缓解全国中欧班列出境口（特别是东线出境口）严重拥堵的现状，形成“一带一路”倡议、“长吉图”战略与俄罗斯远东开发战略的有效对接。

2. 有利于吉林省对俄进出口贸易。琿春作为吉林省唯一对俄铁路口岸，其战略意义、经济意义都极为重要。目前，全国中欧班列迅猛发展，各通过口岸均呈现不同程度的拥堵。在中欧班列红利期间，加快完善琿春铁路口岸并提升服务能力，将会全面提升口岸进出口货物通过量，对俄进出口贸易会产生极大的促进作用。

### 三、吉林省中欧班列运营管理中存在的问题

#### (一)“长满欧”班列货物量下滑

1. 物流通道及物流产品不稳定。由于政策调整期太长导致无法及时测算价格体系,无法为客户提供符合市场规律的物流产品,致使福耀玻璃等既有客户流失。

2. 同行业为抢占市场份额恶意压低价格。2018年度,成都、重庆、西安等城市的发运量已超过1000列。为抢占市场份额,很多班列报价为零运费或者负运费,导致很多货物逆向运输。

3. 促进产业落地配套政策不足或不及时。中欧班列须依托口岸、国际陆港、国际通道规模型引流,各中欧班列省份对此均高度重视,并积极配套落地政策,如成都、武汉依托板材大规模进口已形成板材深加工基地等,促使很多大宗商品集聚,但吉林省尚未出台此类相关政策。

4. 顶层规划不足造成内耗。中欧班列开行需要强大的口岸功能与特殊监管区域等配合,开行数量大、效果好的省份均做到合理规划、统筹安排,唯独东北地区产生一个省份甚至一个城市多点发运,不仅造成资源浪费,更因各运营团队专业性、服务能力良莠不齐,导致

恶性竞价,从而产生“劣币驱逐良币”的不良后果,影响全省发展大局。

#### (二)“长珲欧”班列测试过程中呈现的问题

1. 境外段铁路承运能力差。“长珲欧”班列未达到俄罗斯境内要求的整编列车要求,但在运抵乌苏里斯克站之前,平均也已达日行530公里的速度,并未有严重的延迟。但在乌苏里斯克至卡梅绍娃亚段,仅达到平均日行50公里的速度。一是由于乌苏里斯克作为远东港口集群特别是海参崴港至西伯利亚干线的主要通过站,每周往返运量相对稳定,可随时加挂编组快速行进。而由乌苏里斯克至吉林省边境多年未形成运量(在俄罗斯远东境内,一般需要达到52车为整列),导致铁路无法满轴快速集运,效率极差。二是由于多年无稳定运量,导致俄方长期未维护、提升该段基础设施,相应承运能力极差。

2. 边境口岸基础设施及操作能力不足。此次进境测试货物未涉及俄方边境站卡梅绍娃亚的操作能力,未出现异常,具体问题将在随后启动的出境测试中重点观察。而珲春铁路口岸产生问题相对较突出:目前,珲春铁路口岸缺乏边境全品类口岸的规划建设,口岸内缺乏存在污染可能的煤炭及矿粉等货物的专用堆场、集装箱货物专用堆场、冷藏箱货物专用堆场

等细分堆场。海关监管设施严重不足,存在安全隐患。换装仅依靠正面吊作业,无法满足规模型集装箱作业和换装。自境外接车计划安排中未考虑污货风险,将集装箱货物与煤炭进行混编。

3. 境内与国铁衔接问题。目前珲春口岸及进境段线路为吉林省地方铁路管理,实际管理与经营权在东北亚铁路集团。地方铁路在全国并不少见,但同时管理边境口岸的并不多,因此衔接问题比较特殊和突出。具有地方铁路的其他省份都出台并规范有省级地方铁路管理条例。1988年,国家就出台了《国家铁路与地方铁路间货物运输规则》,并明确有直通运输、换票运输和换装运输等详细规则。目前,吉林省珲春铁路口岸与临近的吉林货运中心图们站并未有全品类衔接方案,特别是未申请集装箱办理站资质,使得口岸缺乏与腹地的铁路集疏运方式。

#### (三)俄、蒙中欧班列主要问题

1. 三国发展水平、社会文化经济体制各异。相对于全球其他地区,中蒙俄的政局较为稳定,但不稳定的因素仍然存在。俄罗斯和蒙古国内部还存在着法制不健全、政府干预较多、对外较为封闭、市场发育不完善等问题,蒙古国还存在劳动力素质较低、管理水平落后、自身开发能力差等问题。这都制

约着中俄蒙三国之间的合作，尤其影响着中欧班列的运行。

2. 基础设施落后，建设资金匮乏。从“长珲欧”班列测试过程中呈现的问题来看，边境口岸基础设施和境外段铁路承运能力问题均是由于基础建设投资不足导致。中欧班列的稳定运行离不开基础设施的大力投资。加强基础设施建设，所需资金数额巨大，缺乏资金是瓶颈中的瓶颈。

#### 四、加快推进吉林省中欧班列稳定运行的建议

##### （一）完善顶层设计，合理规划

中欧班列还属新兴事物，行业规范度仍有待提升。各地主管部门缺乏对中欧班列开行意义、口岸与特殊监管区域配合的重要性、后续发展前景方面的认识，班列线路重复现象严重，以辽宁、山东、内蒙古尤为突出。吉林省也存在这种现象，目前除“长满欧”班列外，长春新区、四平等地也提出打造国际陆港和中欧班列的想法，中欧班列目前仍处在半市场运营状态，仍需要部分政府补贴，建议合理规划，不宜多点开行，补贴须合理利用、有效安排。

##### （二）建议政府加大支持力度

建议省委、省政府积极协调“一带一路”沿线铁路部门，破

解“长珲欧”班列国外段的重点难点问题，尽早与俄方就该问题进行商洽，以满足“长珲欧”后续的推进工作。以保证国外段的畅通；加强沟通交流、开展信息互换，提升双方信息和数据互联互通能力。

《长春市中欧班列管理办法》已于2018年9月28日出台，但截至目前仍有很多内容没有细化、缺乏解读、无法操作实施。2015至2017年，由于种种原因并未完全按原有文件执行。2018年管理办法大幅调整，调整周期耗时长且尚不能完全执行。政策的不连贯、不稳定对运营企业形成极大压力，多次造成班列停运，丧失运营团队国际信用。建议细化管理办法，有关部门权威解读管理办法。

##### （三）积极推动“长珲欧”常态化运营

在与俄铁协商确保运能运力的同时，尽早形成该段稳定货流，至少前期单向稳定成列，逐步打开僵局，促使俄铁加速改造提升相应基础设施。完善口岸建设，按口岸及海关监管场所规定尽早完善珲春铁路口岸基础设施。合理规划作业区域，按污染类货物、大宗商品、集装箱货物、冷藏箱货物等合理规划堆存与作业区域。规范作业流程，根据口岸已有和规划功能所涉及到的空或重集装箱、进出口方向、散杂货等类型详细制定合理规范的作业

流程，提升口岸的通过率和利用率。

##### （四）与俄、蒙形成合力，共同推进中欧班列发展

为使中欧班列的稳定运行，沿着中欧班列的运行线路，对已出现的重点问题积极与相关国家的职能部门沟通，及早提出解决办法。应突出规划的开发性特点，重视规划与基础设施及通道等方面的重大建设项目安排和衔接，特别是中欧班列应符合国际大通道建设和陆路经济带建设。应尽快考虑以我国国内内部立项和国际合作两类方式，组织进行规划行动方案的研究。我国相关部门要积极与俄、蒙政府相关职能部门对接，委托高水平设计咨询部门开展各领域各行业规划设计工作，科学优化建设方案。■

##### 参考文献：

[1] 柳涛. 加强合作 推动中蒙俄旅游快速发展[J]. 北方经济, 2017, (10).

[2] 马斌. 中欧班列的发展现状、问题与应对[J]. 国际问题研究, 2018, (6).

[3] 杨志文. 中欧班列的市场结构、福利分析与策略选择[J]. 治理研究, 2019, (1).

[4] 高华阳. 中俄蒙经济走廊建设[J]. 中外企业家, 2017, (9).

（作者单位：吉林省政府发展研究中心（省政府调研室））

责任编辑：康伟