

中欧班列高质量发展及产学研合作路径

——第三届重庆与中欧班列沿线国家产学研合作国际论坛综述

朱秋秋¹, 余元玲², 雷洋²

(1. 重庆交通大学经济与管理学院, 重庆 400074; 2. 重庆交通大学欧洲研究中心, 重庆 400074)

摘要: 第三届重庆与中欧班列沿线国家产学研合作国际论坛于2023年11月11日在重庆外事中心成功举办。100余名来自中国、哈萨克斯坦、匈牙利、法国和波兰等国家的产学研专家出席论坛。会议总结了中欧班列在班列运行、国际影响及沿线国家产学研合作的成果,总结了发展经验。基于班列面临的挑战,为提升中欧班列高质量发展,与会专家基于最新研究提出建议。

关键词: 中欧班列; 高质量发展; 产学研合作; 会议综述

中图分类号: F502; F531.4 **文献标志码:** A **文章编号:** 1671-1807(2024)08-0176-05

为助力“一带一路”与中欧班列高质量发展,推动重庆内陆开放高地和中西部国际交往中心建设,探索产学研合作新机制,2023年11月11日,由重庆交通大学和渝新欧(重庆)物流有限公司联合举办的第三届重庆与中欧班列沿线国家产学研合作国际论坛在重庆外事大楼隆重举行。来自中国、哈萨克斯坦、匈牙利、法国和波兰等国家的100余名产学研代表出席论坛。

本次论坛分为领导致辞、主旨报告和平行论坛三个阶段。在开幕式上,重庆交通大学校领导黄承锋、中国产学研合作促进会长王建华和匈牙利驻重庆总领事馆总领事分别为本届论坛致辞。在论坛主旨报告阶段,与会专家学者围绕中欧班列高质量发展、沿线地区产业经贸合作以及中欧班列如何推动文化交流等议题,展开了14场主旨报告。同时,本论坛设置主题分别为“中欧班列与通道经济发展”“中欧与贸易规则创新”“教育国际合作及文化交流”的三个分论坛。本次论坛以重庆与中欧班列沿线国家产业合作为主题,探讨中欧班列高质量发展及沿线国家产业合作机制与路径,共筑安全稳定、开放包容和互利共赢的产业链体系,推动亚欧产业合作可持续发展。现将会议报告及讨论的主要观点予以综述。

收稿日期: 2023-12-26

基金项目: 国家社会科学基金(23XGJ013)

作者简介: 朱秋秋(1993—),女,重庆人,硕士,研究方向为国际物流;余元玲(1970—),女,重庆人,博士,研究方向为国际经济法、资源与环境保护法、交通运输法;雷洋(1985—),男,河南信阳人,博士,副教授,研究方向为国际运输通道。

1 中欧班列的成果

1.1 沿线国家实现互联互通,加快内陆城市开放步伐

中欧班列通道以贯穿亚欧大陆的通道优势,推动了中欧、中亚、中越、中老、中缅等国际班列稳定开行,已发展为常态化运行的班列通道,使得与其衔接疏运的各种运输方式协同运转。根据海关数据,中欧班列阿拉山口、霍尔果斯口岸日均出口班列数突破10列。渝新欧物流有限公司总经理刘太平在报告中提到,中欧班列是积极探索我国内陆通往欧洲陆上铁路物流通道的典型范例。重庆作为第一个开通中欧班列的内陆城市,通过中欧班列(渝新欧)发展了物流产业^[1],并先后带动和影响国内近100个城市先后开通中欧班列。渝新欧现已形成“3+8+N”集结分拨体系,现稳定运行线路近50条,国际可辐射欧洲、中亚、东南亚等地区,通达亚欧超过100个城市,为经济欠发达地区更多参与全球经济贸易提供了对外开放的平台^[2-3]。

1.2 推动沿线贸易增长迅速,促进产业结构升级

10年间,班列历年累计开行1.5万列,货值超5000亿元,货物品类由单一机电产品拓展至上万种。据商务部数据,中欧班列开行以来,中国对东盟、俄罗斯、捷克和波兰等国家和地区的进出口贸

易总额实现近 200% 的增速,对德国和法国等西欧国家的贸易增长率超过 40%。重庆交通大学关海长在报告中提到,中欧班列与波兰、哈萨克斯坦、白俄罗斯的双边贸易合作潜力较大。中欧班列的开通,明显推动中西部地区的产业升级^[4]。内陆企业借助中欧班列,开始布局海外市场^[5]。澜湄跨境经济合作中方秘书处副秘书长夏志勇以“重庆造”新能源汽车利用中老铁路出口东盟市场及汽车配件利用“中老铁路+中欧班列”出口匈牙利的案例进行了说明^[6]。

1.3 中欧班列已成为广受欢迎的国际公共产品

越来越多的中欧班列境外节点城市与中国主要开行城市之间建立了国际友城关系。截至目前,重庆国际友好城市和友好交流城市分别增至 53 对和 120 对^[7]。匈牙利驻重庆总领事馆总领事百里表示,匈牙利是中欧班列南线进入欧盟的重要口岸,匈塞铁路和“中欧物流产业园”作为中国与中东欧国家共建“一带一路”的重点项目,吸引了越来越多的中国公司投资匈牙利^[8]。

2 中欧班列高质量发展面临的新形势与新挑战

随着世界政治格局和经济格局演变加剧,国内经济发展也产生深刻变化,中欧班列的发展同时面临外源性问题和内生性问题。基于专家发言,将中欧班列高质量发展面临的新形势分为经济、政治、科技及能源 4 个方面。由于宏观格局的变化,中欧班列的高质量发展也面临基础设施落后、各国政策差异运营模式单一及补贴机制带来无序竞争等多方面问题。

2.1 新形势

第一,全球经济下行,中欧班列面临需求下降问题^[9]。全球经济下行通常伴随着全球贸易的减缓,进而直接影响中欧班列的需求。2021 年,中欧班列累计开行 1.5 万列,其中对欧业务占比为 45%。这一比例在 2023 年下降至 12%。中欧间集装箱海运价格的大幅回落、部分原先采购自中国的供应链发生了转移,以及欧洲整体需求不足等原因导致中欧班列对欧业务下降。同时,还存在消费者信心不足导致的购买意愿下降等问题。欧铁国际货代公司总经理杨杰认为需要持续关注中欧班列目标市场的经济发展和购买力是否可持续支撑中欧班列开行规模。

第二,地缘政治冲突加剧,全球供应链体系呈现短链化、分散化^[10-11]。一方面,武装冲突增加了

局部性物流通道运行受阻。北京交通大学纪寿文教授提到,俄乌冲突影响持续外溢下,中欧班列通道受阻乃至停运的潜在风险增大。重庆交通大学关海长分析,国际地缘政治关系的不稳定、不确定性约束了推进“一带一路”的合作进程。另一方面,国家间的冲突加剧了贸易分散化局面^[12-13]。西安外国语大学姬文刚教授以中欧班列(长安号)为例,指出地缘政治格局可能导致贸易保护主义,直接或间接导致双边贸易货品的运输成本提高和风险增大。杨杰提到,地缘政治引起合规、道德等风险增加,冲击中欧间货源组织。欧美对俄罗斯进行制裁,部分俄白铁路车辆由受制裁银行提供融资,在欧盟被扣押。部分商业银行为规避风险,主动收紧了对俄汇付业务。

第三,产业链价值链各环节区位选择的影响因素从单一供给侧条件转向多元化,全球产业链价值链格局也随之改变^[13]。在数字经济需求的推动下,5G、大数据、物联网、人工智能、云计算、区块链等前沿技术得到持续创新,全球范围内催生了信息通信、互联网金融、网络消费、智能汽车等基于数字技术的新兴产业^[14]。商务部国际贸易经济合作研究院杜国臣在“数字 2.0 时代的电子商务发展”的报告中提到,数字化技术的普及将深刻调整国际力量对比,全球经济中心逐渐由欧美发达国家向新兴经济体转移。根据商务部数据,跨境电商等外贸新业态在亚洲、非洲和拉美地区兴起。因此,原本为中欧间贸易服务的中欧班列需要适应现实的变化,适当向新兴经济体转移。随着中国整体科技实力不断提升,国家之间的博弈逐渐转入非经济领域,发达国家频繁采取出口管制等措施对高科技产品贸易进行限制^[15]。例如,美国对华发起科技围堵,挑起贸易摩擦;德国出台《供应链法》,可能影响与德国企业的正常贸易往来。重庆交通大学余元玲认为德国《供应链法》可能成为欧盟对华贸易政策工具,中国供应商将受到德国客户额外审查带来的影响。

第四,欧洲能源制度转型,低碳发展成为趋势。欧盟逐步淘汰化石能源,转向可再生能源。中国作为全球最大的能源消费国之一,同样面临着能源转型的压力。在绿色供应链的构建中,中欧班列的角色不可忽视。随着能源价格的上涨,物流成本进一步上升,这对于中欧班列的发展起到限制作用。重庆大学曾文革教授表示,中国应当充分利用中欧班列的优势,逐步实现能源结构的转型和升级^[16]。同时,积极探索与欧洲在绿色产业方面的深度合作,

共同推动全球碳中和目标的实现。

2.2 新挑战

一方面,“硬联通”和“软联通”等传统国际通道运输问题凸显^[17]。沿线多国的铁路、口岸和物流场站的建设水平参差不齐,部分国家的基础设施建设滞后,无法适应日益增长的货运需求。杨杰基于中欧班列日常业务中遇到的基础设施瓶颈,指出阿克套港、巴库港、罗马尼亚境内铁路须升级改造。西安外国语大学波兰研究中心姬文刚以中欧班列(长安号)为例,指出沿线国家的物流基础设施存在差异,尤其是中亚国家的物流绩效指数远低于欧洲国家。对于过境货物,哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚缺少统一的过境铁路运费优惠费率和海关政策。与此相对应的是,俄罗斯在欧亚经济联盟的框架内为过境铁路货物提供特别运费下浮,并与哈铁、白俄铁共同出资成立欧亚铁路联盟股份公司(United Transport and Logistics Company-Eurasian Railway Alliance, UTLC-ERA),统一过境三国铁路运费费率。

另一方面,中欧班列运营方式还存在问题^[18]。运营方式单一,可能引发承运人单一的垄断风险。中俄回程适合集装箱运输的货物品类相对单一,班列主要依靠俄罗斯板材和白俄罗斯进口的氯化钾等货物。中欧班列(长安号)在其去程线路上表现产品多样性的特点,但回程时同样面临货物种类单一、货量不稳定的问题,主要体现为货源组织困难。同时,中欧班列众多,各线路服务内容和运输模式高度类似,缺乏差异化竞争优势。地方政府为了吸引货物流量,不惜提供高额补贴,使得市场出现补贴竞争的现象,严重扭曲了市场的正常运营秩序。最后,中欧班列境外运输段风险因素较为复杂,对于风险的应对及事后救济体系不完善。

3 中欧班列高质量发展路径

基于上述挑战,与会专家进行探讨,综合得出中欧班列高质量发展应当坚持服务产业原则以强化产学研合作,多元化国际通道以加强供应链韧性,加强培育南北经济带以加强需求韧性。基于上述路径,可形成完整的“通道带物流,物流带产业,产业带经济”发展闭环。

3.1 坚持“服务产业”原则,推动沿线产学研合作

第一,积极探索“中欧班列+产业”模式,完善配套资源。挖掘新的经济增长点,发展新型贸易。第一,大力发展跨境电商,提升消费活力^[19]。一方面,建立健全的跨境电商融资机制和支付手段,并

完善相关的政策措施,优化营商环境,以确保跨境电商的顺利发展。另一方面,提升中欧班列对跨境电商的服务能力。这可以打通跨境电商的物流瓶颈及痛点,并保障货物运输的时效及安全性。第二,借助中欧班列加强沿线绿色产业合作^[16]。研究表明,中欧班列可以通过促进城市创新水平的提升,吸引外商投资以及提高城市能源利用率等方式,明显提升城市的绿色低碳转型。因此,借助中欧班列的互联互通及全球能源制度转型的契机,推动企业发展绿色产业,促使传统能源消耗性产业加快绿色转型,降低环境污染,并深化沿线经贸合作的发展。

第二,加强中欧班列沿线产学研合作。通过加强顶层设计和统筹协调,构建多主体、全媒体、立体式的国际传播格局,形成立体多样、融合发展、网上网下一体、内宣外宣联动的现代传播体系。同时,利用好地区高校教育资源,培养复合型人才。适当开设有关“一带一路”沿线国家的小语种专业,设置多学科交叉融合的新型课程体系,着重培养其语言及跨文化能力、技术与数据思维。为了充分发挥国际组织的作用,积极寻找与更广泛的国际组织和国家的合作,广泛搭建创造供海外人士交流与研究的各种平台和路径^[20]。

3.2 提升境外风险应对能力

一方面,通过多元化通道线路与运输方式提升境外物流韧性^[17]。纪寿文提出三大国际通道设想,包括东盟通道运输路径、“跨两海”(里海、黑海)通道以及中欧陆海快线。指出加强班列通道建设统筹协调与国际合作、对新通道加强建设资金支出、提升优化新通道班列市场化运营能力,以促进中欧班列国际联运通道高质量稳定发展。国际道路运输联盟(The International Road Transport Union, IRU)东亚及南亚代表处首席代表周研聚焦沿线主要公路直达运输通道的建设与发展,重点关注国际公路运输公约(Transports Internationaux Routiers, TIR)等国际公约与标准在提升沿线国家间运输与贸易便利化方面的积极作用。

另一方面,完善中欧班列境外运输风险救济方式。首先,寻求国家间合作,寻找沿线国家的利益契合点。重庆交通大学雷洋在报告中提到,对“土耳其中间走廊”战略背后的利益选择和利益布局进行充分评估,关注可能对中国国家利益和国际影响不利的因素,求同存异,寻求利益契合点,规避潜在的地缘政治风险^[21]。同时,积极开展国际统战工

作,同为中欧班列重要过境(目的)国的哈萨克斯坦等国通过欧盟与波兰等反俄情绪高涨的国家以及德法等国做好沟通和疏导工作,针对欧洲工商界积极开展民间外交,采取引导性措施,努力确保中欧班列境外通道畅通,恢复市场信心。最后,就西方制裁对中欧班列造成的影响建立预警机制,通过中欧班列协调委员会、中铁多联等常态化议事机制向国内平台公司、货主等相关企业互通相关信息,就价格波动、货源组织和替代线路展开讨论。

3.3 积极培育南北经济带,加强需求韧性

经济走廊建设是“一带一路”和中欧班列高质量发展的微观基础^[22]。重庆交通大学副校长黄承锋提出“构建亚洲南北大陆桥,培育新大陆桥经济带”的设想,将俄罗斯远东地区、中国西部地区与东盟国家联系起来,通过经贸往来可以有效提升俄罗斯远东地区和中国西部地区经济。杨杰认为,应当提高西部陆海新通道与中欧中亚班列的衔接度^[23],提升东盟—中国—中亚的互联互通。以通道辅佐产业,以产业互动赋予通道生命力,通过培育南北向经济带,可以降低对特定国家或地区的依赖,分散经济风险。各国地缘优势互补,合作空间巨大。在此基础上,进一步深化中俄蒙三国合作,打造“一带一路”与“欧亚经济联盟”对接的新平台,将有利于促进区域经济发展和民生改善。我国在推动经济发展的过程中,一直致力于构建多元化的经济体系。南北向经济带的培育,正是这一战略思维的具体体现。

南北向经济带的建设需要紧密结合国家产业政策,推动产业结构调整与升级^[24]。一方面,发挥我国南北方各自的产业优势,推动产业互补发展,加强科技创新,培育新兴产业,提升产业链水平,增强经济带的整体竞争力。同时,加强基础设施建设。基础设施是经济带发展的基石,要在南北向经济带建设中,加大基础设施建设投入,提升交通运输、能源、通信等基础设施水平,为经济带发展提供有力支撑。

4 结语

时逢百年未有之大变局,中欧班列在取得一定成就的同时还面临新的挑战。要实现中欧班列高质量发展,既要实现中欧班列的“软硬联通”,还需借由这一联通实现地区产业的发展优化。同时,中欧班列需要提升境外段的抗风险能力,提升制度保障,强化沿线国家和地区的合作。最后,中欧班列需要提升韧性,通过中欧班列推进中国与各国的经济往来,形成良好的经济互动。

参考文献

- [1] 陈康,宿展豪,杨忠振. 渝新欧班列对重庆国际物流中心形成的效果研究[J]. 运筹与管理, 2022, 31(11): 219-225.
- [2] 刘斌,李秋静,李川川. 跨境铁路运输是否加快了向西开放?——基于城市—产品层面的经验证据[J]. 管理世界, 2022, 38(8): 101-118.
- [3] 周学仁,张越. 国际运输通道与中国进出口增长——来自中欧班列的证据[J]. 管理世界, 2021, 37(4): 52-637.
- [4] 李佳,闵悦,王晓. 中欧班列开通能否推动产业结构升级?——来自中国285个地级市的准自然实验研究[J]. 产业经济研究, 2021(3): 69-83.
- [5] 刘慧,顾伟男,刘卫东,等. 中欧班列对企业生产组织方式的影响——以TCL波兰工厂为例[J]. 地理学报, 2020(6): 1159-1169.
- [6] 杨骏. 从“渝新欧”到中欧班列重庆开放率先搭上“一带一路”快车[N]. 重庆日报, 2023-10-16(003).
- [7] 富治平,侯聪. 渝新欧助力“重庆造”新能源汽车首次沿中老铁路出口东盟[N/OL]. (2023-01-01)[2023-12-01]. <https://news.cqnews.net/1/detail/1059045995387047936/web/content.1059045995387047936.html>.
- [8] 孙广勇,谢亚宏,黄伟鑫. 铁路建设 高质量共建“一带一路”的生动实践[N]. 人民日报, 2023-10-11(017).
- [9] 张宇燕,徐秀军. 2023—2024年世界经济形势分析与展望[J]. 当代世界, 2024(1): 16-23.
- [10] 庞中英. 全球供应链治理与全球化的未来[J]. 当代世界, 2023(12): 12-17.
- [11] 王微. 中欧班列高质量发展与“一带一路”国际经贸合作通道体系建设[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2023, 22(4): 11-18.
- [12] 蒋业恒,宿海颖,钱伟聪. 俄乌地缘政治冲突对全球针叶材供需格局的影响[J]. 世界林业研究, 2022, 35(4): 99-106.
- [13] 李晓华. 数字科技、制造业新形态与全球产业链格局重塑[J]. 东南学术, 2022(2): 134-144.
- [14] 郭卫东,杜德斌. 全球军事科技贸易网络空间格局演化及影响因素[J]. 地理学报, 2023(2): 403-422.
- [15] 周洋. 美国对华科技限制动因、手段与应对策略[J]. 科技管理研究, 2023, 43(14): 41-48.
- [16] 汪克亮,赵斌,许如玉. 国际交通运输通道与城市绿色低碳转型——基于中欧班列开通的准自然实验[J]. 经济问题探索, 2023(11): 108-124.
- [17] 刘华芹. 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[J]. 俄罗斯东欧中亚研究, 2023(6): 48-59.
- [18] 马斌. 中欧班列治理机制及其对“一带一路”建设的示范意义[J]. 俄罗斯东欧中亚研究, 2023(6): 35-47, 156.
- [19] 赵昕. 跨境电商综合试验区政策的消费活力释放效应分析[J]. 商业经济研究, 2024(3): 146-149.
- [20] 刘卫东,李婧,肖国华,等. “一带一路”科技合作新格局构建研究[J]. 中国科学院院刊, 2023, 38(9): 1246-1255.
- [21] 雷洋,黄承锋,陈泽. 土耳其“中间走廊”倡议: 基础、动因及地缘政治影响[J]. 世界地理研究, 2020, 29(3):

- 460-468.
- [22] 李向阳. 经济走廊建设: “一带一路”高质量发展的微观基础[J]. 世界经济与政治, 2023(10): 1-15.
- [23] 武汉大学国家发展战略研究院课题组. 深化中国—中亚全方位合作的战略思考[J]. 经济纵横, 2023(9): 1-7.
- [24] 魏际刚, 王杨堃. “一带一路”倡议背景下中欧班列建设发展的成就、经验及发展方向研判[J]. 北京交通大学学报(社会科学版), 2023, 22(4): 19-27.

The High-quality Development of China-Europe Railway Express and the Path of Industry-University-Research Cooperation

ZHU Qiuqiu¹, YU Yuanling², LEI Yang²

(1. School of Economics & Management, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China;
2. European Research Center, Chongqing Jiaotong University, Chongqing 400074, China)

Abstract: The third International Forum on Industry-University-Research Cooperation between Countries along Chongqing and China-Europe Railway Express was successfully held in Chongqing Foreign Affairs Center on November 11, 2023. More than 100 experts from China, Kazakhstan, Hungary, France, Poland and other countries attended the forum. Some achievements of China-Europe railway express in the operation, international influence and the industry-university-research cooperation of countries along the Belt and Road was summarized, and the development experience was also summarized. Based on the challenges faced by freight trains, in order to improve the high-quality development of China-Europe railway express, the participating experts put forward suggestions based on the latest research.

Keywords: China-Europe railway express; high-quality development; industry-university-research cooperation; conference review