

中欧班列发展报告

(2021)

推进“一带一路”建设工作领导小组办公室

中国国家铁路集团有限公司

目 录

前 言	1
一、发展成效	3
(一) 开辟亚欧陆路运输新通道	3
(二) 助力沿线国家经济发展	8
(三) 维护国际供应链安全稳定	11
(四) 促进沿线国家交流合作	12
(五) 成为名副其实的国际公共物流产品	14
二、发展启示	17
(一) 沿线国家的重视与支持是中欧班列快速发展的 重要基础	17
(二) 沿线国家共商共建共享是中欧班列稳定发展的 重要前提	19
(三) 沿线国家协同创新是中欧班列提质增效的 重要途径	25

(四) 适应沿线国家发展需求是中欧班列可持续发展的 重要源泉	27
三、发展展望	30
(一) 巩固中欧班列发展基础	30
(二) 稳定中欧班列发展态势	32
(三) 提升中欧班列发展质量	34
附件 中欧班列发展大事记(截至 2021 年)	37

前 言

2013 年秋天,中国国家主席习近平在出访哈萨克斯坦和印度尼西亚时先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”的重大倡议。中国铁路依托新亚欧大陆桥和西伯利亚大陆桥,在早期探索开行亚欧国际列车的基础上,以重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌等城市为起点,开行通往德国、波兰等国家的中欧班列,拉开了中欧班列联通亚欧大陆、推动共建“一带一路”发展的大幕。2015 年 3 月,中国发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》,明确提出打造中欧班列品牌。2016 年 6 月 8 日,中欧班列统一品牌正式启用;6 月 20 日,习近平主席在波兰华沙出席统一品牌中欧班列首达欧洲仪式;10 月,推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发《中欧班列建设发展规划(2016—2020 年)》。2017 年,中国铁路牵头成立中欧班列运输联合工作组、中欧班列运输协调委员会。其中,中欧班列运输联合工作组是历史上首次由中国铁路倡导成立的国际铁路合作机制。2019 年,中欧班列运营企业共同签署《推进中欧班列高质量发展公约》。

2021年,中国政府出台支持中欧班列发展政策体系。

中欧班列作为方便快捷、安全稳定、绿色经济的新型国际运输组织方式,已成为中国参与全球开放合作、共建“一带一路”、推动构建人类命运共同体的主要实践。中国秉持以和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢为核心的丝绸之路精神,坚持共商共建共享原则,与有关国家一道推动中欧班列取得了巨大发展成就。截至2021年底,中欧班列累计开行4.9万列,运输货物443.2万标箱,通达欧洲23个国家180个城市,物流服务网络覆盖亚欧大陆全境,成为沿线国家广泛认同的国际公共物流产品。特别是在新冠肺炎疫情全球大流行期间,中欧班列保持安全稳定运行,实现逆势增长,为稳定国际产业链供应链、助力国际抗疫合作作出了突出贡献。

2021年11月,习近平总书记在第三次“一带一路”建设座谈会上强调,要巩固互联互通合作基础,拓展国际合作新空间,扎牢风险防控网络,努力实现更高合作水平、更高投入效益、更高供给质量、更高发展韧性,推动共建“一带一路”高质量发展不断取得新成效。展望未来,中欧班列发展仍处于重要战略机遇期。中国将携手沿线国家,坚持开放、绿色、廉洁理念,巩固稳定提升中欧班列良好发展态势,共建繁荣班列、数字班列、绿色班列、共享班列、人文班列,更多造福沿线国家和人民,为推动构建人类命运共同体贡献力量。

一、发展成效

中欧班列依托陆桥、向陆而生,在沿线国家共同努力下,开创了亚欧国际运输新格局,搭建了沿线经贸合作新平台,打造了富有韧性的国际物流供应链,拉紧了沿线国家交流互鉴的纽带,开启了亚欧合作发展新篇章,成为具有强大辐射力、带动力和影响力的国际物流品牌。

(一) 开辟亚欧陆路运输新通道

1. 优化了亚欧陆路运输网络

——亚欧国际联运通道网络逐步完善。经中国阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里、绥芬河五大口岸出境的西、中、东三条通道,构成了中欧班列主要运输轴线。西通道主要由新疆阿拉山口、霍尔果斯口岸出境,经哈萨克斯坦与俄罗斯西伯利亚铁路相连,通达欧洲各国。中通道由内蒙古二连浩特口岸出境,经蒙古国与俄罗斯西伯利亚铁路相连,通达欧洲各国。东通道由内蒙古满洲里、黑龙江绥芬河口岸出境,接入俄罗斯西

伯利亚铁路,通达欧洲各国。在此基础上,沿线国家不断优化完善通道网络,成功开辟了俄罗斯—波罗的海轮渡—德国、哈萨克斯坦—里海轮渡—阿塞拜疆—格鲁吉亚等新径路,形成了“多向延伸、海陆互联”的空间布局,实现亚欧国际联运通道的网络化。

——**沿线口岸能力大幅提升。**中欧班列沿线国家加强既有口岸能力扩建,开辟新口岸,不断提升国际联运能力,满足日益增长的中欧班列运输需求。中国对阿拉山口等五大边境铁路口岸设施设备开展系统性挖潜扩能,2021年,霍尔果斯站通过增设到发线和换装线,日均增加进口集装箱换装能力3~4列,全年通过中欧班列2710列,同比增长32.8%;二连站通过增设边境停车点检查场站到发线,日均增加交出能力2列以上,全年通过中欧班列2732列,同比增长12.2%。波兰和白俄罗斯加快提升马拉舍维奇—布列斯特口岸的换装能力,新开辟布鲁兹吉—库兹尼察、斯维斯洛奇—谢米扬努夫卡口岸,换装口岸从1个增至3个,缓解既有口岸能力紧张的状况。

——**沿线枢纽节点功能持续增强。**中国积极推动郑州、重庆、成都、西安、乌鲁木齐等中欧班列集结中心示范工程建设,在运输组织、货源组织、金融和信息服务等方面先行先试,打造服务优、效率高、成本低的现代物流枢纽,促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变。2021年,上述五大集结中心

共开行中欧班列 8469 列,占中欧班列开行总数的 56%。波兰 SPEDCONT 铁路场站成为境外物流集散枢纽,终到罗兹的中欧班列货物可快速分拨到西欧各个国家。德国在汉诺威铁路物流枢纽建设了专门用于集装箱列车作业的编组站,中欧班列在西欧地区集散和转运能力明显提升。荷兰依托鹿特丹港、蒂尔堡等重要物流枢纽与中国多地中欧班列平台公司建立了密切的合作关系。

2. 创新了亚欧物流运输模式

——**经济环保优势突出**。中欧班列作为国际陆路运输的新型组织方式,为亚欧国际贸易提供了除海运、空运之外的物流新选择。中欧班列运输费用约是空运的 1/5,运输时间约是海运的 1/4,综合考虑高附加值货物在途时间成本,中欧班列与传统的海铁联运相比可以节约 8%~20% 的综合物流成本,且具有受自然环境影响小、稳定性高的特点,在满足高附加值、强时效性等特定物流需求方面具有比较优势。中欧班列平均碳排放量为航空运输的 1/15、公路运输的 1/7,在应对全球气候变化、引领全球交通运输可持续发展中发挥了良好的示范作用。

——**服务覆盖范围广泛**。中欧班列贯通亚欧大陆,物流服务网络覆盖亚欧全境。截至 2021 年底,中国境内已有 91 个城市开通了中欧班列,通达欧洲 23 个国家 180 个城市。中国铁路在境外 18 个国家建立了 87 个集装箱还箱堆场,覆盖了绝大

部分中欧班列境外节点城市。中国企业在中欧班列沿线投资建立了多个物流分拨中心,如重庆渝新欧公司在德国杜伊斯堡建立境外分拨集散中心,辽港集团在俄罗斯莫斯科投资建设别雷拉斯特物流中心等。重庆、成都、郑州、济南、苏州、武汉、合肥、哈尔滨、青岛、长春等多地中欧班列运营企业,以及阿里巴巴、顺丰速运等大型跨境电商平台和物流企业设立了多个海外仓和物流合作场站。

——**带动多式联运快速发展。**在海铁联运方面,中欧班列拓展了经波罗的海、里海、黑海的国际海铁联运新径路,实现了与西部陆海新通道、长江黄金水道、沿海港口无缝衔接,构建了联通东亚、东南亚与欧洲的海铁联运新通道,以大连港、天津港、青岛港、连云港港等沿海港口为起点的中欧班列线路已达29条。在公铁联运方面,中吉乌、中吉哈、中尼公铁联运班列相继开行,有效缓解了阿拉山口、霍尔果斯口岸的通行压力。在空铁联运方面,广州、成都等城市依托中欧班列打造了“空铁联运”跨境电商出口新模式,推出了铁空精品联运线路,推动了“铁海公空邮”综合运输一体化融合发展。

3. 开创了国际运输合作新局面

——**促进了国际联运规则融合。**长期以来,亚欧之间的铁路运输适用《国际货协》(《国际铁路货物联运协定》)和《国际货约》(《国际铁路货物运送公约》)两个协定,在其各自范围内

分别使用国际货协运单(SMGS)和国际货约运单(CIM)。联运货物大多在两个协定参与国交界的边境站重新办理发运手续。国际货约/国际货协统一运单在重庆、西安、武汉等地中欧班列中陆续推广使用,改变了我国出口欧洲货物必须在境外换单运输的操作,使“一单到底”成为客户的新选择。重庆、成都等地积极探索解决铁路运单物权凭证问题,签发具备物权属性的多式联运提单,创新“一单制”+金融服务模式,实现银行、担保公司等多方协同和风险分担。成都累计签发“一单制”提单 8000 余单,融资金额超 5 亿元。

——实现了国际铁路运邮突破。顺应中欧班列发展需要,经过沿线国家多方协调,2014 年 6 月,铁路合作组织修订了《国际铁路货物联运协定》,于 2015 年 7 月生效,取消了“在国际铁路直通货物联运中不准运送邮政专运物品”的规定,破除了国际铁路邮件运输的主要规章障碍。中欧班列分别于 2016 年和 2018 年顺利完成重庆和德国杜伊斯堡间往返的国际邮包运输测试,实现了国际铁路运邮双向互通。截至 2021 年底,国际铁路运邮模式已成功复制推广到义乌、东莞、郑州等地,服务范围覆盖亚欧 36 个国家。新冠肺炎疫情暴发后,中欧班列开辟了国际邮件应急疏运新通道,开行邮包专列 22 列,疏运出口积压国际邮件约 1 万吨。

——深化了沿线国家海关合作。为提高中欧班列全程通

关效率和便利化水平,沿线国家海关实施了“安智贸”(中欧安全智能贸易航线试点计划)和“关铁通”(海关—铁路运营商推动中欧班列安全和快速通关伙伴合作计划)等新型通关模式。截至2021年底,中欧班列沿线共有11个铁路口岸(场站)纳入“安智贸”试点范围,其中,中国参与试点的有满洲里、阿拉山口、霍尔果斯、厦门、重庆、成都、郑州,欧盟参与试点的有波兰马拉舍维奇、比利时根特、匈牙利格德勒、荷兰鹿特丹,实现了货物在相关国家海关间的快速验放。2021年,中哈两国海关正式签署了《中华人民共和国海关总署和哈萨克斯坦共和国财政部关于实施“关铁通”项目的议定书》,并积极推进启动试运行;中国和白俄罗斯“关铁通”项目合作也取得积极进展,双方已签署相关合作协议,正在推进项目落地。“关铁通”项目的实施,将推动中欧班列在有关国家实现通关便利。

(二)助力沿线国家经济发展

1. 优化了区域开放格局

中欧班列贯穿东西、联通内外,为亚欧内陆地区开辟了开放新通道,推动了沿线国家和地区更好融入开放型世界经济。世界上最大的内陆国哈萨克斯坦借助中欧班列开辟了出海口,将小麦等优势产品经中国发往东南亚市场。成都依托中欧班

列成为以整车及零部件、快速消费品、农产品、矿产木材等资源和五金机电为主的进出口商品交易中心,入驻企业从早期的6家发展到超过5万家,2021年进出港货值达到2000亿元。重庆依托中欧班列吸引惠普、华硕等国际龙头企业入驻,博世、保时捷、LG、达能奶粉等重点企业在重庆建立货值百亿级的保税分拨中心,促进重庆外向型产业产值实现年均30%左右的增长。西安通过中欧班列吸引康佳、冠捷等制造企业落户,带动了千亿级电子信息产业由东向西梯度转移。郑州、武汉等城市的外向型经济产值均实现显著增长。

2. 扩大了沿线国家经贸往来

中欧班列的发展壮大,有效促进了中欧间贸易往来。通过中欧班列,中国的消费类电子产品、家电、日用小商品等多种产品,以更快速度、更优价格到达欧洲,大大提升了欧洲消费者福利。同时,中欧班列为欧洲生产商和贸易商扩大对华出口开辟了新的运输途径,特别是为众多中小企业和“隐形冠军”的产品进入中国市场提供了经济快捷的运输方式,为俄罗斯、德国、荷兰等国家的木材、粮食、畜牧业产品、水果等特色产品创造了更加广阔的市场空间。2016年至2021年,中国自欧盟进口贸易额增长了63.7%,其中自中东欧进口增长了127.3%。中欧班列成为欧洲产品源源不断运达中国的重要贸易通路。

3. 深化了国际产能合作

——**加速要素资源跨国流通。**中欧班列的常态化开行,提

升了跨国企业全球资源配置能力,在优化产业链供应链布局中发挥了重要作用。例如,TCL集团利用中欧班列将零配件运至波兰,在当地组装后再配送至欧洲各地区,实现了境内外生产协同联动,提升了产品国际竞争力。联想、戴尔等企业通过中欧班列构建起高效、柔性、低成本的全球生产配送体系,沃尔沃、东风神龙等汽车制造企业依托中欧班列优化供应链组织模式,更好融入全球产业分工。

——**支撑沿线国家园区和项目建设。**沿线国家积极探索“班列+园区”发展模式,共同搭建物流、贸易、投资一体化平台。白俄罗斯中白工业园、匈塞铁路、塔吉克斯坦杜尚别议会大楼、乌兹别克斯坦光伏电站等重大项目建设,都离不开中欧班列的物资运输服务。

4. 促进了沿线国家民生改善

中欧班列快速发展,促进了沿线国家基础设施条件改善,带动了产业、贸易、投资等领域的繁荣,为沿线国家提供了成千上万的就业机会。适应中欧班列的发展需要,波兰罗兹、德国杜伊斯堡、西班牙马德里等节点城市正在积极对当地基础设施进行现代化改造,带动了关联产业快速发展。在蒙古国注册的货运代理企业越来越多,创造了大量就业岗位。哈萨克斯坦、白俄罗斯等国家物流及商贸领域的就业情况也得到明显改善。

(三) 维护国际供应链安全稳定

1. 打造了国际抗疫“生命通道”

新冠肺炎疫情发生后,中欧班列作为助力中欧共同抗疫发挥了重要作用。西安、重庆、成都、郑州、义乌、苏州、沈阳、武汉、青岛、厦门、连云港等地开行中欧班列“防疫物资专列”,截至2021年底,累计发送国际合作防疫物资1362万件、10.5万吨,得到共建“一带一路”国家和国际社会的广泛赞誉。对于中国通过中欧班列向法国运送防疫物资,法国前总理拉法兰表示,“在法国抗疫艰难时刻,中国向法国提供医疗物资援助,团结一致抗击疫情,法国政府和民众对此深表感谢”。

2. 助力了沿线国家企业复工复产

面对新冠肺炎疫情的严重冲击,中欧班列逆势而上,全力保持安全稳定运行,有力保障了生产生活物资的通畅运输,为沿线国家复工复产提供了重要支撑。2020年,中欧班列开行12406列,运送货物113.5万标箱,同比分别增长50%、56%。2021年,中欧班列开行15183列,运送货物146.1万标箱,同比分别增长22%、29%。针对长虹、TCL、戴尔、联想、吉利、沃尔沃等400余家企业,中欧班列提供定制化的国际物流解决方案,最大限度地满足其生产经营的运输需求。同时,中欧班列也为

欧洲和沿线国家的有关企业送去了生产物资和原料,改善了相关企业的生产条件。

3. 增强了国际物流应急保障能力

中欧班列在充分发挥“平时”贸易运输通道作用的基础上,积极发挥“急时”稳定国际供应链的重要作用,成为构建安全、稳定、富有韧性国际物流供应链体系的重要组成部分。2021年初苏伊士运河货轮搁浅事件发生后,亚洲至欧洲的海运航线一度陷入停滞状态,受疫情影响的国际供应链遭受进一步冲击。中欧班列及时发挥应急战略通道作用,展现了陆路贸易运输的韧性和潜力。新加坡《联合早报》报道,在北极航线依然受限,绕行好望角太贵太远的情况下,中欧班列作为更有保障的陆路运输线路,成为为数不多的可用选项。

(四) 促进沿线国家交流合作

1. 国际友好城市关系加快发展

在中欧班列带动下,陕西与俄罗斯卡卢加州、哈萨克斯坦江布尔州,江苏与荷兰北布拉邦省等缔结为友好省州;成都与纽伦堡、杜伊斯堡、维也纳、米兰、巴库等16个中欧班列节点城市建立友好合作关系;重庆与杜塞尔多夫、曼海姆、汉堡、明斯克、布达佩斯等城市相继开展国际友城交流合作;武汉与里昂、

波尔多建立国际友好城市关系。以中欧班列开行为纽带,中外交流合作越发紧密,越来越多的中欧班列境外节点城市与中国主要开行城市建立了国际友好城市关系。

2. 沿线国家人民获得感不断增强

中欧班列为沿线国家提供了更加便捷的贸易条件,西班牙红酒、荷兰奶酪、波兰水果等越来越多的欧洲产品走进了中国百姓的日常生活,服饰、小商品、医疗物资等一系列“中国制造”也越来越受到欧洲消费者的欢迎。借助中欧班列,义乌中国进口商品城已发展成为全国最大的进口日用消费品展贸中心,聚集了 100 多个国家和地区的近 9 万种境外商品。“跨境电商”专列的开行,为跨境电商企业提供一站式服务,开启中欧班列“买卖全球”新格局,成为沿线人民的“购物车”,让沿线人民更加便捷地共享来自世界各地的优质商品。

3. 沿线国家文化交流持续深化

中欧班列为中欧间文化传播和交融带来了更多机遇。法国、荷兰的文艺演出道具与文化展品搭乘中欧班列来到中国,为中国人民带来了欧洲文化盛宴。中国的陶瓷、茶叶、文艺演出道具、文化展品等搭乘中欧班列运往法国、德国、俄罗斯等沿线国家,越来越多富有中国元素的商品走出国门,向世界展示中国文化。以中欧班列为主题的文化创作不断涌现,德中文化创新联盟出版了以中欧班列为卡通形象的科普读物,受到少年

儿童的青睐。

4. 沿线国家执法安全合作走深走实

当前,世纪疫情和百年变局叠加共振,国际安全形势发生深刻复杂变化,中欧班列开行面临的传统与非传统风险与日俱增。切实保障班列安全,有效维护供应链稳定,成为沿线国家执法部门共同关切。2020年中方倡议并召开中欧班列沿线国家执法安全合作会商会,建立会商机制,凝聚合作共识,探讨打防举措,有力促进了沿线国家执法部门务实合作。

(五) 成为名副其实的国际公共物流产品

1. 共建国家稳步增长

中欧班列源自中国,属于并造福世界。德国、荷兰、俄罗斯、白俄罗斯、哈萨克斯坦、蒙古国、比利时、波兰、西班牙等国家已深度参与中欧班列运营,匈牙利、斯洛伐克、土耳其等10余个新参与国家也纷纷表达了深化合作、共享发展的强烈意愿,中欧班列已成为沿线国家共同建设、共同维护的国际贸易大通道。2021年,俄罗斯、波兰、德国中欧班列开行列数占班列开行总数的87.5%。过境俄罗斯同比增长15%,俄罗斯成为过境班列数量最多的国家;过境哈萨克斯坦、蒙古国、乌克兰同比分别增长24%、12%、199%。

2. 开行规模持续扩大

中欧班列自开行以来,发展态势迅猛,开行数量不断迈上新台阶,从2013年的80列快速发展到2021年的15183列,年均增长率达到92.7%,累计开行4.9万列。其中,2014年至2016年分别开行308列、815列、1702列,同比分别增长285%、165%和109%,连续3年成倍增长。统一品牌后,中欧班列迎来了规范发展的新阶段,2017年开行3673列,数量超过前4年开行数量总和。2018年至2020年分别开行6363列、8225列、12406列,分别增长73%、29%和51%。目前,中欧班列保持高位运行态势,月行千列已成为常态。

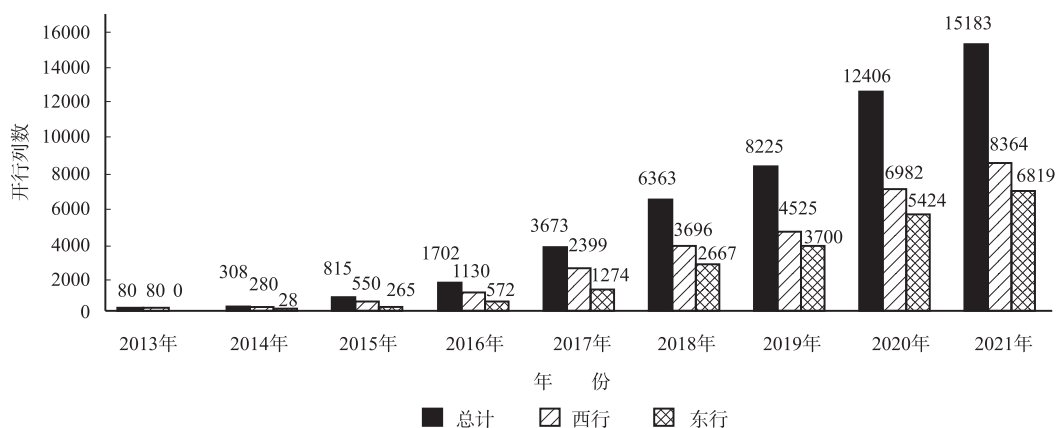


图1 2013—2021年中欧班列开行数量情况

3. 货物品类不断拓展

中欧班列不仅给沿线国家送去了“中国制造”“中国机会”,也捎回了“欧洲产品”“欧洲希望”。随着中欧班列跨境电

商专列、邮政专列以及“班列+贸易”“班列+超市”等新型服务业态的快速发展,中欧班列运送货物品类进一步拓展升级。中国运往欧洲的货物品类从最初的手机、电脑等 IT 产品,拓展到包括汽车整车、机械设备、家具建材、服装鞋帽、电子产品、防疫物资等 53 大门类、5 万多种商品。欧洲运往中国的货物品类从早期的木材、汽车及零配件等逐步拓展到机电产品、食品、医疗器械、机械设备、酒类等,实现了多样化发展。

4. 质量效益不断提升

中国铁路通过组织集并运输、制定与国际接轨的价格机制等措施,大幅降低了中欧班列物流成本。在运行时效上,中欧班列比传统国际联运快三分之一,国内段最高运行速度可达 1300 公里/天,境外段达到 1000 公里/天以上。在运输价格上,沿线各国铁路均对中欧班列给予运价优惠政策。在装载情况上,中欧班列综合重箱率已达到 98%以上,其中,西行中欧班列(中国—欧洲)重箱率基本达到 100%。在去回比例上,东行(欧洲—中国)与西行中欧班列的比例达到 0.8 : 1,重点枢纽间开行数量基本实现双向均衡。

二、发展启示

经过沿线国家共同努力,中欧班列探索出一条凝聚共识、合作共赢、充满活力的发展道路,焕发出强大的生命力,架起了亚欧各国互通有无、互惠互利的桥梁。中欧班列发展成效为实现共建“一带一路”美好愿景提供了有益的经验借鉴。

(一) 沿线国家的重视与支持是中欧班列快速发展的重要基础

1. 高层亲自推动是根本保障

中欧班列作为沿线国家务实合作的重要载体,发展伊始就得到了各国领导人的高度重视。2014年3月,习近平主席访问德国,在杜伊斯堡港见证了重庆中欧班列的抵达。2016年6月,习近平主席在出访波兰期间,与波兰总统杜达在华沙共同出席统一品牌中欧班列首达欧洲仪式。2017年2月,时任法国总理卡泽纳夫在武汉友好访问期间,出席里昂至武汉首列中欧班列接车仪式;5月,在首届“一带一路”国际合作高峰论坛

上,相关各国就共同深化中欧班列合作机制达成协议。2018年4月,奥地利总统范德贝伦先后出席首列成都至维也纳中欧班列的发车和接车仪式。2020年10月,塞尔维亚总统亚历山大·武契奇在贝尔格莱德出席首列中欧班列接车仪式。2021年以来,习近平主席同哈萨克斯坦、乌克兰、白俄罗斯、阿塞拜疆、波兰等国领导人通电话,就深化国际运输合作、保障中欧班列稳定运行达成重要共识。

2. 部门协调配合是关键支撑

中国国家发展改革委认真落实高层共识,加强与沿线国家相关部门政策沟通,为班列稳定运行营造良好合作环境。沿线国家外交、商务、执法、海关、交通、铁路等部门深入开展交流合作,签署跨境运输协议,推进国际联运规则制修订和标准统一;完善双多边贸易规则,优化经贸合作机制;创新通关合作模式,加强信息互换、监管互认、执法互助;提供定制化金融服务产品,促进沿线资金融通,不断提升中欧班列基础设施保障、经贸合作基础、物流通关效率和资金支撑能力,为中欧班列畅通运行提供多方面多层次的支撑与保障。

3. 深化务实合作是最终目的

中欧班列的发展离不开沿线国家城市和企业间的互动交流与合作。重庆与德国杜塞尔多夫、武汉与德国杜伊斯堡、成都与德国汉堡等城市间的深度合作,加速了两地产业、技术、人

文等合作交流,扩大了经贸合作规模,促进了重庆、成都、武汉等城市至欧洲中欧班列的探索开行,为中欧班列快速发展奠定了良好基础。DHL和西安国际陆港投资发展集团联合开展中德快捷铁路货运服务,中铁集装箱运输有限责任公司在德国、俄罗斯、哈萨克斯坦成立子公司,成都国际铁路港公司联合中白工业园与罗兹产业园等共同组建“一带一路”产业园区联盟,拉紧了相互之间产业链供应链伙伴关系,为中欧班列开行提供了优质的物流服务和稳定的货源保障。

(二) 沿线国家共商共建共享是中欧班列 稳定发展的重要前提

1. 通过共商实现沿线国家互利共赢

——共商合作机制。2017年4月,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰、俄罗斯七国铁路部门共同签订深化中欧班列合作协议;10月,七国铁路部门代表在郑州决定成立中欧班列运输联合工作组,这是第一个由中国铁路倡导成立的中欧班列国际铁路合作机制。该机制下设运输组织和营销、信息协作两个专家工作组,制定联合工作组议事规则,协商解决中欧班列运输过程中的重大问题。截至2021年底,中欧班列运输联合工作组已召开7次会议。2017年5月,由中国铁路倡

议,重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌、西安等七家平台公司共同发起成立中欧班列运输协调委员会,成为国内各方沟通交流、深度融合、共商发展的合作平台。2019年9月,中欧班列运输协调委员会参与方共同签署《推进中欧班列高质量发展公约》,制定了中欧班列高质量发展评价指标,共同推进中欧班列高质量发展。

——**共商运输组织**。沿线各运营参与方根据中国段、宽轨段、欧洲段铁路运输的特点,围绕提高运输效率、降低物流成本、保障运输安全,共同签署并实施了《中欧班列运输商定办法》《中欧班列运输周预报办法》《中欧班列合并优化编组运输组织协作办法》《中欧班列全程时刻表编制与协作办法(试行)》《中欧班列发生运输组织障碍时相互通报信息和协作办法》等,形成了中欧班列全程运输组织的制度框架,有力推动了货源高效组织、列车均衡开行、运输统一协调、口岸顺畅衔接、故障及时处理。目前,中国始发的中欧班列比照客运列车组织模式,已基本实现固定车次、固定线路、固定发车时刻。

——**共商信息联通**。2017年4月,中国铁路与俄罗斯铁路签署了国际铁路联运货物运输电子数据交换新协议,明确经满洲里、绥芬河进出境货物在未到达入境国时,提前将货物运单信息、列车编组信息向对方铁路发送,以提前做好运输组织安排,满足入境国海关提前监管需要。经过两国铁路一年多的系

统研发和调试,2018年8月底,中俄铁路信息交换正式开展。2019年4月,中国铁路又先后与哈萨克斯坦铁路、蒙古国铁路签署了数据交换协议,大幅提升了口岸组织效率,为后续进一步开展铁路与海关的无纸化申报和提升通关效率打下了基础。

——**共商便利通关**。中国海关不断深化与沿线国家海关贸易安全和通关便利化合作。截至2021年底,中国海关已与47个国家(地区)签署了“经认证的经营者”(AEO)互认协议。积极开展“智慧海关、智能边境、智享联通”合作试点,培育了78个“三智”国际合作项目,其中多个项目涉及共建“一带一路”国家。务实推动“关铁通”项目,与哈萨克斯坦、白俄罗斯签署了“关铁通”项目合作文件,进一步扩大互联互通合作,促进贸易畅通。中国海关与铁路合作,实现铁路“数字口岸”系统与海关总署“铁路舱单与运输工具”系统无缝对接,提升数字化通关水平。

2. 通过共建充分发挥沿线国家比较优势

——**共建联运通道**。基础设施联通是保证中欧班列开行的重要基础。沿线国家齐心协力,打破过去铁路联运通道连而不通、通而不畅的状况,加大对中欧班列沿线铁路线路、作业场站、换装口岸、联运码头等基础设施设备的扩能改造和投资建设力度,口岸和通道能力显著增强。哈萨克斯坦对多斯特克、

阿腾科里等口岸及后方通道进行改扩建,并为中欧班列过境货物建立绿色通道。俄罗斯投资改造后贝加尔口岸及后方通道,提升了西伯利亚铁路干线等基础设施能力。蒙古国加大扎门乌德口岸及境内路网建设力度。波兰和白俄罗斯加强既有换装口岸能力改扩建,并开辟了新口岸。哈萨克斯坦和阿塞拜疆分别对阿克套港、巴库港铁海联运设施进行改扩建,畅通了跨里海联运通道。中国补强阿拉山口、满洲里、霍尔果斯、二连浩特等既有口岸和后方通道能力,形成国内西中东三条班列通道布局。

——**共建服务网络**。为实现中欧班列货物的快速集散,沿线国家不断加大对中欧班列枢纽节点集疏运体系的建设。中国铁路通过与境外港口、物流等企业合作,加大境外集装箱还箱点建设力度。跨境贸易和电商企业在境外建立多个海外仓、物流中心和物流园区,构建中欧班列货物境外物流分拨网络,提升“一站式”全程供应链物流服务能力。成都、重庆、义乌等城市依托中欧班列进出口货物,创新中欧班列+超市、中欧班列+园区、中欧班列+经贸等服务模式,拓宽班列货物经营网点布局。德国、荷兰等国加强对汉堡、杜伊斯堡、鹿特丹等港口铁路设施改造,强化中欧班列与海运经营网络的对接,延伸中欧班列服务范围。

——**共建班列经济带**。沿线国家依托中欧班列不断推动

产业集聚,实现中欧班列发展与沿线产业经济深度融合和相互促进。中欧班列(成都)运营平台公司通过与波兰罗兹经开区、白俄罗斯中白工业园、西班牙萨拉戈萨物流园等开展经贸合作,组建“一带一路”产业园区联盟,推动中欧班列沿线产业集聚和创新发展。重庆依托中欧班列吸引 260 多家世界 500 强企业入驻,有力支撑了本地 IT、汽车、跨境电子商务和转口贸易的快速发展。西安积极承接东南沿海产业转移,吸引康佳等 30 多家上下游企业聚集,与哈萨克斯坦合作推行“订单农业”经济合作模式,实现产业+物流服务一体化。波兰积极推动马拉舍维奇物流园扩建,蒙古国出台政策建设扎门乌德经济自由区等,推动中欧班列+口岸经济发展。

3. 通过共享助力沿线国家可持续发展

——共享铁路建设成果。随着中欧班列的快速发展,沿线国家铁路线路运输能力得到充分挖掘和利用,部分长期闲置的铁路场站重新启用,铁路经济成为沿线国家新的经济增长点。如终到或通过波兰罗兹的中欧班列数量不断增加,当地集装箱场站变得繁忙起来。波兰多部门联合制定至 2023 年国家铁路发展计划,当地铁路运营效率和运输安全性进一步提升。蒙古国适应中欧班列过境需要,加快建设新通道和衔接线路,推动了煤炭、矿石等传统大宗商品出口,促进了中蒙俄经济走廊的发展。中欧班列通道基础设施建设,带动了沿线基础产业、物

流运输、配套服务等多领域多部门的合作与发展,拉动了国内需求,促进了经济增长,缓解了众多民生问题,中欧班列服务共建“一带一路”的作用得以彰显。

——**共享班列效益成果。**中欧班列拉近了亚欧大陆两端的距离,为沿线国家和人民带来了实实在在的好处。随着中欧班列的快速发展,沿线铁路、货代企业、物流企业等参与主体,获得了更多更稳定的收益,沿线国家人民获得了更多的工作岗位和更高的工资收入。中国至德国杜伊斯堡间往返开行的中欧班列数量,从最初的每周2~3列增加到了目前的35~40列,为杜伊斯堡城市的繁荣发展注入了新的活力。波兰罗兹集装箱场站业务日益繁忙,带动了周边仓储设施发展,增加了租金收益。

——**共享贸易合作成果。**中欧班列促进了沿线经贸往来和商品交流,让沿线各国人民足不出户即可享受到成千上万种异国商品,提升了人民生活的幸福感和获得感。如中欧班列助力义乌打造“世界小商品之都”,义乌中国进口商品城已成为中国最大的进口日用消费品展贸中心,聚集了法国红酒、德国啤酒、捷克水晶、意大利香皂、白俄罗斯牛奶、俄罗斯食用油等来自100多个国家和地区的近9万种商品,实现了从“买全国、卖全国”到“买全球、卖全球”的转变。粤港澳大湾区依托中欧班列,逐步形成“班列+贸易”服务新模式,将本地的数码产品、

家用电器、纺织服饰等上千种产品运往欧洲,为欧洲人民提供了优质优价的中国产品。

(三) 沿线国家协同创新是中欧班列 提质增效的重要途径

1. 创新运输方式

针对中欧班列沿途准轨段和宽轨段列车编组数量不统一、各换装口岸能力不匹配的问题,中国铁路在霍尔果斯、满洲里口岸探索开展列车“3并2”“2并1”集并运输组织创新,提升了中哈、中俄双边口岸通过能力,提高了宽轨段线路能力利用率和换装作业效率;在市场培育初期,通过探索实施“干支结合,枢纽集散”运输组织模式,优化了列车运行线配置数量,提高了干线利用效率;通过实施集拼集运组织模式,用足国内段干线编组能力。在霍尔果斯、二连浩特口岸开展利用宽轨卸后的空车返程装运出口货物,显著提升口岸通过能力。德国和俄罗斯铁路通过开辟加里宁格勒—波罗的海—穆克兰港通道,创新中欧班列海铁联运组织模式,缓解陆路主通道运输压力。各国铁路加强合作,实现了空箱的跨国调配周转,开展重去重回运输组织,节省了全程物流成本。

2. 创新通关模式

沿线国家不断创新和优化海关与海关、海关与铁路间合作模式,显著提高中欧班列通关效率。中国海关相继推出减少报关次数、降低报关成本、关铁电子信息互换、铁路进出境快速通关等多项创新举措,助力中欧班列通关便利化。中国海关与波兰海关先后启动成都—罗兹、上海—格但斯克关际合作项目,在风险管理、执法互助等领域取得积极成效,有力促进了双边贸易安全与便利。中国边检机关优化查验流程,开设“快捷通道”,提供7×24小时通关保障服务,并充分发挥边境三级代表联系机制作用,密切与毗邻国家边检机关的沟通协作,全面保障中欧班列安全高效通关。俄罗斯海关创新数字化通关模式,积极推动中欧班列快速通关。蒙古国运用信息化技术,简化边检、海关、检验检疫等口岸联检单位的作业流程,推动通关手段向现代化转型。

3. 创新产品经营

沿线国家铁路、海关、货代企业协同运作,推动中欧班列产品服务多元化。如打造定制化国际精品班列,开行国际运邮、跨境电商班列,创新多式联运班列,探索开行药品、肉类等冷链班列、商品汽车班列等,满足了沿线国家多元化、个性化、精细化的市场需求。

专栏 中欧班列多元化产品

运贸一体化专列。2018年,中欧班列(成都—莫斯科)运贸一体化专列开通,成功将中欧班列的开行与当地出口贸易和产业发展联动起来,并为客户提供代理贸易、代为结算、配套金融等服务。

国际运邮专列。2016年,中欧班列(重庆—杜伊斯堡)首趟国际运邮专列开通,开创了欧亚铁路货运运邮的先河。2018至2019年期间,义乌、东莞、郑州等地相继开行了运邮专列,打通了中欧班列国际铁路运邮通道。

国际冷链专列。2016年,中欧班列(武汉)首次采用冷链运输方式,将白俄罗斯的液态牛奶从产区直接运回武汉,开启了冷鲜货物的跨国铁路运输。2020年,首列中欧乳制品专列(马拉舍维奇—武汉)开行,为波兰乳制品进入中国市场提供了全新的国际物流解决方案。

跨境电商专列。2017年,中欧班列(重庆)开通首趟跨境电商专列,为跨境电商企业提供专业化国际物流服务。2020年,由义乌、重庆、郑州、西安等11个中欧班列运营平台共同组货的“跨境电商欧洲专列”成功开行,成为首列多省跨区域合作开行的中欧班列。

商品汽车专列。2017年,中欧班列(大庆)开行整列商品汽车班列,将123辆商品汽车运往比利时泽布鲁日,这是中国商品汽车首次通过铁路专列进入欧洲市场。

(四) 适应沿线国家发展需求是中欧班列 可持续发展的重要源泉

中欧班列承载着沿线国家和人民开放合作、共谋发展、互利共赢的发展愿望,顺应着沿线国家绿色可持续发展需

要,遵循着市场发展规律,展现了强劲的生命力和发展潜力。

1. 顺应沿线国家开放合作意愿

开放带来进步,封闭必然落后。开放合作是各国繁荣发展的必由之路,构建开放型世界经济是各国人民的共同愿望。中欧班列为亚欧大陆远离海洋的内陆新兴经济体和发展中国家提供了速度快、成本低、运能大的全新运输方式,优化了区域开放格局,拓展了区域开放空间,为亚欧经济增长注入新动力。中欧班列的开通,助力重庆、成都、西安等内陆城市迅速成长为开放新高地,推动中国开放的大门越开越大。沿线国家通过运输、通关、贸易等多领域规则对接,极大降低了制度性交易成本,推动了产业链供应链优化,促进了商品和资本流动、科技和文明进步,顺应了沿线各国人民谋求开放发展的强烈愿望,也成为推动实现联合国 2030 年可持续发展议程目标的重要实践。

2. 满足沿线国家市场发展需求

中国是世界上最大的发展中国家和新兴经济体,中欧经贸关系是世界上规模最大、最具活力的经贸关系之一,2021 年,中国与欧盟进出口总值达 8281.1 亿美元,比上年增长 27.5%,双方经贸等多领域合作展现强大的韧性与潜力。中欧班列应中欧投资贸易的不断扩大而产生,随共建“一带一路”深入推进而壮大,运送货物价值超 2000 亿美元。在中欧班列共建国

家中,通过中欧班列完成的商品货值占该国与中国进出口贸易额的比例逐年增长,中欧班列作为拉动沿线国家国际贸易新引擎的作用不断增强。

3. 推动沿线国家绿色协调发展

绿色是共建“一带一路”的底色,绿色发展是世界发展方向,是世界各国的责任和使命。2020年,中国向世界宣布力争2030年前碳达峰、2060年前实现碳中和。2021年,中国发布《2030年前碳达峰行动方案》。2019年,欧盟公布《欧洲绿色协议》和《可持续与智能交通战略》。亚欧各国对加快交通运输绿色转型、构建绿色高效交通运输体系日益形成共识。中欧班列作为节能环保的新型运输组织方式,符合绿色发展的要求,为国际运输业节碳减排提供了有力支撑,是交通物流领域应对全球气候变化、推动碳达峰碳中和的创新方案,是绿色发展理念在国际运输和物流领域的生动实践。

三、发展展望

当今世界正处于百年未有之大变局,和平与发展仍然是时代主题,新一轮科技革命和产业变革深入发展,经济全球化不可逆转,各国相互联系和彼此依存日益频繁和紧密。面向未来,中欧班列正站在新的发展起点,需要沿线各国齐心协力,秉持共商共建共享的原则,弘扬丝绸之路精神,共同抗击疫情影响,共同应对风险挑战,共同巩固稳定提升中欧班列良好发展态势,推动共建“一带一路”高质量发展,携手为构建人类命运共同体作出更大贡献。

(一) 巩固中欧班列发展基础

——**巩固经贸合作基本盘。**贸易是经济增长的重要引擎,也是中欧班列发展的重要基础。中国愿与沿线国家深化贸易畅通,共同促进贸易和投资自由化便利化,旗帜鲜明地反对保护主义,推动经济全球化朝着更加开放、包容、普惠、平衡、共赢的方向发展。中国将同更多国家商签高标准自由贸易协定,加

强海关、税收、审计监管等领域合作,建立共建“一带一路”税收征管合作机制,继续扩大双方或多方市场合作,不断挖掘内需潜力,鼓励进口更多优质商品,实现亚欧两大市场、两方资源的更好联通、更大效益,推动亚欧共同发展更加强劲、更可持续,共同做大沿线经贸合作的基本盘,进一步夯实中欧班列市场需求稳健增长的基础。

——**优化亚欧基础设施网络**。设施联通是合作发展的基础,更是中欧班列稳定开行的前提条件。近年来,随着中欧班列的快速发展,亚欧基础设施互联互通水平持续提升,但通道能力瓶颈等问题突出。中国愿同沿线国家共同努力,持续深化规划对接、标准衔接,合作推进重大基础设施建设,提高重点口岸综合作业能力,优化沿线枢纽节点布局,疏通基础设施网络堵点、卡点,加快主要港口铁路专用线建设,鼓励港航企业利用中欧班列发展国际集装箱铁水联运,探索开辟中欧班列新通道,全面提升中欧班列基础设施保障能力。中国将继续发挥共建“一带一路”专项贷款、丝路基金、各类专项投资基金的作用,发展丝路主题债券,支持多边开发融资合作中心有效运作,为亚欧基础设施互联互通建设提供支撑。

——**完善中欧班列服务体系**。服务体系是中欧班列顺畅高效运行的基本保障,也是提升中欧班列竞争力的关键。中国愿同沿线国家一道,紧密围绕亚欧国际产业链供应链发展需

求,总结、推广前期已形成的运行服务经验,加强服务标准引领和品牌质量管理,全方位提升中欧班列服务水平。落实好已签署的《中欧班列全程时刻表编制与协作办法(试行)》等一系列合作文件,持续优化全程运输组织和关检流程。加强中欧班列海外仓、物流中心建设,延伸中欧班列两端物流服务能力。创新“班列+”服务新业态,培育中欧班列全程经营人,提供“一站式”跨境物流服务解决方案,创造市场化法治化国际化营商环境。

(二) 稳定中欧班列发展态势

——密切政府间合作。中欧班列是沿线国家深化经贸合作、实现贸易畅通的重要载体。中国愿与沿线各国进一步深化政治互信,将中欧班列作为务实合作的重点,稳步推进多领域、多层次合作,共同营造中欧班列良好发展环境。研究建立中欧班列政府间合作机制,在政策制定、规划对接、设施联通、便利通关、运输组织、安全保障等方面加强沟通协商,打造中欧班列国际合作网络。共同支持中欧班列运营企业发展,推动中欧班列与本国产业发展深度融合,打造稳定的国际产业链供应链体系。共同开展重大问题研究,支持可变轨距车辆等新技术、新装备研发应用,推动中欧班列创新发展。

——**防范化解重大风险**。中欧班列横贯亚欧大陆,途经国家众多,政治、经济、安全环境复杂,对安全发展的要求更加迫切。中国愿同沿线国家坚持共同、综合、合作、可持续的安全观,将安全发展理念贯穿中欧班列建设全过程,共同打造国际安全运输典范。加强中欧班列安全风险评估和监测预警,精准研判、识别和妥善应对可能出现的重大风险。深化信息交流和合作,携手稳固已有的中欧班列沿线国家执法安全合作会商机制,推动各方加强安保防范措施。强化防疫合作,优化班列消杀防控措施,切实保障从业人员的生命安全与身体健康。做好中欧班列安全各环节卡控,加强中欧班列安全设施设备保障技术创新,共同织密中欧班列风险防控网络。

——**深化市场化发展**。市场化是中欧班列长远发展的根本方向。中国将坚定不移地发挥市场在中欧班列资源配置中的决定性作用,遵循市场发展规律,尊重企业主体地位,建立公平、规范、透明的市场经营准则,构建市场化经营秩序。中国愿同沿线各国一道,鼓励支持创新提升服务质量的公平竞争行为,加强在中欧班列国际市场监管领域的法律法规及政策规则的协调对接,强化产权保护国际合作,探索联合开展针对国际市场垄断和不公平竞争行为的调查及协调治理机制,共同营造开放、公平、公正、非歧视的市场发展环境。

（三）提升中欧班列发展质量

——**共建繁荣班列**。中欧班列连接中国和欧洲两大全球市场,串接亚欧大陆多个枢纽城市,市场规模优势明显,发展潜力巨大。中国将以更大的力度开放市场,与沿线国家共同分享中国发展的红利。中国愿与沿线各国共同建设好、维护好、发展好中欧班列,充分发挥中欧班列对经济发展的带动和促进作用,按照市场对接、规划对接、平台对接、项目对接的工作思路,拓展中欧班列合作的深度与广度,促进中欧班列与制造、商贸、金融、信息等产业联动融合发展。

——**共建数字班列**。信息化、数字化、智能化是新一轮科技革命和产业变革的必然趋势。中国愿与沿线国家共同把握好这一重大发展机遇,加强中欧班列信息化、数字化、智能化建设,共同加强相关法律法规和技术标准对接,推动中欧班列数据化应用和信息共享。研究搭建中欧班列信息集成平台,实现多源数据资源的软联通。优化数字口岸系统功能,务实推动“关铁通”项目合作,进一步提高口岸通关效率。推行国际联运单证电子化,加快区块链技术应用,推动中欧班列产业价值链升级,打造新时代数字化中欧班列。

——**共建绿色班列**。建设人与自然生命共同体关系人类

发展的未来,也是中欧班列沿线各国义不容辞的责任。中国愿同沿线各国共同倡导绿色、低碳、循环、可持续的生产生活方式,深化班列运输全链条、全生命周期的生态环保合作,使绿色成为中欧班列高质量发展的主色调。共同加大中欧班列环保技术应用力度,推动线路电气化改造和装备设备标准化。依托中欧班列运输节点,共同推动建设绿色产业合作示范基地、绿色技术交流与转移基地、技术示范推广基地、科技园区等国际绿色产业合作平台。

——**共建共享班列**。共享发展是时代主旋律,是经济全球化健康发展的关键一招。中国愿同沿线各国共同努力,充分发挥中欧班列国际公共物流产品的功能,兼顾各方利益和关切,寻求更多利益契合点和合作公约数,使中欧班列成为沿线国家新时代合作共赢的大舞台。共同分享中欧班列发展机遇,加速企业产业链资金链的良性循环,带动沿线城市工业、农业、服务业等快速发展,推动跨国企业资金、技术、文化的互助与交融。共同分享中欧班列发展成果,让中欧班列更多的商品、更好的服务惠及沿线各国人民。

——**共建人文班列**。亚欧大陆各国的悠久历史蕴藏着丰富、深厚、独特的“文化宝藏”。中欧班列运行在绵延千年的古丝绸之路上,承载的不仅是经贸的往来,更是文明的交流与互鉴,具有深厚的文化底蕴和历史价值。中国愿同沿线各国

一道,通过中欧班列将一颗颗“宝贵的文化成果”串联成线,进一步深化人文交流,共享宝贵文化财富,让民心更加相通。在逐步形成和完善国际陆上货运体系的基础上,探索开行旅游班列、医疗班列、文化班列,打造具有丝绸之路特色的旅客运输公共产品,让丝绸之路精神源远流长。

凡益之道,与时偕行。中欧班列的诞生与发展顺应时代潮流,符合沿线国家人民共创合作机遇、同筑共赢之路、创造美好生活的愿望和期待,越来越多国家及城市加入中欧班列“朋友圈”,沿线内陆国家及地区越来越走向开放的前沿。展望未来,伴随着全球化的潮流,中欧班列必将继续乘势而上,使亚欧大陆“万里尚为邻”的梦想绽放新的光彩。

附件

中欧班列发展大事记

(截至 2021 年)

2011 年

3 月 19 日,首列重庆至德国杜伊斯堡的国际列车探索开行。

2012 年

8 月 1 日,海关便捷通关研讨会成功召开,中国、俄罗斯、德国等八国海关达成简化通关流程、实行监管互助等共识。

10 月 24 日,首列武汉至捷克帕尔杜比采的国际列车探索开行。

2013 年

3 月 18 日,德国杜伊斯堡发车的国际列车顺利抵达重庆,实现了中欧回程国际列车“零”的突破。

4 月 26 日,首列成都至波兰罗兹的国际列车探索开行。

7 月 18 日,首列郑州至德国汉堡的国际列车探索开行。

2014年

3月29日,中国国家主席习近平访问德国杜伊斯堡期间,见证重庆中欧班列抵达。

5月,习近平总书记到郑州国际陆港考察时提出,希望班列越来越频密,希望他们建成连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽,为丝绸之路经济带建设多作贡献。

7月,中国铁路总公司按日行1000公里标准,编制了时速120公里中欧班列新运行图,开启中欧班列提速新征程。

8月14日,首次中欧运输协调会议在重庆召开,签署了《关于建立中欧班列国内运输协调会备忘录》。

8月,中国铁路总公司制定出台《中欧班列组织管理暂行办法》,确定了按“六统一、两保障”(统一品牌标志、统一运输组织、统一全程价格、统一服务标准、统一经营团队、统一协调平台,强化机制和装备保障)精心打造中欧班列统一品牌的思路,提出了根据不同区域货源走向分西中东三个方向构建中欧铁路大通道,打造中欧班列“快捷准时、安全稳定、绿色环保”的国际物流品牌。

11月18日,首列义乌至西班牙马德里的班列正式开通,该班列是线路里程最长的中欧班列。

2015 年

1 月, 中国铁路 95306 国际联运需求自动化办理功能上线, 改变了中欧班列传统电报申请和电报商定模式, 将办理时间从 7~10 天压缩到最快 0.5 天。

3 月 28 日, 中国发布《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》, 提出“建立中欧通道铁路运输、口岸通关协调机制, 打造‘中欧班列’品牌”。

7 月, 铁路合作组织公布修订的《国际铁路货物联运协定》, 其中取消了关于禁止铁路运送邮包专运物品的条款, 为中欧班列常态化运邮消除了规章限制。

10 月 15 日, 中欧班列累计开行突破 1000 列。

2016 年

6 月 8 日, 中欧班列统一品牌正式发布启用。统一品牌和标识的中欧班列分别从重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌八地始发。

6 月 20 日, 中国国家主席习近平同波兰总统杜达在华沙共同出席统一品牌中欧班列首达欧洲仪式。

10 月 8 日, 中国推进“一带一路”建设工作领导小组办公室印发《中欧班列建设发展规划(2016—2020 年)》, 这是中欧班列建设发展的首个顶层设计。

12月,中欧班列(厦门)被列入“中欧安全智能贸易航线试点”计划,成为该计划的首条铁路运输试点线路。

2017年

4月20日,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰、俄罗斯七国铁路部门签署《关于深化中欧班列合作协议》。

4月,中国铁路与俄罗斯铁路签署了国际铁路联运货物运输电子数据交换新协议。

5月26日,中国铁路总公司倡议,中铁集装箱运输有限责任公司与重庆、成都、郑州、武汉等7家平台公司共同发起成立中欧班列运输协调委员会,搭建了统一运输协调平台。

7月,中国铁路95306国际联运板块上线运行,中欧班列办理更加方便快捷。

9月,中国铁路95306国联运单线上填制功能上线,改变了中欧班列纸质运单无电子信息的情况,为后续票据电子化和国际数据交换奠定了基础。

10月17—19日,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰、俄罗斯七国铁路代表在郑州参加中欧班列运输联合工作组第一次会议,会议各方一致同意由中方担任联合工作组主席。此次会议标志着中国铁路倡导和推动的中欧班列国际铁路合作机制正式建立。

2018 年

4 月 10—11 日,中欧班列运输联合工作组第二次会议在白俄罗斯明斯克举行,会议核准了专家工作组年度工作计划。

8 月 26 日,中欧班列累计开行数量突破 10000 列。

9 月 17—18 日,中欧班列运输联合工作组第三次会议在德国波茨坦举行,各方核准了《中欧班列合并优化编组运输组织协作办法》《中欧班列发生运输组织障碍时相互通报信息和协作办法》,同意接纳奥地利、拉脱维亚和立陶宛铁路为观察员。

9 月 29 日,中欧班列(成都)首次经由波兰谢米扬努夫卡口岸进行换装/转关后,抵达德国纽伦堡,开辟了运输新线路。

11 月 5 日,中国国家主席习近平出席首届中国国际进口博览会,并与出席博览会的各国政要共同观看了位于中国馆的中欧班列电子沙盘。

11 月 30 日,中欧班列提前两年实现了《中欧班列建设发展规划(2016—2020 年)》确定的“年开行 5000 列”的发展目标。

2019 年

1 月,中欧班列(成都)、中欧班列(重庆)经阿拉山口通过俄罗斯加里宁格勒至欧洲的铁水联运试运。

2 月,中国铁路与德国铁路成功组织德国纽马克至成都的

中欧回程轨道梁运输,开创了中欧班列运输大型笨重货物的先河。

4月2—3日,中欧班列运输联合工作组第四次会议在哈萨克斯坦阿拉木图举行,各方核准了《中欧班列运输联合工作组议事规则》。

4月,中国国家主席习近平在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛记者会上提出要“建设中欧班列、陆海新通道等国际物流和贸易大通道,帮助更多国家提升互联互通水平”。

4月,中欧班列运输协调委员会发布《中欧班列质量指标评价体系》,建立了中欧班列质量指标月通报制度。

4月22日,中国推进“一带一路”建设工作领导小组办公室发布《共建“一带一路”倡议:进展、贡献与展望》,提出“中欧班列初步探索形成了多国协作的国际班列运行机制”。

4月,中哈、中蒙铁路数据交换协议正式签署,中国铁路与哈萨克斯坦、蒙古国两国铁路实现电子数据交换系统试运行。

9月11日,在中欧班列运输协调委员会第四次会议上,中国国家铁路集团与国内中欧班列运营企业共同签署了《推进中欧班列高质量发展公约》。

9月25—26日,中欧班列运输联合工作组第五次会议在波兰格但斯克举行,各方核准了《运输组织和营销专家工作组2020—2022年远景工作方向清单》《信息协作专家工作组

2020—2022 年远景工作方向清单》《中欧班列运输周预报办法》。各方一致推选中国铁路连任联合工作组主席。

2020 年

3 月 21 日,中国首趟搭载出口欧洲防疫物资的中欧班列从义乌启程,开往马德里,驰援西班牙疫情防控。

3 月 25 日,俄罗斯取消对来自欧盟国家食品过境运输的禁令。

5 月,经俄罗斯加里宁格勒、波罗的海至德国罗斯托克港通达欧洲腹地的海铁联运线路开通。

7 月 1 日,中国铁路 95306“数字口岸”系统全面投入使用,改变了传统铁路国际联运通关方式,取消了人工申报和纸质单据,口岸便利化程度和通关效率显著提升。

7 月,中国开展中欧班列集结中心示范工程建设,支持成都、郑州、重庆、西安、乌鲁木齐 5 个中欧班列枢纽节点城市建设中欧班列集结中心示范工程,促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变。

9 月,中国铁路启动实施阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里等口岸扩能改造工程,提升通道整体通行能力。

10 月,中欧班列运输联合工作组第六次会议以视频会议方式召开,会议审查并商定了《关于提高集装箱列车运行速度

共同行动备忘录》，同意接收荷兰铁路基础设施公司 Prorail 以观察员身份加入联合工作组。

11 月，中欧班列当年开行列数突破 10000 列，首次年度开行列数超万列。

2021 年

1 月 1 日，重庆、成都两地同时发出 2021 年中欧班列（成渝）第一趟列车，重庆的班列开往德国杜伊斯堡，成都的班列开往波兰罗兹。这是中国首个两地合作开行的中欧班列品牌。

2 月，中国国家主席习近平在中国—中东欧国家领导人峰会上的主旨讲话中提出要“继续支持中欧班列发展，充分挖掘合作潜力”。

6 月 20 日，中欧班列统一品牌五周年工作座谈会在北京召开，会议研究部署了新阶段推进中欧班列高质量发展各项工作，提出制定中欧班列“1+N+X”政策文件。

9 月 9 日，中欧班列运输联合工作组第七次会议以视频会议方式召开，会议核准了《中欧班列全程时刻表编制与协作办法（试行）》《中欧班列运输商定办法》。各方再次推选中国铁路连任联合工作组主席。

10 月 14 日，中国国家主席习近平在第二届联合国全球可

持续交通大会开幕式上的主旨讲话中指出,“新冠肺炎疫情期间,中欧班列、远洋货轮昼夜穿梭,全力保障全球产业链供应链稳定,体现了中国担当”。