
长三角一体化战略背景下 江苏“中欧班列”提质增效对策研究

赵鸣¹ 林备战²¹

(1. 江苏省海洋经济与文化研究中心, 江苏 连云港 222000;

2. 中国货代协会“一带一路”物流联盟, 北京 100000)

【摘要】: 江苏是我国长三角区域一体化战略的北翼, 也是“中欧班列”开行的重要节点区域之一。江苏主动对标国家“一带一路”倡议, 精准定位, 因地制宜, 有为有位, 东西对进, 横穿欧亚, 竖起了全国“中欧班列”开行的示范标杆, 形成了目前“一个主体, 四路并举”的班列运输物流格局, 开行成效位居全国前列。为了进一步提升江苏“中欧班列”发展层级, 加快推进江苏“中欧班列”的稳中求精、稳中向好、稳中求新、提质增效、创新创优, 亟待加快融入长三角一体化发展战略, 补短板、融资源、亮品牌、提质量、上水平, 主动服务我国长三角一体化战略, 全力推进江苏“中欧班列”再上新台阶。

【关键词】: 长三角一体化 中欧班列 江苏 提质增效 研究

【中图分类号】 F531.4 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 2096-5583 (2020) 01-0015-14

一、前言

江苏处于长江经济带江海联动的特殊区位, 是长三角区域的北翼和“一带一路”交汇点。在长三角三省一市中, 江苏的经济体量最大、产业基础雄厚、区域创新能力强、营商环境好, 是长江三角洲一体化战略区域中的核心之一, 肩负着重要的区域发展职能。2018年习近平总书记在进博会上提出将长三角一体化战略上升到国家层面后, 江苏省紧盯国家战略, 乘势而上, 将推进长三角一体化作为江苏省经济社会发展重要站位之一, 并专门制定印发了《〈长江三角洲区域一体化发展规划纲要〉江苏实施方案》。

江苏省委书记娄勤俭多次提出: 江苏始终是长三角区域一体化发展的积极响应者、有力推动者、坚定执行者。2019年8月22日, 江苏省推进长三角一体化发展领导小组举行第一次全体会议, 省委书记、省推进长三角一体化发展领导小组第一组长娄勤俭主持会议, 省长、领导小组组长吴政隆出席, 会议就江苏如何以省内全域一体化为重点, 加快推进交通一体化、产业融合、创新协同、公共服务共享, 实质性推动跨江融合发展。特别是要充分用好江苏通达海的地理优势, 加快构建江苏省现代综合交通运输体系, 完善网络、提升枢纽, 做强“动脉”、活跃“末梢”, 使资源要素流动更加便捷、成本更低, 实现江苏交通从“主动脉”到“毛细血管”与其他区域的全面畅通、无缝对接。

作者简介: 赵鸣 (1957-), 男, 江苏昆山人, 江苏省海洋经济与文化研究中心特聘专家、中国《镜花缘》研究中心特聘专家、连云港市旅游协会副会长、副研究员, 研究方向: “一带一路”交通运输建设、文化旅游、新闻出版、产业经济。林备战 (1969-), 男, 江苏连云港人, 中国货代协会“一带一路”物流联盟会长兼秘书长, 研究方向: 企业经济、港口经济、大陆桥运输。

由此可见，对接长三角一体化是江苏全省各个部门出台政策、开展工作的重点依据和行动方向，也是经济、交通部门推进“中欧班列”提质增效、高质发展的考量标杆和前瞻定位。

“中欧班列”是我国推进“一带一路”互联互通建设的重要抓手，也是目前我国“一带一路”建设的黄金品牌项目。自《中欧班列规划》出台以来，“中欧班列”发展迅速，至2019年底，全年中欧班列开行量为8225列，同比增涨29%；运送集装箱72.5万标箱，同比增长34%；综合重箱率为94%，数量和质量均有大幅提高。

目前，中欧班列在国内开行城市已达60多个，达到欧洲（中亚）区域的城市达100多个，实现了欧洲境内国家的全覆盖，形成了与国外铁路顺畅衔接，是目前最为便捷的亚欧区域内开展国际贸易的物流通道，也为世界贸易物流体系的构建提供了新线路。在未来“中欧班列”发展过程中，如何用好这一黄金品牌产品，进一步整合资源、提质增效将成为“中欧班列”是否能够开得更好、更快、更有效的关键。

近年来，江苏“中欧班列”开行稳中向好，稳中求精，从少到多，从低质量到高水准，从单一货运方式到集约化发展，从单一线路发展多线并进，业已发展到了一个新的阶段。尽管如此，江苏的班列开行中短板问题仍然存在，如重去轻回、效能不佳、品牌不亮、资源整合不够、区域对接缺失等问题，将成为未来制约班列发展的关键和掣肘，亟待认真研究，制定对策。

特别是要借力国家长三角一体化战略的实施，基于长三角一体化视野下超强谋划，前瞻思考；拓展思路，扬长避短；整合资源，笃行发展；找出路径，精准施策，全力推动江苏“中欧班列”的高质发展，打造江苏“中欧班列”新模式，树立全国“中欧班列”发展的新标杆，为国家“中欧班列”开行提供“江苏模式”。

二、长江三角洲区域“中欧班列”开行总体现状

（一）江苏：一个主体，四路共举

江苏省是我国“一带一路”建设的交汇点，也是开放大省、经济大省，物流需求十分旺盛。江苏也是我国最早开展大陆桥运输的省份之一，凭借原有的新亚欧大陆桥的独特区位与雄厚的产业基础和开放优势，开行了江苏至中亚、欧洲的多条班列线路，形成了畅达的国际运输大通道，为江苏服务“一带一路”交汇点建设奠定了良好的互联互通基础。

1. 连云港一直是我国“中欧班列”开行城市的领头羊，也是“中欧班列”开行质量较好的城市之一。自1992年开行自连云港至中亚和欧洲的班列，原来的每周一列，现在发展到每周6-8列。至2018年12月底，经由连云港运送的过境集装箱已经达70多万标准箱，其中2018年“中欧班列”开行数量达到800列。

2019年1-6月，全年累计开行196列，开行数量比2018年同期大幅下降，预计年度班列开行可达500列左右。连云港还借助国家“一带一路”战略的实施，建成了中国和哈萨克斯坦的第一个合资项目——中哈物流园第一期工程，总投资达6亿元人民币，年处理集装箱可达40万标准箱，并且还正在建设二期工程和上合组织（连云港）国际物流园项目。

此外，连云港港口集团还与中远海共同投资在哈萨克斯坦建设“霍尔果斯-东门”特区无水港项目，目前，项目主体推进顺利。连云港“中欧班列”开行受到了国家领导人的重点关注，习近平总书记先后四次见证连云港“中欧班列”的活动，并提出“将连云港-霍尔果斯串联起的新亚欧陆海联运通道打造为‘一带一路’合作倡议的标杆和示范项目”。

2. 苏州高新区综合保税区自2012年开始探索开行“中欧班列”事宜，到2014年逐步实现了班列运营的正常化。原来每月3列，到2015年7月发展到每周2列；2018年呈现爆发式增长，开行数量增至平均每天1列，总计开行数量位于江苏第二位。2018年1-12月共计开行201列，总计运送了8396车，同比增长24.08%、23.36%。

2019年1-6月，全年累计开行156列，开行数量比2018年同期大幅提升，预计年度将实现倍增计划。开行线路也由开行之初从新亚欧大陆桥的北线经满洲里出境，再经华沙进入欧洲，发展至从满洲里、霍尔果斯北线及中线的多个口岸出境的中欧、中亚班列线路，基本实现了班列开行的常态化和均衡化。

3. 南京港（集团）第二港务公司自2013年开始调研试开行出境班列，到2014年8月正式开通专列，至2015年总计开行30趟班列；2016年6月，还开行了南京至莫斯科的“中欧班列”；2018年开行143列、6533车，同比分别增长32.41%、26.05%。2019年1-6月，全年累计开行50列，开行数量比2018年同期稳中有降。但下半年开始逐步稳中有升，预期总量可以与2018年持平。

运行路线是南京-满洲里/二连浩特-俄罗斯、南京-阿拉山口/霍尔果斯-中亚各国。近期，南京加快了与“中欧班列”开行关联的基础设施建设，将原来的南京浦口火车站的北货场进行改造升级，打造成为集疏运一体的“中欧班列”开行始发点，基础设施状况有所改善。就开行数量来看，目前南京处于江苏省第三位。

4. 徐州自2015年12月22日开行“中欧班列”以来，至2018年10月15日班列开行数量已达到100列，并确立了每月“4+1+1”的常态化开行模式，运行线路是徐州-霍尔果斯-乌兹别克斯坦塔什干。2018年开行50列，总计2472车，同比分别增长42.86%、44.90%，目前位居江苏第四位，已成为江苏省“中欧班列”运营后起之秀。

2019年1-6月，全年累计开行50列，与2018年全年开行数量持平，是目前江苏“中欧班列”增长最快的开行城市。目前，该市占地1244亩的淮海国际物流陆港项目已全面展开。随着基础设施的改善和货源承揽力度的增强，预计2019年年末徐州“中欧班列”实现开行200列以上，可能会跃居江苏“中欧班列”开行城市的第三位。

江苏是我国“中欧班列”开行的先行区，班列开行质量和开行数量一直处于全国前列，特别是连云港、苏州两地，“中欧班列”发展较快，社会综合成效明显。为了进一步打造江苏的“一带一路”交汇点功能，做强江苏“中欧班列”的品牌效应，近期，江苏省拟整合班列公司资源，组建国有控股的省级国际货运班列公司，搭建更大的班列发展平台，逐步形成“一个主体，四点开行”的发展格局，为江苏“中欧班列”提质增效、行稳致远打下坚实基础。

（二）浙江：一心一意，一花独放

浙江是我国沿海主要的开放大省，经济发展迅猛，进出口势头强劲，是我国“一带一路”建设的新坐标。浙江2014年开始探索“中欧班列”开行事宜，尽管当年只开了1列，但是之后几年内，浙江“中欧班列”开行呈现爆发式增长态势。2015年开行35列、2016年99列、2017年168列、2018年320列，平均年增长速度超过100%。2019年1-6月，全年累计开行141列，开行数量保持平稳，回程略有增长。2019年下半年，开行了至白俄罗斯的“吉利专列”，开行频率大幅提升，预计年内可以完成500列。

目前，浙江开出的“中欧班列”实现了西部通道经阿拉山口（霍尔果斯），中部通道经二连浩特，东部通道经满洲里等多口岸出境的全覆盖。总计开通了9条运营线路，实现丝路沿线主要贸易国家与地区的全覆盖，沿线设立4个分支机构、5个物流分拨中心，辐射欧亚大陆35个国家和地区。特别是捷克站的建立，为浙江“中欧班列”物流货物海外落地提供了便利和可能。“义新欧”开行至西班牙马德里的线路成为“中欧班列”跨越国家最多、线路最长的运营线路，是全国“中欧班列”开行城市中的新亮点。

浙江还注重发挥民营企业运营主体机制活的特点，主动让位于民营企业开发“中欧班列”运营市场，积极探索，强化引导，重点扶持，聚力创新，使得“义新欧”成为我国“中欧班列”中的民营范本，为打造“中欧班列”开行新模式树立了标杆。

（三）安徽：提升平台，拥抱合肥

安徽位居长三角区域扇面的端头，地理位置极为特殊。近年来，社会经济发展加速，经济总量排位逐步抬升，成为长三角经济发展的新星。合肥是安徽省“中欧班列”的开行点，也是我国《中欧班列规划》中的12个节点城市之一，“中欧班列”开行也是始于2014年6月26日，目前已进入到第五个年头，“中欧班列”开行数量、货源质量呈现阶梯式增长态势。

合肥“中欧班列”承载主体原来是由合肥亚欧大陆桥公司运行的，是合肥市内的区级物流企业。2017年，为了提升合肥“中欧班列”的竞争力，由合肥市产业投资控股集团有限公司开始组建新的“中欧班列”运营平台公司，并于2017年10月正式成立，全面接管了整个“中欧班列”开行事务，即由合肥国际内陆港发展有限公司全面负责安徽省“中欧班列”开行。

公司成立后，合肥“中欧班列”快速崛起，成为我国“中欧班列”开行城市的后起之秀。2018年，在全国56个城市中排名第9位；2019年一季度，在全国62个城市中排名第7位，排名节节攀升，跻身全国“中欧班列”运行“第一方阵”，班列开行数量也实现了跨越式增长。

2014—2017年，合肥“中欧班列”累计发运165列；2018年全年发运182列，超出了前四年发运列数的总和；2019年前五月合肥“中欧班列”发运183列，已超出2018年全年182列的发运总量；2019年截止12月4日年度开行量为353列，总量已突破700列。开行频率从开行时每周发送1列提升至每周发送7—14列，实现年度开行数量上的倍增。特别是企业定制班列最为抢眼，已开通“江淮号”“安凯号”“奇瑞号”“美的号”“康宁号”等企业定制专列，累计为400余家省内企业提供“站到站”和“门到门”服务。

就开行线路来看，2014—2017年，合肥仅有开往德国汉堡、哈萨克斯坦多斯特克的两条线路。2018年起，欧洲方向开行线路逐步拓展至德国杜伊斯堡、芬兰赫尔辛基、波兰（罗兹、马拉舍维奇）、俄罗斯莫斯科（克列西哈站、锡利卡特纳亚站）、白俄罗斯明斯克；亚洲方向延伸至哈萨克斯坦的阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干等城市。同时不断优化回程线路，新增芬兰赫尔辛基、德国杜伊斯堡、俄罗斯克拉斯诺亚尔斯克和巴扎伊哈等回程班列。

截至目前，合肥“中欧班列”新增13条线路（中亚方向2条，中欧去程方向7条，中欧回程方向4条），覆盖7个国家、14个节点城市，基本实现了安徽省“中欧班列”与中亚、中欧沿线国家贸易的高度互联互通。合肥作为长三角一体化进程中“中欧班列”开行龙头城市的引领作用开始显现，并趋于全面提升增强态势。

合肥市还加快“中欧班列”进出场站建设，投资6.68亿元，建设专门占地面积433亩的为“中欧班列”配套的合肥内陆港基地项目，进一步改善运行基础设施，提升“中欧班列”运行条件，为未来安徽“中欧班列”开行高质量发展提供新动能。

（四）上海：彰显特色，聚焦跨境

上海是我国长三角一体化的龙头，也是我国金融、科技发展的中心。凭借上海自贸区的政策优势和雄厚的经济发展基础，是长三角最具竞争力的开行“中欧班列”的城市之一。2018年上海首开“车轮上的海外仓”跨境电商班列，班列主要对接电商销售平台，将网上购物与线下物流结合起来，从上海直达莫斯科。该班列开行后，由于货源、机制、平台、载体等问题，没有后续跟进。尽管如此，上海抓住地域特点，注重创新，开出了跨境电商班列，彰显上海特点，在业界引起关注，为其他区域发展“中欧班列”提供了新思路和新样板。

近年来，中国跨境电商发展迅猛，几乎每年以30—40%的速度增长，预计2020年将达到12万亿元。2018年，上海完成电子商务交易额28938.2亿元，比上年增长19.3%，其中跨境电商发展功不可没。随着国家长三角一体化战略的深入推进和上海自贸区新政策的效能发挥，以及具有国际市场竞争力和影响力的特殊经济功能区——上海自贸试验区新片区的全面建设，将给长三

角区域内“中欧班列”开行带来新的源头活水，可以为长三角的“中欧班列”货仓提供新动能。

综上所述，长三角“中欧班列”开行保持稳中向好、货源充裕、质高量升的发展态势，但整体占比逐年降低。在区域内，江苏发展注重发挥优势，合理布局，内外并举，稳中求进，是长三角区域“中欧班列”开行的领头羊；安徽夯实基础，提升层级，顺势而为，提质增效，呈现后来居上的良好发展态势；浙江凸显特色，扬长避短，以贸促流，稳中求精，居于长三角区域的第三位；尽管上海没有持续开行“中欧班列”，但其自贸区的政策优势和货仓功能也为其他三地开行“中欧班列”提供了不可多得的新发展动能。

三、长三角一体化视野下江苏“中欧班列”发展特点

（一）班列实践时间最长的地域

江苏是最早实践新亚欧大陆桥运输的省份之一。1992年12月12日首列“五定”集装箱班列从连云港集装箱码头始发，成为我国大陆桥运输历史上的重要历史事件和节点。“一带一路”倡议发出后，江苏稳中求进、砥砺前行，大力推进区域内“中欧班列”发展。

从开行新亚欧大陆桥集装箱班列，到开展跨境物流运输实践，再到开通苏州、南京、徐州等地的新的“中欧班列”始发点，乃至后来推进多式联运，开行至中亚、欧洲和集装箱的海陆联运，建设了中亚区域的海外“物流飞地”——中哈物流园和上合组织物流园的国际物流园区，江苏“一带一路”大通道的建设时序横跨两个世纪，历时28年，从未间断过。

（二）班列进出口货源充裕

自“中欧班列”开行以来，货源一直是制约班列开行的方面。长三角一直是我国“中欧班列”的“货仓”，整体进出口贸易额约占全国的35%以上。其中，江苏的进出口贸易额占比约在14.36%，稳居长三角区域省市的龙头老大，比上海高出3.21个百分点，是浙江的1.54倍。

江苏是我国沿海区的开放高地，2018年年度进出口总额为43802.4亿元，同比增长9.5%，总量位居全国第二位。其中出口总额为26657.7亿元，增幅为8.4%；进口总额为17144.7亿元，增幅为11.3%，进口增幅远高于出口增幅。从贸易方式来看，一般贸易进出口总额为21342.6亿元，增长10.9%，占全省进出口总额比重达48.7%，超过加工贸易9.4个百分点。

面向“一带一路”沿线国家保持较快增长，出口额为6459.6亿元，同比增长8.9%，占全省出口总额比重的24.2%，对于江苏出口增长的贡献率为25.7%。如果按照每个标准箱60万元人民币折算，每列按照80标箱计算，并全部走铁路，大约可以开行13500列班列。此外，还有大量的进口货物和周边区域的产品均可以走“中欧班列”。因此，从理论数据显示，江苏省内的“中欧班列”货源充裕。

（三）班列开行城市均衡覆盖

江苏历来就有苏南、苏中、苏北地域经济的划分习惯，且最南至最北地域跨度约在700—800公里，给国际物流通道的利用和布局带来了一定影响。江苏“中欧班列”发展基础良好，因地制宜，重在落实，目前开行的过境班列覆盖江苏的苏南、苏中和苏北全部区域，同时，班列既有走西部阿拉山口或者霍尔果斯到中亚地区的，也有走北口满洲里、二连浩特至俄罗斯、欧洲的，为全国运输覆盖区域最广、进出口岸最多的“中欧班列”开行地区，也是长三角区域“中欧班列”开行比较均衡的区域之一。班列辐射货源集散区域大约在200公里左右，与全国“中欧班列”开行省区比较来看，相对经济、合理。

（四）班列运营质量相对较高

目前江苏“中欧班列”运输质量水平和开行成效较佳，主要表现在物流资源丰富，依托了经济最发达的江苏出口货源地，西出货品种、数量都比较多，既有家电、电脑、新能源、工程设备、装饰材料、果品蔬菜等，也有转口的粮食、水果等过境货物，且数量充裕，运输效能较好，政府补贴相对其他省份较少，国际物流通道的经济效益和运输功能发挥较好。

特别是苏州依托综合保税区，确保货源；连云港依托中哈物流园和上合组织物流园等基地保障班列运输；南京依托长江第一港-南京港优势和自身工业基础，襟带安徽和苏中区域货源，海陆并进，车船直取，大大降低了运输成本；徐州陆港辐射周边，直接对接新亚欧大陆桥经济带，同时，徐工设备直达欧洲，辐射周边地域，这些依托都较好地保障了班列的运行和货源。

（五）国际物流网络东西畅达

目前，全国约有近 20 个省区开行了“中欧班列”，但大多数城市开班列是服务本地和周边地区国际贸易以及开放的需要，大多依托本地货源，或承揽周边货物，跨境、跨国的物流过境量相对较少，运输网络辐射区域相对狭小。而江苏依托海铁联运，既有韩国、日本和本土的东行货物，也有中亚、欧洲西出的货物，物流网络覆盖环太平洋、中国中西部、中亚、南亚、东北亚和欧洲区域，客户群体充足，选择余地较大。且连云港在哈萨克斯坦建立了东门无水港特区，开通了江苏至中亚地域的西大门，东西畅达，横向贯通，进出便利，打通了西出中亚和东出日韩的国际物流大通道。

四、长三角一体化视域下江苏“中欧班列”发展的主要问题和短板

（一）班列运营主体的经营规模偏小，整体竞争力弱

江苏省班列开行城市共计四个地方，即连云港、南京、苏州、徐州，开行四地主体均为企业，运行主体自主经营，地方政府协调力度有限，从项目审批、政策优惠、条件争取、资源整合等方面均无一个得力的、互通的省级组织架构，相互之间没有沟通和交流，缺少省级层面的统筹和指导。

同时，省内企业之间存在同质竞争现象，未形成班列线路协同效应，缺乏组织实施境内外统一揽货的主体，境外揽货能力不足，导致回程较少、运价相对较高。2018 年全国回程班列占到班列总数的 43%，而江苏低于全国平均水平，呈现出省内班列运行公司平台各自为政，缺少统一协调的运营格局，削弱了江苏“中欧班列”开行的整体竞争力。

（二）班列配套政策落实不到位，区域差距进一步扩大

从“中欧班列”提质增效的开行角度来看，四地班列开行至今，许多政策还需要进一步落实。比如政府承诺的资金补贴、一票到底的关检合一等服务配套政策落实不力，有些尚需时日。比如财政政策，全国班列补贴是一个地方政府的扶持行为，西部城市补贴高、周边补贴力度大是一个不争的事实。而江苏连云港班列今年下降的主要原因是补贴标准远低于周边地区同类班列，揽货竞争力下降。

同时，西部地区和周边区域在直接补贴的基础上，通过给予额外奖励方式间接降低客户运输成本，造成连云港的价格劣势进一步扩大，西行出口运量大幅减少。以到乌兹别克斯坦的塔什干为例，按全程运输总运价计算，由连云港国际班列直接出发，比先由铁路运至西安再由西安国际班列出发，总运价高约 8154 元/标箱；比先由铁路运至郑州再由郑州国际班列出发，总运价高约 8384 元/标箱，致使原有的差距进一步拉大。

（三）区域运营统筹管理、统筹协调不够

江苏“中欧班列”开行以来区域运营统筹管理、统筹协调不够。一方面，四地班列开行各有千秋，各有所长，相对优势明显；另一方面，各自地方承揽货源的组织主要来自企业自身的业务拓展，特别是南京、连云港等地，班列辐射区域的货源往往不能很好地利用此通道，舍近求远，使得班列的综合效能发挥不够。此外，就班列运营来看，一方面是班列运输货源不足；另一方面是区域内企业需求旺盛，信息不对称，区域内协调统筹对接不力。比如常州的地板协会每月都有去俄罗斯、中亚地区的强化地板运输需要，现在均走上海港。

此外，江苏还有机械、电子、光伏、服装、家用制品等行业的产品均有出口中亚、俄罗斯、欧洲的需求，只是大多走海运，利用班列不够。这里除了对于“中欧班列”使用信息不对称、班列数量少、间隔周期长、服务能力不足等因素，更为关键的是江苏缺少省级“中欧班列”的统一平台和品牌，致使各自为政，作而不强，为而不大，淹没在全国“中欧班列”开行的的大势中。

（四）开行线路单兵独进，未能形成区域品牌效应

江苏“中欧班列”开行以来，一直聚力打造新亚欧大陆桥国际物流通道建设，并伴随着需要开发了“苏满欧”“宁亚”“宁欧”等班列线路，既适应了地域国际物流需要，也形成了区域均衡、多点齐发的国际“中欧班列”开行格局，稳定了江苏在全国“中欧班列”发展中的地位，取得了应有的成效。

然而，从全国“中欧班列”开行前几位的城市、区域和全国整体发展趋势来看，拘泥于单兵独斗的方式，缺少核心竞争力。纵观全国，各省均在整合资源，汇聚区域力量，打造区域“中欧班列”统一品牌，推进区域“中欧班列”提质增效，江苏如何调整布局是必须直面的问题之一。

（五）南向通道开发不够，多维物流网络还未形成

2018年是我国“中欧班列”南向通道的起步年，2019年是南向通道的大发展之年，我国南部、西部、中部的多个城市，均借力南向通道进行开发和利用，使得区域内“中欧班列”提质增效跃上了一个新台阶。

而江苏始终停留在原有的“中欧班列”的北线、中线上做文章，未将视域转向南线去着力开发新加坡、南亚等区域的海陆、空陆等多式联运物流通道，未能从构建欧亚物流网络的大格局中寻找自身“中欧班列”的突破点。特别是连云港港口、太仓港、南京港等开放口岸，未能发挥自身的海陆联运优势对接“中欧班列”货源开发，降低了区域“中欧班列”在全国行业的竞争力。

五、长三角一体化视域下江苏“中欧班列”提质增效发展的对策和建议

“中欧班列”的发展是一个历史性的过程，基于长三角一体化背景下重新审视江苏现在的“中欧班列”开行成效和国家对于“中欧班列”未来发展的具体要求，如何抢抓机遇，乘势而为，融合共进，实现江苏“中欧班列”开行的高质发展是十分关键一环，也是体现江苏各级管理部门提升站位、对标国家长三角一体化战略的关键之举。如何进一步补短板、提质量、增效能，确保江苏“中欧班列”稳中求进，加快发展，具体建议如下。

（一）提升全局站位，确立融入长三角一体化发展的大局思路

把长三角一体化发展上升为国家战略，是以习近平同志为核心的党中央做出的一项重大的战略决策。自2018年上海进博会以来，国家各部门强力落实长三角一体化构想，推出了一系列规划和举措。特别是2019年12月1日中共中央、国务院印发《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》，从国家层面确立了未来长三角一体化战略的发展目标和实施计划。江苏作为长三角一体化战略实施的核心区域，今后如何做好是关键。

1. 抢占先机，确立站位，强化长三角一体化中“领头羊”的大局意识。

正确认识江苏在长三角一体化战略中的区域位置，放眼长三角，对标长三角，融入长三角，谋事长三角，将区域性的“中欧班列”开行放入长三角一体化战略总体中去考量，树立全国一盘棋的思想。拓展长三角区域一体化战略全局发展思路，加快整合省级和周边各类产业资源，发挥自身区位优势，推动江苏“中欧班列”开行更好、更优、更稳。

2. 对标规划，重在基础，实现江苏与长三角区域基础设施一体化。

要在原有建设的区域一体化综合交通体系方面，加快推进区域间的基础设施互联互通，建设海、陆、空、城际轨道协同一体的国际物流大道通。特别是针对“中欧班列”开行发展的需要，“加快建设集高速铁路、普速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路、城市轨道交通于一体的现代轨道交通运输体系，构建高品质快速轨道交通网。

围绕打通沿海、沿江和省际通道，加快沪通铁路一期、商合杭铁路等在建项目”“加强航空货运设施建设，加快合肥国际航空货运集散中心、淮安航空货运枢纽建设，规划建设嘉兴航空联运中心”“推动港航资源整合，优化港口布局，健全一体化发展机制，增强服务全国的能力，形成合理分工、相互协作的世界级港口群”“加快建设长江南京以下江海联运港区、舟山江海联运服务中心、芜湖马鞍山江海联运枢纽、连云港亚欧陆海联运通道、淮河出海通道，规划建设南通通州湾长江集装箱运输新出海口、小洋山北侧集装箱支线码头”。重点要加强分工协作和管理协同，着力优化港口布局，提高管理和服务水平，压缩通关时间，降低合规成本。

3. 布局全省，统揽省域，加快江苏“中欧班列”的顶层设计。

要注重全国“中欧班列”发展大势，聚焦全国“中欧班列”发展趋势，放眼长三角区域一体化发展进程，紧盯国家2020年将要出台新的“中欧班列”实施规划，审时度势，提升站位，全面审视和度量江苏“中欧班列”发展计划，加快出台和落实江苏“中欧班列”发展的顶层设计方案，确保江苏能够在全国“中欧班列”开行区域占据有利位置。

（二）铆定长三角定位，创新江苏“中欧班列”发展方式

要精准把握国家发展脉搏，紧跟国家长三角一体化发展要求和“中欧班列”发展步伐，重点创新江苏“中欧班列”发展方式。

1. 直面问题，夯实地域“中欧班列”开行成果。

要客观认识江苏“中欧班列”的发展现实，直面问题，精准施策，重点弥补运营主体较弱、承揽货源能力较差、班列回程率较少、精品线路不多、市场辐射能力较低等问题和短板，将“中欧班列”开行放在服务长三角一体化战略大背景下，放在江苏全域交通物流发展大格局下，放在江苏全面对接“一带一路”建设大环境下，进一步巩固现有的开行成果，加大行业、产业、企业统筹力度，整合江苏物流基础设施，均衡发送货源，夯实开行基础，强化揽货力度，拓展货源市场，做强班列平台，着力提高江苏“中欧班列”开行的质量。

2. 整合资源，凸显新批自贸区的优势。

要抢抓江苏新批苏州、南京、连云港自贸区的机遇期，进一步发挥自贸区的政策优势和效能转化功效，注重“中欧班列”开行与区域协调发展、城市商贸功能的统筹和协调，重点打造江苏地域内的全球进口货物集聚地，提升江苏在长三角城市圈内的商贸集聚效应，辐射长三角区域，直接服务区域内百姓生活。

3. 精准施策，创新“中欧班列”物流运输方式。

开行“中欧班列”，就是增加服务企业和货主开展国际物流活动的疏运方式，为企业服务是其市场核心所在。因此，企业需要、物流合理、方式得当最为关键。在具体技术方面，江苏可以进一步发挥海铁联运、河海联运、空陆联运的区域交通优势，全面推进多式联运运输体系建设，通过采用散改集、货物拼箱、拼列及建设海外仓、海外飞地等有效措施，推进江苏“中欧班列”开行高效、高质和物流均衡，理顺物流通道中的货物流向。要精准施策，锁定区域内的重点企业，开展一对一的针对性服务，开行定制班列，增加开行数量，稳定江苏跻身全国班列开行城市第一方阵的地位，为全国树立高质量开行“中欧班列”的江苏模式。

（三）巩固开行成果，打磨省际“中欧班列”的江苏品牌

江苏省作为长三角一体化区域经济发展的龙头，要开行好“中欧班列”亟待确立江苏省级层面的“中欧班列”品牌。从全国整体来看，加快推动全国“中欧班列”开行一体化已势在必行。

1. 汇聚资源，做大省级“中欧班列”运营实体平台。

事实上，江苏于2018年11月就由省交通运输厅、省国资委、省财政厅进行沟通对接，共商组建省级国际货运班列公司和加大财政资金扶持力度等事项。2019年初又由省国资委牵头制定了《组建省级国际货运班列公司的建议方案》，并与省内各班列运营公司见面征求意见。因此，要进一步提升目前四地“中欧班列”公司的层级，聚力四方资源，联动四家，共享资源，搭建江苏省级“中欧班列”运行实体平台，巩固江苏“中欧班列”开行成果，做强“中欧班列”开行主体。

2. 擦亮招牌，打响江苏“中欧班列”品牌。

品牌是汇聚效能的旗帜，江苏“中欧班列”开行工作一直受到党中央、国务院的重视和支持。在国家发展“一带一路”《愿景》计划中，新亚欧大陆桥作为重要的通道名列其中；在日前发布的长三角一体化规划纲要中，依然如此。江苏亟待提升自身政治站位，发挥区域整体品牌优势，建议提高现有分散命名的“中欧班列”改名为“江苏丝路”或者是“长江直达”，对标全国“中欧班列”开行发展布局，借力江苏文化影响力、人文美誉度和区域开行特点，擦亮江苏“中欧班列”的名片，提升班列层级，全面树立江苏“中欧班列”的特色品牌。

3. 统筹运营，做优江苏班列发展机制。

要在组织机构完善的同时，由省海外企业集团牵头，与省内4家班列运营公司联合建立统筹工作机制，采取统一规划线路、统一申报计划、统一制定运价、统一补贴办法、统一对外协调的“五统一”原则，深化改革，聚合动能，推进江苏“中欧班列”运营新机制建设，做大、做强、做优江苏“中欧班列”品牌。

4. 改进政策，做实政府扶持资金功能。

用足用好区域“中欧班列”政策要素是推动地区“中欧班列”高质量发展的重要保障，也是地方政府是否支持班列发展的态度。但是，随着国家对于“中欧班列”补贴降坡政策的落地，地方补贴如何补、如何用将是至关重要的话题。江苏既要注意国家对于“中欧班列”政策扶持和引导的大势，也要把握分寸，切不能矫枉过正，因噎废食。

要制定更加合理高效的补贴政策，可以按照“中欧班列”开行区域，比如按照中亚、俄罗斯和欧洲三个层级分别给予不同的补贴额度，保障基本，促进提升，区别对待，尽量合理。要制定竞争性政策，发挥承运主体和揽货主体各自的主观能动性，

激励创新，鼓励争先，切实将有限的资金放在提质增效上。要切实鼓励江苏有能力的货运代理企业加盟、参与到“中欧班列”开行中来，合理配置补贴资金，发挥政府资金的引导功能和杠杆作用，提升政府资金的使用效能，发挥财政资金的撬动作用。

5. 深化改革，提升江苏“中欧班列”软实力。

要进一步深化区域内整体改革，在南京海关关区全面实施“查检合一”，实施关检现场查验联合作业，不断提高省内“中欧班列”通关查验效率。升级改造海关物流信息化管理系统，优化铁路转关、过境业务等系统功能。持续支持连云港、南京、苏州等市开展二类国际铁路口岸申报建设工作，力争二类国际铁路口岸在省内尽早落地。支持扩大俄罗斯及中亚国家的农副产品以及矿产资源类产品进口、过境规模。

（四）强化均衡布局，构建“东西对进，四方共举”的“中欧班列”集疏运新格局

要充分考虑江苏省际的现有基础设施、交通状况、货物流向和货源发送便利度等物流布局因素，对标长三角一体化规划纲要和江苏“十四五”交通、物流发展规划的战略定位，构建“东西对进，四方共举”的“中欧班列”集疏运新格局，加快推动江苏“中欧班列”的提质增效。

1. 差异发展，做优地域货源市场新商圈。

长三角区域物流市场繁荣，货源丰沛，是目前“中欧班列”开行区域中最为丰富的货源集散地之一，但也是物流资源争夺最为激烈的区域之一，坚持差异化发展原则最为关键。要遵循市场客观规律，坚持四地差异化发展原则，锁定各自的货源市场。江苏“中欧班列”开行，四地各有优势货源区域。

苏州可以做本地木材货源市场，襟带上海、浙江北部嘉兴及湖州、安徽宣城、江苏南通等地货源市场；南京可以借力江海联运，夯实本市，做大苏中区域和安徽芜湖以及沿江地带货源市场；徐州要发挥陆港优势，吸收连云港海河联运物流，服务本地工程设备等产业，发挥五省通衢的交通优势，通吃周边区域的安徽、山东、河南等地的货源市场；连云港可以发挥东西对进，海陆联通的优势，做好中亚，联通日韩，扩展南向通道，做好过境运输和加工贸易，提升“中欧班列”的开行数量和质量。通过差异化发展，做优“中欧班列”，构建“中欧班列”货源市场服务圈。

2. 联通四方，开发多式联运南向新通道。

可以针对江苏“中欧班列”的回程货源极度不足的问题短板，进一步放大连云港自贸区和海陆联运、海河联运的政策优势及多式联运的产业优势，加大对中亚、俄罗斯、东欧、中欧等地去东南亚、环太平洋和大洋洲等区域过境货源的承揽力度，开行自西向南、自东向西的“中欧班列”线路，降低回程空载率，切实化解浙江“中欧班列”低质、低效的困局，开辟东西对进、西出东进贯通的江苏“中欧班列”国际物流新通道，形成江苏作为海陆丝路交汇点的集疏运新格局。

3. 内外并举，铺展江苏国际物流通道发展新布局。

要审时度势，加快推进江苏“中欧班列”海外物流基地建设。一方面加快推进中哈东门无水港建设，打造江苏“中欧班列”的海外物流“飞地”，为进一步整体布局中亚区域的物流奠定基础。另一方面要在俄罗斯、中东欧等地，谋划建设“中欧班列”开行线路沿线城市的海外仓和海外物流园区，运用参股、自建、购买等方式，加快布局江苏海外物流园区，建设物流节点和货物分拨中心、集疏运中心，为未来“中欧班列”发展做前瞻性布局。

此外，还需要进一步强化江苏“中欧班列”资源整合，利用各类经贸活动，宣介江苏省“中欧班列”品牌线路，扩大品牌

线路境外影响力。发挥国际货运代理协会等行业组织作用，争取更多外贸和货代物流企业用好用足“中欧班列”平台；加盟全国“中欧班列”物流联盟，加强行业交流，共享海外站点和海外货源信息，着力做好提质增效这一大文章，为江苏“中欧班列”开行高质量发展提供新动能。

六、结束语

江苏是我国长三角区域一体化战略的北翼，也是“中欧班列”开行的重要节点区域之一，着力发挥江苏通江达海、海陆统筹和“一带一路”交汇点的地缘优势，主动楔入长三角物流圈，是江苏服务长三角区域一体化，对接国家发展战略，扩大全域开放，主动作为、做强“中欧班列”发展的核心和关键。

江苏一直是我国改革开放的先行区，江苏模式也一直是全国学习和参考的重点，为此，江苏就更加需要发挥自身的改革优势、开放优势、创新优势，在“中欧班列”开行模式方面引领全国。

江苏主动对标国家“一带一路”倡议，精准定位，因地施策，有为有位，东西对进，横穿欧亚，树起了全国“中欧班列”开行的示范标杆，形成了目前“一个主体，四路并举”的班列运输物流格局，开行成效位居全国前列，成效喜人，业绩骄人。

但是，“中欧班列”发展是一个历史性的过程，提升“中欧班列”的效能问题并非个案，这是一个客观而现实的问题。提质增效只有进行时，只有新起点。只有不忘初心，把握机遇，砥砺前行，锐意进取，创新有为，在前行中解决体制性短板和阶段性问题，江苏“中欧班列”开行才能行稳致远，愈久弥香。

2020年是江苏全面对接长三角一体化国家战略的关键之年，也是全面实施国家《中欧班列发展计划》和前瞻未来“中欧班列”开行的决定性一年，如何抢抓机遇，乘势而为，融合共进，实现江苏“中欧班列”开行高质量发展，是江苏各级管理部门和关联企业的责任所系和使命担当，也是推进江苏作为“一带一路”交汇点建设的关键之举。

因此，江苏要想全面融入长三角一体化战略，推进“中欧班列”发展依然有更长的路要走，亟待进一步提升自身站位，加快融入长三角一体化发展战略，补短板，融资源，亮品牌，提质量，上水平；亟待进一步提升班列层级，注重稳中求质，稳中求精，稳中求新，稳中求好；亟待进一步提升发展水平，着力把握发展机遇，拓展视野，融合资源，提质增效，创新创优，主动服务长三角一体化战略，全力推进江苏“中欧班列”再上新台阶。

参考文献:

[1]张建民, 赵鸣, 等. 江苏对接“一带一路”若干问题研究[M]. 南京: 南京大学出版社, 2017.

[2]2018年江苏省国民经济与社会发展统计公告[Z]. 江苏省人民政府网站, 2018.

[3]中共中央、国务院. 长江三角洲区域一体化发展规划纲要[Z]. 2019.