

从“中欧班列”看中日第三方 市场合作的机遇与前景

常思纯

摘要:中欧班列被视为中国与其他国家共建“一带一路”的标志性成果和知名物流品牌。2017年以来,日本政府将物流领域定为对华开展第三方市场合作的重点项目,再加上中欧班列作为国际陆路新兴运输方式快速崛起,为日企打造全球供应链提供便捷的物流通道,日本企业越来越看好中欧班列的发展前景。目前,日本物流企业不仅与中方合作,积极组织在华日企将出口货源利用中欧班列运往欧洲,还相继推出多条线路,发展日中欧国际多式联运。中欧班列作为助力中日第三方市场合作的一个领域前景广阔。

关键词:中欧班列 第三方市场合作 海铁联运 供应链 日本通运

本文作者:中国社会科学院日本研究所 副研究员

责任编辑:王晓博

DOI:10.19498/j.cnki.dbyxk.2021.04.005

自2011年由中国重庆开往德国杜伊斯堡的“渝新欧”国际铁路开始运行以来,经过十年的发展,中欧班列已形成了以“三大通道、四大口岸、五个方向、六大线路”^①为特点的格局,“干线+支线”的辐射范围双向扩

^① “三大通道”指的是中欧班列西、中、东三大铁路运输通道;“四大口岸”是指阿拉山口、满洲里、二连浩特、霍尔果斯;“五个方向”是指中欧班列主要终点所在的地区,主要包括欧盟、俄罗斯及部分中东欧、中亚、中东、东南亚国家等;“六大线路”是指自成都、重庆、郑州、武汉、西安、苏州等六地开行的线路。

大,承运货物品类逐渐扩展,国际影响力日益提升。目前,中欧班列被视为中国与其他国家共建“一带一路”的标志性成果和知名物流品牌,受到包括日本企业在内的众多合作伙伴高度关注。积极利用中欧班列作为海上运输路线的重要补充,以及共同开发沿线地区物流基础设施,已成为日本企业参与中日第三方市场合作的一个具有较高可行性的重要领域。

一、中欧班列的发展概况

中欧班列始于2011年3月19日开始运行的“渝新欧”国际铁路。2012年10月24日,首趟武汉至捷克帕尔杜比采的列车试运行。2013年,由中国内陆城市发往欧洲的汉新欧、蓉欧快速、郑新欧等列车相继正式运行。2014年11月18日,首趟义乌至西班牙马德里的列车正式运行。自2014年起,从德国杜伊斯堡发车的回程车开始运行,此前列车“空车返回”的困境开始逐渐消解。2016年4月14日,广东东莞石龙站至德国杜伊斯堡的目前中国运距最长的中欧班列正式开行,东莞作为国际物流枢纽的地位也随之日益加强。

2016年6月8日,印上“中欧班列”统一品牌和标识的列车分别从重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌等8地始发,这意味着“中欧班列”作为物流品牌正式登场亮相,此后所有按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行的往返中国与欧洲的列车都统一采用这一标识。同年10月8日,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)》,加强对中欧班列未来建设发展的顶层设计,明确提出要将中欧班列打造为具有国际竞争力和良好信誉度的世界知名物流品牌,成为“一带一路”建设的重要平台,并提出了到2020年实现中欧班列开行5000列左右的发展目标。^①

2017年4月20日,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰和

^① 《中欧班列建设发展规划(2016—2020年)》,中国“一带一路”网,2017年1月。<https://www.yidaiyilu.gov.cn/wcm,files/upload/CMSydylgw/201701/201701100443041.pdf>.

俄罗斯等七国铁路部门签署《关于深化中欧班列合作协议》，不仅为中欧班列的进一步深化发展提供了机制保障，也为合力打造中欧班列国际物流品牌赢得更多支持。5月26日，在中国铁路总公司倡议下，重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌和西安等7家班列平台公司共同发起成立了中欧班列运输协调委员会，积极探讨搭建信息共享平台、进一步降低全程运输成本及开辟新运输通道等工作。2018年12月24日，国家发展改革委和交通运输部联合发布《国家物流枢纽布局和建设规划》，提出到2025年布局建设150个左右国家物流枢纽，并在此基础上促进国家物流枢纽与中欧班列融合发展，指导枢纽运营主体集中对接中欧班列干线运力资源。^①2019年8月24日，重庆、郑州、武汉、义乌、长沙的5个中欧班列运营平台联合发出《中欧班列高质量发展倡议书》，旨在加强协同合作，避免恶性竞争，坚持创新发展，共同推动中欧班列健康可持续发展。2020年7月6日，国家发展改革委又宣布，将郑州、重庆、成都、西安、乌鲁木齐等5个具有优越区位条件、设施基础良好、运营规范有潜力的中欧班列枢纽节点城市选为中欧班列集结中心示范工程建设。目前，在不断完善政策规划的同时，中国还努力提高通关便利化水平，增强沿线配套服务支撑能力，与沿线国家加强政策对接，推动中欧班列快速发展。

在各方面的积极努力下，中欧班列运行线路不断丰富，运行效率不断提高，开行数量屡创新高。如图1所示，中欧班列每年的开行数量从2011年到2020年逐年递增，2016年突破千列大关，2018年突破5000列大关，提前两年实现预定目标，2020年又进一步突破万列大关。特别是曾经空车返回的中欧班列从2014年实现“零”的突破后，近年来回程车次也大幅增长，2019年达到了3700列，双向对开不断取得新进展，并日益常态化。

^① 《国家物流枢纽布局和建设规划》，中国交通运输部网站，2019年1月。<http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/zhghs/201901/P020190117326163847799.doc>.

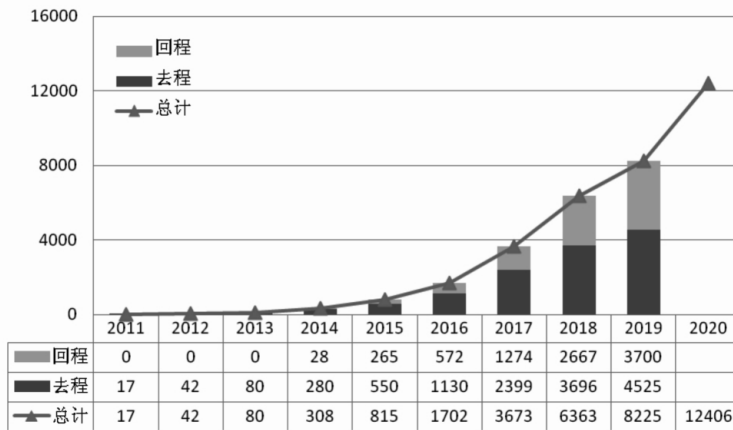


图1 中欧班列开行量

资料来源:中国一带一路网。<https://www.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>。

二、日本企业看好中欧班列的原因

(一) 日本政府对华开展第三方市场合作的推动

日本政府对“一带一路”倡议的态度从最初的观望与防范态势,逐渐转变为附加条件下可积极参与的竞争与合作并存态势,并将中日第三方市场合作视为可与中国开展合作的主要形式。2017年12月,日本内阁官房、外务省、财务省和经济产业省(简称经产省)联合出台“在第三国的日中民间经济合作”指导方针,建议日本企业可在节能环保、提升产业水平和物流三个领域积极参与中国倡导的“一带一路”建设。其中物流领域的合作就是鼓励在华有生产基地的日本企业积极利用连接中欧的货运铁路,并共同推动通关电子化等铁路网建设环境的改善。^①

2018年5月,李克强总理首次访日并与时任日本首相安倍晋三举行会谈,就中日第三方市场合作达成一致,两国签署《关于中日第三方市场合作的备忘录》。2018年10月25日,安倍晋三时隔7年再次访华,并出席26日举行的首届中日第三方市场合作论坛。安倍晋三在致辞中表示,

^① [日]「『一带一路』協力へ指針 政府、対中関係改善狙う」、『日本経済新聞』2017年12月6日。

“日方愿同中方一道遵循开放、透明和市场化原则,在第三方市场开展符合东道国需求和国际准则的合作项目,实现互利双赢和多赢,为地区和世界的发展做出贡献。”^①在本次论坛的交通物流分论坛上,中日双方代表积极探讨了打造中日欧陆海联运通道、推进利用中欧铁路、加强中日国际联运合作等问题。在论坛期间缔结的52份合作协议中,日本最大综合物流企业——日本通运株式会社(简称日本通运)与中国外运股份有限公司(简称中国外运)签署《有关在第三方市场合作的备忘录》,将利用两家公司在物流行业的优势和资源,在中亚和非洲等第三国的物流领域进行合作,并致力于共同发展。^②中国再保险集团和日本损保控股(SOMPO 控股)签署《战略合作协议》,将合作开发补偿中欧铁路延误的保险产品,每起延误事故最多赔付50万元。^③

2018年以来,日本经产省还通过委托课题、举办国际研讨会等多种方式,调研中欧班列运行模式及优劣势,鼓励日企从第三种运输方式的视野积极利用中欧班列。2018财年,日本通运获得经产省“高质量基础设施海外展开事业的可行性调查”项目,开展“在推进利用中欧铁路过程中的软硬件改善调查”,协助政府积极探索利用中欧铁路开展第三方市场合作的可能性。日本通运表示,“将通过实证试验,探索日本企业能否从铁路运输中获益。”^④为此,日本通运与经产省、日本贸易振兴机构(JETRO)合作,于2018年10月16日、2019年2月20日和3月12日,分别在中国上海、德国杜伊斯堡和日本东京举行了三次研讨会,探讨中日利用中欧班列开展第三方市场合作的可能性与可行性。此外,从2018

① 《李克强与日本首相安倍晋三共同出席首届中日第三方市场合作论坛并致辞》,《人民日报》2018年10月27日。

② 〔日〕「日通、日中第三国市場協力フォーラムに参加」、日本通運ホームページ、2018年10月26日。<https://www.nittsu.co.jp/press/2018/20181026-2.html>。

③ 《日本损保将推出中欧货运列车延误险》,高铁网,2018年10月25日。<http://news.gao-tie.cn/guoji/2018-10-25/480212.html>。

④ 〔日〕「日通、上海で中欧鉄道利活用における日中第三国市場協力シンポジウムを開催」、日本通運ホームページ、2018年10月30日。<https://www.nittsu.co.jp/press/2018/20181030-1.html>。

年12月到2019年3月,日本通运利用中欧班列进行了十次运输测试,对经由中国阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特和满洲里等不同口岸出境的运输路线耗时、运费、关税手续及安全度等进行测评,并对集装箱温度、湿度和振幅等情况进行详细记录。日本通运向日本经产省提交的结项报告书显示,经多次试验结果显示,中欧班列交出了满意答卷,货物没有因为振动或受寒遭受损失,通关顺利便捷,运输及时可靠^①,鼓励日企可充分利用中欧班列提升对欧物流效率。^②

(二)中欧班列作为国际陆路新兴运输方式快速崛起

多家中日物流企业进行的运输测试均显示,利用中欧班列运输货物,不仅可节约大量运输时间,也能够确保物流品质。因此,中欧班列作为海运、空运外的第三种运输方式,在日本企业中的认知度逐渐提高。

第一,中欧班列比空中运输价格低、运量大,比海上运输距离短、速度快,为传统海运模式提供了有力补充。以运输耗时为例,从表1可以看到,中欧班列从中国主要城市到达欧洲各地的时间基本仅需2~3周。而成都、重庆等中国内陆城市的货物通过长江运到上海港等沿海城市就需要2~3周,如果再从上海通过海运到达欧洲,总共耗时将需要近2个月。据日本通运实际测试显示,从时效上看,通过中欧班列从西安运输货物至波兰仅需12~13天,而海运则耗时40天左右。从运费上看,铁路运输虽然是海运的两到三倍,但能够比空运节约75%。^③ 在各方面的不断努力下,2020年中欧班列已可实现“十日通欧洲”,运输时间仅为传统铁海联运的三分之一,运价仅为空运的五分之一,^④从而获得包括日本企业在内的众多合作伙伴关注。

① [日]「平成30年度質の高いインフラの海外展開に向けた事業実施可能性調査事業報告書」、日本経済産業省ホームページ。https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/H30FY/000395.pdf.

② [日]「中欧鉄道利活用でシンポジウム開催、第3のモードとしてPR日通」、「輸送新聞」2019年3月18日。

③ [日]「中国と欧州結ぶ専用列車、日通が試運転 価格安定が魅力」、「朝日新聞」2018年12月30日。

④ 《中欧班列实现“十日通欧洲”》,《中国贸易报》2021年1月21日。

表 1 中欧班列部分线路耗时及运输货物种类

国际班列	运行时间	途经国	重要货物种类
郑州——汉堡/ 慕尼黑	约 15 天	哈、俄、白、波、德	纺织品、汽车配件、工程机械、医疗器械、电子产品、烟酒食品等
成都——罗兹	约 12 天	哈、俄、白、波	农产品、机械设备、食品酒类、电器设备、汽车及零配件等
成都——纽伦堡	约 14 天	哈、俄、白、波、德	农产品、机械设备、食品酒类、电器设备、汽车及零配件等
成都——蒂尔堡	约 14 天	哈、俄、白、波、德、荷	蔬菜、水果、服装鞋帽等
成都——莫斯科	约 12 天	蒙、俄	蔬菜、水果、服装鞋帽等
武汉——帕尔杜 比采/罗兹/汉 堡/杜伊斯堡	约 15 天	哈、俄、白、波、捷、德	电子产品、服装和机械配件等
重庆——杜伊 斯堡	约 15 天	哈、俄、白、波、德/ 蒙、俄、白、波、德	化工品、食品、服装、家具、机电
重庆——切尔科 斯克	约 10 天	俄	食用油、纸浆、水果、汽车
义乌——马德里	约 18 天	哈、俄、白、波、德、 法、西	空调、机械配件、服装布料、汽车配件、电动工具等
义乌——伊斯坦 布尔	约 18 天	哈、阿、亚、格、土	
义乌——伦敦	约 18 天	哈、俄、白、波、德、 比、法、英	母婴用品、软饮料和维生素产品等
义乌——布拉格	约 16 天	哈、俄、白、波、捷	布匹、服装鞋帽类、装饰用品等
西安——汉堡	约 16—18 天	哈、俄、白、波、德	日用小商品等
西 安——布 达 佩 斯	约 13—15 天	哈、俄、乌、匈	母婴用品、软饮料和维生素产品等
苏州——华沙	约 12 天	俄、白、波/蒙、俄、 白、波	电子产品、汽车零部件等

国际班列	运行时间	途径国	重要货物种类
连云港——伊斯坦布尔	约 18 天	哈、阿、亚、格、土	显示器、扬声器等电子产品
连云港——杜伊斯堡	约 18 天		

资料来源:《中欧班列线路》,新华丝路网。<https://www.imsilkroad.com/news/silubanlie>。

第二,中欧班列具有安全性与稳定度高的特点。海运和空运都易受强风、大雾及雨雪等恶劣天气影响,尤其是海运可能会遭遇海啸、风浪等危险,且集装箱内货物容易受潮。而铁路运输一般较少受到气候条件限制,相对比较稳定,准点率也相对较高。特别是中欧班列主要使用的集装箱大多是 2016 年 12 月以后生产的,各线路也不断严格集装箱加固要求,保障铁路集装箱装卸安全。这对于日本向欧洲出口的汽车配件、机电、电子等高附加值产品而言,在运输过程中更加安全、可靠。

第三,中欧班列还具有能耗低、排放少、污染小的比较优势。一列火车的运力能够达到 6 架货运飞机的载货量,这样运输成本约为飞机的三十分之一,而碳排放量则仅为飞机的十五分之一。^① 日本一向积极支持环境保护,2016 年日本批准《巴黎协定》并向国际承诺到 2030 年将比 2013 年减排 26%。^② 新首相菅义伟上台后,也强调将继续推动绿色经济改革,并向国际承诺日本将于 2050 年实现碳中和。^③ 出于减排考虑,实现电气化改造的铁路运输有望成为“绿色经济”的助力。

第四,新冠疫情下中欧班列优势凸显。2020 年全球新冠疫情大蔓延,各国的封锁政策给中欧班列带来巨大考验。但同时,由于疫情反复,空运和海运的不确定性及其不可控因素加大,面临停靠、装卸受阻等问题。

① 《中欧班列为“绿色复苏”架起新桥梁》,中国经济网,2020 年 8 月 5 日。http://www.ce.cn/cyssc/jtys/tielu/202008/05/t20200805_35465723.shtml。

② 〔日〕「日本の約束草案」、日本環境省ホームページ。https://www.env.go.jp/earth/ondanka/ghg/mat01_inde.pdf。

③ 〔日〕「菅首相が『国際公約』 温室ガスを 2050 年に実質ゼロ」、「朝日新聞」2020 年 11 月 23 日。

中国铁路部门和海关等政府部门紧密配合,在做好疫情防控的同时,进一步完善和提高运输服务能力,不仅确保了中欧班列的常态化开行,还开辟“绿色通道”保障急需抗疫物资和日用消费品运输。因此,中欧班列反而逆势增长,成为联通亚欧大陆的“生命通道”,为全球产业链、供应链的稳定及全球抗击疫情都做出了重要贡献。据中国国家铁路集团有限公司(简称国铁集团)统计,2020年全国中欧班列共开行1.24万列,发送113.5万标箱,同比分别增长50%、56%,综合重箱率达98.4%,有力服务于新发展格局和国际防疫合作。^①从西安始发的中欧班列长安号质量评价指标位居全国第一,2020年全年开行3720列,创历史新高。1月25日,2021年全国首趟中欧班列防疫物资专列满载着100个标箱防疫物资和生产生活物资从浙江义乌西站启程,最快于13天后抵达波兰马拉舍维奇,并进一步中转至德国汉堡,为波兰和欧洲抗疫防疫急需补充物资提供“生命通道”。^②

(三)中欧班列为日企打造全球供应链提供便捷物流通道

中欧班列途经“一带一路”沿线的多个国家。近年来随着中欧班列运输通道不断完善、运行线路持续拓展,可通达国家(地区)日益增多。截至2020年11月5日,中欧班列运行线路达73条,可通达欧洲21个国家的92个城市。^③几大口岸采取积极措施,优化中欧班列口岸交接,提高通关效率,提升运输组织水平。主要线路不断提质升级,加速运营时效、加快成本优化、打造多式联运品牌、实现“一单到底”,力争取得新突破。中欧班列的成功运营,让亚欧大陆联系愈加紧密,其影响力日益增大,战略意义也越来越重要。

一方面,目前,中欧班列向西可经过中亚、白俄罗斯、俄罗斯到达欧洲任何一个国家。2018年以来,日本欧盟经济伙伴关系协定(日欧

① 《2020年铁路走出去迈出坚实步伐 中欧班列开行1.24万列,境外铁路建设项目有序推进》,国铁集团网站,2021年1月21日。http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zxw/202101/t20210121_111966.html

② 《开年首趟中欧班列防疫物资专列发车》,《人民日报》2021年1月26日。

③ 《中欧班列跑出互利共赢“加速度”》,《人民日报》2020年12月4日。

EPA)和日英 EPA 相继签署并生效,进一步推动了日本对欧贸易的增长。据 JETRO 调查显示,日欧 EPA 生效后,日本对欧盟汽车出口呈现增长态势,尤其是对德国、英国的混合动力汽车(HV)出口增长较大,2019年面向欧盟的 HV 出口额同比增长 57.1%。2019年日本从欧盟进口同比增长 1.4%,其中由于撤销关税,日本来自法国、西班牙等国的红酒进口也快速增长。^① 2020年在欧盟投资的日系企业从日本国内进行采购的比例达到 36.6%,比日欧 EPA 生效前的 2018年上升了 5.2个百分点。^② 此外,日本还在加紧对中东欧的战略布局,对中东欧的贸易和投资增长速度较快,在一定程度上甚至超过日本对欧盟贸易和投资的增长速度。^③ 对欧贸易的扩大激发了日本企业对欧货运需求增长,也使得日企利用中欧班列向欧洲方向运输货物的前景可期。

另一方面,中欧班列向南通过继续延伸,又可实现与东盟各国的无缝对接。目前,中国正在开辟更多中欧班列线路联通东南亚国家。2015年 11月,中国和新加坡签署《中新(重庆)战略性互联互通示范项目》框架协议,以重庆市为运营中心,再连接西部最大集装箱港广西钦州港,形成联通中国内陆城市与东盟各国的陆海新通道。2017年 6月,昆明至越南海防市的中欧班列正式开行,这成为中国首条开辟中欧班列南向通道的线路。2018年 3月,连接欧洲与重庆的中欧班列开通了至越南河内的国际货运班列,使欧洲与东南亚可通过中欧班列串联起来。随着中老铁路将于 2021年底正式通车、中泰铁路建设积极推进,未来中欧班列可与泛亚铁路互联互通,进一步南下通往泰国、老挝等陆上东盟国家。

据日本经产省统计,2018年,65%以上的日本海外当地法人企业位于亚洲,其中中国与东盟各占了将近 30%。另有 11.2%的日本海外法人

① [日]「ジェトロ世界貿易投資報告 2020年版」、JETROホームページ。https://www.jetro.go.jp/ext_images/world/gtir/2020/no1.pdf.

② [日]「2020年度欧州進出日系企業実態調査」、JETROホームページ。https://www.jetro.go.jp/ext_images/_News/releases/2020/4a27660ec7fa4617/euro.pdf.

③ 李清如:《日本强化对中东欧经贸关系的动因、布局及影响》,《日本学刊》2021年第1期。

企业位于欧洲。^① 与这些海外生产基地有关的生产过程通常跨越多个国家,供应链从日本、东南亚经中国又可进一步延伸到欧亚大陆的更多地区。中欧班列作为支持企业供应链的一种新型国际运输方式为“跨欧亚物流”提供更多选择,不仅可成为国际海运和空运的重要补充,而且支持日本企业全球供应链强韧化发展的潜力巨大。

三、中欧班列助力中日第三方市场合作

目前,以中欧班列为支撑的国际多式联运网络辐射各地区,在东盟与欧亚之间架起了一座经贸大桥梁。因此,不仅在华投资的日本企业可借助这一物流通道向俄罗斯、中亚、欧洲甚至东南亚等“一带一路”沿线国家运输货物及服务,而且日本本土企业也可利用这条运输通道,北上进军欧洲大陆、南下进入东南亚各国。因此,多家中日大型物流企业积极探索加强第三方市场合作,利用中欧铁路提供跨境物流服务,打造物流全球供应链体系。

自2015年中欧班列双向运行逐渐增加以来,日本伊藤忠商事、日本通运等企业就开始积极组织在华日企的出口货源利用中欧班列运往欧洲。2018年12月20日,日本通运将西安选为其整列运输班列的集货地和发运地,开行中欧班列(长安号)日通专列。首趟专列共包含41个集装箱,主要货物来自在华投资的大型日本企业,包括液晶显示面板、复印机、照相机、空气压缩机等高附加值货物,自西安出发,经霍尔果斯口岸出境,途径哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰,最终抵达德国杜伊斯堡,运行时间15天,总货值超过1700万美元,成为中欧班列(长安号)开行以来单列货值最高班列。^② 时任日本驻华大使馆经济部公使的饭田博文表示,“中欧班列对日中双方都有利,是日中第三方市场合作的标志性

① [日]「第49回海外事業活動基本調査」、日本經濟産業省ホームページ。https://www.e-stat.go.jp/stat-search/file-download?statInfId=000031949178&fileKind=2.

② 《首趟中欧班列日通专列昨开行为“长安号”开行以来单列货值最高班列》,《西安日报》2018年12月21日。

项目。”^①2019年6月,日本通运正式启动中欧间定期货运服务,每周3趟,从西安开往波兰和德国。目前,日本通运与中国铁路运营商合作已在中欧之间运营了23条往返线路。主要运输线路包括西安—德国杜伊斯堡、上海—德国汉堡、青岛—匈牙利布达佩斯等。2019年日本通运中欧间铁路运输量达到1.4万吨。^②

近年来,多家日本企业还推出了通过中国连接日本与欧洲的货运服务,即首先通过海运或空运将日本的货物运至中国,然后再利用中欧班列将货物运往欧洲。2018年3月,日本伊藤忠商事与中国武汉中铁伊通物流有限公司及欧洲捷富凯物流公司开展合作,通过海运将汽车零部件、电子产品和服装等从日本运至中国大连和上海,再转运至内蒙古满洲里口岸,然后通过中欧班列运至德国汉堡。回程则接收来自欧洲大陆的汽车、婴儿配方奶粉、加工食品等产品。往返均需要25天左右,比空运的7天耗时较长,但物流费用最多可减少5成。^③

2018年5月,日本通运开始使用统一集装箱从日本经中欧铁路运输货物至欧洲。此前,日本通运已经与中国海关签署单独协议可实现货物顺利转场。日本通运利用货船将货物从日本东京、名古屋等主要港口运往大连港,然后通过中欧班列运往德国杜伊斯堡。海铁联运方式耗时约30天,成本可降至5~6成;另一条空铁联运方式则是从成田、羽田、关西等日本主要机场走空运到中国重庆,再通过中欧班列运往德国杜伊斯堡,全程耗时约20天,成本可减至3~4成。^④同年6月,日本通运又启动了从泰国等东南亚国家向中国运输货物的新路线,并计划进一步利用中欧班列运输东南亚至欧洲的货物。^⑤2019年9月1日,日本通运宣布正

①〔日〕「中国と欧州結ぶ専用列車、日通が試運転 価格安定が魅力」、「朝日新聞」2018年12月30日。

②〔日〕「日通、中欧間の鉄道貨物便数2倍に 航空運賃の急騰で」、「日本経済新聞」2020年10月19日。

③〔日〕「伊藤忠、中国経由で日欧間輸送 一带一路を商機に」、「日本経済新聞」2018年3月11日。

④〔日〕「日通が同一コンテナで日欧間一貫輸送」、「日本経済新聞」2018年5月13日。

⑤〔日〕「日通、東南ア 中国間で貨物直送」、「日本経済新聞」2018年5月27日。

式开售多条海铁联运线路,从日本主要港口(东京、横滨、名古屋、大阪、神户、门司)经海运到中国厦门,再通过中欧班列运达波兰最大铁路转运港马拉舍维奇、德国汉堡及杜伊斯堡,全程约 23~25 天。^① 2020 年 2 月 19 日,日本通运又宣布正式开售从欧洲经中国到达日本的运输线路。货物从德国汉堡、杜伊斯堡及波兰马拉舍维奇经中欧铁路运输到中国西安,再转运至江苏太仓港后,通过海运到达日本主要港口(东京、横滨、名古屋、大阪、神户),全程约 26~28 天。^②

2018 年 6 月,日本日新株式会社(简称日新公司)与中国外运合作开通“日中欧”海铁联运,首班路线从日本横滨港出发通过海运抵达中国连云港,再换乘通往哈萨克斯坦的班列,然后从中国霍尔果斯口岸转乘中欧班列到达德国汉堡,全程实际耗时 28 天,而传统海运则需 50 天。2019 年 3 月,日新公司又试运行了从日本横滨经中国厦门至德国的线路,全程约耗时 25 天。^③ 2020 年 12 月,日新公司与中国外运(日本)公司合作,又新开发一条从日本名古屋走海运抵达武汉阳逻港,再搭乘中欧(武汉)班列通往德国杜伊斯堡的线路。这种海铁联运的方式,与单纯的海运相比,运输时间由 45 天压缩为 22 天左右,使相关产品能够及时进入欧洲市场。^④

结语

2020 年受新冠疫情影响,货运航班班次大幅减少,空运费用涨至铁路运费的十倍左右,这使得企业为减少物流费用,对铁路货运需求大幅

① [日]「日通、日本発厦門經由欧州向けSEA & RAIL 複合輸送サービスを開始」、日本通運ホームページ、2019 年 9 月 6 日。https://www.nittsu.co.jp/press/2019/20190906-1.html.

② [日]「日通、欧州発太仓經由日本向けRAIL & SEA 複合輸送サービスを開始」、日本通運ホームページ、2020 年 2 月 19 日。https://www.nittsu.co.jp/press/2020/20200219-1.html.

③ [日]「『中欧班列』を利用した日本発中国經由欧州向けルートのテスト輸送と商品化について」、『J+C ECONOMIC JOURNAL』2020 年 9 月号。

④ 《日本货物首次搭乘中欧班列(武汉)前往欧洲》,《中国日报》2020 年 12 月 13 日。

增加,这也为中日进一步通过中欧班列开展第三方市场合作提供了更多机遇。

2020年10月,日本通运宣布,从2021年起,将利用中欧班列运输货物的班次增加1倍。日本通运还将根据需求动向,新开西安至俄罗斯、经乌克兰到达北欧的线路。^①而日本邮船则宣布,从2021年开始,将向国外运输日本产汽车的部分线路从海运换成二氧化碳排放较少的铁路。为此,日本邮船将与中国铁路公司合作,将日本产汽车用船运抵中国大连,然后换乘中欧班列运往哈萨克斯坦的阿腾科里。这样,全程耗时将比邮船运输节约4周左右,还可将碳排放减半。预计首年度将运输5000辆左右,到2025年前后,每年可运输3~5万辆汽车。^②

展望2021年,中欧班列将更加强调高质量发展,优化线路运行,提高运营时效,推进便利化通关服务,打通供应链上下游,可以预见后疫情时代,中欧班列有望作为中日第三方市场合作的旗舰项目取得更多成果。

①〔日〕「日通、中欧間の鉄道貨物便数2倍に 航空運賃の急騰で」、「日本経済新聞」2020年10月19日。

②〔日〕「日本郵船、鉄道で車を大規模輸送 CO₂排出半減」、「日本経済新聞」2021年1月15日。

Opportunities and Prospects of Sino-Japanese Third-party Market Cooperation through the Development of China-Europe Railway Express

CHANG Sichun

Abstract: China-Europe Railway Express has been a landmark achievement and well-known express logistics project. Since the year of 2017, the Japanese government has designated the logistics sector as a key project for third-party market cooperation with China, and coupled with the rapid rise of China-Europe Railway Express as an emerging mode of international land transport, which has gradually developed to provide a convenient logistics channel for Japanese enterprises to build global supply chains. At present, Japanese companies in China not only cooperate with Chinese logistics firms to share China-Europe Railway Express as an export channel for their own, but also launch several routes to develop the international transport cooperation among Japan, China and Europe. China-Europe Railway Express has become a key factor to help develop China-Japan third-party market cooperation.

Keywords: China-Europe Railway Express; third-party market cooperation; sea-railway multimodal transport; supply chain; Nippon Express

The Concept of Cooperation on Emergency Humanitarian Assistance among China, Japan and the ROK in the Post-COVID-19 Era

GUO Hui, GAO Yunru

Abstract: The COVID-19 epidemic, as a global public health emergent incident, outbreaked in 2020, however, the existing public health mechanism was not be able to respond timely. As major countries in the region, China, Japan and Korea should provide regional or global public goods on the basis of cooperation through the trilateral meeting of the