

基于二连口岸的亚欧大陆 桥运输发展策略研究

刘洁, 刘凯

(北京交通大学 交通运输学院, 北京 100044)

摘要: 针对中欧贸易的不断发展, 尤其是中国与东欧和中欧的贸易往来不断加强, 亚欧大陆桥运输受到更多的关注, 细化研究亚欧大陆桥通道的竞争优势具有特殊意义。通过分析亚欧大陆桥三条通道的发展现状, 以经二连口岸出境的第三条亚欧大陆桥通道为分析对象, 从外部竞争对手海运和内部沿桥各国的运价水平两方面, 对比分析了亚欧大陆桥通道运输市场的优势区域和优势品类, 提出亚欧大陆桥运输的市场定位、发展趋势及目前运营中存在的问题, 并针对客户需求提出应有的对策。

关键词: 二连口岸; 亚欧大陆桥; 市场定位

中图分类号: U697 **文献标志码:** A **文章编号:** 1009-1971(2010)04-0094-05

引言

大陆桥运输产生于上个世纪50年代的北美大陆, 源于朝鲜战争期间, 日本利用美国东、西海岸的港口和铁路网, 开展海—陆—海的多式联运集装箱货物^[1]。随着全球经济格局的变化, 近年来亚欧大陆桥发展迅速, 目前亚欧大陆桥主要有三条通道: 第一通道是起源于1967年建成的西伯利亚大陆桥, 它是俄罗斯利用其东部出海口东方港, 经西伯利亚铁路及欧洲铁路, 抵达欧洲或欧洲北部港口; 第二通道是起始于我国连云港, 经中国铁路和阿拉山口出境, 经欧洲铁路抵达中亚、西亚和南欧; 第三通道是2005年开通运营的, 起始于我国天津港, 经中国铁路和二连口岸出境, 经欧洲铁路, 抵达西欧、中欧和东欧国家。三条亚欧大陆桥通道目前都在运营中, 自北向南几乎平行, 它们根据所处的位置各自具有优劣势, 因此拥有不同的市场和竞争力, 本文将基于经我国二连口岸出境的亚欧大陆桥的第三通道的运营现状, 对其市场定位和今后的发展进行分析^[2-3]。

一、亚欧大陆桥发展概况

1 西伯利亚大陆桥大陆桥发展历程

西伯利亚大陆桥试办于1967年, 1971年转为正式运营。当时, 由于阿以战争, 苏伊士运河关闭, 航运中断, 前苏联开始运营西伯利亚大陆桥。西伯利亚大陆桥的运输路径为: 将中国、日本、韩国、东南亚等国家和地区运往俄罗斯、北欧、西欧的货物, 海运至东方港上岸, 经西伯利亚铁路运达目的地。近年来俄罗斯采取了一系列措施改进运输条件, 1997取得了很大效果, 年均运量增长都在50%以上^[4]。自2003年以来, 西伯利亚大陆桥的集装箱运输量猛增。

2 经阿拉山口口岸的新亚欧大陆桥发展历程

1990年9月12日, 我国铁路北疆线与哈萨克斯坦铁路正式接轨, 标志着连接亚洲和欧洲之间的第二条大陆桥运输路线的正式贯通。新亚欧大陆桥东起我国连云港, 横穿我国大陆, 经我国新疆阿拉山口的国境站与哈萨克斯坦铁路的德鲁日巴国境站, 进入哈萨克斯坦的中亚地区, 最终与中东地区黑海、波罗的海、地中海, 以及大西洋沿岸各港相连接。1997年新亚欧大陆桥运

收稿日期: 2010-04-25

作者简介: 刘洁(1973-), 女, 山东烟台人, 博士研究生, 从事交通运输规划与管理、集装箱运输和物流研究; 刘凯(1946-), 男, 河北秦皇岛人, 教授, 博士生导师, 从事现代物流与供应链管理、交通运输规划与管理研究。

输运量首次突破 3 万标箱^[5]。值得一提的是 2004 年 4 月 22 日, 装载着韩国、日本货物的 76 个大陆桥集装箱的专列从连云港驶向阿拉木图, 这是新亚欧大陆桥连云港至阿拉山口的“五定班列”首次延伸至阿拉木图, 标志着新亚欧大陆桥运输实现了新的跨越。我国陆桥运输自 1992 年 12 月 1 日试运营以来, 至今已累计有 10 万多个国际集装箱经过大陆桥运输, 为新亚欧大陆桥走入正常运营积累了经验。

3 经二连口岸的亚欧大陆桥运输发展背景

近年来, 俄罗斯为了赚取外汇和过境税收, 对亚欧国家开放西伯利亚大铁路。2004 年 11 月 24 日, 中国铁道部部长刘志军与俄罗斯铁路股份公司总裁法捷耶夫在北京签署了《关于加强合作问题的会谈纪要》促成了跨国列车的开行。此外, 随着我国中西部地区外向型经济的发展, 迫切需要开辟直接出口欧洲的捷径。隶属于铁道部的呼和浩特铁路局经过近 1 年多的酝酿, 率先正式在中、蒙、俄三国铁路联运会议上提出了开行呼和浩特—法兰克福国际集装箱专列的设想, 并在蒙、俄铁路的一致赞同下, 将其写入了三国铁路联运协定。2004 年 12 月, 由呼铁外经集团与蒙古、俄罗斯、白俄罗斯、波兰和德国六国铁路和国际货运代理公司签署了“如意号”国际集装箱专列开行合作协议书, 共同经营自天津港始发, 经二连口岸出境, 以中欧、东欧、西欧为目的地的第三条亚欧大陆桥运输通道的国际集装箱联运及物流服务的项目。

二、经二连口岸出境的亚欧大陆桥的市场定位

1 路径与技术参数

随着国家西部大开发战略的实施, 我国中西部地区与欧洲的经贸往来与日俱增, 经二连口岸出境的亚欧大陆桥通道运输日渐成熟, 因此 2004 年, 由呼和浩特铁路局联合蒙铁、俄铁以及六家国际货运代理公司共同发起开行自天津港, 经二连口岸出境, 以中欧、东欧、西欧国家为目的地的“如意号”国际集装箱班列, 2005 年 3 月 1 日, 班列正式运营, 首列“如意号”集装箱班列装载着 150 个 20 尺集装箱自天津港始发, 自中蒙

边境站二连浩特口岸出境, 经过 15 天近万公里的运输, 顺利抵达目的地——德国的杜伊斯堡。自此成功开启了亚欧大陆桥第三条通道的运营。具体运营技术参数如下:

(1) 距离: 全程运输距离 10414 公里;

(2) 途经国家: 中国、蒙古、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国;

(3) 运输路径: 天津新港 → 呼和浩特 → 集宁 → 二连 → 扎门乌德 → 乌兰巴托 → 苏和巴托 → 纳乌斯基 → 伊尔库编组站 → 克拉斯诺耶 → 莫斯科夫卡 → 沃伊诺夫卡 → 德鲁日尼诺 → 尤迪诺 → 谢尔加奇 → 维科夫卡 → 切鲁斯基 → 维亚吉马 → 斯莫凌斯克 → 明斯克编组站 → 布列斯特 → 马拉舍维奇 → 华沙 → 库诺维奇 → 柏林 → 法兰克福(美茵河);

(4) 途径十个口岸;

(5) 换装车站: 蒙古扎门乌德和波兰马拉舍维奇;

(6) 中国为准轨, 蒙古—白俄为宽轨, 波兰—德国为准轨, 准轨轨距为 1435 毫米, 宽轨轨距为 1520 毫米;

(7) 运行平均速度: 700 公里/天;

(8) 满轴运行总时间: 15 天;

(9) 运输方式: 以铁路运输为主的集装箱多式联运;

(10) 集结地: 集宁;

(11) 集装箱品类: TBJU 20/40 英尺箱、BCDU 20 英尺箱和客户自备 40 英尺箱;

(12) 终到期限: 到达德国杜伊斯堡车站需要 15 天, 到达白俄罗斯明斯克需要 12 天, 到达波兰华沙需要 13 天, 到达俄罗斯加里宁格勒需要 15 天。

2 价格对比

大陆桥运输通常由于局部战争导致的海运通道的不畅。在远洋运输蓬勃发展的今天, 明确大陆桥运输的优势, 确定大陆桥运输的目标市场是在国际长途运输竞争中取得先机的重要因素。谈到竞争首先是价格竞争, 以原产于中国山西, 出口至德国杜伊斯堡的的焦炭作为案例, 对货物通过不同运输方式进行运价对比分析。

(1) 港到港价格对比

根据 2008 年初的数据显示, 以 20 尺标箱自天津新港至汉堡港为例, 海运价格约为 1300 美元, 而经二连口岸出境的亚欧大陆桥铁路运输价

格约为 2800 美元。由此可见以港到港为准进行的价格对比,大陆桥运输明显不占优势。

(2) 原产地至目的地的价格对比

港到港运输只是进出口物资在其国际物流过程中的中间环节,要想完成出口物资自原产地抵达目的地,仍然需要通过铁路或公路方式在港口进行二次的集疏运,对于原产中国的出口物资,大陆桥运输减少了这一环节,因此综合成本也更有竞争力。

表 1 海运与大陆桥运输成本时间对比表

	海 运	大陆桥运输
箱型	20尺	20尺
始发站	天津新港	集宁
到站	经汉堡转杜伊斯堡	“如意号”陆桥运输直达杜伊斯堡
运输距离	14000海里 + 550公里	9814公里
运输时间	30天	15天
运输成本	1300 \$ + 1020 \$ = 2320 \$	2300 \$
欧洲内陆箱公里运价	1.85 \$ / 箱公里 (汽运)	

根据上表对比可见,通过大陆桥运输在运输时间上具有绝对优势;对于港到港运输,铁路运价无法与海运竞争,但是由于欧洲内陆运输价格较高,如果从原产地到达最终收货人手中的综合成本来计算,大陆桥的站到站的综合物流成本在部分区域是有竞争力的。经过测算收货人在距离欧洲基本港口 550 公里的内陆站点可以实现铁路陆桥运输成本与海陆联运成本持平。对于铁路运输,距离港口越远,物流成本和时间上越具备优势。

(3) 大陆桥途经各国运价水平对比

通过大陆桥运输成本与海运成本进行对比后,可见,铁路运输的成本较高。大陆桥运输是由沿桥各国铁路系统以接力棒形式实现的,降低陆桥运输整体成本,就要从深入分析途经各国分段成本入手。以下对经二连口岸出境的亚欧陆桥运输途经各国的运输成本进行了细分和对比,如表 2 所示。

由表 2 可知,俄罗斯运价水平在途经各国中最低,这得益于 1997 年后,俄罗斯为开发西伯利亚,给予西伯利亚铁路在运价、通关、过境手续等方面的优惠政策。另外由于整个通道中俄罗斯运距最长,俄罗斯的运输成本决定了通道整体成本;再有各国运价对比后,可见中国、波兰和德国

的运价水平非常高,如果整个通道都能够达到俄罗斯的运价水平,整体运费约为 883.26 美元,与海运相比将十分具有竞争力。

表 2 经二连口岸亚欧大陆桥沿途各国运输成本对比表

国 别	里 程 (公里)	箱公里运价 (美元)	吨公里运价 (美元)	权重系数
中 国	496	0.40 \$	0.020 \$	4.44
蒙 古	1111	0.27 \$	0.014 \$	3.00
俄罗斯	6302	0.09 \$	0.005 \$	1.00
白俄罗斯	612	0.33 \$	0.016 \$	3.67
波兰和德国	1293	0.56 \$	0.028 \$	6.22
合 计	9814			

注:以上价格对比是在专列满轴整列运输的价格水平基础上的数据,即每列运量不低于 80 个 20 尺标准箱,整列不拆解,不重新编组。

3 市场定位

近年来的实际操作表明,经二连口岸出境的亚欧大陆桥通道的运营模式在不断完善,目标市场也不断清晰,总结分类“如意号”的订单,目前专列货源所到达的目的地涉及七个国家二十余个城市。市场主要覆盖包括:俄罗斯(莫斯科、圣彼得堡等)、白俄罗斯(明斯克、维捷布斯克、戈梅利、巴拉诺维奇等)、波兰(华沙、罗兹、波兹南、比亚韦斯托克等)、斯洛伐克(布拉迪斯拉发、科希策等)、捷克(布拉格、比尔森、俄斯特拉发等)、德国(汉堡、不来梅、杜伊斯堡等地)。

从订单发运的货种货类来看,专列主要运输品类是矿产品、煤焦、铁合金、日用品以及电子产品等。货物主要来源于中国的内蒙古、山西、北京、天津、河南、河北、甘肃、宁夏、陕西等中西部地区,以及江浙等中国制造中心。

根据以上对经二连口岸出境的亚欧陆桥通道运输与海运的运到时限、物流成本的对比,以及对“如意号”国际集装箱专列的货源、货种货类和目的地的分析得出该陆桥通道在区域和运输品类的市场定位。

区域定位:在欧洲市场,主要通过有竞争力的价格和速度主打东欧和中欧市场,同时以速度优势开拓西欧市场。在中国市场,主要以中西部地区工业产品和中国制造中心为货源目标市场。

品类定位:在亚欧大陆桥市场开拓初期,以吸引到达欧洲工业区的国内工业原材料、矿产品和高耗能产品作为基础货源;以吸引到达东欧、

中欧及俄罗斯联邦国家的国产机电产品、纺织品、服装等杂项产品为盈利货源。

三、亚欧大陆桥运输存在的问题及对策

经过数年的发展, 经二连口岸出境的亚欧大陆桥运输得到了不断完善, “如意号”专列实现了多品类、多到站、双向对开的成果, 但是专列在运营中仍然存在诸多问题。

一是箱源不足, 集装箱使用成本高。集装箱的采用和发展, 使得海洋运输、铁路运输、公路运输以及货物在港口或内地转换的装卸储存都能够有机地结合起来, 进而使“大陆桥”运输成为可能。但是与拥有百年发展历史的海运不同, 铁路国际联运中的集装箱来源和周转正成为跨越大洲的陆桥运输规模发展的瓶颈。海运经过长期发展, 专业箱公司或大型船公司对其自备集装箱已建立了成熟的调动和周转模式, 其在世界各地主要港口和枢纽城市设有还箱点, 建立有完善的集装箱租用、交付、维修等制度和约定。但是包括西伯利亚大陆桥、经阿拉山口出境的大陆桥运输所使用的集装箱均来自货主自备箱, 这无形中给发货人又增加了大额成本。目前经二连口岸的亚欧大陆桥部分租用了白俄罗斯铁路集装箱, 尽管租金还算合理, 但是面对成规模的运输, 箱源严重不足。面对大陆桥运输中集装箱来源和周转问题, 建议通过以下几个方法解决, 第一由中铁、俄铁、白俄铁路尽快签署和执行集装箱互换协议, 以三国铁路之力共同发展亚欧陆桥运输; 第二联合国际大型船公司和箱公司, 实现全球各国的交箱站点和集装箱资源共享, 真正实现海—陆—海的跨洋跨洲的联合运输。

二是运价水平高。从表 1 对比可见, 与海运费相比, 大陆桥运输成本相对较高, 尤其是针对港到港的大陆桥运输, 运价水平远高于海运。作为发货人的国际贸易厂商在面对物流环节中时效性和高成本的选择时, 往往首选具有更高稳定性的海运。因此对于共同经营亚欧陆桥运输的各国铁路机构和运营商, 需要站在通道长远发展的高度, 共同协商降低运价水平。这一点西伯利亚大陆桥的定价体系值得借鉴, 西伯利亚大陆桥

根据货源不同的地区制定了从低到高不同的运价政策。对东南亚各国和香港地区等制定了最低的运价政策, 对日本制定了较低的运价政策, 对中国制定了中等运价政策。对欧洲各国欧洲段的运价, 制定了高出一倍的运价政策。针对不同批量的订单, 西伯利亚大陆桥也给出不同的运价优惠。相对较低的运价和定价灵活性成为西伯利亚大陆桥运营良好的重要因素, 当然这也得益于西伯利亚大陆桥通道的核心部分均在俄罗斯境内, 俄铁单方面就可以对通道的各项政策具有决定权。对于起始于中国的其他两条亚欧大陆桥, 由于途经国家较多, 各国在通道运营政策上的协调统一至关重要, 因此各国只有共同建立统一协调机制, 形成统一的运价政策, 发布具有竞争力和吸引力的运价表, 才能确保通道长期畅通, 发挥出其在各国经济发展中的拉动作用。

三是通关手续繁杂, 运输效率不高。由于亚欧大陆桥运输途经国家较多, 以经二连口岸出境的亚欧陆桥通道为例, 专列途经六个国家, 十个口岸, 其中两个口岸需要换装作业, 如果每个国家都进行全面的海关及检验检疫部门的检查, 必将造成耗且通关效率低的结果。亚欧陆桥运输在时效性方面的竞争优势也将不存在了。因此建议沿桥各国共同建立通关公认制度, 统一口岸通关标准, 统一各国口岸通关文件, 实施一国通关检验放行, 其他各国见单放行的一单到底制度, 做到简化陆桥运输专列的通关手续, 提高专列运输效率。

四是贸易单证与运输单证缺乏对接。国际贸易主要是通过单证买卖与货物实际交割相结合, 有关货物海运过程中的各类单证基本实现了标准化, 贸易与运输单证在国际惯例中得到各环节的认可。而目前大陆桥运输使用的主要运输单证仍然沿袭着上世纪的铁路大票单证模式, 在制票语言、格式及内容方面没有与海运单证接轨, 造成货物在提货、货权转让、银行结算等方面发生偏差, 使收发货人承担更多的风险。因此沿桥各国有关部门需尽快联合建立起符合国际贸易惯例的单证体系, 完善铁路国际联运方式下国际贸易的结算系统。

五是加强信息化建设和提高服务水平。随着信息化水平的提高, 目前沿桥各国均有本国的

铁路运输货运信息系统,基本能做到货物在本国境内的信息跟踪。但是作为整体的大陆桥运输体系,各国之间的信息交流仍然存在不畅的问题,在跨国作业阶段,收发货人无法准确跟踪到货物信息。作为大陆桥运输运营部门,需要尽快建立陆桥运输信息系统,不仅系统要与各国铁路货运系统建立接口,做到货物运行信息实时跟踪,另外通过信息系统模块化的建立起陆桥运营管理体系,完善经营管理制度,提高服务水平。

参考文献:

- [1] 瓦然. 亚欧大陆桥国内通道物流环境比较研究 [D]. 北京交通大学交通运输学院, 2007
- [2] 于丹, 王雅璨, 王志刚. 新亚欧大陆桥竞争力分析 [J]. 大陆桥视野 2006 (4): 41-44
- [3] 董传波, 申金生, 黄智星. 国外大陆桥现代物流业合作与发展经验对新亚欧大陆桥的启示 [J]. 铁路采购与物流, 2006 (7): 4-6
- [4] 徐淑芬. 大陆桥运输 [M]. 北京: 中国铁道出版社, 1997: 13-32
- [5] 程学亮. 新亚欧大陆桥集装箱海铁联运发展的现状与对策 [J]. 港口科技, 2006 (12): 5-8

Development of Asia- Europe Land- bridge Transport Based on Exit the Country from Erenhot

LIU Jie LIU Kai

(School of Traffic & Transportation, Beijing Jiaotong University, Beijing 100044, China)

Abstract In view of the trade between China and Europe development, particularly the export from China to Eastern Europe Swift growth, the Asia- Europe land bridge transportation is paid more attention. It is important to define the competitive advantage of different Asian- European land bridge channel. The Article analyzes the three- channel of Asia- Europe Land- bridge development. Aiming at the third Asia- Europe land- bridge which exit the country from Erenhot, the paper compares the cost with ocean shipping and countries transport rates along the Land- bridge, discover the advantage of Land- bridge transport market in area and products, define the market positioning, analyze the problem will meet and give the countermeasure.

Key words Erenhot Asia- Europe land- bridge market positioning

[责任编辑 张大勇]