**中欧班列视角下的中日第三方市场合作**

**——读《从“中欧班列”看中日第三方市场合作的机遇与前景》**

一、选书理由

在当今全球化的经济格局中，物流运输对于国际贸易的发展起着至关重要的作用。中日两国作为亚洲重要的经济体，在经济交流方面有着深厚的历史和广阔的前景。然而，一个客观的地理现实是，中日之间并没有直接的陆上通道。这在一定程度上限制了两国之间货物运输的便利性和效率。

但是，令人惊喜的是，日本企业另辟蹊径，巧妙地借道中欧班列，成功地将货物从中国重庆运往德国的杜伊斯堡。这一创新的物流模式为中日贸易开辟了新的通道，也为研究“国际关系 + 陆港物流”提供了独特的视角。

《从“中欧班列”看中日第三方市场合作的机遇与前景》这本书，为我们深入了解这一现象提供了丰富而详实的资料。书中提供了 2015 - 2022 年期间 36 个日企专列的详细案例。这些案例涵盖了不同的行业、不同的货物类型以及不同的运输线路，是研究中日在第三方市场通过中欧班列开展合作的绝佳切口。通过对这些案例的分析，我们可以清晰地看到中日企业在利用中欧班列过程中的策略、面临的挑战以及取得的成果，从而为进一步推动中日第三方市场合作提供宝贵的经验和借鉴。

二、内容提炼

（一）日本态度

日本在参与中欧班列相关的第三方市场合作方面，态度经历了明显的转变。在 2017 年以前，日本处于观望状态。当时，中欧班列虽然已经开始运营，但在国际上的影响力和稳定性还在逐步提升的过程中。日本企业对于这一新兴的物流运输方式存在一定的疑虑，不确定其是否能够满足自身的运输需求和商业利益。他们在观察中欧班列的运营情况、运输效率、成本效益以及相关政策的稳定性等方面，谨慎地评估参与合作的可能性。

然而，到了 2018 年，安倍访华成为了一个重要的转折点。这次访问加强了中日两国之间的政治互信和经济交流，为两国在第三方市场的合作创造了更加有利的环境。此后，日本的态度从观望转为“有条件参与”。这意味着日本企业开始积极寻找与中国在中欧班列领域合作的机会，但同时也会根据自身的利益和条件来选择合适的合作项目和方式。

（二）合作模式

在合作模式上，日本通运与中国铁路总公司达成了紧密的合作关系。双方共同运营了 23 条线路，这些线路连接了中日两国以及欧洲的重要城市和港口，形成了一个庞大的物流网络。2019 年，通过这些合作线路运输的货物量达到了 1.4 万吨。这一数据不仅体现了双方合作的规模和成效，也反映了中欧班列在促进中日与欧洲之间贸易往来方面的重要作用。

日本通运作为日本知名的物流企业，拥有丰富的物流运营经验和广泛的客户资源。而中国铁路总公司则在铁路运输方面具有强大的基础设施和运营能力。双方的合作实现了优势互补，为货物的高效运输提供了保障。通过共同规划线路、调配资源、优化运输流程等方式，提高了运输效率，降低了运输成本，增强了在国际物流市场的竞争力。

（三）物流方案

1. 海铁联运

海铁联运是一种结合了海运和铁路运输优势的物流方案。具体的运输路线是从日本名古屋出发，通过海运到达中国宁波，再从宁波经铁路运输到重庆，然后经阿拉山口出境，最终抵达德国汉堡。整个运输过程大约需要 30 天。与传统的空运方式相比，这种运输方式的成本降低了 50 - 60%。

海铁联运的优势在于它充分利用了海运的大容量和铁路运输的稳定性。海运可以承载大量的货物，降低单位运输成本；而铁路运输则不受海洋气候等因素的影响，能够保证货物按时、安全地到达目的地。对于一些对运输时间要求不是特别紧迫，但对成本较为敏感的货物，如海产品、纺织品等，海铁联运是一种非常合适的选择。

2. 空铁联运

空铁联运则是将航空运输的快速性和铁路运输的经济性相结合。其运输路线是从日本成田机场出发，通过航空运输到达中国重庆，再从重庆经铁路运输到波兰的马拉舍维奇。整个运输过程大约需要 20 天，成本比单纯的空运降低了 30 - 40%。

空铁联运适用于一些对运输时间有一定要求，但又希望控制成本的货物，如电子产品、精密仪器等。航空运输可以快速地将货物运到中国内陆城市，然后通过铁路运输继续运往欧洲，既保证了运输速度，又降低了运输成本。

（四）金融配套

在金融配套方面，国家开发银行与日本国际协力银行开展了联合贷款业务。这种联合贷款模式为参与中欧班列运输的企业提供了资金支持，促进了贸易的发展。两家银行之间存在 0.8% 的利差。这一利差的存在，一方面反映了两家银行在资金成本、风险评估等方面的差异；另一方面，也为企业在选择贷款银行时提供了一定的参考和选择空间。企业可以根据自身的财务状况和融资需求，在两家银行之间进行权衡，选择最适合自己的贷款方案。

三、国际关系变量

（一）俄乌冲突

俄乌冲突对中欧班列的运营产生了重大影响。班列的北线（经俄罗斯）受到了欧盟的制裁审查。由于地缘政治的原因，欧盟对俄罗斯实施了一系列的制裁措施，这使得经过俄罗斯的中欧班列运输面临着诸多不确定性和风险。为了规避风险，日企从 2022 年 4 月起，有 30% 的货物运输改走中亚南线。

中亚南线的选择虽然在一定程度上避开了北线的风险，但也带来了新的问题。中亚地区的铁路基础设施相对薄弱，运输效率可能会受到一定的影响。同时，南线的运输距离可能更长，运输成本也可能会有所增加。因此，日企在选择运输线路时需要综合考虑各种因素，权衡利弊。

（二）中美贸易战

中美贸易战给日本企业的贸易活动带来了巨大的挑战。日本的电子零部件被美国加征了 25% 的关税，这使得日本企业的产品在美国市场的竞争力大幅下降。为了应对这一问题，日本企业通过中欧班列在中哈霍尔果斯进行“换柜 + 重贴原产地”的操作，绕道进入美国市场。

这种操作方式虽然在一定程度上绕过了美国的关税壁垒，但也存在一定的风险。一旦被美国海关发现，可能会面临严厉的处罚。同时，这种方式也增加了运输的复杂性和成本，需要企业在物流安排、文件处理等方面投入更多的精力和资源。

（三）日欧 EPA

2019 年，日欧经济伙伴关系协定（EPA）生效。该协定生效后，日本对欧洲的汽车关税从 10% 降至 0。这一政策的变化极大地激发了日本对欧洲整车班列的运输需求。日本的汽车企业可以更加低成本地将汽车运往欧洲市场，提高了产品在欧洲市场的价格竞争力。

整车班列的运输方式为日本汽车企业提供了一种高效、安全的物流解决方案。与海运相比，铁路运输的时间更短，能够更快地将汽车送到消费者手中；与空运相比，铁路运输的成本更低，能够降低企业的运营成本。因此，整车班列在日欧汽车贸易中发挥着越来越重要的作用。

四、个人思考

（一）俄乌冲突带来的风险及应对策略

中欧班列虽然为中日第三方市场合作提供了新的机遇，但也面临着一些风险。俄乌冲突导致班列北线受阻，这给依赖北线运输的企业带来了很大的困扰。为了应对这一风险，企业需要提前在 TSR（西伯利亚铁路）与跨里海走廊之间做 Option 合约。

Option 合约是一种具有灵活性的合约方式，企业可以根据实际情况选择使用哪条运输线路。当北线恢复正常时，企业可以选择 TSR；当北线仍然受到限制时，企业可以选择跨里海走廊。这种合约方式可以帮助企业在不确定的环境中降低风险，保证货物的正常运输。

（二）汇率波动的影响及建议

汇率波动也是一个不可忽视的风险因素。2022 年，日元贬值超过 20%。日元的贬值使得日本企业在支付运输费用时面临着成本增加的问题。为了应对这一风险，建议日企采用人民币计价来锁定运价。

人民币作为国际货币，其汇率相对稳定。采用人民币计价可以避免日元贬值带来的成本增加风险，为企业提供一个稳定的运输成本预期。同时，随着人民币国际化的不断推进，越来越多的国家和企业开始接受人民币结算，这也为日企采用人民币计价提供了便利条件。

（三）数据链问题及解决方案

在数据链方面，班列公司、俄铁、哈铁、德铁等不同铁路运营方的数据格式不一。这给货物运输的信息共享和协同管理带来了很大的困难。为了解决这一问题，可以采用区块链提单做“一单制”试点。

区块链技术具有去中心化、不可篡改、可追溯等特点。通过区块链提单，可以实现货物运输信息的实时共享和透明化管理。不同的铁路运营方可以在同一个区块链平台上进行数据交互和信息共享，提高了运输效率和管理水平。同时，“一单制”可以简化货物运输的手续，减少中间环节，降低企业的运营成本。

五、金句摘录

“中欧班列不是中国的独唱，而是亚欧大陆的合唱，日本找到了自己的声部。”这句话形象地描绘了中欧班列在促进亚欧大陆经济交流中的重要作用。中欧班列的发展不仅仅是中国自身的努力，更是亚欧大陆各国共同参与、共同合作的结果。日本通过参与中欧班列相关的第三方市场合作，找到了适合自己的发展路径，在亚欧大陆的经济合唱中发出了自己独特的声音。这也预示着，在未来的发展中，中欧班列将继续为各国之间的合作提供广阔的空间，促进亚欧大陆经济的共同繁荣。