



从智慧交通、智慧安防、智慧电网这三大场景的应用来看，智慧交通领域的变化，格外引人注目。

工厂”中国的货物带到了欧洲以及世界各地。从义乌到西班牙马德里，从重庆到德国杜伊斯堡……还有从成都、郑州、武汉、苏州、广州等约 50 座中国城市发往欧洲十多个国家近 50 座城市的列车，终究遇到了一个类似的问题——装满了货物的列车发往欧洲以后，经常无法满载回程，甚至空驶回程的情况亦有发生。

即使从中国发往欧洲的班列，也会遇到这样的情况——譬如从义乌发货到欧洲某些城市的货物，和从郑州发往欧洲某些城市的货物，事后才发现，如果重新编组，可能货主能更快收到货物，运输成本也更经济。

在李牧原看来，如果能够厘清欧洲方面对中国货物需求的细分变化，同时了解中国市场到底需要哪些欧洲产品，然后通过大数据管控，就能够进一步理顺运能，不致浪费。

11 月 18 日 15 时 5 分许，载有 100 标准箱的“跨境电商欧洲专列”在义乌西站发车，该班列由全国 11 个中欧班列运营平台共同组货，是全国首列多省跨区域合作的中欧班列。这一班列车的开行，标志着中欧班列从中国发往欧洲的货物，开始组货方式的数字化转型。这些货物，在经新疆阿拉山口出境后，预计 12 月 4 日抵达比利时列日物流多式联运货运场站，货物清关完毕后，将分派到欧洲各国。《新民周刊》记者了解到，如果按照以往的组货

方式，这些货物大概率将搭乘不同的班列，在不同的时段进入欧洲。至于班列回程方面，也会遇到各种不同的情况，譬如有的列车装不满货，有的列车只能装一些低附加值货物充数。运气不好的时候，更是只能空驶回国。但如今，在引入数字化服务以后，情况将彻底改变。

李牧原说，现在越来越多非传统海运的新增货源进入中欧班列。一部分班列公司开始在欧洲设立办事处，作为回程货的揽货点，部分解决了一定的贸易平衡问题。另有一部分的数字平台企业加大了回程货的补贴。但经常会遇到这样的情况——如货物从中国运到德国杜伊斯堡，再通过杜伊斯堡把空集装箱调到鹿特丹、汉堡、不来梅，甚至马拉斯、莫斯科等，然后再在这些地方装货回中国。由于终端需求不同，这样的调派在所难免。然而，如何更精准的调派？11 月 6 日，俄罗斯铁路公司第一副总经理谢尔

盖·帕夫洛夫表示：“引入货物数字化手续办理技术，将使中欧铁路运输更具吸引力。”简而言之，通过数字化平台揽货，进行跨境集装箱分派，加速集装箱运转并提报了利用率。

当然，比起技术的手段来，各国之间的法律规章不同，引起的鸿沟仍需填平。“中欧班列数字化服务的重要任务首要实现运输单证的电子化，其次是实现在铁路合作组织与国际铁路货物运输政府组织之间的单证统一。”李牧原表示，目前，欧洲使用《国际铁路货物运输公约》（CIM），而俄罗斯、中国和其他亚洲国家使用《国际铁路货物联运协定》（SMGS）。两种不同的法律制度，给市场经营主体带来不安全感。而在中俄等国之间，这种“不安全感”已经几乎不存在了。

“2020 年根据 INTERTRAN 技术，已经从中国宁波港经符拉迪沃斯托克港到白俄罗斯运输集装箱。这是有史以来首次完全无纸化的多式联运。”帕夫洛夫说。

中欧班列的数字化，仅仅是铁路行业数字化的一个小断面。中国铁道学会车辆委员会主任委员陈伯

右图：11 月 18 日 15 时 5 分许，载有 100 标准箱的“跨境电商欧洲专列”在义乌西站发车。
摄影 / 马锦标

