



列6月6日从德国杜伊斯堡启程，曾在铁路义乌西站任职的斯多林先生看到相关报道相当感慨。这趟“义新欧”回程班列勾起了他的许多回忆。“如今，中欧班列统一品牌运行10年了。注意，更早之前，中欧班列已经开行，只不过当时没有统一品牌。”斯多林告诉记者，“义乌—新疆—欧洲，这是‘义新欧’名称的由来。2005年浙赣铁路电气化改造时，将义乌站迁离出当时的市区，并将货运部分从义乌站分离出来，成立义乌西站。2015年，当时的上海铁路局与义乌市政府

达成共识，扩大了义乌西站的规模。”

斯多林是看着义乌西站海关监管专用线、集装箱专用线建成，又一步步扩建了到发线。因为义乌小商品市场的活跃，受到中亚、欧洲各地客商的关注，使得“义新欧”线开行之后，在2014年11月18日开通首趟义乌至西班牙马德里班列后，又陆续开通前往俄罗斯的“温州号”、前往波兰的“台州号”等特色专列，还开行出中国邮政专列、光伏专列、吉利汽车专列等定制服务项目。2025年4月，“义新欧”线在乌兹别克斯坦的塔什干集散中心正式启用；同年9月末累计开行2427列，同比增长18.3%；11月设立莫斯科物流集散中心等海外枢纽节点，联动德国杜伊斯堡、哈萨克斯坦阿拉木图、乌兹别克斯坦塔什干集散中心。

在接受《新民周刊》记者采访时，上海社会科学院国际问题研究所李立凡副研究员分析，中欧班列开行以来，特别是品牌运营十年来，已经出现“网络广覆盖、货品全升级、运营趋成熟、部分有盈利”的二十字格局。“义新欧”线开行中欧班列之初，主要承载从义乌始发的浙江金华义乌地区生产的小商品、机电产品。这些产品一经运出阿拉山口，会较为迅速地逐步卸货——许多小商品会及时摆上哈萨克斯坦、

乌兹别克斯坦、俄罗斯等国的货架。但在“义新欧”班列开行的最初时刻，并没有从欧洲搭载货物到中国。这就犹如古时候的货郎，挑着货郎担走村串巷。一个村庄一个村庄走下来，货物销售完了，货郎遂挑着空担子回家。当然，古代货郎虽说也会遇到预订物件的老顾客，但大多数属于游商巧遇。而“义新欧”班列开行时，中国与中亚、欧洲的运输、物流企业已经有相关订货合同。但货物销售完了，集装箱放空回来——全长13052公里的“义新欧”线无法完全发挥运能。2015年2月，终于有了第一班西班牙马德里回义乌的国际铁路集装箱班列。64个标准箱经24天、途经7个国家的长途跋涉，带回了丰富的西班牙商品——西班牙火腿被带到了金华火腿的故乡，还有西班牙红酒、橄榄油等等，都成了当年来自马德里的最新款年货。2025年5月8日，当“义新欧”中欧班列开行十周年纪念号从马德里阿布罗尼迦尔货运站开出时，这70个标准箱中，已经不只红酒等“西班牙土特产”，还有汽车配件等全球供应链体系中的刚需品。

2021年9月，中欧班列“上海号”从上海铁路闵行站货场发车，驶往德国汉堡。在发送50标箱服装鞋帽、玻璃器皿、汽车配件、精密仪器等货物之后，回