

自古以来，欧洲腹地进入中国的商品，绝大多数自海路来——广州、宁波、上海、香港等等，陆续成为进口货物的集散地。而如今，通过陆路形式，由中欧班列回程“捎回”的物资可以以从未有过的速度进入中国内陆一些城市。

程时搭载了从德国装车的第四届中国国际进口博览会的展品，亦即“上海号”中欧班列进博专列，开辟了进博会展品运输新通道。此后，每年进博会前夕，中欧班列进博专列都如期而至。欧莱雅集团首席全球增长官费博瑞回忆，2023年，多亏了中欧班列进博专列，否则欧莱雅货物无法按时直达上海。“我们的产品从巴黎直接运输到上海来进行新品发布。中欧班列进博专列起到了桥梁作用，用一种更加可持续的方式加强了中国与法国之间的联系。”费博瑞说。当时，一些参加进博会的欧洲客商就发现，从巴黎等地发货到上海，走中欧班列仅需两周时间，而走海运，则或许要一个月时间。今年入夏以来，欧洲气温直线飙升，市场上突然出现空调、电扇一机难求的现象。与此同时，中国相关制造企业订单大增。“生产端加班加点排产，运输端尽可能选择中欧班列配送，比海运缩短了约25天：海运大约要走40天，中欧班列则只需15天。”某空调生产企业欧洲大区总监熊学勤表示，依托高效稳定的跨境物流优

势，中欧班列成为企业紧急补货的优选通道，为欧洲消费者及时送去清凉。“我们以往发往欧洲的货物主要还是走海运，现在因紧急补货需求改为用中欧班列运输，发现运输时效大幅缩短。”国家发改委中欧班列专题新闻发布会上提及，“光伏产品通过中欧班列15天抵达欧洲，较海运缩短20天以上，资金周转率提升30%”。其实，其他产品因运输时间缩短而为企业带来的资金周转率提升也是普遍现象。

与此同时，中欧班列的运输价格比起海运也越来越划算。中国国家铁路集团有限公司数据显示，目前，中欧班列境内段运行速度达到每天1600公里，境外段达到每天1000至1300公里，比传统国际联运快了1/3，境内外运输价格较开行初期降低40%以上。

德铁承亚国际货运代理（上海）有限公司总经理弗兰克则表示：“铁路运输是非常环保的商业模式，与空运相比可减少95%的二氧化碳排放量，与卡车相比可减少80%二氧化碳排放量。”弗兰克特别看好中欧班列未来的发展。

还需进一步发展

中欧班列统一品牌运行这十年中，有四年多时间正逢俄乌冲突。在最极端的情况下，确实遇到过一些困难。比如2025年9月12日，波兰一度宣布关闭所有通往白俄罗斯的铁路、公路边境口岸。其所举出的理由是当时俄罗斯、白俄罗斯军演及涉及乌克兰的无人机事件，不得不令波兰有所防范。波兰的动作，使得中欧班列遭逢困难。毕竟，当时大部分进出欧盟国家的中欧班列需途经俄罗斯、白俄罗斯、波兰，其中波兰的马拉舍维奇枢纽是连接欧洲26个国家计220座城市的关键节点。不过好在当年9月20日，波兰宣布移出路障，恢复波兰与白俄罗斯边境通行。

正是2025年9月，全球首条中欧北极集装箱快航航线开通试航，“伊斯坦布尔桥”号货轮从宁波舟山港至英国弗利克斯托港仅用18至20天，大抵速度与中欧班列相似。公开报道称，“这次航行为常态化运营积累了数据与经验”。

李立凡告诉记者：“不仅仅是俄乌冲突升级，比如伊朗危机、欧盟有人想要对华进行各种遏制，比如在关税等方面有所行动等等，使得中欧班列完全依赖北线的模式无法长期维系。”李