



上图：5月18日，在西班牙阿波罗尼娅铁路货运站，“义新欧”班列驶离车站。

立凡认为，接下来，多线路、立体化的运营模式将会续浪式推进。比如经哈萨克斯坦跨越里海，取道阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其，最终通往欧洲各国的“中间走廊”可以称为应急通道。中吉乌铁路和高加索联运破局新轴，同步快速提升里海渡运能力和黑海多式联运接口。“这些新通道的开辟，短期内能让运力预估提升数倍！”李立凡说，“同时辅以海运替代和货源地重构，在外交、金融、基础设施建设协同的国家系统工程中，逐步构建起弹性、多路径、可动态切换的新欧亚运输网络。这样可在可能出现的新的地缘风暴中保障供应链稳定，促进中欧的共同发展。”

即便没有专家所忧心的新的地缘风暴爆发，从“一带一路”倡议的角度看，中亚的哈萨克斯坦、土库曼斯坦，以及土耳其、俄罗斯等国，本身也在里海周边。而国家发改委的相关披露显示，“跨里海国际运输走廊，沿线国家共同加强港口、铁路、口岸、场站等基础设施扩能改造，不断消除堵点卡点推动运量稳步提升，今年1—6月南通道班列运量同比增长超90%”。这就说明中欧班列“中间走廊”“南通道”等等，绝不仅仅是“避险通道”，更是深化欧亚互联互通的重要载体，其连点成线、织线成网的效果，欧洲方面当然有所看见！比如波兰边境小城马拉舍维奇的繁荣，源自中欧班列使之从一个村镇而

一举成为欧盟的重要物流集散中心。中欧班列对当地以及周边经济的拉动作用明显。也正因此，波兰在感觉万不得已的情况下临时关闭与白俄罗斯通道，也在之后尽速恢复开通了。德国的杜伊斯堡本是传统工业城市，随着中欧班列的运行，其城市功能也几乎转向为一个陆上枢纽。

在中华大地，情况也在悄悄改变。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”的物资以从未有过的速度进入中国内陆城市——原本的中西部内陆城市重庆、成都、郑州等等从开放的“后卫”变“前锋”。最近，河北廊坊一场“一带一路”中欧班列多式联运场景展上，“石家庄—波兰华沙每周一列定时达”，“黄骅港—石家庄—莫斯科”与“石家庄—希腊比雷埃夫斯港”铁路联运线路相继开通受到关注。而进口商品展台上，不仅有来自欧洲的巧克力、蜂蜜、饮料，还有来自哈萨克斯坦的饲用小麦粉、俄罗斯的甜菜粕和燕麦等大宗原料。随着未来人工智能大数据等等进一步应用到中欧班列，诸多点对点运输将更为精准地催化亚欧大陆各地的经济联系，维护发展韧性……