

文章编号: 2097-5899(2026)09-0009-05

中图分类号: U294

文献标识码: A

DOI: 10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202505200001

引用格式: 陈小辉, 罗嘉颖. 中越跨境班列运输发展对策与研究[J]. 铁路物流, 2026, 44(9): 9-13, 57.

CHEN Xiaohui, LUO Jiaying. Development Strategies and Research on China-Vietnam Cross-Border Freight Train Transportation[J]. Railway Logistics, 2026, 44(9): 9-13, 57.

中越跨境班列运输发展对策与研究

陈小辉, 罗嘉颖

(中国铁路南宁局集团有限公司 南宁铁路物流中心, 广西 南宁 541000)

摘要: 为探讨 RCEP 框架下中越跨境班列高质量发展路径, 建立跨境物流与产业升级协同发展模式, 通过构建专业化跨境物流团队、创新多式联运服务模式、拓展跨境集货网络、强化品牌营销体系等系统性措施, 以市场需求为牵引, 研究 2024 年中越跨境班列运营实践, 分析其在通道能力提升、服务效能优化及品牌价值延伸中的关键作用。结果表明, 专业化团队建设显著提升班列运营效率, 多维集货网络拓展推动发送量同比增长 1 153%, 品牌化运营强化通道竞争力, 研究为西部陆海新通道高质量发展、中国—东盟跨境产业链深度融合提供决策参考。

关键词: 中越跨境班列; 跨境物流; 西部陆海新通道; 高质量发展; 服务效能优化

1 中越跨境班列运输背景和发展现状

1.1 中越经贸合作日益旺盛

随着中越经贸合作持续深化, 越南连续多年都是我国在东盟地区的最大贸易伙伴, 是典型的出口导向型经济体, 其经济发展、对外贸易高度依赖于国际环境和主要贸易伙伴^[1]。我国作为越南农产品第一大出口市场, 2024 年越南对华出口的果蔬、水产品成交额分别达到 295.2 亿元、100.8 亿元, 同比分别增长 28.7%, 23.2%^[2], 我国对越出口以机电产品、机械设备、纺织纤维等产品为主。2024 年中越双边贸易额 18 766.8 亿元, 同比增长 13.5%^[3], 其中, 我国出口额 11 656.1 亿元, 同比增长 17.7%; 进口额 7 114.6 亿元, 同比增长 7.2%^[4], 中越双边贸易呈现显著增长势头。

1.2 广西跨境物流大幅增长

区域经济发展需要高效物流体系的支撑, 我国商务部和越南工贸部在 2025 年签署关于加强产供应链合作的谅解备忘录, 鼓励两国企业通过贸易、投资、技术合作等方式加强多领域产供应链合作^[5]。随着中越贸易额持续攀升, 广西及沿线地区的优势产业得以快速融入

国际市场, 中越跨境物流需求呈现爆发式增长, 外资规模提档进位, 广西作为中国面向东盟的“桥头堡”, 2024 年跨境货物吞吐量突破 1.8 亿 t, 全区外贸进出口额 7 563.9 亿元, 同比增长 9.4%, 使用外资约 62.9 亿元, 增速高于全国平均水平。

1.3 中越跨境班列协同发展

贸易结构变化与区域产业升级对跨境物流通道提出更高要求。产业端, 广西汽车零部件、南宁电子制造等产业集群加速国际化布局, 2024 年柳州市对越南贸易出口总额为 25.4 亿元, 同比增长 139.7%, 南宁电子制造设备出口货值突破 20 亿元, 推动高附加值货物占比提升至 45%; 需求端, 越南鲜椰子、泰国榴莲等东盟农产品进口量激增, 2024 年广西口岸进口东盟农产品达 146 万 t, 其中冷链运输需求占比 32%。中越跨境班列正在不断拓展中越两国的产业合作空间, 货源辐射广西及周边 20 多个地市, 跨境运输品类激增, 机电产品、农产品、日用品等“广西制造”借力中越跨境班列加速出国, 带动沿线产业集聚效应显著^[6]。货物对运输时效、安全性和稳定性要求提高, 需整合区内外零散货源, 降低集拼成本^[7], 推动中越跨境班列与西

收稿日期: 2025-05-20 修订日期: 2026-07-08

基金项目: 中国国家铁路集团有限公司科技研究开发计划课题(Q2023X012)

部陆海新通道班列衔接,以运输模式创新强化网络覆盖效能^[8],推动中越跨境班列向协同化、高效化发展。

1.4 铁路运输体系转型升级匹配发展需求

中国国家铁路集团有限公司立足智能高铁安全保障与铁路数字化发展,以中欧班列、中越跨境班列为重点支撑,着力构建服务国内国际双循环的现代化铁路物流骨干网络^[9]。为服务“一带一路”建设、深化RCEP合作,并更好融入区域及全球市场,现有的中越跨境铁路运输体系亟需加速转型升级,以精准匹配发展需求。作为铁路货运的骨干产品,中越跨境班列凭借其规模运输特性,在面向长距离、大批量货源时具备良好的成本竞争力。但相较中欧班列等铁路货运产品,仍存在规模效应不足(单列装载率83%)、增值服务占比低(供应链金融等业务占比不足15%)等短板,研究表明,铁路运输时效性对托运人选择货运方式的影响权重达42%,缩短“门到门”平均运输时间可显著提升铁路分担率。智能化技术应用可使铁路货运效率提升15%~20%^[10]。需通过智慧物流体系建设和“物流+”业态创新,探索“智慧班列”“多式联运”等现代化管理模式,推动运输资源高效配合,进而推动中越跨境班列从规模增长向质量效益转变,实现可持续发展^[11]。

2 中越跨境班列运输存在的问题

2.1 办理手续复杂

在优化措施实施前,相关部门间的协同运作机制不畅。一是单证要求繁琐,流转效率低。以凭祥口岸为例,班列运营需完成铁路、海关、边检等监管部门协同作业,涉及《国际铁路货物联运协定》运单、海关申报单、装箱清单等基础单据,以及商业发票、原产地证书等辅助文件。由于铁路系统与海关系统尚未实现数据互通,国际联运承运手续分散在多个环节,企业需通过线下窗口重复提交电子与纸质双套单证,分散的提交模式迫使客户在线下反复奔波于多个部门间,依赖人工操作的纸质派班单模式易出错,纸质单证流转耗时更长。二是公铁联运报关清关环节冗余,受运输方式影响,公铁联运至越南,需要分别办理空运、铁运承运手续,公路直达运输已实现全程物流运输一次结算、一票到底,较公铁联运有一定的便利性。

2.2 运输时效性差

中越跨境班列运输时效性不足的问题较为突出,原因在于全流程涉及环节众多且存在效率瓶颈,导致整体运行时间显著拉长。2023年试点改革前,班列运输需经历集货、空箱预定、装箱、报关、海关查验、装车编组发运等前置流程,耗时通常需要6~8 h。具体

制约因素可归纳为以下3个方面。一是作业环节效率对比劣势,在货物装卸与转运环节,铁路集装箱运输需完成“集装箱吊装、车辆出境交接”等系列操作,作业流程复杂、耗时较长。相较之下,公路运输凭借其灵活性,可实现“门到门”直接装卸,时间优势明显。二是路径与里程劣势叠加,以南宁至越南北宁为例:公路运输全程约350 km(南宁—友谊关—北宁),运输时效约为12 h。而铁路运输(南宁南—安员)铁路段运距约387 km,抵达安员站后还需经公路转运约40 km至北宁,总里程达427 km。在试点实施的“快通模式”下,全程时效约25 h;传统运输模式则普遍超过40 h。三是跨境编组构成关键瓶颈,南宁至河内安员站需拆解为每列24车,在崇左、凭祥等站多次重组,全程耗时96 h,较公路运输(72 h)无明显优势。

2.3 运输成本太高

中越跨境班列在成本竞争力方面存在短板,具体表现为定价机制缺陷、隐性成本叠加及政策支持滞后三重矛盾,削弱了其市场吸引力。一是定价机制与运输价值匹配度不足,以2023年一季度南宁南站始发、终到安员站的中越跨境班列40 ft集装箱进行分析,铁路站到站运费为5 150元/箱,叠加到端短驳配送费用为1 500元/箱,铁路全程费用6 650元/箱,较海运全程运费4 450元/箱溢价2 200元/箱,超幅49.4%,较公路全程运费(5 000元/箱)高1 650元/箱,超幅33%。铁路运输吨公里单价比公路低0.2~0.4元,但受制于跨境运输的特殊性,实际运营成本仍不具备竞争力。二是除基本运价外,班列运输还涉及多项隐性运营成本,进一步抬高客户的实际总支出。主要包括集疏运短驳费用、口岸仓储堆存费用等。初步测算,此类附加成本在客户总发运成本中的占比可达23%。相比之下,海运仅需支付基本运费,公路运输无短驳成本。三是补贴政策滞后,在广西未出台专项补贴时,同期周边的广东、四川、湖南等省份都相继出台了跨境班列补贴政策,班列补贴覆盖30%~45%运费,客户难以降本,进一步削弱广西企业选择中越跨境班列的意愿。

2.4 品牌宣传不够

中越跨境班列在品牌建设与市场渗透方面存在结构性短板。一是市场渗透率低、客户信息不对称。2022年广西调研显示,超60%外贸企业误认为班列仅适用大宗货物,不了解“冷链专列”“快通模式”等高效产品,致使诸多高附加值货物(如电子产品、精密仪器)和时效敏感型货物(如生鲜食品),仍采用公路运输。二是货物品类结构单一,价值层级偏低。2023年之前,

中越跨境班列常态化运输的货物品类约360种,且高度集中于建材、轻工纺织品等传统低附加值品类,此类货物在班列运输总量中的占比超过70%^[12]。与之形成鲜明对比的是,公路运输凭借其灵活性和市场认知优势,可覆盖的跨境货物品类超过200种,能够有效服务于生鲜农产品、医药制品、精密仪器及高端消费品等高附加值商品市场。三是品牌宣传触达深度低,过度依赖传统线下推介会,数字化营销(官网/App/社交媒体)覆盖率不足30%;2023年中央级媒体年均报道量不足10次,较中欧班列中央级媒体报道量(40.7次)低76.3%。

3 中越跨境班列运输发展对策与实施路径

3.1 流程优化,创新跨域联动通关机制

一是持续优化货物办理流程,中越跨境班列营销小组实现线下“一窗办理”。协调优化国联作业流程,推进成立南宁南营业室国联作业综合岗点,国联承运手续在一个作业点即可完成,中越跨境班列优先受理、优先提箱、优先起票,提升服务质量,实现“铁路多办事,客户少跑腿”^[13]。二是积极组织试用生产系统新功能,实现场内装卸派班电子化。取消纸质作业单据,利用电子数据推动装卸作业效率进一步提升,减少客户排队等待时间;推行混装货物平行安检模式,与海关共同建立货物案件互认机制,避免二次掏箱。三是强化路政联动,与原邕州海关协调处理货物转关、查验等问题40余项。制发《关于协助配合做好入境快速通关货物运输的函》,与监管区场所方商定入境快速通货物对卸作业要求,疏通入境快速通最后一个堵点;优化货物入仓、装箱、查验等作业衔接,首创广西铁路海关监管仓作业模式,牵头制定“先安检、后装箱”的作业流程,应用于广西丰豪新通道供应链有限公司的出口配送型监管仓库。该流程已完成试点运行,首批试运货物4 TEU。联合海关建立中越跨境班列“快速通关”模式,海关对铁路舱单电子数据进行审核、放行、核销,列车到达口岸后可直接编组发车,企业无需另行申报和办理转关手续。

3.2 提质增效,构建高效运输服务体系

一是通过前置协同与精准调度提升出境效率。在客户提报运输需求前,配合集装箱公司及调度所、运输处,提前规划出境班列货源,与越南交接所及时沟通,合理安排出境货车编组,提高出境效率。二是优化全程运输时效,推行中越跨境班列全程时刻表,开行一站直达列车。依托湘桂铁路南宁至凭祥段完成提速改造,将南宁南至凭祥线上运输时间从5.5 h压缩至3 h,

实际平均旅速从34 km/h提升至68 km/h,南宁至安员全程运输时效稳定在14 h左右。适时按需增开班列,在每周二、四、六常态化组织班列出境的基础上,2024年7月份以来,基本实现“天天班”,有效满足企业的运输需求,实现“当天开车、当天到达、当天清关”。三是合理布局列车牵引吨数,与跨境协同优化。按运行线路有效长度及牵引定数测算,南宁至凭祥间可开行40车/列,配合口岸交接能力,将南宁南站始发的快通班列按最大24车/列组织,减少班列在凭祥作业时间,确保班列时效;与越南交接所实现信息数据交换,在列车出发前,组织通过电子邮箱相互寄送运单,并使用数字口岸系统提前向越方提供货运信息,以便越方快速通知相关部门和收货人,快速办理进口手续,缩短快通班列在国境站的停留时间,提高班列通关效率。

3.3 降低成本,创新协同三链降本机制

一是降低客户资金占用成本,协调广西北部湾国际联运发展有限公司取消向中越跨境去程班列客户收取保证金5万元,下调回程客户保证金至3万元,同时协调平台公司全额垫付在南宁国际铁路港海关监管区作业费用860元/箱,打破传统运输方式局限,努力让跨境班列降本增效。二是压缩客户物流成本,将自备集装箱承运前免堆期由原来的0 d延长至2 d,进一步降低中越客户仓储成本600元/箱;建立绿色通道,在南宁国际港内划定2处场地,提供仓储、装掏箱服务,节约客户短驳运输和站外装掏箱物流成本500~700元/箱;联合原邕州海关、顺丰公司优化报关前办理流程,进一步压缩客户100元/箱短倒费用。三是全力争取班列补贴,与南宁市政府签订中越跨境快通班列补助协议,对南宁国际铁路港开行的中越跨境快速通关班列给予补贴,推动常态化开行中越跨境快速通关班列,有效降低客户成本,确保政策红利精准惠及市场主体。

3.4 拓源聚力,持续扩大班列品牌效应

一是加强中越跨境班列补贴政策、运输时效等优势推介,通过线下参展座谈、线上视频会议等形式组织宣传会议;参加中国—东盟博览会等展会,邀请越南物流商入境协商,与广西壮族自治区及南宁、崇左等地商务局协同开展班列推广会,向区内外贸、物流企业推广运输政策。二是拓展运输品类,持续开拓中越跨境班列运输市场,推出“公转铁”联运,构建“铁路+铁路”接续班列组织模式和铁海联运线路,重庆的发电机组零件、青海的聚氯乙烯、苏州的装饰纸等货源,从广西区内外集聚至南宁国际铁路港,这些货物均出口至越南。由此,南宁国际铁路港发运市场进一步扩大,

2024年中越跨境班列运输出入境货物品类显著增加,从最初较为单一的基础建材、轻工业品,逐步扩展到涵盖高端电子产品、精密机械装备、日用百货及大量特色农产品等,运输货物品名拓展至420个。三是联系媒体增加曝光度;及时掌握中心货源、班列开行等最新情况,把握时效抢占宣传主阵地。精准定位受众需求,结合社会热点建立情感联结,优化全媒体传播链路;采用图文与视频融合的传播模式,通过构建情境化叙述框架增强内容吸引力,针对不同平台特征实施差异化传播策略,以贴近受众的表达方式实现有效的品牌信息传递^[14]。同时研判全国及区域媒体议题设置特征,定向供给匹配度高的新闻素材,构建多层次传播矩阵。

4 中越跨境班列运输发展成效及展望

4.1 发展成效

(1) 大力推行快速通关,实现跨境流程便捷化。联合南宁、凭祥海关推动铁路快速通关业务,建立中越跨境班列“快速通关”模式,实现海关、铁路、运营企业三方数据互通,货物在南宁国际铁路港“一次申报、一次查验”便可直接放行出境,通关手续去繁就简,海关直接通过对铁路舱单电子数据进行审核、放行、核销,列车到达口岸后可直接编组发车,企业无需另行申报和办理转关手续,打破传统“逐站检查、逐项审核”的铁路跨境运输壁垒,中越跨境班列出境手续办理由平均24 h缩减至6 h,实现“当天开车、当天到达、当天清关”,通关效率提升75%,南宁至安员实现点对点“一站直达”。

(2) 创新服务机制,提升全程物流服务水平。构建“专班统筹、部门协同、区域联动”三级管理体系,组建中越跨境班列运输组织工作专班,实时疏通通道卡点,班列开行无晚点、晚到记录;在南宁国际铁路港设置中越跨境班列办公与客户接待区域,指派4名专业人员负责物流方案设计、问题协调,现场解决处理问题150余项,量身定制“一企一策”运输方案18项,打造计划提报、订箱选箱、单证填制、轨迹追踪等铁路货运服务体系,为客户提供班列全程物流服务,全年8次获客户赠送锦旗致谢。

(3) 科学开行图定班列,实现运输组织高效化。推行中越跨境班列全程时刻表,开行一站直达提速列车。完成湘桂铁路南宁至凭祥段提速改造,国内段铁路实际平均旅速从34 km/h提升至68 km/h,运输时间从5.5 h压缩至3 h,时效提升45%;预选中越跨境班列循环车体、箱资源,高峰期保障性车(箱)资源超2 000车(只),运能运力饱满;优化班列运输组织,科学开行图

定班列。自2023年6月起按每周二、四、六常态化开行中越跨境快速通关班列,适时按需增开班列,2024年7月起基本实现天天班开行,全年中越跨境快速通关班列累计开行732列,发送集装箱19 670 TEU,分别同比增长1 026%和1 153%。

(4) 探索用好多式联运,实现资源配置集约化。以南宁国际铁路港为货物集散地,推进跨境运输组织模式创新,铺设区内外多条“铁路+”形式的班列接驳、公铁联运运输线路,打造越桂蓉欧中越、中欧货物衔接路线,制定渝桂越铁塔架专列公铁联运物流方案,为中越跨境班列提供坚实货源支撑;围绕重点客户开展“一企一策”定制化服务,试行铁路“异站提箱”“重进重出”等优化模式,减少运输过程中二次搬运、出境查验、加固检查等12项重复作业,实现跨境运输全程“一箱到底”,中越跨境班列运输规模不断壮大,货源地已覆盖全国25个省(区、市)。

4.2 未来展望

基于当前中越跨境班列建设成效,下一步将围绕“强通道、扩双向、优服务、促协同”四大方向,推动通道能级跃升与全链条生态构建。

(1) 做强通道运量,打造国际物流黄金走廊。随着区内新能源产业的快速发展,广西“新三样”产品(电动载人汽车、锂离子蓄电池、太阳能电池)出口持续发力,特色食品、农产品进一步开拓海外市场,柑橘、螺蛳粉、六堡茶等出口运量增长迅速,传统支柱产业板材、钢材稳定对外出口,中越贸易前景广阔,持续加大货源组织力度,利用铁路自身客户资源优势,通过政府、铁路部门和越南客商的紧密合作,为广西特色产业打开越南销售渠道,完善对越集装箱运输模式,不断优化制定板材、钢材、螺蛳粉等特色班列产品,同时依托西部陆海新通道、中越快通班列的政策优势,广泛开展市场宣传开发,吸引重庆地区电子电器、湖南地区钢材等货源在南宁集结,推动中越跨境班列与西部陆海新通道相衔接,不断做大中越铁路物流通道运量。

(2) 深化接续运输,构建双向均衡运输格局。主动协调外局开行到南宁国际铁路港的集装箱班列,加密“广州—南宁—越南”接续班列密度,拓展成渝、长三角地区至中越边境的“点对点”直达通道,深化接续运输,完善跨区域物流网络。依托越南火龙果、芒果等生鲜产品返程需求,联合中越物流企业开发“冷链+跨境电商”组合产品,下一步持续推动免除海关查验无问题外贸企业吊装移位仓储费用,降低铁路入境查验成本,引导东盟国家进口的榴莲、山竹等水

果货源经凭祥铁路口岸入境,利用海关监管优势,创新提供铁路“8+1”无人值守冷藏车组运输模式,不断畅通水果进口物流通道,进一步做大入境班列货物运量,推动形成双向均衡运输格局。

(3) 整合非班列货源,创新物流总包服务模式。随着《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)的深入实施,我国与东盟的经贸合作日益密切,针对制造业集群分散需求,推出“一单制”全程物流解决方案,整合汽车零配件、木材等货物资源,通过“铁路+公路+海运”多式联运网络,试点推动南宁南—钦州港东—越南海防港海铁联运物流总包项目,一次委托、一箱到底、一次结算,为西南地区企业提供“门到门”跨境供应链服务,降低客户综合物流成本,切实提升非班列货源转化率。后续推动95306系统“一单制”模块联通外贸海运数据后,同步转化项目为线上办理模式,强化品牌市场辐射力与行业影响力。

(4) 强化科技协同,释放市场主体活力。持续深化“铁路+海关+场所+企业”四方共商机制,推动电子运单与海关监管系统智联,实现报关单自动核验。重点开发电子营销地图,可视化展示主要货源分布、集疏运线路与枢纽节点,为匹配运力提供数据支撑。数字化整合货源信息,建立动态更新的货物品类,归集重点外贸与物流企业信息,实现客户需求的精准画像。持续深化与外贸客户合作,动态更新越南段公路短驳费用数据,深入了解公路物流全程门到门价格,完善铁路全程物流报价体系,推动中越跨境班列逐步由干线运输向全程物流服务转型。探索“政府贴息+银行授信”融资模式,降低企业融资成本,进一步释放政策红利。

5 结束语

研究系统分析中越跨境班列在服务协同、作业效率、货源结构及品牌建设等方面的制约因素,提出团队赋能、流程再造、数字营销及物流金融等系统性对策,明确以市场为导向的实施路径,为中越跨境物流通道的提质增效与可持续发展提供可操作的解决方案,也为深化区域互联互通、服务高质量共建“一带一路”提供了实证参考与决策依据。

参考文献:

- [1] 王海全,陈燕和,黄森染.新形势下进一步深化中越贸易合作的思考[J].区域金融研究,2024(12):23-29.
WANG Haiquan, CHEN Yanhe, HUANG Senshen. Thoughts on

- Further Deepening China-Vietnam Trade Cooperation under the New Situation[J]. Journal of Regional Financial Research, 2024(12): 23-29.
- [2] 顾保颖,李极,高洁,等.低碳经济下中国对RCEP国家机电产品出口的影响因素研究:基于贸易引力模型的实证分析[J].经营与管理,2025(1):233-240.
- [3] 周丹妮.东道国制度压力对在越中国企业绩效影响机制研究[D].杭州:浙江工业大学,2020.
- [4] 黄雾,卢锦纓.RCEP生效对越南经贸的影响探究[J].中国商论,2023,32(11):75-79.
HUANG Wu, LU Jinying. Exploring the Impact of RCEP into Force on Vietnam's Economy and Trade[J]. China Journal of Commerce, 2023, 32(11): 75-79.
- [5] 钱小岩.从跨境铁路到C909中越经贸合作迈向纵深立体[N].第一财经日报,2025-04-17(A01).
- [6] VIET HA T T, SHUANG L, RASHEED R, et al. An Economic Response of Export Performance and Comparative Advantage of Rice Trade between China and Vietnam[J]. Russian Journal of Agricultural and Socio-Economic Sciences, 2017, 61(1): 180-187.
- [7] 秦宝来,武建平.铁路物流场站发展分析与转型升级路径研究[J].铁道运输与经济,2025,47(4):1-9.
QIN Baolai, WU Jianping. Development Analysis and Transformation and Upgrading Pathways of Railway Logistics Yards[J]. Railway Transport and Economy, 2025, 47(4): 1-9.
- [8] 赵媛,李彦.基于多重特征交叉分析的铁水联运系统关键因素识别[J].铁道运输与经济,2025,47(4):18-28,47.
ZHAO Yuan, LI Yan. Identification of Critical Factors in Rail-Water Intermodal Transport System Based on Cross Analysis of Multiple Features[J]. Railway Transport and Economy, 2025, 47(4): 18-28, 47.
- [9] 董兴芝.面向智能高铁安全保障的知识图谱构建及应用关键技术研究[D].北京:中国铁道科学研究院,2022.
- [10] 孔庆玮.铁路专用线作业流程协同优化研究与实践[J].铁道货运,2024,42(12):17-26.
KONG Qingwei. Collaborative Optimization of Operation Process for Railway Special Lines[J]. Railway Freight Transport, 2024, 42(12): 17-26.
- [11] ZHOU Y J, HE Z W, LIU C C, et al. Less-than-Container Cargo Scheduling for China Railway Express along Belt and Road Initiative Routes[J]. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 2025, 197: 104066.
- [12] 石睿鹏.“钢铁丝路”搭建中国-东盟互联互通“黄金桥”[EB/OL]. (2024-09-23) [2026-04-30]. <http://gx.chinadaily.com.cn/a/202409/23/WS66f1418da310a792b3abda3b.html>.
- [13] 张嘉桀,邹毅峰,罗湖桥,等.铁路货运价格跟踪评价及监测体系研究[J].铁道货运,2024,42(4):60-66.
ZHANG Jiajie, ZOU Yifeng, LUO Huqiao, et al. Research on Tracking Evaluation and Monitoring System of Railway Freight Fare[J]. Railway Freight Transport, 2024, 42(4): 60-66.
- [14] 沈正赋.数智时代国际传播格局重构的新机遇、新思维与新路径[J].对外传播,2025(4):8-11.

(责任编辑:金晶)

(下转第57页)