文章编号：2097-5899(2025)02-0058-07　　**中图分类号**：U294; F532.4　　**文献标识码**：A
DOI：10.16669/j.cnki.issn.2097-5899.202405230001
引用格式：权诗琦，刘畅，秦欢欢. 中欧班列南通道沿线国家铁路联盟发展研究[J]. 铁路物流，2025，43(2)：58-64.
QUAN Shiqi，LIU Chang，QIN Huanhuan. Development of Railway Alliances of Countries along Southern Route of China Railway Express[J]. Railway Logistics，2025，43(2)：58-64.

中欧班列南通道沿线国家铁路联盟发展研究

权诗琦，刘　畅，秦欢欢

(中国铁道科学研究院集团有限公司 运输及经济研究所，北京　100081)

摘　要：在国际形势影响下，铁路国际联运市场环境不稳定性、不确定性明显增加，亚欧国际铁路通道加快优化布局，各国铁路间合作关系面临重新调整，亟待建立更广范围、更深层次并适应新发展格局的国际铁路联运协调机制。通过分析中欧班列南通道发展现状及存在的问题，亟需研究打造中欧班列南通道国际铁路运输合作组织的必要性及可行性，结合当前主要国际铁路组织发展的成熟经验，提出立足中欧班列南通道发展需求，搭建以中方为主导的合作平台、构建较为清晰的组织架构、建立包容开放的成员纳入机制等中欧班列南通道国际铁路运输合作组织建设设想。

关键词：亚欧国际铁路通道；优化布局；国际铁路组织；中欧班列南通道；合作组织

随着共建“一带一路”深入推进，中欧、中亚间铁路国际联运通道蓬勃发展，国内外协调机制发挥着不可替代的作用，以中欧班列为代表的中国铁路物流品牌影响力日益显著[1-2]。当前，在国际新形势影响下，亚欧国际贸易格局正在重塑，铁路国际联运市场环境不稳定性、不确定性明显增加，欧盟、中亚等区域国家均认为建立连接亚洲和欧洲的新替代线路十分必要。第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上，提出“加快推进中欧班列高质量发展，参与跨里海国际运输走廊建设”，要求铁路进一步深化中欧班列南通道(以下简称“南通道”)发展，我国铁路部门积极参与跨里海国际运输走廊建设，推进跨里海中欧班列实现常态化开行，郑州、西安、青岛、重庆等地区均成功开辟了南通道跨“两海”线路，这些线路的顺利运行标志着我国在南通道建设上的积极探索和实践，为推动全球贸易的便利化和全球化进程作出了积极贡献。但受运输能力、运输成本、运输时效等因素影响，南通道尚不能承担较多的中欧班列运输需求，目前，沿线国家通过签署合作协议、成立合资公司等方式，积极提升南通道运输能力，中国、吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦三国政府签订中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路项目三国政府间协定，以推进中吉乌铁路建设；哈萨克斯坦与伊朗、新加坡、阿塞拜疆、格鲁吉亚等国分别成立多家合资公司，以促进跨里海国际运输线路发展等，但既有的国家间、企业间合作多为局部区域内合作，为更好地促进南通道系统性优化提升，迫切需要构建一个覆盖范围更广、合作层次更深且能更好适应新时代发展格局的国际铁路联运协作体系。

1　南通道发展情况

1.1　南通道布局

2021年9月，中国国家铁路集团有限公司、国家发展和改革委员会印发的《完善中欧班列境外通道布局实施方案》中，明确将中欧班列境外南通道定义为“经新疆阿拉山口、霍尔果斯、吐尔尕特或伊尔克什坦(规划建设)铁路口岸，联通哈萨克斯坦或中吉乌公铁联运—土库曼斯坦、里海轮渡、阿塞拜疆、格鲁吉亚宽

收稿日期：2024-05-23
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(N2023X020(JB))；中国铁道科学研究院集团有限公司科研项目(2023YJ275)

轨铁路，通过伊朗、土耳其铁路或黑海轮渡(海铁联运)通达欧洲其他各国以及黑海、地中海沿岸各国。”目前，南通道主要通过哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚，过境土耳其或横跨黑海，连接我国和欧洲[2]。南通道示意图如图1所示。

1.2　南通道运营现状

近年来，我国与南通道沿线国家双边贸易量不断增长，带动了南通道运量的增长，2024年上半年南通道累计开行中欧班列111列，同比增长15倍。为进一步提升南通道运营能力，南通道沿线各国积极推进枢纽建设，连云港港口集团有限公司、哈铁快运股份公司、阿克套贸易海港国有股份公司共同签订《关于实施阿克套港集装箱枢纽项目的合作协议》《阿克套国际集装箱合伙企业创立协议》，以推进阿克套港集装箱枢纽建设；哈萨克斯坦铁路股份公司与阿塞拜疆SK—AIH投资基金、巴库国际海上贸易港股份公司以及中国西安自贸港建设运营有限公司共同推进阿塞拜疆阿拉特港多式联运货运站建设；中国交通建设集团有限公司参与格鲁吉亚阿纳克利亚深海港口建设等。由此可见，南通道沿线国家积极推进路网能力建设，促进该通道承接更多的运量。

1.3　南通道发展存在的问题

（1）各国铁路货运设备水平参差，运输设施设备供应能力受限。南通道途经国家众多，部分国家铁路货运基础设施设备供给能力有限，如罗马尼亚康斯坦察港能力已经饱和；阿塞拜疆和格鲁吉亚铁路公司的机车和车板供应量有限，阿塞拜疆铁路集装箱专用车只有848辆；格鲁吉亚、罗马尼亚部分车站无法满足整列运输条件，增加了作业难度。2024年上半年，中欧班列经南通道开行数量同比大幅提高，南通道既有运营能力尚能满足当前的需求量，但无法支撑快速增长的需求。

（2）沿线各国尚未形成统一协调机制，导致运输成本相对较高。由于南通道各国尚未形成统一协调机制，受市场影响，沿线各国铁路运价及海运运价多次上调，2022年全程总运价同比增长约50%。对于一些低附加值的农副产品，如番茄酱，运价的不断上涨让生产企业难以承受。

（3）各国、各运输方式运营规则、标准不统一，运输时效有待提升。受关务便利化程度不足、编列编组难度大、跨“两海”径路运输组织复杂等因素影响，南通道运输时效较长。与之相比，中欧卡航利用国际公路运输系统(Transport International Router，TIR)运输，能够实现从发货仓库到运输目的地仓库的“门到门”运输，海关原则上不查验、不开箱，大幅节省通关时间，最快能实现我国与德国之间10 d到达，时效性接近空运。中欧卡航自2023年进入常态化运营，对中欧班列运营形成一定的竞争影响。

（4）多式联运系统所涉国家较多，导致各方难以形成合力。南通道与其他通道不同，不仅包含陆运，还包括海运部分，形成复杂的多式联运系统。同时，由于该系统涉及多国家、多主体，增加了该通道运输组织、协调统一运营等经营难度，如阿塞拜疆里海航运公司和哈萨克斯坦国家海运公司均为运营里海航线的国有运输企业，但在库雷克港(哈萨克斯坦)至阿拉特港(阿塞拜疆)的航程费用上，阿塞拜疆里海航运公司是哈萨克斯坦国家海运公司的2.6倍，而格鲁吉亚波季和巴统港的港口收费约为阿克套港或阿拉特港的2至3倍，不同的计费标准，提升了打造南通道货运产品统一品牌的难度。

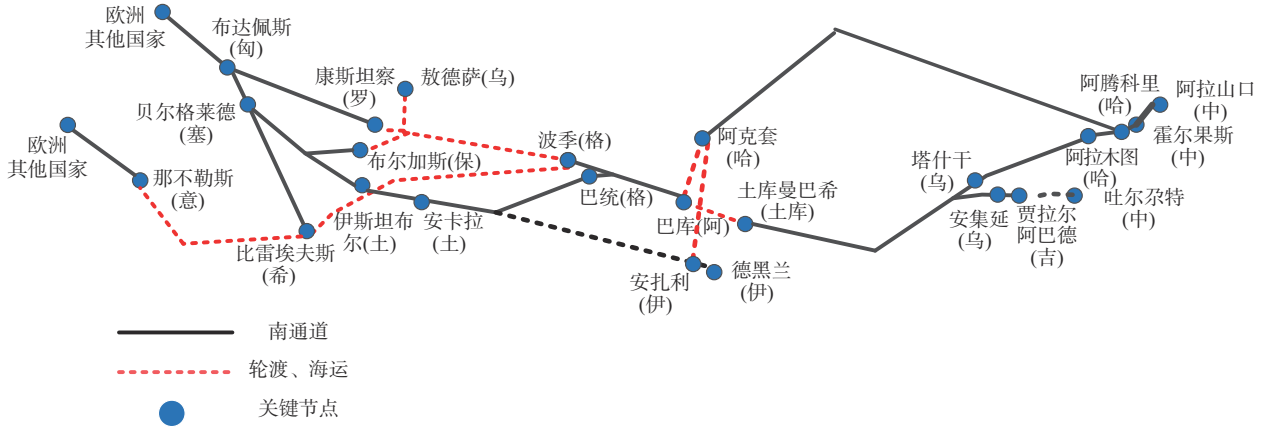


图1　南通道示意图

Fig. 1　Southern route of China Railway Express

（5）南通道境外段虽已有一定的联盟机制，但尚未有中方参与，无法为中欧班列提供较强的优先服务。跨里海国际运输走廊为南通道重要的组成部分，该通道以运输中亚国家的货物为主，尤其是哈萨克斯坦，至欧洲、西亚方向运量约占走廊总量的一半以上，中欧班列运量占比微乎其微。中欧班列跨里海运输过程中，不管是采用铁路轮渡还是换装方式，线路、船舶、码头等设施设备难以为中欧班列提供优先服务。如阿塞拜疆阿拉特港的干散货码头和轮渡码头均有中欧班列运载的集装箱到达，该码头不仅要进行干散货装卸作业，还需要进行集装箱装卸作业，受港口作业能力限制，使得南通道运营的计划、调度、营销、安全、通关等差异化服务体系难以建立。

从以上问题来看，受多国家、多主体导致的运营限制，南通道发展受限，亟需通过搭建包含南通道相关国家的合作交流平台，形成统一的利益共同体，提升南通道运能，降低运输成本，提高运输时效性，保障南通道高质量发展。因此，分析既有国际铁路组织发展经验，对南通道国际铁路运输合作机制进行初步思考。

2　南通道国际铁路运输合作组织建设必要性及可行性

2.1　必要性

（1）加快基础设施设备建设。目前，南通道沿线国家铁路整列运输、港口集装箱堆存、船舶运营数量等基础设施设备能力不足，使得南通道运行存在瓶颈制约点，通道运营是系统性工程，亟需通过联盟组织体的形式，聚焦南通道铁路口岸、港口堆存、场站作业、铁路线路等关键项点，整合有意愿、有实力的企业，统筹规划、积极推进基础设施完善，促进南通道运输能力不断提升。

（2）促进各国形成合力有效降低运输成本。目前，南通道的运营成本较高，如西安—德国曼海姆开行的中欧班列南通道运输费用成本为北通道的1.7倍，亟需鼓励通道沿线各国、各公司形成一定的合作机制，构建南通道有效的沟通协调机制，通过形成“量价捆绑”“阶梯运价”“季节运价”“重去重回”等运价浮动方式，降低运输成本。

（3）推进跨国多式联运发展需要更深层次的标准对接。伴随着“一带一路”互联互通架构不断完善，从东南亚、中亚到欧洲，设施联通形成叠加效应，将为亚欧铁路联运提供更大空间、更优路径和更多发展机会。中欧班列跨里海—黑海轮渡等多种运输方式融合发展，对于不同国家间、不同运输方式间的规则标准对接提出了更高要求，迫切需要建立统一的协调合作机制，促进沿线各国深入探讨南通道铁路多式联运通道规划建设，破除国际多式联运技术壁垒，推动统一法规、技术、服务标准和物流体系建设，同时调动沿线各国铁路、航运、公路、物流公司，以及相关政府机构、科研机构、行业协会等参与方的积极性。

（4）亟需打造南通道国际铁路物流供应链共同体。当前，《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)、《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》(CPTPP)、亚洲太平洋经济合作组织(APEC)、金砖国家、上海合作组织等国际组织深度合作，不断推动区域经济一体化[3]。我国将与俄罗斯、中亚、西亚、东南亚以及欧洲各国形成更稳固的地缘与经贸关系，亚欧大陆国际贸易格局已经重塑。2024年1至8月份，我国与东盟、欧盟及上海合作组织成员国的贸易额分别达到6 275.8亿美元、5 752.2亿美元和2 484.2亿美元，同比分别增长13.3%，8.8%和26%。随着南通道货运市场需求快速增长，其对南通道的能力供给、运输时效、运营成本等提出更高的要求，沿线中亚、西亚、东南亚、东欧等地区相关国家亟需协同联动，共谋发展，打造国际铁路物流供应链共同体，为日益频密的贸易往来搭建畅通稳定的铁路国际物流通道。

（5）既有的国际合作组织尚不能完全适应南通道发展需求。为保障中欧班列运营的稳定性、安全性，各国积极探索中欧班列新运营通道，其中南通道被各国赋予极高的期待[4−5]，然而，由于南通道国家众多且缺乏统一协调机制，导致其存在转运环节多、运输效率低、综合成本高、设施能力不足等问题[6]，制约了南通道的快速发展，亟需搭建各国交流合作平台。目前来看，南通道沿线国家为积极抓住南通道发展机遇，通过组建国际铁路合作组织或签署合作协议等方式，形成局部联合，如：政府层面，格鲁吉亚、阿塞拜疆、土耳其和哈萨克斯坦四国签署了一份关于发展跨里海国际运输走廊的四方声明，旨在加强该走廊沿线各国的合作并提高过境潜力，土耳其、保加利亚、匈牙利、塞尔维亚四国成立铁路运输工作组等；企业层面，哈萨克斯坦同阿塞拜疆、格鲁吉亚签署了一项协议，宣布建立一个合资物流公司，主要从事统一关税和处理跨里海国际运输线路上的所有货物，中国铁路与格鲁吉亚巴统港积极研究加大跨里海国际运输走廊货运量的计划等，然而，这些协作仅为南通道沿线

国家间的局部性联盟，未能全面覆盖沿线所有国家，故而其协调效能有限，因此，亟需构建更广范围的协调合作机制，构建覆盖通道沿线国家的铁路政府部门及企业的国际合作组织，同时搭建与重点节点海关、边检和货运代理间的协调力度，加快实现通道的多元化发展。

2.2　可行性

（1）以亚欧各国铁路的共同发展诉求为动力。开放共享、合作共赢是亚欧各国繁荣发展的必由之路。亚欧铁路国际联运为亚欧大陆远离海洋的内陆新兴经济体和发展中国家提供了速度快、成本低、大运能的全新运输方式，优化了区域开放格局，拓展了区域开放空间，为亚欧经济增长注入新动力。建立南通道铁路运输合作组织，搭建共商共建、统一协作的沟通平台，有助于推动南通道铁路国际联运高质量发展，有助于快速带动沿线国家的经贸繁荣，顺应了沿线国家共同的发展诉求，容易在沿线国家间达成共识。

（2）以国际合作组织经验为基础。金砖国家、上海合作组织、RCEP、CPTPP、APEC、铁路合作组织等国际合作组织的成功经验，为建设亚欧铁路运输合作组织提供了经验借鉴。从“互信、互利、平等、协商、尊重多样文明、谋求共同发展”的“上海精神”，到“开放、渐进、自愿、协商、发展、互利与共同利益”的“APEC精神”，都指明了国际合作组织成功的关键，为南通道铁路运输合作组织的建立提供了方向指引。

此外，由我国铁路主导的中欧班列运输联合工作组，推动形成和签署了《中欧班列合并优化编组运输组织协作办法》《中欧班列发生运输组织障碍时相互通报信息和协作办法》《中欧班列运输周预报办法》《中欧班列运输商定办法》《中欧班列全程时刻表编制与协作办法》等一系列运输合作办法，在中欧班列发展过程中发挥了显著作用。

（3）以既有亚欧国际铁路联运产品为载体。今年以来，亚欧铁路国际联运蓬勃发展。亚欧铁路各通道间紧密衔接，产品体系不断丰富完善，逐步形成“畅通高效、多向延伸、海陆互联”的境外通道网络格局。2024年1—9月，中欧班列累计开行16 389列，发送集装箱175.32万TEU，同比分别增长12.5%，11.0%。依托既有国际联运产品体系，着力解决各通道发展存在的关键问题，深化沿线国家间的协作，将有效推动南通道铁路运输合作组织的建设。

3　主要国际铁路组织发展经验

3.1　既有国际铁路组织

基于国际铁路组织合作经验及考虑中欧班列发展特性等因素，选取铁路合作组织(以下简称“铁组”)、国际铁路联盟(International Union of Railways，UIC)、国际铁路运输政府间组织(International Union of Railways，OTIF)、中欧班列运输联合工作组、跨里海国际运输走廊国际协会5个合作组织运营情况进行分析。

（1）铁组。为了便利亚欧地区间铁路运输，1956年6月在国际旅客联运协定(以下简称“国际客协”)和国际铁路货物联运协定(以下简称“国际货协”)的基础上成立铁组，总部设在波兰华沙，为政府性的铁路联合组织[7]。

（2）UIC。1922年12月，在热那亚举行的国际经济会议上，成立UIC，其为一个非政府性的国际铁路组织，总部设在巴黎，是联合国社会和经济理事会的咨询机构，主要开展铁路国际标准制修订、技术研究与咨询、论坛与会议、人员培训等一系列活动[8−10]。

（3）OTIF。OTIF是具有国际法人地位的政府间组织，1985年，基于《国际铁路货物运送公约》正式生效而成立。

（4）中欧班列运输联合工作组。2017年4月，在中国铁路的倡议下，中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古国、波兰和俄罗斯铁路签署了七国铁路关于深化中欧班列合作协议。2017年5月，该协议被纳入了首届“一带一路”国际合作高峰论坛成果清单。为落实协议，2017年10月，中国铁路会同协议各方成立了中欧班列运输联合工作组。

（5）跨里海国际运输走廊国际协会。2016年底，由哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国铁路、港口发起成立，总部设在哈萨克斯坦的阿斯塔纳。

各铁路国际组织比较如表1所示。

3.2　经验借鉴

（1）各国际组织工作重点有所侧重。铁组、UIC、中欧班列运输联合工作组、跨里海国际运输走廊国际协会均是为促进跨国间铁路货运发展而建，铁组侧重于基于国际货协、国际客协，解决亚欧通道国际铁路客货联运问题；UIC侧重于搭建各国的专业领域交流等活动，解决具体技术和业务问题；中欧班列运输联合工作组侧重于推动中欧班列高质量发展；跨里海国际运输走廊国际协会侧重于推动哈萨克斯坦至格鲁吉

表1　各铁路国际组织比较

Tab.1　Comparison among various international railway organizations

比较项目	铁组	UIC	OTIF	中欧班列运输联合工作组	跨里海国际运输走廊国际协会
成员	30个成员国铁路运输主管机关、28个成员国铁路、5个观察员、37家加入企业	214个成员国，包含活跃成员国、协助成员国、附属成员国	49个成员国、1个准成员国，覆盖欧洲、北非和中东等地区	7个成员国，4个观察员	哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚
宗旨	促进铁路联运，对国际铁路客货运输问题进行研究	协调和改善铁路建设和运营条件	通过建立统一的法律体系，消除欧洲、亚洲和非洲开展国际联运存在的障碍，确保联运设施设备间的互通性，促进国际铁路联运的发展，提高国际联运的便利性	制定和通过中欧班列运营管理协议，协调和解决中欧班列发展遇到的问题，审查和核准运输组织和营销、信息协作等2个专家工作组的年度工作总结和工作计划	组织跨里海国际运输通道集装箱运输；消除不利于吸引货流的障碍，提高通道竞争力；制定有竞争力的通道全程价格；制定统一的列车运行技术作业办法；建立一体化的信息服务体系
主要机构	①领导机关是部长会议，从政府层面提供解决方案；②铁组委员会是执行机关，履行铁组协定协约保存人的职能；③铁组工作机关包括5个专门委员会和2个常设工作组	①战略层面，在非洲、亚洲、北美、南美、欧洲和中东区域设立6个协调组织，意在协调各区域间铁路运营情况；②技术/专业合作层面，围绕客运、货运、铁路系统等方面，组织由成员代表参与的论坛和交流平台，对技术合作提供战略指导；③支持服务层面，包括人力、财务等。	全体大会、行政委员会、监察委员会、危险货物运输专家委员会、技术问题委员会、铁路促进委员会、秘书长	设主席、秘书等职位，并下设信息协作工作组、运输组织和营销工作组2个工作组	全体大会，每年最少召开1次，设主席、秘书长等职位，设理事会、监察委员会等管理机构

亚段铁路货运发展。各国际组织均是基于一定的实际问题而组建的，在推进国际铁路货运协调发展的同时有不同的完善优化方向。

（2）有清晰的组织架构。不管是政府间还是企业间国际铁路组织，均由较清晰的决策层、执行层2个部分组成。各层级成员间通过定期召开相应的会议协调、推进亟待解决的问题，同时，领导层还通过会议机制监管组织中各项计划的执行情况。执行层是为了保障在决策层休会期间组织顺畅运营的机构，多为秘书处或委员会。此外，对于某些专项议题，还可通过下设其他支持机构进行推进，如UIC下设的国际铁路联盟研究试验所等。

（3）保证成员加入的开放性。铁组、UIC、OTIF、中欧班列运输联合工作组及跨里海国际运输走廊国际协会的成员均处于不断更新发展的状态，如铁组由初期的13个成员国发展至如今的30个成员国等。因此，为促进国际合作与交流，提升国际组织在全球事务中的影响力和话语权，提升国际组织的决策质量和公信力，国际组织需保证成员的开放性。

（4）成员属性多样化。铁组、UIC、OTIF、中欧班列运输联合工作组及跨里海国际运输走廊国际协会的成员国既包括政府部门，又包括各国主要的铁路企业，在实际运营中，可由政府部门间的会议研讨跨国联运生产经营层面的问题解决目标导向，再由企业间合作交流落实相应的解决细则，且企业间的交流合作灵活度更高，因此，在成员组建中，需要考虑成员属性的多样化。

4　南通道国际铁路运输合作组织建设设想

4.1　立足南通道发展需求搭建以中方为主导的合作平台

随着南通道货运市场需求的快速增长，沿线中亚、西亚、东欧等地区相关国家亟需协同联动，共谋发展，针对国际联运中基础设施设备能力供给不足、运输效率

较低、全程运营成本较高等问题，构建适应市场发展的南通道国际铁路运输合作组织，以深化各国铁路合作，提高洲际铁路运输通道的竞争能力，推进建立适应南通道中欧班列运营的统一标准及规则，促进铁路运输领域的技术进步和科技合作，助力打造国际铁路物流供应链共同体，推动南通道铁路运输高效稳定发展。

此外，促进各国间多式联运协同发展是非常复杂的系统，需要由有经验的国家统筹规划，近年来，我国铁路在规模、速度、技术、安全、环保等方面保持着全球领先水平，并且在中欧班列运输联合工作组中话语权和主导权日益凸显，这些成就为我国主导南通道国际铁路运输合作组织提供了坚实保障。

因此，建议立足南通道运营特点，构建以中方为主导的合作平台，为日益频密的贸易往来搭建畅通稳定的铁路国际物流通道。

4.2　构建较为清晰的组织架构

借鉴国际合作组织的组织架构经验，在构建南通道国际铁路运输合作组织时，可考虑分领导层、执行层及工作层3个层次，且成员中应既包括政府成员，也应包括企业成员。领导层可考虑由沿线各国的铁路政府部门构成，通过定期召开大会，对运营中的相关问题进行研讨并提出相应的解决目标导向；执行层面可为秘书处或委员会，在领导层休会期间，保障国际组织正常运营；工作层面，可包括各国的铁路公司，涵盖铁路货运装备、运输组织、货运营销、信息协作、多式联运、运价及清算等领域专家，通过日常沟通、专题研讨、设立专项工作组等形式，共同推进铁路货运国际多式联运发展。

4.3　建立包容开放的成员纳入机制

基于现阶段复杂的国际形势影响，对于南通道主要服务的中亚、西亚、欧洲国家，可采取由我国主导，各参与国自愿加入的模式，初步构建南通道国际铁路运输合作组织。后期，随着南通道影响力的不断提升后，可考虑将其他愿意加入的国家政府或铁路企业纳入成员范围内。此外，考虑到南通道多式联运的运营属性，在沿线国家国际铁路联盟逐步成熟的情况下，可考虑扩大成员范围，将沿线国家的物流企业、船公司、海关、质检等主体考虑纳入联盟机制中，促进南通道多式联运协同发展。

5　结束语

随着南通道发展迅速，通道各国联合日益紧密，土耳其、阿塞拜疆、格鲁吉亚等国家参与“一带一路”的热情空前高涨，亟需把握南通道发展机遇，充分借鉴各国际铁路组织的成功经验，成立更广范围、更深层次的南通道铁路运输合作组织。在基础设施设备、运输组织、运营成本等方面加强沟通协调，维护好、建设好、运营好中欧班列等铁路国际联运产品，进一步强化南通道在共建“一带一路”中的作用，更好服务“一带一路”高质量发展。

参考文献：

[1] 李玉民，郭彩荔，刘梦伟，等．“双循环”视角下中欧班列运行质量评价研究[J]. 铁道运输与经济，2023，45(3)：10−16，23.
LI Yumin，GUO Caili，LIU Mengwei，et al. Operation Quality Evaluation of China Railway Express from the Perspective of “Dual Circulation”[J]. Railway Transport and Economy，2023，45(3)：10−16，23.

[2] 康颖丰．中欧班列跨两海通道运营发展问题研究[J]. 大陆桥视野，2024(3)：24−27，30.

[3] 侯胜东，吴　凡，马庆斌．新发展格局下共建新亚欧大陆桥经济走廊存在的问题、思路和对策[J]. 全球化，2023(4)：69−77，135.
HOU Shengdong，WU Fan，MA Qingbin. Problems，Ideas and Countermeasures in the Joint Construction of the New Eurasian Bridge Economic Corridor under the New Development Paradigm[J]. Globalization，2023(4)：69−77，135.

[4] 王　微．中欧班列高质量发展与“一带一路”国际经贸合作通道体系建设[J]. 北京交通大学学报(社会科学版)，2023，22 (4)：11−18.
WANG Wei. High-Quality Development of China−Europe Rail Express and the Construction of “the Belt and Road” International Economic and Trade Cooperation Corridor System[J]. Journal of Beijing Jiaotong University （Social Sciences Edition），2023，22 (4)：11−18.

[5] 康颖丰．中国—伊朗运输通道构建策略研究[J]. 大陆桥视野，2024(6)：19−23.

[6] 张东亮，秦　胜．优化开行全程快速直达中欧班列的探讨[J]. 铁道货运，2024，42(2)：34−38.
ZHANG Dongliang，QIN Sheng. Discussion on Optimizing the Operation of Fast and Direct CR Express[J]. Railway Freight Transport，2024，42(2)：34−38.

[7] 王美艳．铁路合作组织简介[J]. 铁道技术监督，2008，36(7)：50−51.

[8] 王浩然．铁路领域国际组织发展现状与展望：基于比较分析的视角[J]. 国有资产管理，2021(8)：66−70.

[9] 秦　山．国际铁路联盟[J]. 中国投资(中英文)，2019(7)：88.
QIN Shan. International Union of Railways(UIC)[J]. China Investment，2019(7)：88.

[10] 高俊莉．国际铁路联盟简介[J]. 铁道技术监督，2011，39(5)：4−6，15.

（责任编辑：金　晶）

Development of Railway Alliances of Countries along Southern Route of China Railway Express

QUAN Shiqi, LIU Chang, QIN Huanhuan

(Transportation & Economics Research Institute, China Academy of Railway Sciences Corporation Limited, Beijing 100081, China)

Abstract: Under the influence of the international situation, the instability and uncertainty in the transportation market environment of international railways have increased significantly. The Asia–Europe International Railway Corridor has accelerated its efforts to optimize its layout, and the railway cooperation relationship among various countries is facing readjustment, necessitating the urgent establishment of a broader and deeper international railway transportation coordination mechanism that adapts to the new development paradigm. By analyzing the current development status and existing problems of the Southern Route of China Railway Express, this paper found that there is an urgent need to study the necessity and feasibility of establishing an international railway transportation cooperation organization for this route. According to the mature experience of the current major international railway organizations, this paper pointed out the development needs of the Southern Route of China Railway Express and proposed the establishment of a cooperation platform led by China, the construction of a relatively clear organizational structure, and the creation of an inclusive and open membership admission mechanism among other visions for building the international railway transportation cooperation organization for the Southern Route of China Railway Express.

Keywords: Asia–Europe International Railway Corridor; Optimized Layout; International Railway Organization; Southern Route of China Railway Express; Cooperation Organization