



# Navigating the Avenues of Economic Prosperity in Eurasia: The Madrid-Yiwu Train and the Pivotal Role of the Belt and Road Initiative

Zhangshuai Pei\*, Wenjia Zhang

School of International Economics, China Foreign Affairs University, Beijing, China

## Email address:

15135587508@163.com (Zhangshuai Pei), wzhang@cfau.edu.cn (Wenjia Zhang)

\*Corresponding author

## To cite this article:

Zhangshuai Pei, Wenjia Zhang. (2024). Navigating the Avenues of Economic Prosperity in Eurasia: The Madrid-Yiwu Train and the Pivotal Role of the Belt and Road Initiative. *Science Innovation*, 12(6), 113-118. <https://doi.org/10.11648/j.si.20241206.15>

Received: 2 October 2024; Accepted: 11 November 2024; Published: 21 November 2024

**Abstract:** The Belt and Road Initiative is of strategic importance to the economic development of Eurasia, which can effectively promote further cooperation among the participants and break down unnecessary barriers to trade and exchange. The year 2024 commemorates the milestone 10th anniversary of the inaugural journey of the Madrid-Yiwu Train, which stands as a pivotal element within the Belt and Road Initiative. This transcontinental railway holds immense importance for fostering economic prosperity and societal advancement in the nations traversed by its route. As a developing and emerging regional economic integration organization, the Eurasian Economic Union has achieved a series of achievements in the process of economic integration, but it also faces many challenges. The continuous improvement of the operation efficiency of the Madrid-Yiwu Train, it will further help the countries along the Belt and Road to optimize and integrate the rich natural resources more efficiently, realize the transformation and upgrading of industrial structure, and improve the industrial system within the alliance. This paper specifically analyzes the current situation and challenges of the Madrid-Yiwu Train and the Eurasian Economic Union, and puts forward relevant suggestions on how to further promote the Madrid-Yiwu Train connecting the Eurasian Economic Union to the development of regional economy, politically, economically and culturally.

**Keywords:** The Madrid-Yiwu Train, Eurasian Economic Development, The Belt and Road Initiative, Eurasian Economic Union

## “一带一路”倡议下“义新欧”班列推动欧亚经济发展的路径探究

裴张帅\*, 张文佳

外交学院国际经济学院, 北京, 中国

## 邮箱

15135587508@163.com (裴张帅), wzhang@cfau.edu.cn (张文佳)

**摘要:** “一带一路”对于欧亚经济发展具有重要战略意义的举措, 能够有效地促进各参与方之间进一步加强合作, 打破不必要的贸易与交流壁垒。2024年正值“义新欧”班列开通十周年, “义新欧”中欧班列作为“一带一路”倡议的重要组成部分, 对沿线国家的经济、社会发展具有重要意义。欧亚经济联盟作为一个发展中的新兴区域经济一体化组织, 在经济一体化过程中取得了一系列成果, 但也面临诸多挑战。随着“义新欧”中欧班列运行效率的持续提升, 将进一步助力沿线国家丰富的自然资源进行更为高效的优化整合, 实现产业结构的转型升级, 完善联盟内部产业体系。文章具体分析了“义新欧”中欧班列与欧亚经济联盟的现状和所面临的挑战, 并从政治、经济、文化等角度就如何进一步促进“义新欧”中欧班列联通欧亚经济联盟发展区域经济提出了相关建议。

**关键词：**“义新欧”中欧班列，欧亚经济发展，“一带一路”，欧亚经济联盟

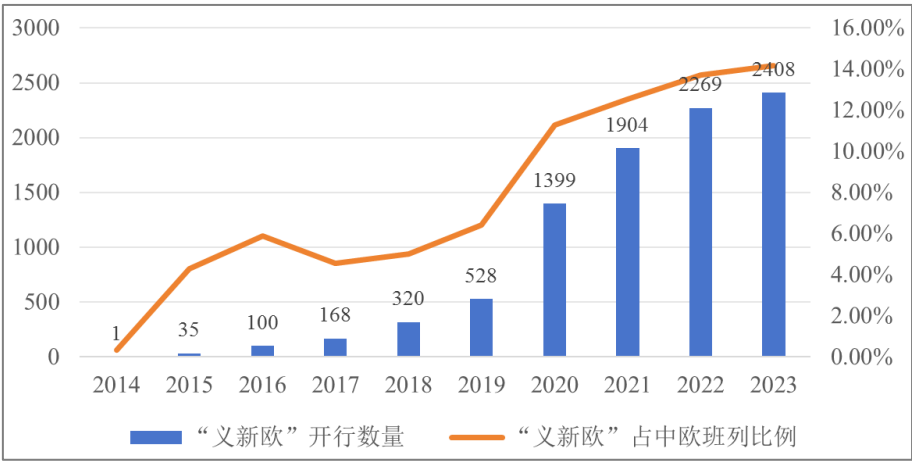
1. 引言

为积极回应“一带一路”倡议沿线国家对增强国际贸易合作的深切期望，首趟“义新欧”货运班列于2014年成功开通，其运载能力与规模持续攀升，构筑起横跨欧亚大陆的坚实桥梁与紧密纽带，极大简化了跨境贸易流程，显著加速了沿线国家间的经济贸易合作，并成为深化各国文化交流与理解的重要平台。2015年，欧亚经济联盟创立，并逐步确立为欧亚区域经济一体化的核心力量，成员国涵盖“丝绸之路经济带”沿线的中亚国家。以“义新欧”班列为标志性成果的“一带一路”经济带，自东向西不断拓展其影响力范围；而欧亚经济联盟则自北向南稳健发展，两者在欧亚大陆的“核心区域”形成交汇。此外，“一带一路”倡议与欧亚经济联盟关乎中国与俄罗斯的核心战略布局，其交汇地带更是双方不容忽视的战略要地，特别是在中亚这一油气资源丰富的关键区域，双方的共同利益尤为凸显。促进“一带”与“一盟”之间的合作，不仅能够同步拓宽欧亚经济联盟与丝绸之路经济带的发展版图，还能够畅通欧亚地区

的广阔合作空间，汇聚两大战略的强大合力，共同推动欧亚区域经济合作的深化与发展[1]。

2. “义新欧”中欧班列运行现状

在我国致力于深入推进高水平对外开放、构建贸易强国的战略框架下，“义新欧”中欧班列作为一股新兴力量，不仅深化了中国与中亚、欧洲地区之间的经济互联，促进了贸易合作的深度与广度，构筑了更为坚固的经济桥梁，促进了互联互通和全球产业链与供应链的稳固。2014年，首列“义新欧”中欧班列自义乌启程，用时21天跨越13052公里，途经国家包括哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰，直至法国及西班牙马德里[2]，构建起途径101个境外站点、覆盖51个国家与地区、超过160座城市的庞大网络[3]。同时，班列在服务优化与产品创新层面亦取得了显著进展，承运的货物种类日益丰富，包括光伏技术产品、智能家用电器等在内的高附加值、高价值、高科技含量的产品比重逐年攀升，实现了进出口货值连续稳步增长，彰显了其作为国际贸易新通道的强大生命力和广阔前景。



数据来源：国铁集团、义乌海关

图1 “义新欧”中欧班列2014-2023年开行数量统计。

2.1. 多式联运优势凸显，运输成本显著降低

“义新欧”班列多式联运新通道改革融合了铁路、公路、海运等多种运输方式，与中欧海运航线相比，展现出了其独特的竞争力<sup>1</sup>。相较于海上航线，“义新欧”在运输时间上更具优势，而运输成本则与其相近，且远低于航空运输[4]。从运输效率、过程控制及成本效益等多维度考量，“义新欧”在中转环节的优势尤为突出。班列开通前，浙江省货物出口需要耗时30天经宁波、上海等口岸海路运输至欧洲，“义新欧”班列开通后则将义乌至马德里的单程运输时间缩短至16天，成本更低、运输过程更加安全[5]。总体而言，“义新欧”班列通过优化运输流程、缩短时间成本、促进商贸资本流动，实现了运输费用的大幅降低，在对外贸易运输中具有更高的性价比。

2.2. 起点市场资源丰富，运营机制高效灵活

首发的“义新欧”班列以全球最大的小商品集散地义乌为起点，以欧洲知名的小商品市场马德里为终点，义乌小商品市场的“布局科学、梯度发展、优势互补、协同共进”产业发展格局，确保了往返货源的充足与多样性。2018年年底正式启用的“义新欧”中欧班列交易平台，携手上海圆通蛟航投资发展有限公司，搭建通达全球的快递物流网络，增强了“义新欧”班列的运营灵活性，为其持续健康发展注入了新的活力[5]。

2.3. 政策扶持助力“义新欧”发展

新冠疫情期间，“义新欧”班列积极承接空运、海运转移防疫物资，为保障国际产业链供应链稳定、服务国内国际双循环、助力国际防疫合作等做出了积极贡献，其顺畅运行与迅猛发展的背后，离不开政府层面坚实有力的政策

1 创新案例 “义新欧”班列多式联运新通道。参见，[http://swj.jinhua.gov.cn/art/2022/8/15/art\\_1229713495\\_58922365.html](http://swj.jinhua.gov.cn/art/2022/8/15/art_1229713495_58922365.html)。

扶持。从设计至运营全链条的技术保障,以及市场运营策略所展现出的高度灵活性与便捷性,共同构筑了“义新欧”班列持续繁荣的坚实基础。

自2014年“义新欧”班列启动运营以来,各级政府倡导全省资源的整合,旨在为班列运营构建一套高效、便利的服务体系。义乌市政府通过实施一系列政策补贴措施,有效吸引了贸易活动并确保了货物供应的稳定性;浙江省商务厅积极推动铁路货运单物权化改革,包括在货运单据中引入商品编码元素、放宽货物管制等,建立铁路双向进口的“快速通关”机制,显著缩短了中欧班列的装运周期,提升了整体运营效率[6]。

### 3. 欧亚经济联盟一体化的形成和发展现状

#### 3.1. 欧亚经济联盟经济一体化的形成

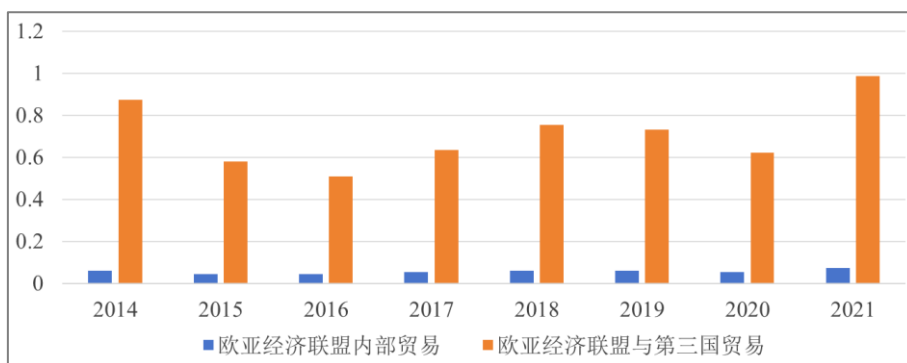
欧亚经济联盟,作为苏联解体后欧亚地区兴起的一个新型区域经济一体化架构,以其紧密的合作关系、稳定的运行态势及鲜明的非西方特征脱颖而出[1]。这一联盟的形成,植根于俄白哈关税同盟与欧亚经济共同体的基础之上。2011年,普京在俄罗斯《消息报》上撰文,构想了一个宏大的区域一体化蓝图——在前苏联地区构建欧亚经济联盟,进而迈向更广阔的欧亚联盟,这一构想迅速激起了国内外社会各界的热烈反响[7]。俄罗斯、白俄罗斯与哈萨克斯坦三国于2014年5月签署了《欧亚经济联盟条约》,次

年1月1日,联盟正式成立,自此联盟建设迈入实质性阶段。亚美尼亚、吉尔吉斯斯坦在2015年宣布加入欧亚经济联盟。2020年,《2025年前欧亚经济一体化发展战略指南》正式通过,明确提出加速构建统一、高效的区域市场体系,力求全面消除各种不合理限制与贸易壁垒的战略目标[8]。

目前,欧亚经济联盟已构建起一套相对完备的系统,涵盖最高级别的欧亚经济委员会、执行机构欧亚经济委员会、政府间理事会、欧亚开发银行、司法仲裁机构欧亚联盟法院,这些机构分布于不同成员国境内,旨在彰显成员国的平等地位并确保各自利益的充分维护。此外,联盟还设立了扩员机制,并成功吸纳新成员,展现了其开放性与包容性。

#### 3.2. 欧亚经济联盟经济一体化的发展现状

欧亚经济联盟对成员国间的内部贸易起到了积极的促进作用。根据欧亚经济委员会发布的数据,2015年至2021年间,联盟内部贸易额创下了历史新高,从456.17亿美元增长至730.90亿美元,虽然期间经历了全球经济增速放缓、特别是新冠疫情等外部冲击,但总体趋势保持增长[9]同时也应看到,2021年联盟内部贸易额虽达到新高,但仅占对外贸易额的8.64%(较2015年提升0.8个百分点),表明成员国的对外贸易主要依赖于第三方市场,区域一体化在提升成员国间贸易依存度的作用有待进一步提升。



数据来源:欧亚经济委员会网站

图2 2014-2021年欧亚经济联盟内部贸易规模(单位:亿美元)。

不可否认,欧亚经济联盟正面临多重挑战,包括俄乌冲突引发的西方对俄严厉经济制裁,以及美联储持续加息等外部因素共同作用下,联盟经济陷入轻度衰退的境地[10],且其全球经济版图中的份额在近年来未见显著变化。自欧亚经济联盟成立以来,受限于成员国自身资金储备的匮乏,尽管制定了一系列旨在促进资本自由流动的战略规划,但来自外部国家的投资额从2015年的164.09亿美元增长至2021年的471.59亿美元,远超内部国家间直接投资。同期,联盟内部直接投资从2015年的20.90亿美元滑落至19.34亿美元,2020年曾跌至谷底6.86亿美元。这一现象也说明欧亚经济联盟在推动内部直接投资方面尚显不足,成

员国在欧亚地区经济一体化进程中获得的投资红利仍然较小[11]。

### 4. “义新欧”班列推动欧亚经济联盟发展所面临的挑战

近年来,受全球新冠肺炎疫情持续蔓延及俄乌冲突等复杂因素影响,海运与空运渠道遭遇严重阻碍,成本急剧攀升。在此背景下,“义新欧”班列作为中欧间货运的亮点,凭借其稳定性和韧性,持续展现出强劲的发展动力,成为破解中欧间国际货运困境的关键力量。它不仅在推动“一带一路”倡议深入实施方面扮演着重要角色,而且有效促进了欧亚经济联盟的顺畅运作,加深了区域经济的一体化进程。然而,中欧班列在蓬勃发展的同时,也面临着若干瓶颈与挑战,这些难题在一定程度上映射出中国与欧亚经济联盟在深化贸易经济合作过程中所面临的共同障碍。

2 美联储在2022年以来连续加息11次,累计加息525BP。2024年8月,美国继续申请救济金人数创下2021年11月以来的新高,失业率升至4.3%,创下近3年新高(比当年的低点飙升了0.6%),触发了重要的经济衰退先行指标“萨姆法则”。参见,<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1806773462257124628&wfr=spider&for=pc>



表1 2019年年底欧亚经济联盟的经济社会指标。

总计	国土面积（万平方公里）2026.03		人口（亿人口）1.83762		GDP（万亿美元）1.9673	
国别	面积	占比（%）	人口	占比（%）	GDP	占比（%）
俄罗斯	1709.82	84.39	1.4688	79.93	1.7001	86.42
哈萨克斯坦	272.49	13.45	0.1816	9.88	0.1818	9.24
白俄罗斯	20.76	1.03	0.0949	5.16	0.0632	3.21
吉尔吉斯斯坦	19.99	0.99	0.0626	3.41	0.0085	0.43
亚美尼亚	2.97	0.02	0.0297	1.62	0.0137	0.70

资料来源：欧亚经济委员会网站

4.1. 沿线国家国情不同、诉求各异，统筹协调难度较大

“义新欧”班列穿越的国家在政治架构、贸易策略、技术基准、运营规程、监管架构及结算模式上呈现多样性，这些因素在班列运营中构成了阻碍国际贸易顺畅流通的制度壁垒。欧亚经济联盟内部，成员国间经济发展水平参差不齐，导致一体化进程中的利益分配不均，尤以俄白哈三国为核心，其领土、人口及GDP占比均超过九成，而这种悬殊的经济实力对比，无疑对联盟内的合作动态产生了深远影响。经济较为发达的国家担忧被后进国家拖累，主导国俄罗斯虽积极推动一体化，却也因对成员国的援助而承受了不小的经济压力，持续投入恐将进一步加重其经济负担。后加入联盟的亚美尼亚与吉尔吉斯斯坦在经济上相对滞后，其采取的过渡性保护政策虽有助于维护本国产业优势，但联盟内部关税削减进程的不均衡以及贸易保护手段的差异，却一定程度上延缓了欧亚经济联盟经济一体化的步伐，间接推高了“义新欧”班列的运营成本，降低了运输效率。

作为全球最长的货运班列，“义新欧”在运营过程中还需克服诸多技术与管理障碍。沿线国家出于安全考量，采用了各式各样的铁路轨距与技术标准，加之各国铁路运输法规、管理体系的差异，以及场站接运能力的不均衡，使得班列运营时刻表难以统一。此外，海关信息沟通不畅、检验检疫标准不同、工作语言不统一等问题，均对班列的运输效率与通关便捷性构成了挑战，增加了其稳定运营的难度。因此，推动“义新欧”班列高效运行的关键在于，如何在国情、诉求各异的沿线国家间形成共识，携手构建贸易、投资及货物过境口岸快速通关的便利化机制。各国应当在尊重彼此主权与安全关切的前提下，建立高度的政治互信与强有力的合作机制，通过深入沟通与协商，共同规划中欧铁路干线标准，确保轨距统一，在沿线重要节点构建物流枢纽，实现与各国国内运输网络的无缝对接。

4.2. 沿线国家基础设施相对落后

随着“义新欧”中欧班列的常态化运营，其独特优势日益凸显，具体表现为开行频次的大幅攀升，加剧了沿途站点在接发、换装等环节上的承载压力。在我国阿拉山口和霍尔果斯口岸、白俄罗斯布列斯特、波兰马拉舍维奇以及德国杜伊斯堡等口岸频繁出现拥堵，严重拖慢了班列的流通速度，显著延长了货物的在途时间[12]。此外，班列穿越的各国间基础设施建设水平存在显著差异，中东欧区域的基础设施建设水平明显滞后于西欧发达经济体。具体表现为轨道设施的老化加剧、列车底板供应不足、维护保养

能力低下、配套设施建设滞后，以及整体物流体系的效率低下，班列物流运输与流通效率的提升遇到瓶颈。更为严峻的是，由于经济发展滞后，沿线国家缺乏持续稳定的资金投入用于基础设施的更新与维护，长期以来成为制约“义新欧”班列高质量发展的关键因素。

4.3. 内部贸易结构同质化、返程货源稳定性差

欧亚经济联盟成员国的经济结构呈现出较为单一的特征，工业化进程与世界主流经济体系的融合度尚待提升。联盟内部贸易结构高度相似，导致相互间贸易竞争激烈且存在排他性倾向，超过九成贸易额依赖于与第三国的交易，这在一定程度上限制了联盟内部贸易创造潜力的释放。技术水平相对滞后的中亚地区主要依赖外部代理进行货运信息沟通，但代理服务质量参差不齐，加之语言沟通障碍，无法得到准确且及时的货物信息反馈，货物安全亦面临风险。在回程运输中，机械部件等易损货物占比较高，模糊的货损责任界定无法保证商品供应稳定性。中欧贸易格局中，虽然我国长期保持较大贸易顺差，但反映在“义新欧”班列运营上，则表现为回程班列数量显著不足，空箱率居高不下。这一现象背后，是国内众多中欧班列始发站点面临的本地货源匮乏问题，难以支撑班列的持续稳定运营，对班列的常态化运行构成了严峻考验[8]。

4.4. 国际社会不稳定因素增加，安全形势复杂严峻

当前，全球经济一体化的进程正遭遇显著阻力，保护主义与单边主义等逆全球化思潮涌动，尤其是乌东地区局势紧张后，美国及其盟友对俄罗斯实施了更为严厉的政治与经济制裁，导致俄与西方尤其是美国的政治关系进一步紧张，短期内难以出现转机。西方制裁与新冠疫情的双重冲击不仅抑制了俄罗斯的经济活力，还影响了高度依赖俄罗斯经济发展的欧亚经济联盟成员国，进一步限制了联盟整体经济潜力的释放，削弱了其在国际舞台上的影响力和地位。虽然俄罗斯经济实力相对下滑，但其在经济与军事安全领域仍占据强势地位，各成员国出于对国家政权独立性的考虑，倾向于采取有限的一体化措施，这将进一步削弱了联盟内部的凝聚力。为欧亚经济联盟的一体化深入发展设置了障碍[13]。

另一方面，中国被美国视为首要竞争对手，美国试图构建“去中国化”的供应链与技术联盟体系以打压中国主导的“一带一路”倡议，“蓝点网络”、“重建美好世界”、“脱钩断链”等论调不绝于耳。受美国施压及国内政治因素的影响，部分国家对中国经济走廊建设持保留或排斥态度，加剧了经济合作的政治化倾向。在“一方积极推动、另一方坚决反对”的情况下，达成战略合作对接的难度加大[14]。

近年来,国际社会此类安全问题频发,成员国间利益冲突加剧,为“义新欧”中欧班列推动欧亚经济一体化的进程增添了更多不确定性。贸易路线的稳定性受到挑战,跨国物流企业亚欧陆路货运的预订减少,跨国保险公司也拒绝为途经冲突区域的运输提供保险服务。加之疫情及其后续影响下的全球经济波动,贸易保护主义与地缘政治紧张局势的出现,班列的货源稳定性受到极大冲击。

## 5. “义新欧”班列联通欧亚经济联盟的政策建议

### 5.1. 中俄新时代全面战略协作伙伴关系为联通提供政治保障

中国高度重视对外交往领域的制度体系建设,目前已初步展现出其积极成效。2019年6月5日,《中俄关于深化新时代全面战略协作伙伴关系的联合声明》及《中俄关于加强全球战略稳定的联合声明》两份里程碑式的文件正式发布,两国关系跃升至新高度,步入崭新的合作纪元。这一重新界定的“中俄新时代全面战略协作伙伴关系”[15],不仅为两国后续的重大战略合作奠定了坚实的政治基石,也为双方合作的顺畅推进构筑了稳固的政治护盾。

此外,中国广泛参与并融入多个国际组织,这一举措为其带来了显著的收益。随着制度建设的不断完善与成熟,它已成为推动“一带一路”倡议持续向外拓展并取得丰硕成果的重要支撑之一。相较于双边合作,国际组织框架下的协作机制展现出更高的效率与更广泛的影响力。国际社会普遍对“一带一路”倡议与各国、各地区发展倡议的对接持积极态度,视其为促进区域经济一体化的重要途径。值得一提的是,2017年3月联合国安理会通过的第2344号决议,明确倡导通过“一带一路”建设来增强区域经济的互联互通与合作。在“一带一路”倡议的引领下,中国已成功与哈萨克斯坦的“光明之路”新经济政策、土库曼斯坦的“复兴丝绸之路”战略、蒙古国的“草原之路”倡议等多个国际合作项目实现对话[15],积累了丰富的实践经验,为未来类似合作的深入发展提供了宝贵的参考与借鉴。

### 5.2. 加强基础设施建设,创造合作机遇

地理上的闭塞与交通运输能力的不发达,共同阻碍了相关国家内部就业市场的扩张与生产力潜能的充分释放。俄罗斯、哈萨克斯坦等国的基础设施尤其是铁路系统,主要修建于苏联时期,宽度仍然沿用过去的“宽轨”标准,由于缺乏有效的投资与商业驱动,铁路老化程度严重,与外界联系的时间成本居高不下。基础设施的现代化升级将成为激发生产力的关键催化剂,预示着巨大的商业机遇即将涌现。为加速这一过程,可借鉴亚洲基础设施投资银行的成功经验与运营模式,推动“义新欧”中欧班列沿线各国铁路部门联合成立跨国股份制铁路运输服务公司作为核心力量,与沿途铁路、海关、检验检疫及边防等机构配合,开展海外仓在“义新欧”中欧班列沿线的设点建设,保障回程货源的充足,提高周转效率,以此推动降低过境运输成本、统一监管标准与清关流程,促进信息共享系统的一体化进程[16]。此举旨在共享中欧班列高效运行所带来的直接经济效益与间接发展红利,从而激励沿线各国积极参与并全力推动中欧陆上贸易走廊的建设与发展。

### 5.3. 实现全面沟通,打破经贸壁垒

联通意味着各参与方将融入一个更为高效、全面的经贸合作架构中,其效能远超传统双边贸易协议所能达成的合作水平。欧亚经济联盟与“一带一路”倡议在营造便捷投资环境方面目标一致,吸引内外部投资成为加速经济增长的关键策略之一。为此,各方需深化税务合作,力求妥善解决税收问题,减少或避免重复征税现象,同时促进物流体系进一步升级。此外,实现货币兑换机制的自由化也至关重要,特别是应致力于构建人民币与卢布间的直接兑换机制,减少对美元或欧元的依赖[17]。

随着资本跨国流动加速,人才流动亦将伴随其步伐显著增强,出现人才与资本并行的跨国迁移趋势。在对接及后续阶段,人才的常态化跨国流动及可能引发的移民现象将成为新常态。因此,如何优化现有制度框架,确保其能够适应经济快速发展及合作交流模式的新变革,成为了一个亟待解决的新课题。

### 5.4. 加强数字化赋能,联通亚欧企业经贸

针对当前贸易通道存在货源稳定性不足的情况,可以围绕中欧班列推动运营平台数字化,将班列发运全链条的信息节点整合起来,紧密连接铁路、海关、场站等关键环节,实现数据的互联互通,进而优化作业流程,充分发挥班列发运效能。该数字化平台不仅深入分析货量、货源构成、贸易伙伴国别、作业效率等核心指标,生成详尽数据报告,为政府监管、数据动态监测、通关效率评估及产业扶持政策精准制定提供坚实支撑,还面向产业链上下游企业,提供物流轨迹追踪、风险预警等附加服务[18]。此举旨在推动“义新欧”中欧班列数字化建设的全面深化,促进横向协同与纵向拓展,以更高标准、更强效能的班列服务,驱动亚欧经贸合作实现质的飞跃。

### 5.5. 开展宣传推介和舆情处理,多措并举促进民心相通

中国作为一个坚定的社会主义国家,始终以促进全人类共同繁荣的崇高使命,不懈奋斗,赢得了国际社会的广泛赞誉。鉴于欧亚经济联盟成员国在独立后普遍经历了意识形态的深刻转型,中国需超越传统西方模式,避免单一意识形态框架下的合作路径,倡导“全人类共同价值”,使其日益深入人心,争取更多国家和地区民众的支持与共鸣。为了有效遏制极端民族主义的滋生,显著减少合作国家内部的政治分歧及利益集团间的摩擦,强化“义新欧”等中欧班列沿线国家和地区的社会、文化、经济等多维度联系,民众间的相互认同至关重要。在此过程中,中国应深化宣传策略,积极运用外部智慧与声音,广泛传播“一带一路”倡议的显著成就,迅速应对负面效应,并妥善处理以平息负面舆论,促进沿线各个国家全身心投入中欧班列建设运行。这也将为中欧班列体系的整体优化与提升树立典范,为其他线路的高质量发展提供宝贵经验和参考框架。

## 6. 结论

欧亚经济联盟与中国的“丝绸之路”经济带非但不相冲突,反而展现出显著的兼容性、互补性与协同性。中国作为欧亚经济联盟最核心的贸易伙伴,同时也是“一带一

路”倡议的开创者与引领者，双方展现出高度的政治热忱与强烈的合作意愿。合作的进一步深化不仅加速推进了中国“一带一路”发展的步伐，还提高了我国西部及东北地区的对外开放程度，成为构建新型开放经济体系的关键一环。随着“义新欧”中欧班列运行效率的持续提升，将进一步助力沿线国家丰富的自然资源进行更为高效的优化整合，实现产业结构的转型升级，完善联盟内部产业体系。“丝绸之路”经济带不仅能加深与欧亚经济联盟成员国的经济联系，还将充分发挥中国市场的庞大潜力，成为联盟国家商品输出的重要目的地，有效拉动各国的经济增长，彰显其在促进区域经济一体化与共同发展中的核心作用。

基金项目

本研究得到2023 年度中央高校基本科研业务费专项资金科研创新重点项目“自贸区金融开放促进经济高质量发展问题研究”（3162023ZYKB04）资助。

参考文献

[1] 张留举. “一带一盟”对接视角下欧亚区域经济合作研究[D].  
[2] 刘凡力,徐露路,马克强. 义新欧: 让“中国货物”向西向西再向西[J]. 文化交流, 2021, (05): 18-20.  
[3] 吴佳. “十四五”时期“义新欧”中欧班列高质量发展策略研究\_吴佳[J]. 商业经济, 2024, (04): 93-95, 189.  
[4] 曹晶晶, 叶丽芳. “义新欧”中欧班列高质量发展策略研究[J]. 对外经贸实务, 2021, (09): 93-96.  
[5] 虞艳红. “义新欧”中欧班列的运行现状及发展对策研究\_虞艳红 [J]. 中国商论, 2023, (23): 36-39.  
[6] 张玉军,柳月玲. “义新欧”中欧班列运贸一体化发展的思考[J]. 中国物流与采购, 2022, (17): 59-60.  
[7] 赵春晖. 欧亚经济联盟经济一体化发展的现状与制约因素[J]. 中国商论, 2024, (07): 57-60.

[8] 胡晓光. 俄专家看好“一带一路”和欧亚经济联盟对接 [N]. 经济参考报.  
[9] 王维然,王京梁. 试析欧亚经济联盟的发展前景[J]. 现代国际关系, 2015, (08): 51-56.  
[10] 丁晓星.. 分化与重组: 欧亚地区地缘格局的演变及前景 [J]. 当代世界, 2024, (07): 13-19.  
[11] 徐海燕. 欧亚经济联盟一体化:现实困境、优势及展望 [J]. 俄罗斯学刊, 2017, 7(06): 41-46.  
[12] 赵春晖. 中国与欧亚经济联盟国家双边贸易研究——基于随机前沿引力模型 [J]. 商业经济研究, 2024, (12): 129-133.  
[13] 王志. 欧亚经济联盟:进展与挑战 [J]. 俄罗斯研究, 2018, (06): 27-58.  
[14] 袁波,王蕊,朱思翹,等. 新形势下推动“一带一路”经济走廊高质量发展的思考建议[J]. 国际贸易, 2021, (10): 4-12.  
[15] 李冠群. “一带一路”对接欧亚经济联盟的三重路径分析\_李冠群 [J]. 江南论坛, 2023, (12): 15-20.  
[16] 杨志文,黄乐言. 推动以“义新欧”班列为代表的中欧陆上贸易通道建设 [J]. 浙江经济, 2022, (09): 44-46.  
[17] 刘方圆. 后疫情时代推进“义新欧”中欧班列高质量发展的策略研究 [J]. 中国商论, 2023, (05): 14-16.  
[18] 依绍华. 中欧班列对“一带一路”欧亚国家的影响及发展建议 [J]. 商业经济研究, 2023, (16): 116-118.

作者介绍

**裴张帅**: 1999年生，男，汉族，籍贯山西省长治市，外交学院国际经济学院2023级世界经济专业硕士，研究方向：世界经济。

**张文佳**: 1978年生，女，汉族，籍贯河南省舞阳县，外交学院国际经济学院副教授，研究方向：公司金融、经济外交等。