



中欧班列

——国家建设与市场建设

THE CHINA-EUROPE FREIGHT TRAIN:
STATE BUILDING AND MARKET BUILDING

高柏 甄志宏 等 / 著

高柏 甄志宏 等 / 著

中欧班列

——国家建设与市场建设

THE CHINA-EUROPE FREIGHT TRAIN:
STATE BUILDING AND MARKET BUILDING



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

中欧班列：国家建设与市场建设 / 高柏等著. --

北京：社会科学文献出版社，2017.9

ISBN 978-7-5201-1307-6

I. ①中… II. ①高… III. ①铁路运输-国际联合运输-研究-中国、欧洲 IV. ①F530.85

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第212317号

中欧班列

——国家建设与市场建设

著 者 / 高 柏 甄志宏 等

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 谢蕊芬

责任编辑 / 隋嘉滨

出 版 / 社会科学文献出版社·社会学编辑部(010)59367159

地址：北京市北三环中路甲29号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心(010)59367081 59367018

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

规 格 / 开 本：787mm×1092mm 1/16

印 张：13.75 字 数：183千字

版 次 / 2017年9月第1版 2017年9月第1次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5201-1307-6

定 价 / 69.00元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心(010-59367028)联系

 版权所有 翻印必究

前言 国家建设与市场建设：中欧班列的 经济社会学分析

高 柏*

一 中欧班列：史无前例的市场建设 (market building)

2013 年，中国政府发出了“一带一路”倡议。“一带一路”沿线国家超过 60 个，涵盖人口达 32 亿，占全球人口的 43.4%；其经济总量达 12 万亿美元，全球占比 16%；贸易总额达 71855.5 亿美元，占世界贸易总额的 21.7%。中国在 2016 年与“一带一路”国家的贸易总额达 9535.9 亿美元，为中国与世界总贸易额的 25.7%，沿线国家对中国出口的意义日增，总占比从 2011 年的 23.9% 上升到 2016 年的 27.8%，中国也是沿线主要贸易伙伴国的第一进口市场。^①

“一带一路”倡议是一个前所未有的市场建设工程。“一带一路”中的“一带”指的是“丝绸之路经济带”，其主要构想是在欧亚大陆

* 高柏，西南交通大学中国高铁发展战略研究中心主任，美国杜克大学社会学系终身教授。

① 曹家宁：《大数据解读：“一带一路”成国际贸易新引擎》，中国一带一路网，2017 年 4 月 10 日，网址：<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/10787.htm>。

上沿着古代的丝绸之路通过建设交通基础设施来推动欧亚大陆的经济整合,打造 21 世纪世界上最大的经济带。“丝绸之路经济带”的实质是实现欧亚大陆的经济整合,它可以展望的远景包括亚洲国家与欧洲国家之间的贸易大幅度增加;各种贸易壁垒大幅度减少,各国将签订更多的双边、多边甚至是涵盖整个欧亚大陆的自由贸易协定;资本、货物、服务和技术的跨国界流动将大为增加;全球生产体系将把欧亚大陆上迄今为止排除在外的许多中亚、南亚、中东和中东欧国家吸纳进来,让这些国家获得前所未有的发展机会;高度整合的由铁路运输、公路运输、海运和空运等各种运输手段组成的物流体系将实现欧亚大陆全覆盖;未来的电商随着交通基础设施的完备和各种辅助机制的打通,为各国的中小企业提供巨大的发展机遇。

中欧班列是“丝绸之路经济带”这个市场建设工程的重要抓手,围绕中欧班列发展起来的物流产业是支撑欧亚大陆大市场的一个重要产业。它在 7 年前从零开始,目前已经取得迅速的发展。根据中国铁路总公司(简称铁总)的数据,中欧班列自 2011 年开行以来至 2017 年 5 月 13 日已累计开行 5046 列,其中 2016 年中欧班列共开行 1702 列,而 2017 年一季度就开行了 593 列,同比增长 175%;回程班列 198 列,同比增长 187%。目前,中欧班列国内开行城市已达 27 个,覆盖 21 个省区市,到达欧洲 11 个国家的 28 个城市。^① 根据铁总制定的规划,到 2020 年中欧班列要实现年开行 5000 列。

各个城市的中欧班列发展表现出明显的差异性。比如,在全国率先开通“渝新欧”班列的重庆在国际合作方面独树一帜,它不仅在开通中欧班列的各个城市中组建了唯一的国际合资物流平台,也是在开通班列的各个城市中唯一的实现了货物在始发地一次清关即可以直接运到欧洲,在中途不需要途经各国海关检查检验的。成都的物流平台

^① 《七国铁路部门签署协议深化中欧班列合作》,澎湃新闻网,2017 年 4 月 23 日,网址:
https://www.sohu.com/a/135866635_260616。

建设始于三家民营企业，继而在 2016 年 4 月由一家国有企业来运营。在这个民营变国有的过程中，成都实现了在班列数量上的突飞猛进，在 2016 年迅速赶上重庆。义乌在全国各个开通中欧班列的城市中别具一格的是：始终由一家民营公司天盟公司在主导“义新欧”班列的物流平台。天盟公司不仅把“义新欧”班列由西班牙延伸到英国和白俄罗斯，而且延伸到伊朗、阿富汗和伊拉克。与本书研究的其他几个城市相比，郑州没有制造业的强有力支撑。郑州发展中欧班列的支柱是专心打造物流和商贸通道。同时，郑州的物流不仅仅限于铁路，它的铁路物流系统与同样强大的空运和陆运系统互为一体。武汉虽然处于十分有利的地理位置，其发展中欧班列的思路却十分与众不同。有别于其他城市依靠政府补贴做大流量的做法，武汉的策略是侧重质量，努力扩大每一个集装箱单位的商品价值。同时，与其他城市侧重纵向整合以回报物流平台建设成本的做法不同，武汉强调物流平台的开放性，鼓励各种性质的企业在平台上面竞争。

中欧班列的发展从两个方面对经济学的观点提出挑战。首先，从成本的角度来看，中欧班列的运营费用不低。自从中欧班列开通以来，它一直依赖地方政府的大量补贴。有人认为，中欧班列不具有经济上的合理性，它完全是地方政府的政绩工程。一旦离开政府补贴，中欧班列将无法持续。其次，即使是从相对承认政府作用的新结构经济学的视角来看，中欧班列也不在政府应该鼓励的产业之列。新结构经济学强调只有当政府根据比较优势干预经济时才有成功的可能。然而，中欧班列代表的铁路运输没有什么明显的比较优势。与空运相比，它在速度上慢得多；与海运竞争，铁路运输更是没有任何成本优势可言。

尽管如此，为什么中欧班列的发展还是十分迅速？为什么各个城市之间在发展中欧班列的过程中产生明显的不同？现有的社会科学文献可以为我们提供有益的启示。

二 国家建设 (state building) 与市场建设

经济社会学关于市场建设过程也是国家建设过程的观点为理解中欧班列的发展提供了十分有用的分析框架,同时中欧班列发展的实践也为丰富经济社会学对国家与市场之间关系的认识提供了非常重要的实证案例。

现有的经济社会学文献关于政府与市场的关系有两种不同的观点。一种以韦伯为代表,认为在以西欧为代表的理性资本主义经济中,市场是建立在特定的法律和政治结构之上的。这种资本主义市场有效运作的前提条件是,保护产权和契约的法律系统可以有效地保证利润是通过生产活动获得的,而不是通过寄生性的榨取获得的。这一点后来也得到制度经济学,特别是诺思的历史分析的首肯。在这种观点看来,政府与市场是在分析中可以清楚地分离的完全不同的两个客体,一个可以影响另一个。国家在市场建设中扮演着一系列重要的角色。市场的发展离不开产权的界定,离不开产业治理结构的确立,离不开市场交换规则的树立,也离不开对市场的监控。^①

另一种以波兰尼为代表,从一个全新的角度来看待这个关系。他认为市场建设与国家建设是一个相辅相成、互为表里的双重过程。他指出与其他被生产出来在市场上用于自由交换的商品不同,土地、劳动力和资本是“虚拟商品”(fictitious commodities),它们无法从市场活动中独立产生。劳动就是人的活动,土地是被人为地从自然状态切成一块一块的,而一国经济中流通的货币永远依赖对政府充分的信任和政府提供的信用。在市场经济中,规制这三种十分重要的虚拟商品

^① Neil Fligstein, *The Architecture of the Market* (Princeton: Princeton University Press).

的供给的重任一直由政府承担。^①因此，离开国家建设无法谈市场建设。这些市场功能的出现本身就是国家建设的结果。市场的建立与发展以这些政府职能的建立为前提。

虽然经济社会学看重在市场建设过程中国家建设的重要性，但是在分析国家的作用时它又分成两种情形，即：国家作为行动主体影响市场建设，国家作为结构条件影响市场建设。在第一种情形中，由许多行动主体组成的政府，出于不同的原因，主动地、有意地追求各种公共政策。这些政策对市场建设与发展可以有预料中的或者非预料中的、正面的或者负面的影响。在第二种情形中，政府则是被动地影响市场建设和发展。这时的政府只是为各种追求自身利益的行动主体提供一个政治舞台，而这些行动主体与政府的关系紧密程度会影响他们对公共政策制定过程的影响。政府也被视为一个组织架构，其内部各分支机构之间权力的分配与职能的分工对影响市场建设方向的公共政策有很大影响。政府还被视为一个可以界定经济活动在何处发生的重要变量。^②

三 作为行动主体的政府

——产业政策的视角

说到政府在市场建设过程中作为行动主体发挥的作用，关于发展型政府产业政策的文献为我们分析中欧班列迅速发展背后的驱动力提供了一个直接的分析框架。

首先，以研究日本和韩国为主的古典发展主义文献指出，虽然发

① Fred Block and Peter Evans, "The State and the Economy," in Neil S. Smelser and Richard Swedberg, eds. *The Handbook of Economic Sociology*, Second Edition. (Princeton: Princeton University Press, 2005), pp. 505 - 506.

② Leon N. Lindberg and John L. Campbell, "The State and the Organization of Economic Activity," in John L. Campbell, J. Rogers Hollingworth and Leon N. Lindberg, eds. *Governance of the American Economy* (New York: Cambridge University Press, 1991), pp. 357 - 358.

展主义以私有产权和市场经济为基本框架，其主要目标却是实现工业化和人均国民生产总值的持续增长，并从长期的角度允许政府在市场中的干预。发展主义的研究对象是政治经济体系，而不仅仅是经济体系。设定这样一种研究对象的重要意义是，发展主义以民族国家的存在为出发点。古典的经济自由主义认为经济的运行必须独立于政治，也必须独立于民族主义。与此相反，发展主义在本质上则是从民族国家视角出发的关于工业化的理论和实践，政治与经济之间的互动在其中发挥十分重要的作用。事实上，在发展主义看来，工业化离开政治与经济的互动根本无法开展。^①

其次，政府产业政策的目的是鼓励发展能为一国国际贸易中获得最大利益的、高附加价值的产业。关于发展主义的比较政治经济学文献始于1980年代初期关于日本经济奇迹的分析。查玛思·约翰逊在《通商产业省与日本奇迹》一书中提出虽然资本主义国家都是市场经济，它们的政府在经济生活中的作用却有完全不同的模式。约翰逊提出规制型政府与发展型政府的鲜明对比。规制型政府以美国为代表，这种政府只关心市场游戏规则的制作与监管，认为具体产业的兴衰应该交给市场来决定。与此相对的以日本为代表的发展型政府则关心一个国家有什么样的产业结构才能给该国在国际贸易中带来最大的利益。发展型政府认为一个产业在国际贸易中附加价值越高，它在一国经济中的战略价值才越高。政府应该利用其手中的各种政策工具促进战略性新兴产业的发展。

与新古典经济学的个人主义方法论不同，产业政策分析的视角不是看单个的企业，而是注重民族国家或者一个地方的整体经济利益。“西方经济学一直贬低国家的作用，没有把与经济打交道的集体行为主体看成一个与个体行为主体概念相当的实体。”^② 但是，正如一位日本

① Yasusuke Murakami, *An Anticlassical Political-Economic Analysis: An Vision for the Next Century*, (Stanford: Stanford University Press, 1996), pp. 145 - 146.

② 高柏：《经济意识形态与日本产业政策：1931—1965年的发展主义》，上海人民出版社，2008 [1997]，第32页。

通产省的官员指出的那样，“产业政策只能以主权国家为单位，根据可用资源来考虑。产业政策中诸如国家安全和提升国际竞争力的问题，都不能脱离主权国家共存的前提条件来考虑”。^①换言之，产业政策的着眼点是更大范围的、宏观意义上的公共利益，而不是单个企业的盈利与否。

再次，发展型政府采用产业政策支持战略性新兴产业发展的一个根本原因是，在一个后发展国家市场本身无法提供这种产业发展的机会——后发展国家的经济发展面临着一系列的内部矛盾。它的低生产率要求以低利率刺激投资，但是同时也要求以高利率吸引储蓄；它要求以低汇率刺激出口，同时也需要以高汇率来减轻偿还外债和进口的负担；它必须在国际竞争中保护本国的幼稚产业，同时又需要促进自由贸易满足自身进口的需求。正是因为这种不均衡的状态，后发展国家的政府经常要在市场里进行干预，同时解决相互矛盾的各方需求。即使在同一个市场里，在政府的干预下，资金使用者与储蓄者，进口商与出口商，经常面临不同的市场价格。换言之，在后发展国家的市场里，政府不仅没有碰到正确的反映市场的价格，为了创造可盈利的投资机会，它经常要让价格故意错位。^②

这种为了让企业获得一定的盈利从而调动它们参与幼稚产业的积极性，而故意让价格错位的政府产业政策是有其经济学的道理的。与以完全抽象的形式研究资本主义市场经济的西方新古典经济学不同，发展主义的经济学强调研究在工业化过程中生产、分配、交换和消费的具体历史过程。^③村上泰亮（Yasusuke Murakami）曾经指出，在经济发展过程中可以观察到的一般趋势是，像农业这种受自然影响较大的产业倾向出现边际回报的下降或者是边际成本的上升，而在人的作用

① 高柏：《经济意识形态与日本产业政策：1931—1965年的发展主义》，上海人民出版社，2008 [1997]，第32～33页。

② Alice H. Amsden, *Asia's Next Giant: South Korea and Late Industrialization* (New York: Oxford University Press, 1989), p. 13.

③ Yasusuke Murakami, *An Anticlassical Political Economic Analysis: A Vision for the Next Century* (Stanford: Stanford University Press, 1996).

更重要的产业则经常看到边际回报的上升或者是边际成本的下降。因此,如果在幼稚产业随着生产水平的增加而导致边际成本的下降和边际回报的上升,那么这个产业里的企业最终将可以变得有国际竞争力。^①

最后,在日本和韩国代表的东亚古典发展主义的产业政策里,发展型政府的产业政策不是从众多的企业中选择一个“冠军”,把资源都集中在它身上,而是鼓励寡占竞争,让一个产业里的几个较强的企业竞争以培养国际竞争力。发展型政府反对过度竞争,认为在国家资源有限的条件下必须把资源相对集中,才能让本国企业培养出与外国企业的竞争力。过度竞争意味着摊薄一个产业的有限资源,到头来形成不了规模经济。^②“产业政策试图实现边际成本下降带来的福利。它的目标是在边际成本下降的产业里维持合适的竞争。离开这样一个政策,这些产业将无法施放它们增长的潜能。”^③

四 产业政策的中国特点

产业政策在中国的实施,与古典发展主义的代表日本和韩国最大的不同,在于中国地方政府的强大和国有企业的存在。^④

在讨论日本和韩国的产业政策时,一般只注意中央政府即可。在中国这却行不通。中国的地方政府是制定和实施产业政策的重要行动主体。他们不仅有可能按自己的好恶去选择性地解读中央政府的产业

① Yasusuke Murakami, *An Anticlassical Political Economic Analysis: A Vision for the Next Century* (Stanford: Stanford University Press, 1996), pp. 146 - 148.

② 高柏:《经济意识形态与日本产业政策:1931 - 1965年的发展主义》,上海人民出版社,2008 [1997],第41页。

③ Yasusuke Murakami, *An Anticlassical Political Economic Analysis: A Vision for the Next Century* (Stanford: Stanford University Press, 1996), p. 183.

④ 关于地方政府的GDP锦标赛,参见周黎安《中国地方官员的晋升锦标赛模式研究》,《经济研究》2007年第7期,第36~50页。关于国有企业在产业政策中的作用,参见刘小鲁《产业政策视角下的国有企业的分类改革和政策调整》,中国网,2017年3月24日,网址:http://www.china.com.cn/opinion/think/2017-03/24/content_40495116.htm。

政策，甚至个别时候制定与中央政府的产业政策相矛盾的地方产业政策。为自己想发展的产业提供补贴是中国地方政府实践产业政策的重要手段。这种地方政府之间的激烈竞争在推动中欧班列代表的铁路物流市场的发展过程中发挥了十分重要的作用。中欧之间的贸易长期以来严重依赖海运，但是到了 2016 年中欧班列就能达到 1700 多列、每列 41 个标准集装箱的规模。我们不得不说离开地方政府的竞争，这是不可想象的。

同时，中国与日本和韩国另外一大不同是中国的国有企业在执行和贯彻中国政府的产业政策时经常发挥十分重要的作用。由于国有企业的管理者由政府任命，从理论上讲，中国对国有企业的影响远远大于对民营企业和外资企业的影响，在实践中，通过行政命令的方式践行产业政策以及负责落实产业政策的国有企业在行业内占有垄断地位也是经常可以看到的事实。国有企业一般是承担中央和地方政府产业政策的主要行动主体。虽然在改革开放以来国有企业也必须按照市场的原则运行，但是当中央政府和地方政府需要有企业进入市场条件不具备的情况下进入特定领域的话，国有企业仍然是政府实践政府产业政策的主力。国有企业的存在及其在中国经济中的重要地位也为中欧班列的运行打上深深的烙印。

五 作为结构条件的政府

要想解释各个运行中欧班列的城市间的区别，我们还必须借助把国家视为市场建设过程中的结构性条件这一视角的帮助。在我们分析中欧班列发展的过程中，有三种政府的结构性影响尤为重要。

首先是政府作为组织架构在其内部进行各种权力的分配和职能的分工。这种分工会影响政府内部各个政策部门之间出于自身利益在制定和执行产业政策时的博弈。这些博弈不仅涉及政府内部的各个分支，

也经常卷入社会力量,经常形成特定的政府-企业关系,而这些关系的类型也对政府如何制定政策、制定何种政策,以及如何执行政策有重大影响。^①换言之,政府进行干预、规制和调节的能力,以及各种社会行动主体的力量对比对政府干预的约束,形成对中欧班列物流平台建设的重大影响。如果地方政府的主要领导有强烈的政策偏好,制定政策、执行政策的部门相对集中,通常可以预期地方政府更倾向以为数较少的企业作为落实和执行其政策的行动主体,一般情况下也更容易依靠单一的国有企业。如果地方政府的主要领导没有明确的政策偏好,制定政策的权力被下放给具体的职能部门,而且这种制定政策和执行政策的权力又处于分散的状态,那么这种权力结构有更大的可能性产生一种相对多元的、更包容的产业平台。当然,在这二者之间还可以有各种可能性。

其次,政府是界定资源分配的重要结构性条件。^②这在中国尤其明显。政府采取特定的产业政策,一般都有明确的资源配置措施。它可以有比较广泛的范围,从直接的财政投入,到提供信贷、土地和税收方面的便利。对企业而言,这种产业政策对资源的分配有重要的引导作用。如果企业积极参与政府政策鼓励的产业,必然会有较多的机会获得资源。与此同时,这种资源的分配也意味着其他领域的政府资源的减少。这种由于产业政策的原因发生的资源配置的变化经常可以构成影响企业的经营绩效的重要因素。

最后,政府作为结构性条件影响市场建设方向的另一个侧面是政府的政策范式,特别是中央政府的政策范式,以及地方政府自身过去

① Leon N. Lindberg and John L. Campbell, "The State and the Organization of Economic Activity," in John L. Campbell, J. Rogers Hollingworth and Leon N. Lindberg, eds. *Governance of the American Economy* (New York: Cambridge University Press, 1991), pp. 358-359.

② Leon N. Lindberg and John L. Campbell, "The State and the Organization of Economic Activity," in John L. Campbell, J. Rogers Hollingworth and Leon N. Lindberg, eds. *Governance of the American Economy* (New York: Cambridge University Press, 1991), pp. 358-359.

的政策遗产对中国各个地方政府发展中欧班列的影响。政策范式“由以政策形式表示的实施计划和以政府行为原则形式表示的达成目的的手段所组成”^①，在关于产业政策的讨论中，政策范式代表着一种主导观点、政策原则，或者权威看法。因此，它是一般政府官员、产业界人士和一般大众理解相关经济现象的框架，它通常是各种经济行动主体形成对产业发展方向预期的基础。^② 在中国的政治环境里，由于地方政府官员由中央任命，中央政府的政策范式对地方政府而言更为重要，它不仅为地方政府官员把握经济现象提供一个“看问题的方式”，而且排除了他们以独立的立场，就同一个政策领域持不同观点看问题的可能。

六 本书的计划

以上讨论的各个方面为我们的实证分析提供了有力的视角。

本研究挑选了运行中欧班列的五个主要城市——重庆、义乌、成都、郑州和武汉——为实证研究的个案。挑选这些城市一方面是由于它们是在运行中欧班列中取得了比较突出的成绩，另一方面是由于它们各有代表性。重庆是运行中欧班列的先行者；成都是后来者居上；郑州是比较典型的没有主要的地方制造业的产业集群支撑，但发展班列比较成功的城市；武汉有独树一帜的以包容和均衡为特征的发展模式；义乌是唯一的以民营企业为主，发展物流平台的城市。在对每个个案的研究中，我们都做了大量的文献研究，并且采访了各个城市的有关政府部门和企业。

在中欧班列的政治经济学里，政府作为结构性条件影响市场建设集中地体现在两对关系上。这两对关系是我们理解目前班列运行现状

① Frank Dobbin, *Forging Industrial Culture* (Princeton: Princeton University Press, 1994), p. 19.

② 高柏：《经济意识形态与日本产业政策：1931—1965年的发展主义》，上海人民出版社，2008 [1997]，第17页。

的主线。一对是中央与地方的关系，这既包括中央政府与地方政府的关系，也包括中国铁路总公司——实际上已经由原来的主管部委铁道部变成一个央企——在落实发展中欧班列时与地方政府产生的纠葛。我们专门设了一章来从铁总的视角讨论它在中欧班列发展的过程中的立场。另一对是国有企业与民营企业的关系。这种关系的张力体现在各个城市对为中欧班列服务的物流平台的包容度上。

从这个观点来看，中欧班列代表的物流业的确是推动“一带一路”建设、促进向西开放和欧亚大陆经济整合的支柱产业，政府大力发展铁路代表的陆上物流业的着眼点是促进中国与沿线国家的国际贸易的发展。

如此，我们不能用通常评判企业在市场活动中的标准来衡量政府的产业政策。在关于古典发展主义的文献里，发展型政府的产业政策与市场原则、利润原则是直接对立的。在英美代表的自由市场经济中，企业被视为股东们用来盈利的工具。

最后，发展型政府在执行产业政策时通常并不是挑选国家“冠军”，而是注重寡占竞争，依靠几个领军企业在国内市场的竞争来增强国际竞争力。

目 录

前言 国家建设与市场建设：中欧班列的经济

社会学分析	高 柏 / 1
一 中欧班列：史无前例的市场建设 (market building)	1
二 国家建设 (state building) 与市场建设	4
三 作为行动主体的政府 —— 产业政策的视角	5
四 产业政策的中国特点	8
五 作为结构条件的政府	9
六 本书的计划	11

第一章 铁总与中欧班列：实践与展望

左大杰 / 1

一 铁总与中欧班列	2
二 中欧班列：自由探索期铁总的实践 (2011 ~ 2013 年)	6
三 中欧班列：蓬勃发展期铁总的实践 (2013 ~ 2016 年)	9

四	中欧班列：规范提升期铁总的展望 (2016 ~ 2020 年)	16
五	本章小结	25
第二章	中欧班列（重庆）：“渝新欧”向“亚新欧”的转变	肖健美 王浩宇 / 27
一	前言	27
二	从“渝新欧”到“亚新欧”	29
三	物流推动下的产业升级换代	31
四	“渝新欧”利益共同体的建构	34
五	“一带一路”倡议的提出与中欧班列的竞争	38
六	以“先行者”优势谋求国家政策支持	44
七	从西部走向亚洲	47
八	从铁路运输走向“互联互通”的立体化	51
第三章	中欧班列（义乌）：“义新欧”国际货运班列运营模式变迁	甄志宏 马莹 韩树星 / 56
一	义乌国际货运铁路发展历程	58
二	发展战略：从“商贸名城”到“战略支点城市”	62
三	政府全产业链助推“义新欧”发展	73
四	结论	83
第四章	中欧班列（成都）：“蓉欧”班列营运机制的变化	王立华 / 86
一	“蓉欧”班列运营机制的变化	87
二	成都的早期城市定位与“蓉欧”班列的发展	97
三	国家中心城市建设与“蓉欧”班列的重新定位	101