

Journal of International Relations Diponegoro

Volume 11 Issue 1 Year 2025 Page 54-70

**CHINA-EUROPE RAILWAY EXPRESS SEBAGAI STRATEGI
NEO-MERKANTILISME DALAM MEMPERKUAT
KEPENTINGAN EKONOMI CHINA DI EROPA**

Received: 24th March 2025; Revised: 27th April 2025

Accepted: 24th June 2025

Fatimah Az Zahra Andryani*, Reni Windiani, Muhammad Arief Zuliyani
Departemen Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Diponegoro

Jalan Prof. H. Soedarto, SH., Tembalang, Semarang, Jawa Tengah

zahrandryani@gmail.com

Abstrak

China-Europe Railway Express telah menjadi opsi alternatif jalur perdagangan internasional yang menghubungkan China dan Eropa sejak tahun 2011. Hal tersebut memunculkan masalah: Bagaimana China menggunakan China-Europe Railway Express sebagai strategi neo-merkantilisme untuk memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa? Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis peran China-Europe Railway Express dalam memperkuat kepentingan ekonomi China di Eropa, terutama terhadap pola perdagangan China dan Eropa. Penelitian ini menggunakan teori neo-merkantilisme untuk mempertimbangkan aspek infrastruktur dan proteksionisme dengan metode penelitian kualitatif tipe deskriptif-analitis. Subjek yang diteliti adalah China sebagai aktor utama dan China-Europe Railway Express sebagai instrumen strategis China. Hasil penelitian menunjukkan bahwa China berhasil memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa melalui pembangunan infrastruktur, peran institusi, dan proteksionisme. Upaya ini telah memperluas produk China di Eropa dan mempertahankan surplus dagang dengan Eropa.

Kata kunci: China-Europe Railway Express; Belt and Road Initiative; Perdagangan Internasional; Logistik; Neo-Merkantilisme

Abstract

China-Europe Railway Express has been an alternative option for international trade routes connecting China and Europe since 2011. This raises a question: How does China use the China-Europe Railway Express as a neo-mercantilism strategy to strengthen economic interests in Europe? The purpose of this study is to analyze the role of China-Europe Railway Express in strengthening China's economic interests in Europe, especially in terms of China and Europe's trade patterns. This study uses a neo-mercantilism approach to consider infrastructure and protectionism aspects by using a descriptive-analytical type of qualitative research method. The subjects studied were China as the main actor and China-Europe Railway Express as a strategic instrument used by China. The results showed that China has succeeded in strengthening its economic interests in Europe through

infrastructure development and the role of institutions. These efforts have succeeded in expanding Chinese products in Europe and maintaining a trade surplus with Europe.

Keywords: *China-Europe Railway Express; Belt and Road Initiative; International Trade; Logistics; Neo-Mercantilism*

PENDAHULUAN

Sejak tahun 2009, China menjadi eksportir terbesar di dunia dengan total ekspor mencapai USD \$3.51 triliun tahun 2023 (World Bank, 2024). World Trade Organization (2024) mencatat bahwa pada tahun 2023, pangsa ekspor barang dagangan global China mencapai rekor tertinggi, yakni sebesar 30,1%. China melakukan berbagai upaya untuk mempertahankan posisinya sebagai raksasa dagang selama 15 tahun. Salah satunya adalah pembangunan infrastruktur jalur transportasi yang mendukung kegiatan ekspor untuk mempermudah perpindahan barang (Ya-nan & Guo-Qing, 2021). Pada tahun 2013 lalu, China memperkenalkan proyek strategis nasional yaitu Belt and Road Initiative (BRI) yang memiliki lima prioritas: koordinasi kebijakan, konektivitas transportasi, fasilitasi perdagangan, konvertibilitas mata uang, dan pertukaran antarmasyarakat (Hughes et al., 2020).

BRI, yang awalnya dikenal sebagai One Belt One Road—*Silk Road Economic Belt and the 21st century Maritime Silk Road*—memiliki jalur darat dan jalur laut dalam pembangunannya (Damuri et al., 2019). Salah satu proyek unggulan BRI untuk jalur darat adalah China-Europe Railway Express (CRE), yang merupakan jaringan kereta api peti kemas lintas benua yang difasilitasi oleh China State Railway Group dan bertujuan untuk menghubungkan perdagangan antara China dan Eropa lewat daratan (Palve, 2024). Sebagai jalur alternatif logistik, CRE menawarkan keunggulan dibandingkan jalur perdagangan internasional lainnya, yakni lebih cepat dibandingkan jalur laut, lebih murah dibandingkan jalur udara, dan paling aman di antara jalur laut dan jalur udara (Yan et al., 2022).

Dengan adanya CRE sebagai jalur logistik alternatif, hubungan dagang antara China dengan kawasan utama dunia seperti Uni Eropa semakin memperlihatkan ketergantungan yang kuat. Pada awal tahun 2024, Uni Eropa menjadi mitra dagang ekspor terbesar kedua China dengan total perdagangan bilateral sebesar 832,39 miliar yuan (Global Times, 2024). Sementara itu, pada tahun 2023 China menjadi mitra dagang impor terbesar Uni Eropa dengan total perdagangan senilai 20.5% (Eurostat, 2024). Melalui CRE, China memiliki kesempatan untuk meningkatkan ekspansi produknya di Eropa sehingga mampu mempertahankan surplus dagang dengan Eropa.

He et al., (2022) pada “Time is Money: Impact of China-Europe Railway Express on the Export of Laptop Products from Chongqing to Europe” menunjukkan bahwa CRE berhasil meningkatkan ekspor *laptop* dari Chongqing ke Uni Eropa sebesar USD \$23,18 miliar. Kendati demikian, Casarini (2024) pada “The Future of the Belt and Road in Europe How China's Connectivity Project is Being Reconfigured across the Old Continent – and What It Means for the Euro-Atlantic Alliance” menggarisbawahi bahwa Eropa Timur menunjukkan antusiasme yang tinggi terhadap proyek ini, sementara Eropa Barat khawatir akan dampak terhadap persatuan Uni Eropa. Selain itu, salah satu tantangan besar dalam operasional CRE adalah konflik Rusia-Ukraina. Zhang et al., (2023) pada “An Analysis of the Impact of Russia Ukraine Conflict on China-Europe Railway Express” menguraikan bahwa konflik Rusia-Ukraina telah menimbulkan ketidakstabilan dalam volume bisnis CRE akibat infrastruktur yang tidak memadai, kapasitas transportasi yang terbatas, dan kurangnya

integrasi dengan moda transportasi lain. Namun, di tengah disrupsi tersebut, CRE tetap menunjukkan keunggulan dalam ketepatan waktu untuk pengiriman barang.

Dari beberapa penelitian mengenai CRE, belum ada yang menjelaskan peran CRE dalam memperkuat kepentingan ekonomi China di Eropa. Oleh sebab itu, penelitian ini melakukan analisis terhadap penggunaan CRE untuk memperkuat kepentingan ekonomi China di Eropa menggunakan perspektif neo-merkantilisme. Tujuan dari penelitian ini adalah mengidentifikasi kontribusi CRE dalam membentuk pola perdagangan internasional antara China dan Eropa, serta dampaknya terhadap aliran barang dan perekonomian kedua kawasan. Penelitian ini memiliki argumen bahwa China menggunakan China-Europe Railway Express sebagai strategi neo-merkantilisme untuk memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa melalui kontrol atas efisiensi logistik yang mampu meningkatkan daya saing produk China di Eropa.

KERANGKA TEORI

Dalam menjawab rumusan masalah, penelitian ini menggunakan teori neo-merkantilisme yang memandang hubungan ekonomi antarnegara sebagai persaingan “*zero sum game*” yaitu keuntungan satu pihak merupakan kerugian pihak lain (Kirshner, 1999:70-72). Teori neo-merkantilisme menekankan bahwa negara memiliki peran sentral dalam mendorong pertumbuhan ekonominya melalui intervensi (Cohn, 2016:51, 55, 56). Menurut Friedrich List dalam *National System of Political Economy* (1841), dalam neo-merkantilisme, negara mengembangkan kekuatan produktifnya dengan menjalankan beberapa kebijakan, yaitu: proteksionisme, promosi industri berkembang, pengembangan pendidikan, dan infrastruktur. Penelitian ini akan meneliti bagaimana China menggunakan aspek infrastruktur dan proteksionisme dalam neo-merkantilisme melalui CRE sehingga mudah melakukan ekspansi produk ke Eropa.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dimana hasil temuannya didapatkan melalui paham, sikap, dan tindakan, dan menggunakan teori yang sudah ada (Saryono dalam Nasution, 2023: 34). Situs penelitian adalah China dan Eropa. Subjek penelitian adalah China sebagai aktor utama dan China-Europe Railway Express sebagai instrumen. Penelitian ini menggunakan data kualitatif dan kuantitatif. Data kualitatif berbentuk teks, frasa, maupun simbol (Murdiyanto, 2020). Data kuantitatif berupa angka statistik (Sugiyono, 2018:13). Bahan analisis bersumber dari data primer dan data sekunder. Data primer didapat dari sumber pertama seperti publikasi pemerintah (Umar, 2013: 42). Data sekunder diperoleh secara tidak langsung, seperti artikel dan literatur (Indriantoro & Supomo, 2013: 143). Pengumpulan data dilakukan melalui studi pustaka (*library research*) dengan teknik analisis mengumpulkan data, reduksi data, identifikasi data, dan penarikan kesimpulan (Miles & Huberman, 1992).

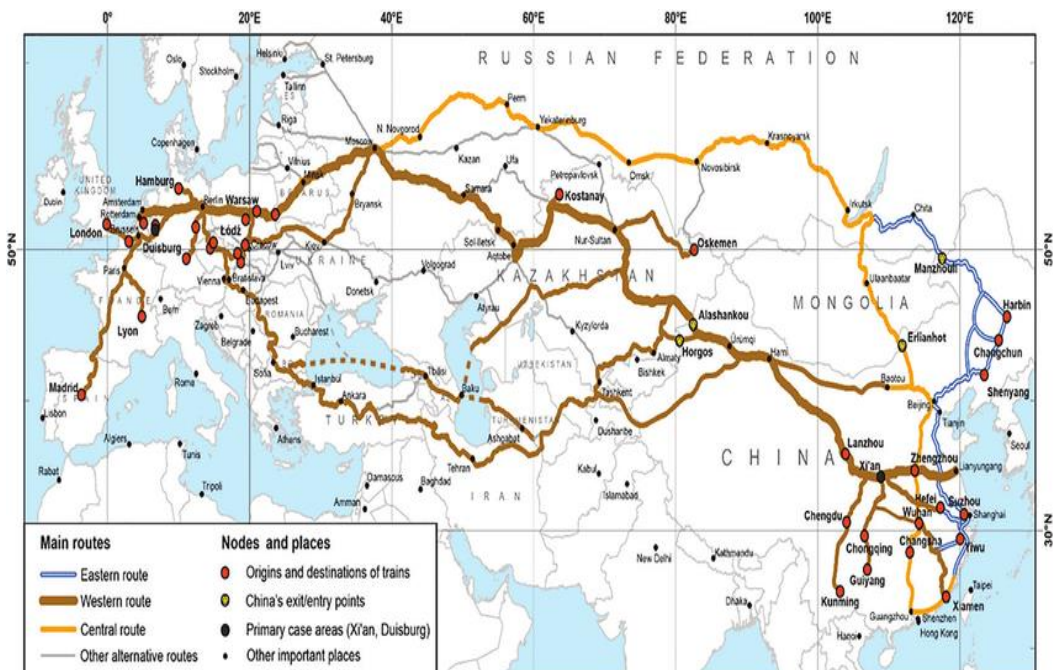
PEMBAHASAN

Jalur-Jalur Utama CRE

China-Europe Railway Express (CRE) merupakan layanan kereta barang yang menghubungkan China dan Eropa. CRE awalnya diresmikan pada tahun 2011 dengan peluncuran kereta Yuxinou yang menghubungkan Chongqing, China, ke Duisburg, Jerman (Sancia, 2024). Proyek ini diciptakan sebagai alternatif transportasi laut dan udara, yang menyediakan layanan yang lebih cepat dan ekonomis untuk mengangkut komoditas antara China dan Eropa. Di awal peluncurannya tahun 2011, CRE berhasil

memberangkatkan 17 kereta dengan 1.4 *twenty-foot equivalent unit* (TEUs) dan meningkat menjadi 42 kereta dengan 3.7 TEUs pada tahun 2012 (Statista, 2024). Pada tahun berikutnya, Presiden Xi Jinping secara resmi mengintegrasikan CRE sebagai proyek dalam BRI. Pengintegrasian tersebut sangat penting bagi rencana besar China untuk menambah pengaruh globalnya dan memperkuat hubungan dagangnya dengan Eropa (Chen et al., 2024).

Menurut China State Railway Group, saat ini CRE telah menjangkau 227 kota di 25 negara Eropa (State Council of the People's Republic of China, 2025). CRE menjangkau negara-negara tersebut melalui tiga jalur: jalur timur, tengah, dan barat. Jalur timur keluar dari China melalui Pelabuhan Manzhouli di Mongolia dan pergi ke Eropa melalui Rusia; jalur tengah keluar dari China melalui Pelabuhan Erenhot di Mongolia dan pergi ke Eropa melalui Mongolia dan Rusia; dan jalur barat keluar dari China melalui Pelabuhan Alashankou dan Khorghos di Xinjiang dan pergi ke Eropa melalui Asia Tengah (Chen et al., 2024).



Gambar 1.1 Jalur China-Europe Railway Express

Sumber: (Chen & Miao, 2020)

Tantangan-Tantangan yang Dihadapi oleh CRE

Perkembangan CRE tidak selalu berjalan tanpa hambatan. Pandemi COVID-19 pada tahun 2020 telah mengurangi kapasitas *air freight* antara China dan Eropa hingga 40% dari kapasitas aslinya (Shepard, 2020). Tak hanya itu, proyeksi tingkat pertumbuhan kargo dan kontainer melalui *sea freight* dari tahun 2020-2025 juga menurun menjadi masing-masing hanya 3,5% dan 3,6% (Shang et al., 2023). Kendati demikian, CRE justru mengalami peningkatan penggunaan pada tahun 2020, dimana terdapat 12.406 perjalanan atau naik 50 persen dari tahun sebelumnya (Belt and Road Portal, 2021). Pada tahun berikutnya, terjadi blokade kapal Ever Given di Terusan Suez. China dan Uni Eropa menjadi kawasan yang paling terdampak, yakni mengalami

kerugian masing-masing mencapai USD \$73 miliar dan USD \$72,9 miliar (Gokan et al., 2024). Insiden tersebut meningkatkan permintaan CRE sebagai opsi pengiriman alternatif. Jumlah perjalanan CRE melonjak 22 persen hingga mencapai 15.000 pada tahun 2021 (State Council of the People's Republic of China, 2022).

Namun, konflik Rusia-Ukraina yang meletus pada awal tahun 2022 membuat pertumbuhan CRE melambat menjadi 2,6% akibat kekhawatiran para pelaku usaha terhadap potensi bahaya. Hal ini berhasil mengurangi kemacetan di Brest-Malaszewicze, sehingga CRE tetap beroperasi tepat waktu (Zhang et al., 2023). Selain itu, China turut mencari rute alternatif yaitu Trans-Caspian untuk menghindari rute yang berbahaya (Kuehne Nagel, 2023). Dengan upaya tersebut, selama tujuh bulan pertama tahun 2022, CRE berhasil mengangkut total 869.000 unit barang TEUs, meningkat 4 persen dari tahun lalu (National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China, 2022).

Tantangan terbaru hadir pada tahun 2023 akhir ketika krisis Laut Merah muncul akibat serangan Houthi terhadap kapal-kapal kargo. Dibandingkan harus memutar rute melalui Tanjung Harapan, Afrika yang memakan biaya dan waktu, banyak pelaku usaha memilih untuk menggunakan CRE. Menurut China Railway, pada Januari dan Februari 2024, CRE mengoperasikan 2.928 kereta, membawa 317.000 container TEUs, yang mana hal ini menunjukkan kenaikan 9 persen dan 10 persen dibandingkan tahun lalu (Global Times, 2024). Operasional CRE yang terus berlanjut di tengah berbagai tantangan menunjukkan resiliensi CRE di saat terjadi ancaman terhadap jalur maritim dan udara. Hal tersebut lebih lanjut dapat dilihat dari strategi China dalam memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa menggunakan CRE.

Pembangunan Infrastruktur CRE

Jalur-jalur CRE dibangun melalui infrastruktur jalur kereta api yang efisien dengan meningkatkan konektivitas fisik antarnegara. China memperluas rel dari jalur tunggal menjadi jalur ganda dan juga mengaliri listrik di sepanjang rel. Pembuatan jalur ganda tersebut dilakukan untuk menciptakan lalu lintas dua arah yang dapat meningkatkan frekuensi perjalanan dan menambah kapasitas angkut. Sementara itu, upaya elektrifikasi bertujuan untuk mengurangi waktu transit dan meningkatkan efisiensi pergerakan barang di sepanjang rute (The World Bank, 2017). Selain rel, China turut membangun terowongan kereta api untuk meningkatkan konektivitas lalu lintas CRE. Saat ini, China sedang mengganti tiga terowongan kereta berusia 120 tahun menjadi terowongan sepanjang 602 meter yang lebih modern dan akan selesai pada Mei 2025 (Xinhua, 2025). Terowongan ini berlokasi di timur laut China dan akan menghubungkan Pelabuhan Suifenhe dengan perbatasan Rusia.

Terminal dan hub logistik juga menjadi elemen penting yang berfungsi sebagai lokasi penyimpanan, pengiriman, dan pemrosesan bea cukai untuk mendorong percepatan distribusi barang dari satu negara ke negara lain (Lin et al., 2020). Terminal Brest di Belarusia dan Malaszewicze di Polandia menangani sekitar 95% dari total operasional CRE (Mohseni et al., 2025). Terminal ini berperan dalam proses pergantian ukuran rel yang berbeda melalui penyesuaian gerbong dan perubahan lokomotif, terutama saat kereta bergerak dari sistem rel bekas Uni Soviet yaitu 1.520 mm yang digunakan oleh China, Rusia, Belarusia ke sistem standar Eropa yakni 1.435 mm (Davydenko et al., 2012). Pembangunan infrastruktur di terminal Brest, Belarusia dibiayai oleh pemerintah Belarusia langsung dan berhasil meningkatkan volume perjalanan CRE sebesar 1,6 kali menjadi 550.000 TEUs di tahun 2020 (Belarus.by, 2021). Pemerintah Polandia juga berinvestasi mencapai EUR €820 juta untuk

mengembangkan infrastruktur Malaszewicze (Rail Freight, 2023). Adanya CRE terbukti membuat transformasi besar untuk Malaszewicze dari yang sebelumnya hanya sebuah desa kecil berpenduduk 4.000 di Polandia menjadi gerbang kereta api penting di Eropa (Xinhua, 2023).

Selain itu, terdapat terminal strategis lainnya yaitu Duisburg, Jerman, yang menjadi terminal, hub logistik, dan pelabuhan darat utama di Eropa yang mengelola pengiriman barang-barang dari China ke seluruh Eropa (Lim & Limbach, 2023). Dahulu, Duisburg dikenal sebagai kota industri pertambangan batubara dan baja yang kumuh di Jerman dan mengalami krisis struktural yang parah sejak akhir abad 20. Namun, sejak Duisburg menjadi salah satu hub logistik CRE, kota ini mengalami peningkatan infrastruktur (Hildebrandt, 2022). Duisburg kemudian mengalami pertumbuhan ekonomi dan menjadi pusat utama perdagangan internasional, terutama dengan China. Bahkan, kota ini kini sering disebut sebagai “Kota China-nya Jerman.” (Lim & Limbach, 2023). Adanya CRE telah mendorong peningkatan konektivitas di seluruh Eurasia, dan mendorong pembangunan ekonomi global yang berkelanjutan.

Peran Institusi dalam Mendukung CRE

Setelah membangun infrastruktur jalur dan hub logistik, China secara strategis memanfaatkan beberapa institusi untuk memperkuat kepentingan ekonominya di Eropa melalui CRE. European Union (EU) memainkan peran penting dalam mengembangkan koridor CRE melalui inisiatif dan kemitraan strategisnya. Salah satu kebijakannya adalah *EU-China Connectivity Platform 2015* yang mensinergikan kebijakan *Trans-European Transport Network (TEN-T)* dan BRI untuk meningkatkan kerjasama proyek infrastruktur CRE di Eropa (European Commission, n.d.). Dalam perspektif neo-merkantilisme, adanya *platform* dialog ini memungkinkan China memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa melalui sistem aturan yang membuat negara-negara Uni Eropa menerima pengaruh China sebagai sesuatu yang menguntungkan, meskipun tetap lebih menguntungkan China.

Institusi regional lain yang juga berperan dalam operasional CRE adalah Shanghai Cooperation Organisation (SCO). Setelah BRI diumumkan oleh China, pada tahun 2016, SCO membentuk gugus tugas gabungan untuk mengoptimalkan prosedur bea cukai, mengharmoniskan kontrol perbatasan, inspeksi, karantina, dan proses sertifikasi. Upaya ini membantu mengurangi keterlambatan dan meningkatkan efisiensi transportasi kereta api antara China dan Eropa (Lewis, 2016). Selain itu, China juga memanfaatkan Eurasian Economic Union (EAEU) melalui “*EAEU Customs Code*” yang dikeluarkan oleh EAEU pada tahun 2018 untuk menyederhanakan prosedur kepabeanan CRE yang melintasi perbatasan EAEU (Eurasian Economic Union, 2018). Dengan memastikan bahwa regulasi EAEU sejalan dengan kepentingan China, CRE dapat terhindar dari hambatan birokrasi dalam beroperasi.

Lebih lanjut, United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) juga berperan dalam mempermudah dokumentasi dan operasional CRE. UNECE mengintegrasikan dua sistem hukum pengangkutan barang menggunakan kereta api menjadi CIM/SMGS *consignment note*, yang memungkinkan perpindahan barang tanpa harus melakukan pergantian dokumen antara sistem CIM (*Convention concerning International Carriage of Goods by Rail*) yang berlaku di Uni Eropa dan SMGS (*Agreement on International Goods Transport by Rail*) yang berlaku di Eurasia (Antonowich & Oleksi, 2022). Dalam neo-merkantilisme, China memastikan bahwa CRE menjadi jalur perdagangan paling efisien di Eurasia yang membuat negara-negara anggota mengikuti

aturan yang menguntungkan China. Dalam neo-merkantilisme, strategi ini membantu China memperkuat kepentingan ekonominya secara tidak langsung.

Efisiensi Logistik CRE

CRE menawarkan keunggulan dibandingkan jalur udara dan jalur laut melalui efisiensi yang dimiliki. Di saat pengiriman jalur laut atau *sea freight* membutuhkan waktu 35 hingga 45 hari, penggunaan CRE cukup memakan waktu sekitar 12 hingga 20 hari. Misalnya, pengiriman barang dari Chongqing, China ke Duisburg, Jerman melalui laut dapat memakan waktu hingga 36 hari, sementara melalui CRE hanya memerlukan sekitar 12 hari (He et al., 2022). Di sisi lain, pengiriman menggunakan *air freight* memang lebih cepat, yakni sekitar 3 hingga 7 hari, tetapi biaya yang tinggi membuatnya kurang efisien untuk pengiriman barang dalam jumlah besar (Xie et al., 2022). Pengurangan waktu pengiriman mampu meningkatkan arus perdagangan antara China dan Eropa, seperti ekspor *laptop* dari Chongqing ke Duisburg (He et al., 2022).

Dari segi biaya, CRE merupakan opsi pengiriman yang lebih ekonomis dibandingkan *air freight*. Biaya pengiriman melalui CRE pun cenderung lebih murah sekitar 50% untuk rute yang sama, berkisar antara USD \$7.000 hingga USD \$9.000. Sebagai perbandingan, biaya melalui *sea freight* sekitar USD \$6.000, sedangkan *air freight* jauh lebih mahal yakni mencapai USD \$32.000 (Palve, 2024). Kendati biaya *sea freight* lebih rendah, waktu pengiriman yang lebih lama berpotensi menambah biaya penyimpanan dan risiko penundaan (Jakóbowska et al., 2018). Oleh karena itu, stabilitas biaya dalam CRE dapat menjadi opsi untuk pengiriman barang dalam skala besar sehingga dapat meningkatkan ekspor impor China dan Eropa.

Lebih lanjut, kapasitas angkut *sea freight* masih menjadi opsi utama dalam pengiriman skala besar. Kendati demikian, jika dibandingkan dengan *air freight*, CRE memiliki kapasitas angkut yang jauh lebih besar. Sebagai contoh, kapasitas angkut kapal *vessel* berkisar antara 10.000 hingga 20.000 TEUs (International Chamber of Shipping, n.d.). Di sisi lain, CRE dapat membawa sekitar 150 TEUs dalam satu kali perjalanan (Otorbaev, 2024). Meskipun lebih kecil dibandingkan *sea freight*, kapasitas CRE jauh lebih besar dibandingkan *air freight* yang hanya mampu mengangkut sekitar 100 ton kargo atau 1 hingga 3 TEUs saja dalam satu kali penerbangan (Chao & Li, 2017). Oleh sebab itu, CRE menjadi pilihan yang ideal jika ingin mengirim barang dalam jumlah lebih besar dibandingkan *air freight*, tetapi dengan waktu yang lebih singkat dibandingkan *sea freight*.

Tak hanya itu, CRE juga memiliki keunggulan dalam keamanan pengiriman barang. Risiko kerusakan dan kehilangan barang yang dimiliki oleh CRE cenderung lebih rendah dibandingkan *sea freight* yang rentan terhadap kondisi cuaca buruk dan penanganan yang kasar di pelabuhan (Gao, 2022). Selain itu, pengiriman melalui *air freight* cukup ketat terkait jenis barang yang dapat diangkut, terutama untuk barang berukuran besar atau berbahaya (International Civil Aviation Organization, n.d.). Di sisi lain, CRE mampu mengangkut berbagai jenis barang, termasuk barang berbahaya dengan standar keamanan yang tinggi. Keamanan yang lebih baik ini memastikan kelancaran rantai pasok dan mengurangi gangguan operasional (Gao, 2020).

Tabel 1.1 Perbandingan Tiga Moda Transportasi

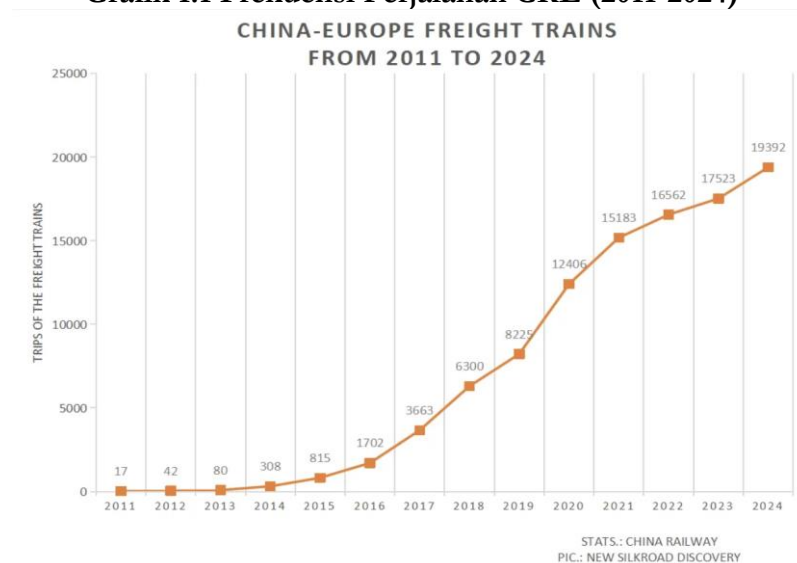
	<i>Air Freight</i>	<i>Sea Freight</i>	CRE
Waktu	Cepat	Lama	Sedang
Biaya	Mahal	Murah	Sedang
Kapasitas	Kecil	Besar	Sedang
Keamanan	Tinggi	Rendah	Tinggi

Sumber: diolah kembali dari (Gao, 2022)

Frekuensi Perjalanan CRE

Menurut data yang dikeluarkan oleh China State Railway Group, efisiensi logistik yang dimiliki oleh CRE meningkatkan jumlah frekuensi perjalanan kereta barang tersebut. Sejak pengoperasian pertamanya di tahun 2011, jumlah perjalanan CRE masih terbatas, yakni hanya 17 kereta dijalankan dalam waktu satu tahun. Angka ini kemudian mengalami kenaikan seiring dengan keunggulan yang ditawarkan oleh CRE. Dalam 10 tahun terakhir, terjadi peningkatan perjalanan sebanyak 6.197%, dimana pada tahun 2014, kereta yang dijalankan sebanyak 308, sementara pada tahun 2024 sudah mencapai 19.392 perjalanan. Hal ini mengindikasikan adanya pertumbuhan yang signifikan dalam penggunaan CRE sebagai moda transportasi alternatif antara China dan Eropa (New Silk Road Discovery, 2025).

Grafik 1.1 Frekuensi Perjalanan CRE (2011-2024)



Sumber: (New Silk Road Discovery, 2025)

Kendati demikian, perjalanan yang banyak tersebut mengalami ketidakseimbangan antara *westbound* (China ke Eropa) dan *eastbound* (Eropa ke China). Menurut data yang dikeluarkan oleh Statista (2024), dalam 10 tahun terakhir jumlah perjalanan *westbound* selalu lebih tinggi dibandingkan *eastbound*. Pada tahun 2024, terdapat 10.546 perjalanan *westbound*, lebih banyak hampir 20% dari *eastbound* yang hanya 8.846. Ketidakseimbangan ini menunjukkan bahwa volume ekspor China ke Eropa jauh lebih besar dibandingkan impor Eropa ke China. Hal tersebut mencerminkan bagaimana China mendominasi perdagangan antara kedua kawasan ini,

Tabel 1.2 Perbandingan Rute *Westbound* dan *Eastbound* CRE (2014-2024)

Tahun	<i>Westbound</i>	<i>Eastbound</i>	Total
2014	280	28	308
2015	550	265	815
2016	1.130	572	1.702
2017	2.399	1.274	3.673
2018	3.696	2.667	6.363
2019	4.525	3.700	8.225
2020	6.982	5.424	12.406
2021	8.364	6.819	15.183
2022	8.881	7.681	16.562
2023	9.343	8.180	17.523
2024	10.546	8.846	19.392

Sumber: diolah kembali dari (New Silk Road Discovery, 2025) dan (Statista, 2024)

Ekspansi Produk China ke Eropa

Frekuensi perjalanan yang tidak seimbang antara China dan Eropa memberikan dampak positif terhadap daya saing produk China di Eropa. Biaya pengiriman yang stabil dan waktu pengiriman yang cepat dari CRE membuat harga produk China lebih kompetitif di pasar Eropa, didukung oleh volume ekspor yang terus melambung setiap tahunnya. Menurut laporan dari Eurostat (2025), ekspor China ke Uni Eropa pada tahun 2024 didominasi oleh industri berteknologi tinggi, seperti mesin dan otomotif listrik. Hal tersebut masuk ke dalam tiga produk baru atau “*new three*” yang menjadi sektor ekspor unggulan China saat ini, yakni kendaraan listrik, baterai lithium, dan panel surya (Xinquan & Yuejun, 2024). Ketiga produk tersebut merupakan bagian dari inisiatif “*Made in China 2025*”, yang bertujuan untuk membuat China menjadi kekuatan manufaktur industri berteknologi tinggi terkemuka di dunia (Wang et al., 2020).

Ekspor baterai lithium telah diuntungkan oleh efisiensi yang ditawarkan oleh CRE melalui penggunaan kereta CRE khusus untuk produk-produk ini. Tak hanya itu, China telah membantu perusahaan membangun infrastruktur penambangan dan pemurnian lithium untuk mendukung operasional sektor ini (One Charge, 2022). Dengan adanya subsidi yang mampu membuat harga produk semakin kompetitif dan jalur pengiriman yang efisien dengan keamanan tinggi seperti CRE, baterai lithium berhasil mengalami lonjakan ekspor dari China ke Uni Eropa sejak tahun 2020. Ekspor baterai ini tumbuh sebesar 1.646 persen dari tahun 2020 hingga 2023 (Spisak, 2024). Selain itu, China juga memberikan subsidi pada industri panel surya melalui Kementerian Keuangan dengan total USD \$190 juta. Subsidi ini berhasil membuat China menjadi negara dengan panel surya terbesar di dunia hingga 323 GW panel surya pada tahun 2022 (Wang, 2022). Dalam meningkatkan kapasitas ekspor produk ini ke Eropa, pengiriman panel surya dari China ke Uni Eropa turut difasilitasi oleh CRE. Dengan efisiensi yang dimiliki, CRE mampu membuat China menjadi eksportir 98% panel surya ke Eropa pada tahun 2023 (Eurostat, 2024).

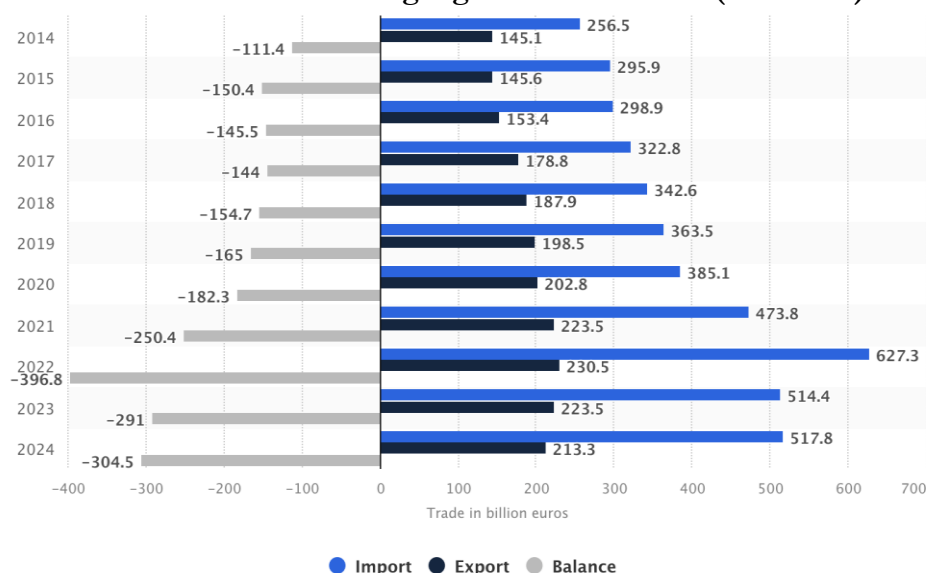
CRE juga berperan dalam menyediakan kereta khusus untuk kendaraan listrik pada tahun 2023 yang diluncurkan di kota-kota seperti Dongguan, Xi'an, dan Changsha (Lin et al., 2025). China juga memberikan bantuan subsidi sekitar USD \$60 miliar hingga USD \$100 miliar untuk produksi EV murah sekitar USD \$4.500. Tak hanya itu, China mendukung perluasan inovasi berupa pengembangan *Research and Development* (R&D) dalam kendaraan listrik (Kennedy, 2024). Menurut European

Automobile Manufacturers' Association (2024), hal tersebut mendorong peningkatan daya saing produk China di Eropa dimana pada tahun 2023 China mengekspor 438.034 kendaraan listrik ke Uni Eropa dengan nilai sebesar EUR €9,7 miliar, sementara Uni Eropa hanya mengekspor 11.499 kendaraan listrik ke China senilai EUR €852,3 juta. Pada tahun 2023, 49% total impor kendaraan listrik Uni Eropa berasal dari China senilai EUR €11 miliar (Eurostat, 2024). Dalam perspektif neo-merkantilisme, hal ini menunjukkan bagaimana China tidak hanya mendominasi industri manufaktur di Eropa, tetapi juga menciptakan infrastruktur perdagangan yang memudahkan ekspansi industri domestiknya untuk tetap kompetitif di Eropa.

Dampak terhadap Hubungan Dagang China dan Eropa

Peran CRE dalam meningkatkan daya saing produk China di Eropa dapat dilihat dalam hubungan perdagangan antara China dan Eropa. Grafik 1.2 menunjukkan hubungan dagang dari sudut pandang Eropa. Warna biru muda menunjukkan impor dari China. Warna biru tua menunjukkan ekspor ke China. Warna abu-abu menunjukkan selisih antara ekspor dan impor (surplus jika positif, defisit jika negatif). Di saat impor dari China meningkat secara signifikan, ekspor ke China selalu menurun. Akibatnya, Eropa terus mengalami defisit perdagangan dengan China. Grafik menunjukkan bahwa defisit perdagangan Eropa dengan China mencapai puncaknya di angka EUR €-396,8 miliar pada tahun 2022. Tren terbaru (2024) juga memperlihatkan bahwa ketergantungan Eropa terhadap China tetap tinggi dimana Eropa masih mengalami defisit di angka EUR €-304,5 miliar. Data tersebut mengungkapkan bagaimana negara-negara Eropa mengalami peningkatan ketergantungan terhadap produk-produk China dan memperkuat kepentingan ekonomi China di Eropa.

Grafik 1.2 Neraca Perdagangan EU dan China (2014-2024)



Sumber: (Statista, 2025)

Lebih lanjut, laporan Eurostat (2025) menunjukkan bahwa pada tahun 2024, mitra dagang impor terbesar Uni Eropa adalah China senilai 21,3%. Sementara itu, China menjadi urutan ketiga sebagai mitra dagang ekspor Uni Eropa senilai 8,3%. Intervensi China melalui CRE dan pemberian subsidi terhadap industri domestik membuat produk China lebih kompetitif di Eropa sehingga China mampu

mempertahankan surplus perdagangan dengan Eropa. Saat ini, Eropa masih bergantung pada produk-produk dari China karena kendalinya yang lebih besar atas rantai pasok (Rijhsinghani, 2024). Menurut International Centre for Defense and Security Estonia (2023), jika Eropa tidak bertindak cepat dalam dominasi produk-produk China ini, terdapat 14 juta pekerjaan di Eropa yang terancam.

KESIMPULAN

Hasil analisis menunjukkan bahwa China berhasil menggunakan China-Europe Railway Express sebagai strategi untuk memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa melalui pembangunan infrastruktur, kolaborasi dengan institusi global, dan pemberian subsidi sebagai bentuk proteksionisme. Dengan menggunakan teori neo-merkantilisme Friedrich List, China memanfaatkan pembangunan infrastruktur CRE untuk memperkuat konektivitas perdagangan dengan Eropa. Akibatnya, produk-produk China semakin mendominasi pasar Eropa, sementara Uni Eropa terus mengalami defisit perdagangan. Kolaborasi China dengan berbagai institusi dalam menciptakan kebijakan dan regulasi menunjukkan bahwa China juga mencoba mempengaruhi sistem regulasi yang menguntungkan dirinya. Selain itu, China juga menerapkan kebijakan proteksionisme untuk produk-produk bernilai tinggi, seperti kendaraan listrik, baterai lithium, dan panel surya yang membuat harga produknya menjadi kompetitif dan mampu bersaing di Eropa. Meskipun China memproklamkan hubungan yang saling menguntungkan, sejatinya kerjasama ini merupakan sebuah arena persaingan yang menguntungkan China, sejalan dengan perspektif neo-merkantilisme. Dengan demikian, CRE menjadi strategi yang menguntungkan bagi kepentingan ekonomi China di Eropa karena menjadi jalur paling efisien untuk mempermudah proses distribusi produk China ke Eropa.

Penelitian ini telah memberikan jawaban atas rumusan masalah terkait bagaimana China menggunakan China-Europe Railway Express sebagai strategi neo-merkantilisme dalam memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa. Analisis teori neo-merkantilisme menjadi basis untuk melihat strategi China menggunakan CRE melalui kebijakan infrastruktur yang didukung oleh upaya proteksionisme, sehingga China berhasil memperkuat kepentingan ekonomi di Eropa dengan surplus perdagangan yang tetap bertahan. Adapun penelitian ini memberikan kontribusi mengenai pentingnya jalur perdagangan internasional atau logistik dalam membantu negara mencapai kepentingan nasionalnya menggunakan teori neo-merkantilisme. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya diharapkan mampu menggali lebih lanjut terkait keberlanjutan CRE sebagai instrumen untuk mencapai kepentingan nasional China di Eropa, terutama menganalisis respon Eropa terhadap strategi infrastruktur logistik ini

UCAPAN TERIMA KASIH

Artikel jurnal ini dihasilkan atas bantuan dan dukungan dari Dr. Dra. Reni Windiani, M.S., selaku dosen pembimbing I, Muhammad Arief Zuliyani, S.IP., LL.M., selaku dosen pembimbing II, dan Fendy Eko Wahyudi, S.IP., M.Hub.Int. selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan, arahan, dan evaluasi kritis sehingga tulisan ini dapat diselesaikan dengan baik. Terima kasih banyak, Bapak dan Ibu.

REFERENSI

Buku

- Cohn, T. H. (2016). *Global Political Economy: Theory and Practice*. New York: Routledge.
- Indriantoro, N., & Supomo, B. (2013). *Metodologi Penelitian Bisnis Untuk Akuntansi & Manajemen*. Yogyakarta: BPFE.
- Kirshner, J. (1999). The political economy of realism. In E. Kapstein, & M. Mastanduno, *Unipolar Politics: Realism and State Strategies after the Cold War* (pp. 69-102). New York: Columbia University Press.
- List, F. (1885). *The national system of political economy* (S. S. Lloyd, Trans.). Longmans, Green, and Co. (Original work published 1841).
- Murdiyanto, D. (2020). *Penelitian Kualitatif (Teori dan Aplikasi disertai Contoh Proposal)* (1 ed.). Lembaga Penelitian dan Pengabdian Pada Masyarakat UPN "Veteran" Yogyakarta Press.
- Miles, & Huberman. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Nasution, A. F. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Harfa Creative.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Umar, H. (2013). *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Rajawali.

Artikel Jurnal

- Antonowich, M., & Oleksiy, O. (2022). The role of consignment note in rail transport chains. *Management and Entrepreneurship in Ukraine: the stages of formation and problems of development*, 4(2), 352-363. <https://doi.org/10.23939/smeu2022.02.352>
- Chao, C. C., & Li, R. G. (2017). Effects of cargo types and load efficiency on airline cargo revenues. *Journal of Air Transport Management*, 61, 26-33. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2015.11.006>
- Chen, S., Li, Y., Tang, Y., & Zhong, J. (2024). Assessing the impact of China Railway Express operations on the development of Chinese cities: China-Europe freight routes evolution and city development analysis. *Research in Transportation Business & Management*, 56. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2024.101176>
- Damuri, Y. R., Perkasa, V., Atje, R., & Hirawan, F. (2019). Belt and Road Initiative: An Overview. In Perceptions and Readiness of Indonesia towards the Belt and Road Initiative: Understanding Local Perspectives, Capacity, and Governance. *Centre for Strategic and International Studies*, 4-9. <http://www.jstor.org/stable/resrep25409.4>
- Gao, R. (2022). The Belt and Road and China Railway Express. *Journal of Economics, Business and Management*, 10(3), 190-194. <https://doi.org/10.18178/joebm.2022.10.3.697>
- He, P., Zhang, J., & Chen, L. (2022). Time is money: Impact of China-Europe Railway Express on the export of laptop products from Chongqing to Europe. *Journal of Transport Policy* 125, 312-322.
- Hughes, A. C., Lechner, A. M., Chitov, A., Horstmann, A., Hinsley, A., Tritto, A., . . . Yu, D. W. (2020). Horizon Scan of the Belt and Road Initiative. *Trends in Ecology & Evolution*, 35(7), 583-593.
- Lim, K. F., & Limbach, K. (2023). From the city of steel to Germany's 'China City': economic restructuring, the EU–China transcontinental railway and

- infrastructure-led development in Duisburg. *Regional Studies*, 57(9), 1731-1746. <https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2149727>
- Lin, N., Hjelle, H. M., & Bergqvist, R. (2020). The impact of an upstream buyer consolidation and downstream intermodal rail-based solution on logistics cost in the China-Europe container trades. *Case Studies on Transport Policy*, 8(3), 1073-1086. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.03.003>
- Lin, Y., Lai, F., Liu, X., Shi, Z., & Chen, D. (2025). Examining trend and synergistic development of China's 'new three' industries, China-Europe trade, and China Railway Express. *All Earth*, 37(1). <https://doi.org/10.1080/27669645.2024.2435754>
- Mohseni, S., Hassel, E. v., & Vanelslander, T. (2025). Assessing the impact on mode competitiveness of improvements of the Trans-Eurasian railway network. *Journal of Shipping and Trade*, 10(3), 1-30. <https://doi.org/10.1186/s41072-025-00193-4>
- Shang, F., Teng, X., & Park, M. (2023). Quantifying the impact of COVID-19 on Chinese ports. *Journal of International Logistics and Trade*, 21(4), 255-272. <https://doi.org/10.1108/JILT-03-2023-0020>
- Wang, C., Lim, M. K., Zhang, X., Zhao, L., & Lee, P. T.-W. (2020). Railway and road infrastructure in the Belt and Road Initiative countries: Estimating the impact of transport infrastructure on economic growth. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 134, 288-307. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.009>
- Xinquan, T., & Yuejun, L. (2024). From the "Three Old Products" to the "Three New Products": New Changes in the Development of China's Foreign Trade and Foreign Investment. *China Watch*, 4(28).
- Ya-nan, W., & Guo-Qing, C. (2021). Analysis and Evaluation of China's Major Port Logistics Competition. *Advances in Social Science, Education and Humanities Research*, 554, 797-810.
- Yan, B., Tian, X., Deng, S., & Wu, J. (2022). Impact of China Railway Express on Urban Exports Evidence from Prefectural-Level City Economic Data. *Procedia Computer Science* 214, 1222-1227.
- Xie, F. J., Feng, R. C., & Zhou, X. Y. (2022). Research on the Optimization of Cross-Border Logistics Paths of the "Belt and Road" in the Inland Regions. *Journal of Advanced Transportation* (1). <https://doi.org/10.1155/2022/5776334>
- Zhang, G., Wang, Y., Li, Y., & Wang, S. (2023). An Analysis of the Impact of Russia Ukraine Conflict on China-Europe Railway Express. *Proceedings of the 2022 3rd International Conference on Big Data Economy and Information Management (BDEIM 2022)*, 245-256. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-124-1_30

Laporan/Publikasi

- Casarini, N. (2024). The Future of the Belt and Road in Europe How China's Connectivity Project is Being Reconfigured across the Old Continent – and What It Means for the Euro-Atlantic Alliance. *Istituto Affari Internazionali (IAI)*. <http://www.jstor.org/stable/resrep58060>
- Davydenko, I., Maxta, L., Martens, R., Nesterova, N., & Wark, T. (2012). Potential for Eurasia land bridge corridors & logistics developments along the corridors. *European Commission*.

- Gokan, T., Kumigai, S., Hayakawa, K., Tsubota, K., Isono, I., Keola, S., & Kubo, H. (2024). Economic Impacts of the blockage of the Suez Canal: an Analysis by IDE-GSM. *Institute of Developing Economies (IDE) Discussion Paper*.
- Jakóbowski, J., Popławski, K., & Kaczmarek, M. (2018). *Silk railroad: the EU-China rail connections: background, actors, interests*. Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia (Centre for Eastern Studies).

Dokumen Resmi/Konvensi/Perjanjian

- The World Bank. (2017). Case Study: China Rail. In *Railway Reform: Toolkit for Improving Rail Sector Performance* (2nd ed., pp. 393-413). The World Bank.
- European Commission. (n.d.). *EU-China connectivity platform*. European Commission.
- Eurasian Economic Union. (2018). *T R E A T Y on the Customs Code of the Eurasian Economic Union*.

Internet

- Belarus.by. (2021). *Belarusian Railways' container transportation 1.4 times up in 2020*. Retrieved February 28, 2025, from Belarus.by: https://www.belarus.by/en/business/business-news/belarusian-railways-container-transportation-14-times-up-in-2020_i_123779.html
- Belt and Road Portal. (2021). *China-Europe Railway Express to achieve higher level in five years: expert*. Retrieved from Belt and Road Portal: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/167742.html>
- European Automobile Manufacturers' Association. (2024). *Fact sheet: EU-China vehicle trade*. Retrieved March 7, 2025, from ACEA: <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-eu-china-vehicle-trade-2024/>
- Eurostat. (2024). *China-EU - international trade in goods statistics*. Retrieved March 12, 2024, from European Commission: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics#China_largest_partner_for_EU_imports_of_goods_in_2023
- Eurostat. (2024). *EU imports in green energy products higher than exports*. Retrieved March 7, 2025, from Eurostat: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241014-1>
- Eurostat. (2024). *Growing EU trade of electric & hybrid cars*. Retrieved March 7, 2025, from European Commission: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241030-2>
- Eurostat. (2025). *China-EU - international trade in goods statistics*. Retrieved March 7, 2025, from European Commission: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=China-EU_-_international_trade_in_goods_statistics
- Global Times. (2024). *China's foreign trade off to robust start in first two months, expanding 8.7%*. Retrieved March 12, 2024, from Global Times: <https://www.globaltimes.cn/page/202403/1308430.shtml>

- Hildebrandt, T. (2022). *Duisburg: From a Dirty Old Town to Germany's China City?* Retrieved March 2025, from China Observers in Central and Eastern Europe (CHOICE): <https://chinaobservers.eu/duisburg-from-a-dirty-old-town-to-germanys-china-city/>
- International Chamber of Shipping. (n.d.). *Container ships*. Retrieved March 6, 2025, from International Chamber of Shipping: <https://www.ics-shipping.org/explaining/ships-ops/container-ships/>
- International Centre for Defense and Security. (2023). *Chinese EVs in Europe: A Threat to European Automakers?* Retrieved March 23 2025, from International Centre for Defense and Security: <https://icds.ee/en/chinese-evs-in-europe-a-threat-to-european-automakers/>
- International Civil Aviation Organization. (n.d.). *The Transport of Dangerous Goods by Air*. Retrieved March 6, 2025, from International Civil Aviation Organization: <https://www.icao.int/safety/dangerousgoods/pages/background.aspx>
- Kennedy, S. (2024). *The Chinese EV Dilemma: Subsidized Yet Striking*. Retrieved March 22 2025, from CSIS: <https://www.csis.org/blogs/trustee-china-hand/chinese-ev-dilemma-subsidized-yet-striking>
- Kuehne Nagel. (2023). *Ukraine conflict prompts rerouting of China-Europe rail freight to bypass Russia*. Retrieved February 23, 2025, from myKN: <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/ukraine-conflict-prompts-rerouting-of-china-e-24-Jul-2023>
- Lewis, D. D. (2016). *China-CEE ties on new economic path*. Retrieved March 1, 2025, from China Daily: https://www.chinadaily.com.cn/opinion/2016-11/07/content_27298818.htm
- National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China. (2022). *China-Europe freight train services see a sharp rise in July*. Retrieved February 23, 2025, from National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China: https://en.ndrc.gov.cn/news/mediarusources/202208/t20220805_1332697.html
- New Silkroad Discovery. (2025). *More than 19,000 China-Europe freight trains operated in 2024, with Xi'an, Chengdu, Chongqing and Zhengzhou leading the way*. Retrieved March 5, 2025, from New Silkroad Discovery: <https://www.newsilkroaddiscovery.com/more-than-19000-china-europe-freight-trains-operated-in-2024-with-xian-chengdu-chongqing-and-zhengzhou-leading-the-way>
- One Charge. (2022). *How China came to dominate the market for lithium batteries and why the U.S. cannot copy their model*. Retrieved March 22 2025, from One Charge: <https://www.onecharge.biz/blog/how-china-came-to-dominate-the-market-for-lithium-batteries-and-why-the-u-s-cannot-copy-their-model/>
- Otorbaev, D. (2024). *Freight trains facilitating regional growth*. Retrieved March 6, 2025, from China Daily: <https://www.chinadailyhk.com/hk/article/599175>
- Palve, S. (2024). *China "Conquers" Europe Without Firing A Shot; Exports Reach A Whopping \$380B Since 2011 Via BRI*. Retrieved January 15, 2025, from The Eurasian Times: <https://www.eurasiantimes.com/china-triumphs-europe-without-firing-a-shot-exports/>

- Rail Freight. (2023). *PKP PLK completes Malaszewicze track expansion and prepares more*. Retrieved February 27, 2025, from Rail Freight: <https://www.railfreight.com/infrastructure/2023/07/26/pkp-plk-completes-malaszewicze-track-expansion-and-prepares-more/>
- Rijhsinghani, S. (2024). *China vs Europe: the race for electric vehicle dominance*. Retrieved March 22 2025, from LGT: <https://www.lgtwm.com/uk-en/insights/market-views/china-vs-europe-the-race-for-electric-vehicle-dominance-201156>
- Sancia. (2024). *Unlocking Efficiency: Your Guide to the China-Europe Railway Express*. Retrieved January 15, 2025, from JUSDA-EN: <https://www.jusdaglobal.com/en/article/understanding-china-europe-railway-express-history-growth/>
- Shepard, W. (2020). *China-Europe Rail Is Set To Boom As COVID-19 Chokes Air, Sea And Road Transport*. Retrieved February 13, 2025, from Forbes: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2020/03/31/china-europe-rail-is-set-to-boom-as-covid-19-chokes-air-sea-and-road-transport/>
- Spisak, A. (2024). *The EU's drive on China: What EV tariffs mean for Europe*. Retrieved March 7, 2025, from Centre for European Reform: <https://www.cer.eu/insights/eus-drive-china-what-ev-tariffs-mean-europe>
- State Council of the People's Republic of China. (2025). *China-Europe freight train services faster, greener*. Retrieved February 21, 2025, from State Council of the People's Republic of China: https://english.www.gov.cn/news/202501/03/content_WS677743bfc6d0868f4e8ee79e.html
- State Council of the People's Republic of China. (2022). *China-Europe freight train services surge in 2021*. Retrieved February 14, 2025, from State Council of the People's Republic of China: https://english.www.gov.cn/archive/statistics/202201/04/content_WS61d4357dc6d09c94e48a31f5.html
- Statista. (2024). *Number of cargo trains between China and Europe by China Railway Express (CRE) from 2013 to 2023, by direction*. Retrieved March 7, 2025, from Statista: <https://www.statista.com/statistics/1347067/china-railway-express-number-of-trains-by-direction/>
- Statista. (2025). *Trade balance of the European Union with China from 2014 to 2024*. Retrieved March 7, 2025, from Statista: <https://www.statista.com/statistics/257155/eu-trade-with-china/>
- Wang, V. (2022). *China to offer over 2.7 billion subsidies for wind, solar power*. Retrieved March 22 2025, from Solarbe Global: <https://www.solarbeglobal.com/china-to-offer-over-2-7-billion-subsidies-for-wind-solar-power/>
- World Bank. (2024). *Exports of goods and services (current US\$)*. Retrieved February 14, 2025, from World Bank Group: https://data.worldbank.org/indicator/NE.EXP.GNFS.CD?most_recent_value_desc=true&view=map
- Xinhua. (2023). *A village in Poland turns into transshipment port thanks to CRE freight trains*. Retrieved February 27, 2025, from Xinhua:

<https://english.news.cn/20231026/70baf569f4944e2eb40b3f2ee7f1f97f/c.html>

Xinhua. (2025). *GLOBALink | New railway tunnel to enhance China-Europe freight connectivity, set for completion in May 2025*. Retrieved February 24, 2025, from Xinhua:

<https://english.news.cn/20250126/a76f811e5ed7432f9457eeb5e712fd57/c.html>