



「一帶一路」
成就系列之五



物流

外交部長王毅5月接受媒體採訪時表示，兩年多來，「一帶一路」建設起步順利，開局良好，取得一系列重要早期收穫。其中，中歐班列品牌業已形成。數據顯示，中歐班列自2011年開通以來，截至今年6月8日，鋪劃運行線路39條，累計開行超過1700列。目前內地已有16個城市陸續開通了去往德國杜伊斯堡、漢堡、西班牙馬德里等12個歐洲城市的集裝箱班列，常態化運輸機制開始形成。中歐班列對拉動沿線國家經濟發展、貿易往來發揮着愈加重要的作用。

大公報記者 韓毅



▲重慶鐵路集裝箱編組站
資料圖片

鐵空聯運 惠及香港

記者日前從重慶市政府物流辦獲悉，重慶將進一步拓展渝新歐的輻射力，發展多式聯運，進一步完善渝新歐「1+N」的運行分撥模式，輻射歐洲和中亞更多國家和地區。重慶市政府物流辦常務副主任楊麗瓊透露，「目前正在進行重慶新加坡「鐵空聯運」試運行，下一步還將通過鐵空聯運輻射到香港、台灣地區及東南亞更多國家，使渝新歐在「一帶一路」國家和地區中發揮更大作用。」

目前從歐洲運往新加坡的奢侈品，空運運費比鐵路運費貴5倍。如果從歐洲到重慶的11000多公里經渝新歐班列運輸，耗時13天，貨物到重慶後進保税區，包裝分撥後直接空運至新加坡，空運時間5小時，雖然多了12天時間，但成本將大幅降低。據悉，近期已有一批健身器材等貨物從德國杜伊斯堡駛出，搭乘渝新歐班列抵達重慶，在保税區包裝分撥，5小時後空運至新加坡。這是雙方合作探索鐵空聯運的第一單測試貨物。

由此，歐洲至亞洲的貨物未來都可通過渝新歐經重慶分撥，再通過空運中轉到香港、曼谷、吉隆坡、台北、東京、大阪、首爾等距離重慶4、5小時航空半徑的亞洲城市。重慶市社科院區域經濟研究所所長李勇說，當年，渝新歐國際聯運大通道的開通，改變了重慶乃至中國西部長期以來的開放劣勢。升級後的多式聯運，將使得這一地區的物流成本大幅降低，甚至在全球貿易大格局中搶得一席之地。

（記者 韓毅）



▲6月17日，四川首批德國進口整車搭乘中歐班列運抵成都

中新社

五年開千七列車 39線路貫通亞歐 中歐班列領跑「一帶一路」



▲2014年8月14日，渝新歐首趟原裝進口汽車班列從德國發出

資料圖片

隨着「一帶一路」頂層設計的出台，內地各省紛紛參與建設跨越亞歐大陸橋的「新絲綢之路」。目前，內地已有渝新歐、蓉歐快鐵、鄭新歐、蘇滿歐、漢新歐、湘歐、義新歐等超過10條中歐班列。五年間，班次從第1列增加到第500列，歷時4年；從第501列到1000列，歷時7個月；從1001列到1500列，僅用5個月。

「中歐班列的成功開通和運營，不僅實現了中國內陸地區與歐洲市場的直聯互通，而且為推動「一帶一路」的貿易、投資、科技、文化等多領域務實合作提供了強力支持。」重慶市經信委副主任、市政府物流辦常務副主任楊麗瓊指出。

內陸腹地變身開放前沿

「將中國貨物運往歐洲的傳統方式是海路運輸，自2011年1月28日重慶發出第一班直達杜伊斯堡的國際貨運列車之後，從中國內陸到歐洲的鐵路線變得日益繁忙。」中國宏觀經濟學家劉斌夫表示，中歐班列「先行者」渝新歐已開通5年，重慶做得比較好。因為渝新歐的開通，使得該

市近年對歐貿易持續增長，在中國西部打開了全新的中歐貿易局面。國務院召開專題會議指出，以渝新歐為代表的中歐鐵路集裝箱班列打通了中國向西通道，帶動了沿線地區經濟發展和經貿交流，是「一帶一路」建設的重要基礎和支撐。

中歐班列經由東、中、西部三條國際大通道直達歐洲，其中西部通道經阿拉山口（霍爾果斯）出境，中部通道經二連浩特出境，東部通道經滿洲里（綏芬河）出境。中歐班列的開行，令重慶、成都、鄭州、合肥、武漢、長沙等地區從閉塞腹地變身為中國開放前沿。無論從開通城市的個數、開通的列數，到鐵路及相關設施的建設，中歐班列近年來都在「加速度」。而隨着「一帶一路」戰略的推行，中歐班列也已成爲地方對接國家戰略、搶灘國際市場以及穩增長的主要抓手之一。

專家倡建中歐高鐵助力

早在2010年8月，重慶已聯合中國鐵路總公司及海關總署等部門，與德、俄、哈等國鐵路公司及海關商談，促成了亞歐

大陸橋南線——渝新歐的開通並常態化運營。渝新歐共開通沿線7個國家、到達12個城市，班列數佔中歐班列總體的42%，貨值佔整個中歐班列（經阿拉山口）的80%，穩居中歐班列首位。自2011年1月28日開行以來，截至2016年5月底，共開行613班。據悉，深圳、廣州出口歐洲的燈具、傢具、服裝等貨物已通過渝新歐班列運輸。

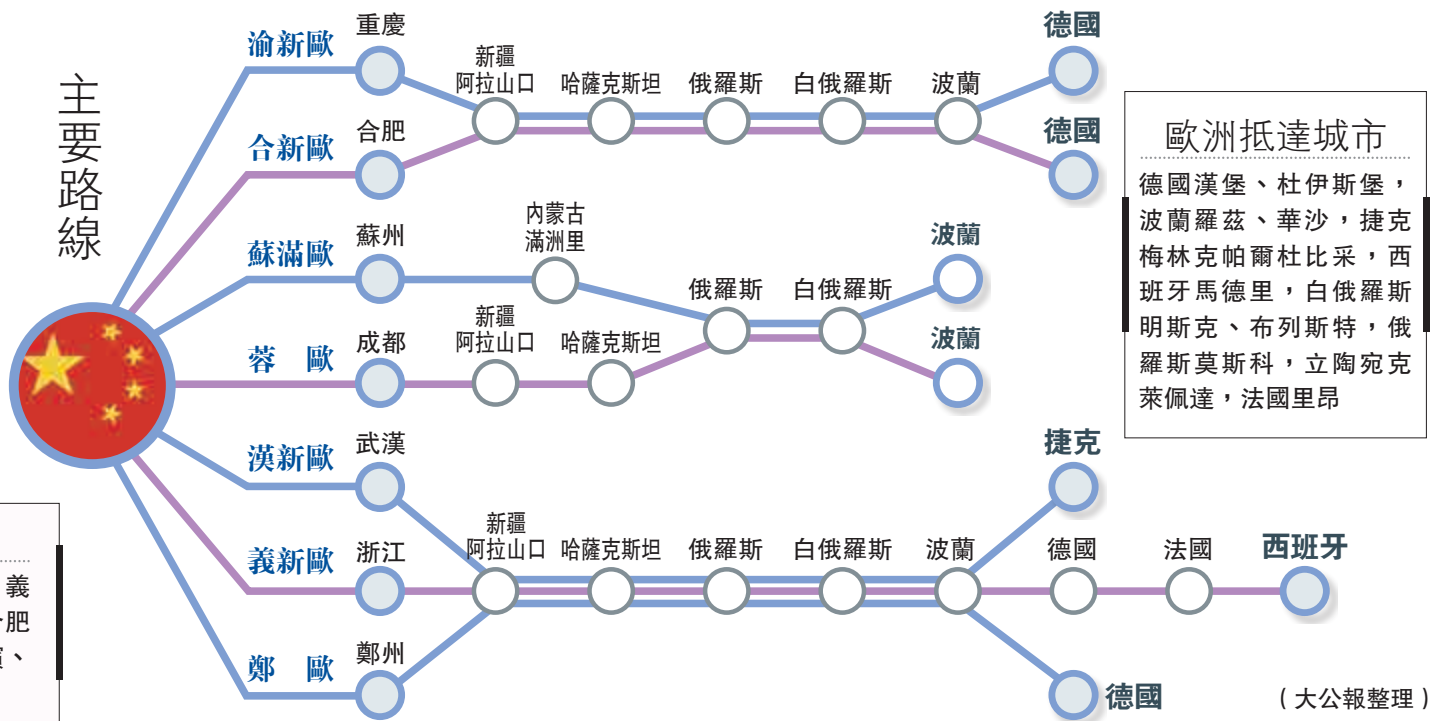
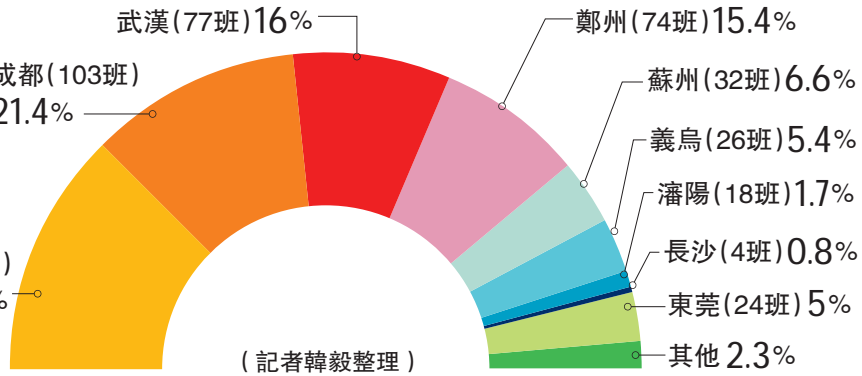
「渝新歐的價值體現在通過對外開放，又引入了國外大量產品的進入，這種開放就變成了雙向性的開放，更加穩定了中歐經濟運行系統。」展望中歐班列未來，劉斌夫認為，在此基礎上，需要拓展建立國際化的互聯互通體系，建設亞歐國際高速鐵路。渝新歐經過哈薩克斯坦、俄羅斯、德國，行駛的是傳統鐵路，速度仍然較慢，中途需換軌，這是都是短板。中歐國家應在高鐵方面着力投入，建設全新的國際高速鐵路互聯互通體系，在「一帶一路」上形成完善、立體的現代交通樞紐。這樣，以渝新歐為代表的中歐班列在傳統的鐵路聯通中歐貿易的基礎上，將大大縮短距離、減少運行時間、增加運量、提高效率。



▲4月21日，中歐班列首抵法國里昂的韋尼雪貨運站

資料圖片

今年前5月運行情況



渝新歐年度班列數

年份	去程	回程
2011年	17	0
2012年	41	0
2013年	44	1
2014年	108	22
2015年	156	101

貨品：IT產品、機械設備、汽車零部件、照明、通訊設備、家居服裝、日用品、食品（啤酒、紅酒、嬰兒食品等）

（記者韓毅製表）

渝新歐五動力拓「絲路」合作

2014年3月，習近平主席在訪問德國時在杜伊斯堡火車站迎接渝新歐班列表示，中德位於絲綢之路經濟帶的兩端，是亞歐兩大經濟體和增長極，也是渝新歐鐵路的起點和終點，兩國應加強合作，推進絲綢之路經濟帶建設。2016年1月，習近平主席赴重慶調研，充分肯定了渝新歐班列的運營情況，要求重慶建設內陸國際物流樞紐和口岸高地。

渝新歐是從重慶出發，經新疆到達邊境阿拉山口（或霍爾果斯），然後進入哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭，最後至德國的杜伊斯堡，全程11000多公里，耗時13天左右。渝新歐班列與海運相比，可節省20多天；與空運比，節約了4/5的運輸成本。

重慶市經信委副主任、市政府物流辦常務副主任楊麗瓊認為，渝新歐具有五大獨特核心競爭力：首先，建立了跨國鐵路國際協調機制，形成渝新歐五國六方鐵路聯席會議制度，開創了亞歐兩大鐵路組織使用統一運單的先河，開通了定網站、定線路、定車次、定時間、定價格的「五定班列」。

其次，建立跨國海關國際協調機制，啟動了中歐「安智貿」試點和多國海關「一卡通」，實現一次報關、一次查驗、全程放行的綠色通關機制。

此外，建立了貨量與運價掛鉤的量價聯動機制，目前，渝新歐運價已比開通之初降低了40%。第四，建立了政府引導與市場運作相結合的運作機制，成立了重慶



▲6月26日，中俄蒙經貿展覽會在呼倫貝爾舉行

新華社

市政府物流協調辦公室，組建了「四國五方」合資物流公司，自主研發了電子鎖和控溫集裝箱，確保渝新歐安全、高效、常態運營；第五，開行了公共、固定班列，增強了班列的穩定性和貨源集聚能力。

（記者 韓毅）