

新疆電商乘勢而起 充分利用樞紐優勢

中歐班列開闢新絲路 商機湧來

圖為中歐班列烏魯木齊集結中心



從中歐班列烏魯木齊集結中心出發，向西行駛48小時便可抵達哈薩克斯坦，72小時可抵達烏茲別克斯坦、塔吉克斯坦等中亞國家，8天則抵達俄羅斯，16天抵達荷蘭，19天抵達意大利……這是該集結中心投運兩年多來拓展的中歐班列交通圈。2016年，國家發改委在《中歐班列建設發展規劃（2016-2020）》中，把烏魯木齊（烏西）確定為中歐班列樞紐節點之一，新疆鐵路部門遂投入1.35億元（人民幣）建設集結中心，提高中歐班列的滿載率，便於為「一帶一路」沿線國家和歐洲各國送去「中國製造」，也希望以此推動沿線國家之間的「互聯互通」與經貿合作。



「一帶一路」倡議五周年系列①

大公報記者 應江洪烏魯木齊報道

「俗話說，栽下梧桐樹，引得鳳凰來，有了集結中心這個平台，才有中歐班列後續的發展。」新疆新鐵國際物流有限責任公司副總經理南軍說，「貨源分散一直是制約中歐班列發展壯大的「短板」。為解決這個問題，集結中心針對疆內外客戶的物流運輸需求，設計全程物流方案，吸引內地出口物資到烏魯木齊集結，通過「化零為整」，實現疆內外貨源快速聚集，提高中歐班列的滿載率。同時，與疆內外82家進出口企業合作，建立了攬貨聯盟，實行「組團出海」，不斷提高市場競爭力。」

建集結中心提高班列滿載率

作為「一帶一路」建設早期成果之一，中歐班列迅猛發展。集結中心從成立之初每周開行1列，線路只有4條，主要以拼箱拼車、整合疆內貨源為主，到如今每天3列常態化開行，線路增至19條，通達中亞和歐洲17個國家的24個城市，不斷豐富的班列運行線路，讓集結中心的集聚效應顯現，全國越來越多的西行貨品在這裏集結，讓新疆由一個向西物流通道，變成了「一帶一路」重要的物流集散地。

據了解，截至8月9日，今年烏魯木齊集結中心累計開行中歐班列達603列，年內計劃實現開行1400列，為「一帶一路」建設提供強有力的運力保障。

南軍說，隨著中歐班列運行線路的不斷增加，集結中心的集聚效應日益顯現。「在價格優勢並不明顯的情況下，中歐班列要想快速發展，唯「快」最重要，也就是要以時間換成本。」兩年來，集結中心正是

以速度優勢不斷提升發展規模。今後還將做到效率更高，輻射範圍更廣，讓中歐班列再次提速。

將設海外倉實現當地配送

而利用中歐班列烏魯木齊集結中心優勢，越來越多的企業走出國門。日前，在烏魯木齊經濟技術開發區（頭屯河區）智慧電商大廈中，野林貓跨境電商平台的工作人員將印有俄文的包裹一一核對，這些帶有中國元素的物件將到達中亞國際友人的手中。

企業負責人趙東亮說，「一帶一路」建設為他們打通國內外市場帶來了前所未有的機遇。目前平台簽約企業達到7500家，產品也突破了10萬種，涉及服裝、建材、小機電等領域，去年線上交易額突破5000萬美元，年增達約30%。

借助中歐班列開行的有利條件，企業還將中亞各國的優質農產品、手工藝品銷往國內，實現了貿易暢通。「今年，公司將啟動絲路驛站項目，計劃投資1.2億元（人民幣），在哈薩克斯坦、波蘭、德國等國家建立7個海外倉。出口企業可提前將貨物批量發往國外倉庫，再通過互聯網接受電商指令，使產品實現當地銷售、當地配送。」趙東亮說。

中歐班列覆蓋14國

- 英國
- 西班牙
- 德國
- 波蘭
- 白俄羅斯
- 拉脫維亞
- 俄羅斯
- 阿富汗
- 伊朗
- 塔吉克斯坦
- 吉爾吉斯斯坦
- 烏茲別克斯坦
- 土庫曼斯坦
- 哈薩克斯坦

VS 運輸時間是海運的 1/3

VS 運輸價格是空運的 1/5

日均運行1300公里
正點率接近100%
最快12天抵達歐洲

中歐班列 運輸優勢

▼26日，隨著X8044次中歐班列到達武漢吳家山鐵路集裝箱中心站，中歐班列累計開行數量達到10000列 新華社

港商搭上「順風車」拓海外市場

卸載工作 工人正在指揮中歐班列集裝箱



【大公報訊】記者郭若溪深圳報道：深圳中歐班列（朗華號）自2017年5月22日於深圳市鹽田港首發後，客戶及貨量一直呈穩步上升態勢，其中2017年底港商的貨量大幅增長，貨量平均佔比達30%，貨物類型也由數控機床、精密磨具等大型設備擴展至玩具、服裝、電子產品等快速消費品。

據了解，深圳中歐班列的開通為中國與沿線國家貿易額帶來19.8%的增長，目前華東、華中及華南的各中歐班列上，大約有30-40%貨物的原產地或最終目的地都在珠三角地區。

值得一提的是，2017年底，港商在客戶數量和貨

量上的佔比已經有了大幅的增長，貨量最高比例達40%，平均也在25%-30%之間。根據2018年港商需求對接統計預測，今年電子、輕工產品等港商貨物需求將在2017年的基礎上進一步增加。

「從上述的變化可以看出，港商正積極利用班列的優勢拓展歐洲市場，也在一定程度上擴大了中歐班列的發運量，貨物類型的變化也說明，中歐班列的發運方式逐漸成為港商的常態化選擇。與此同時，公司也將加大香港市場的開拓力度，通過多式聯運模式，承接經香港中轉的國際海運/空運貨物，向港商提供更全面的服務。」朗華集團相關負責人表示。

重慶機務段重慶西運用車間機車乘務員江彤是中歐班列首發司機



重慶司機見證「一帶一路」貨運量增

【大公報訊】記者韓毅重慶報道：2011年，中歐班列先驅「渝新歐」由重慶首發，打通了中國內陸與歐洲的陸路大通道，重慶機務段機車乘務員江彤成為了駕駛該班列的首發司機。至今，江彤已安全值乘300多趟中歐班列，也見證了「一帶一路」倡議推進以來，中國與歐洲沿線國家快速發展的經貿往來。

「最初的「渝新歐」班列一周最多開1列，現在有時一天就有3至4列。我感受最大的變化就是貨運量的增加，以前一個班列要等一周甚至更長時間組織貨源，現在有了集裝箱集裝地，貨物種類也越來越多。人員配置也從最初的1個班，兩名司機，到現在

50多個班，這都說明中歐班列更加受歡迎，國際地位也越來越高。」江彤稱。

在江彤眼裏，「一帶一路」倡議是推動中國以及世界各國共同發展進步的「火車頭」。他說：「普通貨物列車最高速度為80km/h，中歐班列最高速度為120km/h。在速度上，中歐班列相當於普通客運列車，但中歐班列拉得更長更重。」

江彤坦言：「很遺憾，我沒有去過杜伊斯堡，開了七年，還沒親眼見到自己開出的貨運班列抵達歐洲的情景，希望有機會在「一帶一路」沿線走一走，去看看「渝新歐」抵達杜伊斯堡，有始有終。」

有了中歐班列後，鄭州市民在家門口就能選購來自世界各地的產品



鄭歐班列搭橋 河南百姓買賣全球

【大公報訊】記者劉蕊鄭州報道：河南鄭州市民王女士如今每周都會前往位於該市經開區的鄭歐班列進口商品展示中心，選購來自歐洲的牛奶、果汁等產品。

2013年7月18日，內地中部地區首條直達歐洲的貨運班列——鄭歐班列開行。該班列全程10214公里，起始站為鄭州，一路向西，沿途經過哈薩克斯坦、俄羅斯、白俄羅斯和波蘭等國家，最終抵達德國漢堡。五年來，鄭歐班列讓地處內陸的河南成為亞歐大陸橋的新起點。也正是因為鄭歐班列，海外商品不僅到達鄭州的速度更快，價格也更低。

如果說鄭歐班列是百姓眼中的「便利快車」的話，那麼在企

業眼中，鄭歐班列就是一輛「黃金列車」。

中國最大的茶葉電商平台大茶網正是看中鄭歐班列所帶來的低廉的物流成本，在鄭州中大門設立中國百縣出口電商特色館。

「作為供應鏈電商平台，我們是外國人在中國的海外倉，如今包括電子產品等工業加工品的出口依然緊俏。下一步則要通過鄭歐班列，讓全國各地的特色農產品走出去。」該平台河南區負責人表示。

據悉，該館剛一建立，便吸引了關心的黑蒜王黃寶強入駐，他告訴記者，如今他的黑蒜在網上銷量不錯，他正準備藉「鄭歐班列」，擴大出口額。

圖為今年2月首發至德國杜伊斯堡的藍山屯河中歐專列



疆企生意興隆 專列開進杜伊斯堡

【大公報訊】記者應江洪烏魯木齊報道：「2016年首列新疆中歐班列開通時，我們只佔有3個集裝箱，今年2月，我們首發了開往德國杜伊斯堡的「藍山屯河中歐專列」，兩年時間，藍山屯河專列41個集裝箱整列發車。目前我們已接到5000噸PBT訂單，預計兩個月後，將再次向德國發運專列。」

提到「一帶一路」倡議和中歐班列開通兩年來為企業帶來的變化，新疆藍山屯河化工股份有限公司營銷中心進出口部副經理劉曉萍如數家珍。

據了解，該企業依託中歐班列，從2008年成立之初僅有少量產品出口中亞，到如今產品出口

14個國家，海外「朋友圈」越來越大。

這家依託新疆資源優勢成長壯大的高科技化工新材料企業，已有聚酯及新材料類的PBT、PBS、PET、PTMEG產品填補西北及中亞產業空白，企業生產的PBS/PBAT（生物降解樹脂）出口量國內排名第一，PBT（工程塑料）近三年以累計7萬噸的出口量穩居國內第二。

「近年來，隨著「一帶一路」倡議的推進，我們加大走出去的步伐，PBT產品出口量漲幅一倍，PBS產品原來只有5%出口，現在上升到90%出口。」新疆藍山屯河聚酯有限公司副總經理徐東說。