

浙江義烏某日用品企業的生產負責人王華近期每天都收到催單郵件。「我們企業主打的產品是口罩，客戶主要來自歐洲。」「就在前幾天，西班牙、德國的客戶又下了4,000萬個口罩的訂單，這些口罩都需要通過義新歐中歐班列運往目的地。」王華說，相較於空運與海運，中歐班列的性價比更高。「不過，由於近期中歐班列比較緊張，排單已經排到了一個月以後，現在最擔心的是拿不到船位，趕不及交貨。」

受海外疫情、「長賜」號事故等因素影響，海運空運價格上漲、線路銳減。目前，對於同樣的目的地，用中歐班列所花時間僅是海運的三分之一，所需費用僅是空運的五分之一。最新數據顯示，今年一季度，從義烏出發的義新歐中歐班列累計開行513列，共發運42,874標箱，進出口箱量同比增長373.5%。

●香港文匯報記者 俞晝 義烏報道

大卡車排隊進出貨場，鐵軌兩旁的堆場都是貨櫃，高大的門式起重機不停來回吊裝作業，長長的貨運列車一眼望不到頭……義新歐中歐班列進出的口岸幾乎天天如此繁忙。為了提升效率，中歐班列的運營部門開發了班列運營系統，貨代公司、班列平台方、鐵路部門合署辦公，也讓王華的這批口罩艙位申請得以快速流轉。

防疫物資「三優先」

中國鐵路上海局集團金華貨運中心義烏經營部副主任呂小慶說：「考慮到口罩作為防疫物資的特殊性，我們啟動了『三優先』的運輸組織保障方案——優先裝車、優先提箱、優先掛運，確保防疫物資能夠及時順利地出口。」

僅不到兩個小時，王華的訂艙申請就順利獲批，公司生產的口罩將搭乘第二天的中歐班列發往德國杜伊斯堡。預計約17天後，這批防疫口罩將會到達德國的杜伊斯堡。

外貿商：速度快通關易

浙江義烏是全球最大的小商品集散中心，這裏的商品90%以上遠銷到世界各地。新冠肺炎疫情全球爆發以來，中歐班列的需求持續上漲。除了義烏商品，來自上海、江蘇、安徽等8個省市的十幾萬種印有中國製造標籤的商品也在義烏搭乘中歐班列「走出去」。

王小張在西班牙做生意已有20多年，是當地最早一批的華商小商品批發商。今年春節後，他已經通過中歐班列往西班牙發了十幾個貨櫃。王小張說，速度快、通關方便是義新歐中歐班列的獨特優勢。「它一個星期有很多個班，海運只有一個班、兩個班，而它是隔天就有班次，非常靈活。」

中歐班列運營平台負責人方旭東說，今年義新歐義烏平台計劃開行1,300列，比去年增加三分之一。「今年以來，義新歐義烏平台累計運送貨物2.7萬餘個標箱，貨物發送量同比增長337%，目前4月份的艙位已全部訂滿。」

維持運費運力平穩

方旭東說：「鐵路運輸服務本身維護的就是長期穩定的客戶，中歐班列的計劃很早就已經排好了，不會因為短期應急需求而改變。在政府及相關部門的支持下，我們始終維持運費價格和運力情況總體保持平穩。」

「由於單趟班列運力有限，增開班列為的是合理分配運力，平抑市場價格，保持貨運穩定。」方旭東表示，今年，公司將緊緊抓住長三角國際物流和貨源轉移的契機，不斷爭取開行新線路，提升輻射浙江省乃至長三角的集貨能力。

西班牙廠商：列車更環保高效

比空運成本低、比海運時間少的運輸方式，使得越來越多的跨境電商企業也借助中歐班列的東風「插翅起飛」，尤其是利用回程班列進口國內需要的商品。

作為義新歐中歐回程班列的忠實客戶，浙江一家貿易公司通過鐵路將葡萄牙的清潔產品，進口到國內，並逐步擴大市場。

「我們在葡萄牙、西班牙、波蘭都有生產基地，通過中歐班列的回程班列，時效性有了保障，一些季節性、客戶急需的產品都可以穩定暢通地進入中國市場。」該公司負責人表示，短短幾年間，他們進口的商品從2017年的4個增至54個，實現了國內線上平台的全覆蓋，線下也已進駐大型商超，每年銷量增長率30%。

歐洲特產走入百姓家

而在義烏中國進口商品城的「義新歐『一帶一路』沿線國家商品展銷中心」，不少顧客在選購一款來自西班牙的紅酒。這款產品的生產商已經有140年歷史，公司首席執行官胡安·雷納特表示，他們的產品從2015年開始通過中歐班列進入中國這個龐大的市場，銷量節節攀升。

「從馬德里到義烏的列車實際上是更環保，更高效的，它減少了運輸時間，這種更高效的運輸方式能使貨物更快地到達中國客戶手中，我對此非常滿意。」事實上，隨着中歐班列成功實現雙向對開常態化運行，歐洲的木製地板、葡萄酒、橄欖油等當地「特產」，正在通過中歐班列更加便捷地走入尋常百姓家。

●越來越多的跨境電商企業利用中歐班列進口國內需要的商品。圖為早前的義新歐商品展。資料圖片



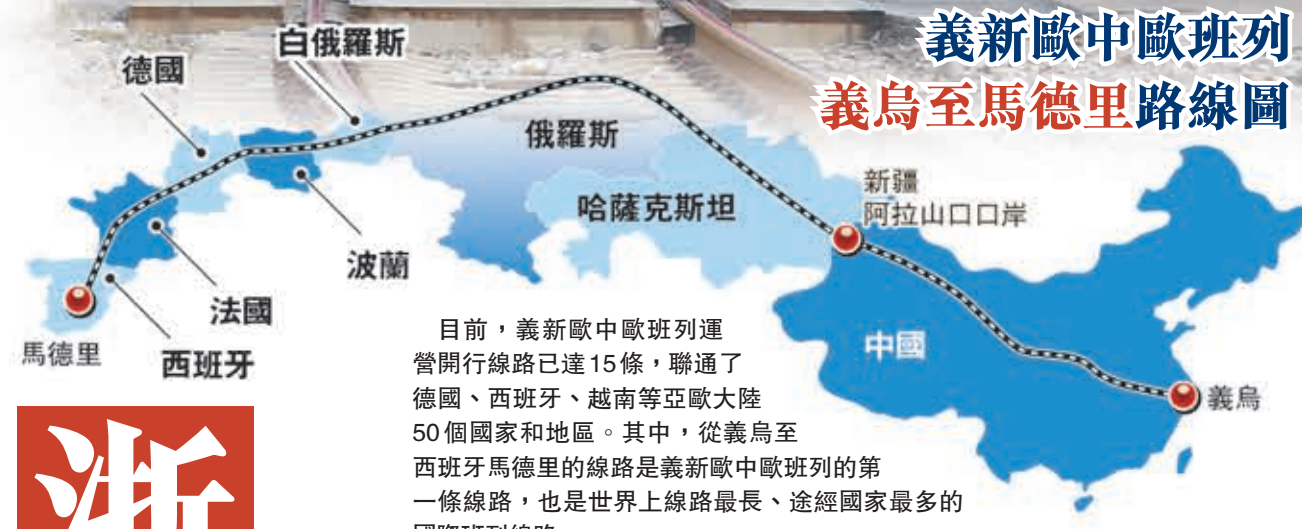
首季義新歐進出口箱量增 373.5% 4月份艙位全部訂滿

中歐班列艙位緊俏

浙企：或排隊一個月



●目前，對於同樣的目的地，用中歐班列所花時間也僅是海運的三分之一，所需費用僅是空運的五分之一。圖為早前義新歐中歐班列防疫物資專列。資料圖片



數讀中歐班列

- 2020年，中歐班列全年開行1.24萬列、同比增長50%；發送113.5萬標準箱，同比增長56%；綜合重箱率達98.4%；年度開行數量首次突破1萬列
 - 截至2020年，國內運行中歐班列的城市已達29個；班列可通達至21個國家的92個城市，較上年同期增加37個，增幅67%
 - 10年來，中歐班列年均增速108%，累計開行達3.36萬列，運送貨櫃近300萬標箱，運送貨物貨值超過1,600億美元
- 來源：中國國家鐵路集團網站



●全球疫情爆發後，義烏不少商品成為全球抗疫與生活的必需品。圖為義烏鐵路口岸進場處貨櫃車排起長隊。資料圖片

專家：蘇伊士運河雖通航 骨牌效應仍未完

隨着「長賜」號超大型貨輪脫困，蘇伊士運河這條全球最重要的「海上大動脈」恢復通航，400餘艘排隊等待的貨輪4月2日前全部通過，運河逐漸恢復正常運轉。

中國商業經濟學會副會長宋向清說，蘇伊士運河雖通，但由堵船引發的海運「多米諾骨牌」效應遠未終結。「作為連接『一帶一路』重要紐帶的中歐班列的通道作用會進一步凸顯和強化。」

鐵路適應性更強

據悉，受蘇伊士運河堵船事件的影響，一些對運輸時效有要求的國際供應鏈公司快速反應，從海運向中歐班列轉移，班列艙位諮詢量及訂艙量大幅增加，去程和回程班列都出現訂艙量激增，尤其是回程班列的訂艙量增加了三成以上。「海運容易受天氣、航道等外部情況影響。與之相比，鐵路運輸適應性更強、運輸過程更有保障。」

運抗疫物資 顯復產活力

當前，全國的中歐班列都頗為搶手。統計數據顯示，自去年5月中歐班列單月開行首次突破1,000列宗，到今年3月，已連續11個月實現單月開行超千列。

清華大學智慧物流與供應鏈系統研究中心主任助理張鈺說，運送大量防疫物資助力全球抗疫，是中歐班列去年以來快速發展的重要原因。

此外，中國經濟的快速實現復甦，也推動了中歐班列的爆發式增長。

東莞中外運物有限公司副總經理王祝平說，相較於國內其他城市的國際班列，東莞所在的粵港澳大灣區本身就是消費品製造來源地，在本地就可以裝箱上火車，方便、快捷運往目標國家。「我國復工復產的速度非常快，外貿企

業根本不愁產品。」

「連春節也沒有打烊」

義烏市義通歐物有限公司負責人林輝寶是最早和義新歐中歐班列開展合作的物流商之一，最近他每天都接到求訂艙位的義烏商販的電話。「義烏是全球小商品之都，每天有無數的日用百貨、小家電、紡織材料、玩具、汽車配件等通過中歐班列運往世界各地，就連春節也沒有打烊。」

「作為世界主要經濟體中率先實現經濟正增長的國家，中國強大的工業體系、完整的產業布局，打牢了外貿穩定的基礎。」林輝寶說：「相信隨着中歐班列線路與班次的增多，未來會有更多貿易商選擇這種運輸方式。」