

習近平函賀中吉烏鐵路項目啟動儀式：更好助力沿線發展

中國到歐洲和中東最短貨運路線 擬明年7月正式動工

香港文匯報訊 綜合新華社及記者王珏報道，12月27日，中國—吉爾吉斯斯坦—烏茲別克斯坦鐵路項目啟動儀式在吉爾吉斯斯坦賈拉拉巴德市舉行。中國國家主席習近平向啟動儀式致賀信，吉爾吉斯斯坦總統扎帕羅夫現場出席活動，烏茲別克斯坦總統米爾濟約耶夫致賀信。根據當前各項工作進展，項目計劃於2025年7月正式開工建設，工期6年。

習近平指出，建設中吉烏鐵路是三國政府着眼區域互聯互通、促進地區繁榮穩定作出的戰略決策，彰顯了三國人民對打通這條戰略通道的美好願望。今天的啟動儀式，標誌着項目已由設想付諸實施，向着建成通車目標邁出了關鍵一步。

習近平強調，希望三國有關部門和企業通力合作，高標準、高質量推進工程建設，努力把中吉烏鐵路打造成爲共建「一帶一路」合作新的示範項目，更好助力沿線地區經濟社會發展和民生福祉改善，爲構建更加緊密的中國—中亞命運共同體注入新動力。

扎帕羅夫表示，中吉烏鐵路不僅是一條交通運輸走廊，也是聯通東西方的戰略通道。該項目將強化吉爾吉斯斯坦的交通樞紐地位，創造大量就業崗位，促進經貿、旅遊和工業等領域發展。相信三國將高質量完成鐵路建設，爲本地區共同發展開闢新的廣闊前景。

米爾濟約耶夫表示，中吉烏鐵路項目正式啟動是落實三國元首共識、促進互利合作、推進共建「一帶一路」的重要舉措，具有重大歷史意義。該鐵路有助於推動地區貿易和一體化，促進人員往來和人文聯繫，搭建起文明互鑒的重要橋樑，造福地區國家和人民。

全長約523公里 中國境內213公里

中國國家鐵路集團有限公司相關負責人介紹，項目起自中國新疆喀什，經吐爾尕特山口進入吉爾吉斯斯坦，再向西經吉爾吉斯斯坦邊境城市賈拉拉巴德，終至烏茲別克斯坦東部城市安集延。三方商定，中方負責中國境內段建設，烏方負責烏茲別克斯坦境內段升級改造，

由三國政府授權企業合資成立的中吉烏鐵路有限公司負責吉爾吉斯斯坦境內段的融資、建設和運營工作。

據內地媒體報道，根據規劃，中吉烏鐵路項目全長約523公里，中國境內213公里，吉爾吉斯斯坦境內260公里，烏茲別克斯坦境內約50公里。建成後，該鐵路將成爲從中國到歐洲和中東的最短貨運路線，運距縮短900公里，時間節省7天至8天。

該負責人介紹，中吉烏三國政府間協定簽署以來，三國政府部門和企業積極推進項目前期工作，取得一系列階段性成果。根據已經獲批的可行性研究報告，吉爾吉斯斯坦境內段爲單



線鐵路，使用內燃機車牽引（預留電氣化條件），設計時速120公里，設吐爾尕特口岸站、馬克馬爾換裝站、賈拉拉巴德口岸站等20座車站。根據當前各項工作進展，項目計劃於2025年7月正式開工建設，工期6年。

「『義新歐』中歐班列開行十年來，很多不可能都變爲可能。如今，我們又有了新的暢想。」近日，國家發展改革委提出創新支持中歐班列高質量發展，包括支持義烏市在對接國際鐵路多式聯運規則方面先行先試，允許中歐班列開展鋰電池等特殊商品運輸業務，制定帶電產品鐵路運輸標準和技術規範等。「義新歐」中歐班列運營方、義新歐貿易服務集團董事長馮旭斌接受香港文匯報記者訪問時表示，未來「義新歐」中歐班列將採用更新的技術升級改造，朝着高端化、綠色化、智能化方向發展，助力義烏「買全球賣全球」。

●香港文匯報記者 王莉 浙江義烏報道

浙江盟德進出口公司是「義新歐」中歐班列的「鐵桿」客戶，從2014年首趟運輸2個標箱起步，至今公司有90%左右的商品都通過這條「國際紐帶」往返於中國和西班牙。「時間縮短了，進口商品的保質期更好。」盟德西班牙商品中心市場經理孔志堅介紹，中歐班列雖然運費比海運貴，但運輸時間能節約三分之二。「像橄欖油、葵花籽油這些食品保質期都比較短，運輸時間減少了就降低了臨期降價處理的風險。」

恒溫倉運輸怕凍怕熱貨品

不過更讓他感到開心的還是「義新歐」中歐班列有了恒溫倉，運輸紅酒更有保障。「因為要途經西伯利亞，遇到嚴寒天氣，紅酒瓶很容易凍裂，以前一趟下來報廢一些紅酒是很正常的事情。現在有了恒溫倉之後，就像裝進了『空調房』，不用再擔心溫差問題了。」他告訴香港文匯報記者，正因為有了恒溫倉，接下來公司還會考慮加大西班牙新鮮食品的進口種類和進口量。

義烏貨代公司經理周江行對於恒溫倉運輸也是拍手稱好。他說：「高溫會導致口紅『冒汗』、面膜漲袋、氣墊粉餅漏液、聖誕小蠟燭化得不成樣子，低溫又會讓紅酒、橄欖油等口感變差，甚至凍裂玻璃瓶。以前有些客戶不选中歐班列多少有這方面的顧慮，現在有了解決辦法，相信接下來客戶也會越來越多。」

有利中國新能源汽車競爭優勢

「中歐班列真的能運鋰電池了？」在得到肯定回答後，杭州未未科技負責人余鵬連說了三個「好」。「動力鋰電池一直屬於危險貨物，鐵路運輸是嚴格禁止的，所以一直以來，我們出口只能走公海聯運（公路運輸+海運）。運輸時間上，要先花1天至2天時間裝車運到寧波港或上海港，然後再裝上貨輪，最快也要一個月左右才能到達出口國，中間還有天氣、地緣衝突等等不確定因素影響。還有一個比較大的問題，就是物流成本也貴。」

數據顯示，中國已成爲全球最大動力鋰電池生產國，2023年產量約675GWh，同比增長42.5%；全球排名前10的動力電池企業，中國佔據六個席位，約佔全球市場份額的63.5%。中國作爲新能源汽車的「心臟」，有業界人士認爲，允許中歐班列運輸鋰電池將更爲有利於中國新能源汽車在國際市場保持競爭優勢。

鋰電池貨櫃完成「鐵軌衝擊」測試

據悉，爲進一步降低運輸成本、提升新能源動力電池供應韌性水平，中國最大新能源電池製造商寧德時代參與了中國國家鐵路集團鋰電池鐵路運輸試點工作，針對鋰電池鐵路貨櫃相繼完成「熱失控」、「鐵軌衝擊」等多項測試，並於2024年11月，成功完成中國首例鋰電池鐵路運輸。

「中亞、歐洲是我們接下來重點開發的市場。能通過中歐班列運輸的話，再好不過了。」余鵬預計，通過中歐班列不僅物流成本能夠降低三分之一，而且還能整合開發班列周邊國家市場。「一次性發貨，點對點到達出口國，對於企業來說既降低了成本，又增加了銷量。」

紅酒裝進「空調房」 鋰電池獲准上火車

「義新歐」中歐班列創新發展 助義烏「買全球賣全球」

●「義新歐」中歐班列至今開行十年，已輻射50多個國家的160多座城市。香港文匯報浙江傳真



「義新歐」中歐班列十年成績單

- ◆2014年11月18日，首趟「義新歐」中歐班列（義烏—馬德里）從義烏西站正式首發，全程13,052公里，橫跨亞歐大陸八個國家，成爲全球最長貨運專線。
- ◆截至2024年10月，「義新歐」中歐班列共開行11,380列，運送93.22萬標櫃貨物。班列運行線路達25條，輻射50多個國家160多座城市，直達境外站點100個以上，實現八個口岸出入口。
- ◆出口產品從初期的小商品、日用百貨、五金工具，逐漸向汽車配件、智能家電、光伏組件、新能源汽車等高附加值、高科技產品轉型。
- ◆回程班列佔比由2014年的不足10%提升至目前的60.3%。

整理：香港文匯報記者 王莉



●「義新歐」第一個境外物流樞紐集散中心——義新歐德國集散中心。香港文匯報浙江傳真



●作爲「義新歐」的「鐵桿」客戶，中歐班列也成爲其產品的品質代言。香港文匯報浙江傳真

商戶透過班列拓新客 應對美國「關稅大棒」

特稿

「美國天天喊着要加稅，我們也習慣了。但坐等也不行，還是得提前找新的市場、新的客戶，這樣才不被動。」義烏商戶黃巧玲最近正忙於和俄羅斯客戶溝通對接。「之所以選擇開拓俄羅斯市場，它的最大優點就是可以通過『義新歐』中歐班列出口，運費和運輸非常穩定，這個班列義烏每天都有。其他班列經過的『一帶一路』沿線國家，像哈薩克斯坦等都會是我們重點拓展客戶的方向。」

義烏商人商業嗅覺果然特別靈敏。繼「義新歐」德國集散中心後，2024年12月25日，「義新歐」中歐班列第二個境外物流樞紐集散中心就在哈薩克斯坦阿拉木圖市正式啓用。據了解，該集散中心坐落於阿拉木圖熱特根場站，位於貨櫃流向歐洲、土耳其、跨里海、中國、中亞和中東的航線上，最大堆存能力爲8,000標準貨櫃，處理能力爲10萬標準貨櫃/年。

國家發展改革委在創新支持中歐班列高質量發展中也提及，鼓勵參與組建境外運營合資公司，依託境外樞紐、集散中心等推進境外攬貨體系建

設，在便利通關、運輸組織、安全保障等方面加強協商合作，拓展中歐班列國際合作網絡。

提升跨境電商載貨比例

杭州海關副關長孫向陽告訴香港文匯報記者，本輪改革還將通過支持提升「義新歐」中歐班列的跨境電商載貨比例、優化「先查驗後裝運」監管模式等方式，給跨境電商的發展提供新機遇。「截至2024年11月，我們在義烏放行的跨境電商零售進出口清單量大幅上漲56%。我們支持提升班列的跨境電商載貨比例，使跨境電商企業能夠更好地用好鐵路運輸這個資源。同時2023年義烏率先試點『先查驗後裝運』模式，通關時間減少3小時，特別適合小批量、多品種、碎片化的貨物。」

「也是因爲考慮到美國可能加徵關稅的問題，所以我們在原有訂單加工的基礎上，又做了跨境電商。」義烏商戶張學東告訴香港文匯報記者，雖然跨境電商整體體量與大額訂單沒法相比，但由於直接面對終端消費者或者小批發商，產品利



●「集拼倉+中歐班列」在「先查驗後裝運」模式下省錢省時，有利跨境電商發展。香港文匯報浙江傳真

潤卻要高得多。「『一帶一路』沿線國家是這幾年跨境電商興起的地區，產品需求量大，『義新歐』中歐班列正好滿足了我們運輸的需求。後續我們可能還會考慮通過班列進口德國保健品、波蘭奶酪等商品。」

●香港文匯報記者 王莉 杭州報道