

新征程上新起点 中欧班列开启“10万+”之旅



■本报记者 杜雨萌

两千多年前,伴随着阵阵驼铃声,穿越戈壁沙漠,跋涉千里的驼队踩出了一条东起长安、西至罗马的古代“丝绸之路”。现如今,中国改革开放的大门越开越大,车轮滚滚的中欧班列犹如新时代的“钢铁驼队”,奔腾不息地穿梭于亚欧大陆之间,续写传奇。

截至今年11月份,中欧班列累计开行突破10万列,历经十余年发展的中欧班列站上了新台阶。“10万列只是开端,未来中欧班列将越跑越好。”在国家发展改革委11月份新闻发布会上,国家发展改革委政策研究室副主任李超颇有信心地说。

《证券日报》记者从北京出发,一路由北向南、从西向东,先后行至成都、重庆、武汉、义乌、赣州等中欧班列运输线。记者在重庆见证了第10万列中欧班列开行重要时刻,在8天、6000多公里的采访行程中,深刻感受到中欧班列高质量发展的活力、辐射力、带动力和影响力。

从“一条线”变“一张网”
通道网络不断扩充

2011年3月19日,一辆从重庆国际物流枢纽园区出发,终点为德国杜伊斯堡的国际列车探索开行,这是中欧班列“梦”开始的地方。

13年后的2024年11月15日10时20分,随着第10万列中欧班列(重庆—杜伊斯堡)由重庆团结村站徐徐驶出,站在轨道旁的重庆铁路物流中心团团圆圆党支部书记严川明,也在这一声声“穿越时空”的汽笛回响中,再次见证新的历史性时刻。

“非常荣幸”“特别开心”,这是严川明在接受《证券日报》记者采访时,最先脱口而出的两个词。严川明告诉记者,仅15日一天,就有2趟中欧班列从这里发出,每趟班列都满载着“重庆造”产品,通过阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特等口岸出境,前往万里之外的欧洲。

作为中欧班列开行数量从“0到10万列”的见证者,中铁集装箱成都分公司重庆营业部业务经理张伟在现场接受记者采访时坦言:“十余年来,中欧班列(重庆)的发展从覆盖到货源品类、运量等,都有非常明显的变化。”

比如,开行初期,中欧班列(重庆)仅到达德国杜伊斯堡一个城市,但随着重庆外贸业务的快速发展,中欧班列(重庆)覆盖了欧亚100余个城市节点,基本实现欧亚全覆盖。从货源品类看,最开始是为了解决重庆本地生产的笔电产品外运欧洲的问题,货源品类很单一,但现在运输的货源品类已经达到万余种。从运量变化看,中欧班列(重庆)也由初期的几十列发展至如今的每年2000余列常态化双向开行。出境口岸也从唯一的阿拉山口增至5个。

重庆、成都我国最早一批开行中欧班列的城市。据成都国际铁路班列有限公司副总经理王玮琨介绍,自2011年以来,中欧班列(成渝)累计开行近3.5万列,占全国开行总量30%。

国铁集团数据显示,从2016年中欧班列统一品牌至2023年,其年开行数量由1702列增加到超1.7万列,增长近10倍。开行万列所需时间由开行之初的90个月缩短为现在的6个月。今年3月份以来,已连续8个月单月开行数量超过1600列。另外,其年运输货值亦由2016年80亿美元增长到2023年的567亿美元,今年以来运输货值更是已达580亿美元。

据国铁集团货运部负责人

介绍,目前,铁路部门在国内已铺画时速120公里固定中欧班列运行线93条,联通中国境内125个城市;中欧班列已通达欧洲25个国家,227个城市以及11个亚洲国家超过100个城市,服务网络基本覆盖亚欧大陆全境。

“中欧班列开行数量的强劲增长,是政策推动、市场需求、基础设施完善和国际合作等因素共同作用的结果。总的来说,经过十余年发展,中欧班列已成为连接亚欧大陆的重要物流通道和贸易桥梁,展现了我国物流运输领域的强大实力。”中国社会科学院金融研究所资本市场研究室副主任徐枫在接受记者采访时说。

把开放机遇变成发展红利
内陆城市加速崛起

中欧班列开行数量强劲增长,除了让更多“中国制造”以更快速度、更优价格到达欧洲外,还有力带动我国内陆城市对外开放,尤其是一些不靠海不沿边的城市依托中欧班列,逐步发展成为对外开放新高地。

以素有“九省通衢”之称的武汉为例,记者走进武汉市东西湖区中铁集装箱武汉中心站看到,在4条长1050米的装卸线旁,印有“中国铁路”字样的深蓝色集装箱整齐排列,6台40吨龙门吊正平稳运行。

中铁集装箱武汉中心站市场营销部经理梅青平向《证券日报》记者介绍,今年前10个月,中欧班列(武汉)累计发送342列,同比增长48.05%;累计发送集装箱37588标箱,同比增长48.04%。目前,每周中欧班列(武汉)公共班列去程7列、回程5列,其中,湖北省本地货源占比70%以上,可让湖北本地光电、机械制造、光伏等产品“走出去”,直达德国、法国、英国、俄罗斯等地。

距离武汉600多公里之外的江西省首个内陆开放口岸——位于赣州市南康区的赣州国际陆港,同样受益于中欧班列开行数量的稳步增长,开启了“买全球、卖全球”的发展新格局。

江西三友家具有限公司是一家成立于1995年的家具生产企业,该公司经理廖祥在接受《证券日报》记者采访时表示,此前公司并无外销出口。赣州国际陆港中欧班列的开通,大幅降低了赣州地区企业的出口成本。得益于中欧班列的便利性和高效性,公司进一步把握赣州与匈牙利布达佩斯开展“双区联动”的机会,目前已实现了外贸出口“零”的突破。

“近年来中欧班列的快速发展,有力带动了我国内陆城市的对外开放。比如,赣州中欧班列开行数量的稳步增长,使得赣州国际陆港‘带货’能力显著增强,推动赣州市南康区家具产业集群迅猛发展,年产值从建港前的百亿元增长到2023年的2700亿元。”国铁集团货运部负责人说。

义乌是全球最大的小商品集散中心,过去十年,义乌在中欧班列嘹亮的汽笛声见证下,已成长为通达四海、买卖全球“世界

超市”。

中铁集装箱上海分公司国际联运部副经理张伟表示,十年间,义乌中欧班列货源结构不断丰富和升级,从最初义乌国际商贸城等大宗市场的日用百货等小商品,逐渐拓展到汽车及配件、光伏产品、机械设备等高货值、高附加值、高科技产品,推动了中欧贸易的增长,有力促进了义乌及周边地区产业的升级。截至2024年10月底,义乌中欧(中亚)班列累计开行超6500列(含回程),发运超65万标箱。

“随着中欧班列运输量的不断增加,越来越多的企业选择在沿线地区设立生产基地或物流中心,以便更好地利用中欧班列的运输优势。”在徐枫看来,这些企业的聚集将进一步推动当地产业的发展和升级。

“总的来说,中欧班列有利于部分内陆地区开行业务的产业集聚。”复旦大学上海合作组织研究中心副主任、国际问题研究院副教授马斌在接受《证券日报》记者采访时表示,中欧班列对相关城市推动外贸发展提供了重要抓手。

利用新丝路打开新思路
上市公司积极“掘金”欧洲市场

随着中欧班列辐射范围越来越广,近年来,借助中欧班列布局“掘金”欧洲市场的上市公司亦在增多。

“中国汽车产品的竞争力已走在全球前列,特别是在新能源和智能化方面,现在的核心问题就是怎么把汽车运过去。所以从某种角度来说,来自物流上的竞争力,已内嵌于产品本身的竞争力中。”长安汽车股份有限公司物流中心总经理陈维杰在接受《证券日报》记者采访时称,从时间上看,走海运往往需要45天以上,而中欧班列(重庆)的行程时间仅为15天,稳定性非常高,效率也有保障。

据悉,自2023年以来,长安汽车通过中欧班列(重庆)已累计发行7.3万辆汽车。依托中欧班列物流快速通道,其商品车整车运输出口变得更加安全快捷、高效经济、绿色环保。

对于一些需要快速响应欧洲市场需求的的企业来说,综合考虑稳定性、时效性以及价格优势,中欧班列可谓“性价比之王”。

江西永冠科技发展有限公司是A股上市公司永冠新材的子公司,该公司相关负责人告诉《证券日报》记者:“最初选择搭乘中欧班列出口货物,应该是在2021年。相比较来说,中欧班

列时效快且价格相对稳定,显著提高了我们对欧洲地区的货物交付时效,一定程度上提高了企业的资金使用效率,从而更好开拓欧洲市场。”

《证券日报》记者注意到,今年以来,受局部地缘政治风险以及前期海运价格暴涨等因素影响,诸如远大智能等多家A股上市公司对其部分出口产品,选择采用中欧班列去代替传统的海运进行运输。

“当前,许多A股上市公司选择用中欧班列出口货物。”徐枫表示,对于上市公司而言,在进一步“掘金”欧洲市场时,既要通过技术创新赋能产品革新,打造更具竞争力、更具附加值的产品,扩大海外市场份额;也要持续加大对于新兴市场的研究,制定适合当地市场的营销策略和产品战略,从而扩大其在欧洲及中亚等地区的市场份额。

新节点新起点
合作共赢的中欧班列越跑越快

“10万列”是新的里程碑,也是中欧班列发展的新起点。

“中欧班列正处在由‘看规模、重数量’向‘看效率、重质量’转变的关键阶段。”在马斌看来,中欧班列快速发展,其搭建的沿线经贸合作新平台,有力带动了我国内陆城市的对外开放。未来,为了进一步推动内陆城市高水平开放和向外型经济发展,中欧班列必须在运营质量上进一步实现突破,持续提升班列运行的品质和效率。

马斌认为,中欧班列需进一步提升市场盈利能力、国际经营能力、跨区域协调能力。从国际经营能力方面来说,未来中欧班列可从海外集散中心布局、客户服务网络建设等方面入手,着力提升集散效率、揽货能力、服务质量,从而更好地实现国内外市场优势互补、去回程平衡,促进中欧班列高质量发展。

当下,在全球经济依然面临诸多不确定性的背景下,稳定性较高的中欧班列

无疑为保障国际产业链、供应链稳定发挥重要作用。

在徐枫看来,未来,如何在全球物流市场中进一步保持竞争力,提升品牌影响力和知名度,吸引更多的货源和客户,或将成为中欧班列后续的工作重点。

值得一提的是,随着2023年共建“一带一路”倡议满十周年,我国在此基础上进一步提出支持高质量共建“一带一路”的八项行动,其中排在首位的便是构建“一带一路”立体互联互通网络。

站在“中欧班列累计开行突破10万列”这一新起点上,国铁集团有关负责人在接受《证券日报》记者采访时表示,新征程上,国铁集团将聚焦基础设施“硬联通”、规则标准“软联通”、发展成果“心联通”,持续推动中欧班列高质量发展,服务和支撑高水平对外开放大局,勇当推动共建“一带一路”高质量发展的“火车头”。比如,在全面提升基础设施保障能力方面,聚焦短板弱项,大力推动中欧班列西、中、东通道关键路段升级改造,全面提升中欧班列基础设施保障能力。与沿线国家铁路加强通道规划对接,协调推进境外通道建设,优化沿线枢纽节点布局,疏通基础设施网络堵点、卡点,提高重点口岸综合作业能力,不断提升铁路互联互通水平。

李超也表示,下一步,国家发展改革委会同国铁集团等部门单位,深入推进中欧班列高效运输、安全治理、多元通道、创新发展“四大体系”建设,加快拓展国际合作网络,积极参与跨里海国际运输走廊建设,着力构建“通道+枢纽+网络”运行格局,打造产运贸一体化发展模式,推动中欧班列安全、稳定、高质量发展。



“钢铁驼队”的“自豪”与“共赢”

■杜雨萌

自北京出发,记者踏上了一段跨越五个内陆城市的高铁之旅。8天走完6000多公里的行程并不轻松,但笔者仍很庆幸能有机会参与这次调研采访,近距离感受中欧班列的活力与魅力。

在调研采访中,记者真切感受到,从服务中欧班列的各类铁路职工,到为提高口岸通关效率和便利化水平而不断创新业务模式的海关监管人员,再到为中欧班列提供仓储、装卸、包装、配送等物流服务的运输公司和平台运营公司等,每个人,都因中欧班列的越跑越快而感到自豪,每个环节,也都在为中欧班列的

越跑越好而默默努力。

在采访过程中,中欧班列统一品牌首发司机、现为机车调度员的仲俊瀚告诉记者:“作为中欧班列的第一代司机,我见证了中欧班列从无到有、从小到大的过程,我对中欧班列的感情和关注从未改变,我愿一直守护它的发展。”

如果说“自豪”是铁路职工的共同心声,那么“共赢”则是受访企业、商人的最强烈共鸣。

来自吉尔吉斯斯坦、主营外贸业务的米卡告诉记者,十年来,义乌中欧班列的发展壮大使其在进出口贸易商品的调度上更加自如,目前公司生意像滚雪球一样,越来越大、越来越好;同样“扎根”在义乌,专门

从事西班牙进口贸易的孔志坚,目前已成为中欧班列的“铁杆”货主,也是因为近年来中欧班列稳健开行使得该公司经营发展在全国范围内愈发壮大。

中国发展离不开世界,世界发展也需要中国。站在中欧班列累计开行突破10万列的新起点,可以预期的是,一系列满载机遇与发展的“钢铁驼队”,将继续在新时代的新丝路上,一路高歌前行、奔赴万里。未来,我们也将不断见证20万列、50万列、100万列的中欧班列开行!

图①一列中欧班列正在通过龙门吊进行集装箱装车作业
图②中铁集装箱公司武汉中心站内勤人员
图③赣州国际陆港正在进行装卸作业

杜雨萌/摄
杜雨萌/摄
中国铁路南昌局供图

记者手记