



迎接党的十九大特别

中欧班列(武汉):

提升运能质量的中欧班列

本报采访组



江城武汉，古有“九省通衢”之说，是中国首个综合交通枢纽，区位优势明显，选择从这里开行中欧班列顺理成章。

2014年中欧班列(武汉)常态化开行以来，武汉成绩斐然。由2014年的21列到2015年的153列，再到2016年的222列，实现了中欧班列大踏步发展。

更值得关注的是，不仅开行数量高速增长，质量也上乘，班列满载率均达到95%左右。就连一直困扰中欧班列的回程空载问题都得到了解决，甚至返程比去程的班列还多。

这是怎样做到的呢？《经济日报》采访组一行，来到武汉走企业、访政府、看铁路、问海关，探寻武汉如何破解中欧班列开行难题。

往返满载 货从哪来

采访中，武汉海关提供的一组数据吸引了记者注意。2017年前7个月，进出口班列开行共计187列，其中出口90列，进口97列，进口比出口的班列

还多，并且基本满载。

“从区位看，武汉非常有优势，不愁货源。”武汉铁路局货运营销处副处长郑力说，武汉已成为水陆空大枢纽。凭借“一带一路”建设和长江经济带发展战略，借力“汉新欧”通道和“江海直达”航线的有效对接，武汉市已初步打造出一条新的国际集装箱铁水运输闭合环线，强化了其他城市无法比拟的多式联运优势。

去程的货运有保障，返程的货物呢？

“这个带你们去铁路集装箱中心站看看就知道了。”中铁集装箱武汉分公司总经理陈坤斌说。

在武汉市东西湖区惠安大道的武汉中心站，记者看到有几个货柜正在等待海关的查验，打开集装箱，浓重的樟楠木味道扑鼻而来。

“这是我们从俄罗斯进口的木材。”武汉海关监管通关处处长刘汉鸣介绍说，现在返程的货物中木材占据了大多数。

表面上看，是这木材解决了中欧班列的回程问题，但真正受益的是这木材的“主人”湖北福汉木业（集团）公司。“是中欧班列给我们带来发展的机遇，

如今我们在俄罗斯托木斯克州阿诺市已建立了中俄一托木斯克木材工贸合作区。”湖北福汉木业（集团）公司副总经理李文定介绍说。

除了木材，能让老百姓零距离接触到中欧班列的还有食品，白俄罗斯牛奶、法国红酒、德国啤酒等，如今已经在武汉的各大超市里就能直接买到。

如今，中欧班列(武汉)开行以来，承运货运60%来自省内，40%来自华南、东南地区，彻底改变了过去内陆地区外贸出口依靠沿海地区走向世界的“一江春水向东流”的格局。

日常运营谁是关键

中欧班列(武汉)之所以实现快速常态化运行，并且名列前茅，与铁路、海关等部门的服务保障分不开，但运营主体汉欧国际物流公司的成立起到了更为关键的作用。

“当初，为了能让中欧班列快速实现常态化运营，武汉市的2家国有物流企业合并成立汉欧国际

图① 在中欧(武汉)班列起点，一辆集装箱起重机在搬运货物。

新华社记者

肖艺九摄

图② 武汉中心站中欧班列现场。

本报记者

齐慧摄

图③ 开往德国汉堡的中欧(武汉)班列从武汉铁路集装箱中心站驶出。

新华社记者

肖艺九摄

物流公司，成为中欧班列(武汉)的运营主体。”武汉市交委的石必晶介绍说。

2012年10月中欧班列(武汉)开通试运行，2013年恢复重建铁路口岸，2014年成立汉欧国际物流公司，开始常态化运营，2015年实行双向常态化运营，2016年增设境外机构，进一步辐射延伸线路。

汉欧公司是如何操作的呢？

在中欧班列的发展壮大过程中，汉欧也在不断地转变角色。“开始是单纯的运输企业，让中欧班列先开起来，后来为了能让中欧班列常态化运营，汉欧就变身为国际物流公司。”汉欧国际物流公司副总经理谢琪说。

为了提升市场化运能，汉欧开始建设境内外物流园区及海外仓，覆盖乌克兰等东欧国家，并正积极推进东西湖汉欧国际物流园、白俄罗斯布列斯特国际分拨中心项目。

仅建物流园区不行，还要增强平台的自主发展和自我造血能力，汉欧进入了国际贸易领域。利用境外营销网络机构等方面的优势，汉欧加大“一带一路”沿线国家和地区优质产品的引进力度，把欧亚大陆优质安全的食品平价送上市民餐桌。同时，积极组织中部农产品出口，让欧洲的华人群体可以尝到国内的食品。

离开补贴能否开行

补贴是中欧班列发展中绕不开的问题，在武汉也同样存在。如何能离开补贴，形成自身“造血”功能，中欧班列(武汉)正在探索尝试。

中欧班列(武汉)的补贴是由武汉市政府直接将补贴发放给运营主体，也就是汉欧公司，由汉欧公司来安排补贴的去处。

之所以前期给予补贴，是培育市场之需，也是合理的。“以武汉为例，目前中欧班列每年对汉欧公司都有考核的指标，达到标准每年可有1亿至2亿元补贴。”石必晶说，这确实是全国中欧班列快速发展的原因之一。

但中欧班列仍是市场行为，企业终归要回归市场。因此，各地政府一方面给予补贴、引导市场，另一方面也希望企业尽快自力更生，形成自身的造血功能。石必晶说，这需要给企业一些时间，然后再退出补贴，目前，武汉在补贴基本未增长的情况下，班列还保持了快速增长，也说明企业的造血能力在不断增强。

“国外对我国的中欧班列是非常感兴趣的，市交委每个月都要接待有关外国负责人来考察，都希望中欧班列可以在他们的城市设站。”石必晶说。

再看国内亦是如此，玖通达物流联盟董事长王其耿最近两年贴钱做的一件事就是引导物流公司往铁路发展。王其耿说，目前武汉已经成“大米字形”和“小米字形”的交通网络，正是物流行业发展多式联运、降本增效的好时机。

“等到时机成熟，离开补贴中欧班列也可以运营得更好，这点我们有信心。”石必晶说。

(采访组成员：孙世芳 顾阳 齐慧 暮媛媛 执笔：齐慧)

砥砺奋进的

5年



「一带一路」在行动



从长计议算大账

齐慧

中欧班列开行以来，很多人都在给它算账，账还越算越“赔”，这就引发了“空载开行”“过度补贴”“赔本赚吆喝”等各种质疑。

这账到底应该怎算法？

一方面，目前中欧班列开行是要“赔”。从此次在武汉的采访我们能看到，中欧班列(武汉)发货运量已经在全国排名前列，就算往返都满载，也还是亏损，要靠政府补贴。

可这么算又不对，因为把账算小了，还有很多大账没算进去。

首先，中欧班列带动了多少产业发展没算进去。以武汉为例，因为中欧班列的开行，台湾奇宏科技将生产基地布局到了武汉，法国著名体育品牌迪卡侬将全国分拨集散仓库落户武汉市周边，进一步

巩固了湖北省作为承接东南沿海产业转移的首选地位。这些对地方经济带动的作用，简单的数据未必能说明。

其次，中欧班列带动了多少农户脱贫没算进去。比如湖北福汉木业不仅从俄罗斯运回大量木材，还将湖北农民种植的茶叶出口到“一带一路”沿线国家和地区。他们鼓励农户投入到茶叶种植上并收购其种植的生态富硒茶叶，再进行粗制、精制加工之后出口到摩洛哥、俄罗斯等国家，每年出口创汇金额已达千万美金，帮扶鹤峰县在档立卡贫困人口数7848人，增加贫困户年均收入3000元。类似的扶贫事例在中欧班列上还有很多，这样的“账”算起来也需要从长计议。

对沿线百姓生活的影响，也很难量化。中欧班

列让老百姓在家门口的超市就享受到高品质的外国红酒和新鲜水果。2017年汉欧班列还助力湖北楚文化走出国门，先后承运了湖北省歌舞剧院的编钟、服装及道具至德国参加演出，承运了六祖文化公司2000件书画、香炉、红木家具等文化工艺品至德国举办中国传统文化节，为“一带一路”沿线国家和地区的文化交流创造了条件。同时，中欧班列还给沿线百姓带来诸多工作岗位和就业机会。这些大账很难用金钱衡量。

除此之外，还有很多账我们是不能一下就看到并算清的。因此，再为中欧班列算账时，不能仅仅计算表面开行的运行成本和收益，还要把它看做一条贸易通道、民心通道，看到它在“一带一路”建设中发挥的重要作用。

