



迎接党的十九大特刊

中欧班列(重庆):

连接全球市场的中欧班列

本报采访组



“渝新欧”，一条原本用于将当地代工笔记本电脑运往欧洲的铁路大通道，如今已成为重庆连接全球市场、打造西部开放高地的新载体，以至让很多海外人士惊呼：“重庆，离欧洲竟如此之近……”

在重庆，中欧班列不再是一条简单的物流通道，它在推动重庆产业转型发展的同时，也开始重塑其外向型经济发展模式。

“IT专列”华丽转身

“渝新欧”的出现，并非偶然。其背后，是重庆作为西部内陆地区承接东部沿海产业转移与自身结构调整的需要。

长期以来，内陆地区处于国际产业分工的末端，在产业从“发达国家—中国沿海地区—内地”的梯度转移面前，往往束手无策。除了“大城市带大农村、东北现象与西部现象叠加”带来的困扰外，被崇山峻岭包围着的地理困局，让重庆地产货物不得不绕道沿海，常常让“豆腐运出了肉价”“豆腐等成了豆腐乳”。

但近年来，重庆以“笔电”产业为突破口，创造

性地打破了加工贸易“两头在外”的传统思路，探索出“一头在外”的“整机+配套”的垂直整合模式，以弥补其物流成本、产业配套等薄弱环节。

惠普是最早落户重庆的笔电制造企业，此后，全球最大的电子产业代工商富士康进驻重庆。2009年以来，分散在沿海各省的宏碁、华硕、思科、东芝等5大品牌商，广达、英业达、仁宝、纬创、和硕等6大整机商，以及860多家零部件厂商迅速集聚重庆。

笔记本电脑产能的迅速扩大，对当地的物流能力提出了更高要求，以运送笔记本电脑为主的“IT专列”由此孕育而生，这正是中欧班列(重庆)的前身。

一个集装箱从上海运到荷兰鹿特丹，海运成本一般在2500美元左右，如果货物在内陆，还要增加内陆物流的成本，欧洲到岸后转运至内陆，大约需要4000美元的成本。

“我们做过一个比较，海运所需的时间要比渝新欧铁路多出约20天，加上期间货物占资形成利息，基本上两者物流成本打个平手，但价值高、对物流时间有要求的货物，中欧班列比海运肯定要更划算。”重庆锦程国际货代有限公司报关经理黄毅说。

不仅是以笔电产品为代表的信息产业，重庆还推动形成了10多家整车企业和1000多家规模以上

配套企业的汽车产业集群，探索形成了“推动整机加零部件垂直整合一体化的方式”“在内陆开展加工贸易”的经验做法。

产业互动中快速成长

“渝新欧”应重庆产业结构调整而生，先于“一带一路”倡议而行，又因“一带一路”倡议而发展壮大。

2012年4月，渝新欧(重庆)物流有限公司正式成立，这个由中国铁路、俄罗斯铁路、德国铁路、哈萨克铁路、重庆市政府“四国五方”共同组建而成的平台公司，从一开始就引入了利益分享机制，通过“公共”元素的注入，尝试在更大范围内整合资源。

在重庆团结村铁路口岸，记者看到，标记有“中欧班列”字样的集装箱正整装待发。重庆海关负责查验的关员告诉我们，这些集装箱装的主要是运往俄罗斯的力帆汽车及其零配件。

中欧班列对于竞争力提升的作用，重庆力帆集团副董事长陈卫体会深刻。他在多个场合表示，目前力帆汽车是俄罗斯卖得最好的中国品牌汽车，而力帆汽车热销海外，很大程度上正是因为搭上了“渝新欧”这条快速通道。

随着“一带一路”倡议的推进，中欧班列(重庆)集装箱里的货物也变得丰富起来，除了笔记本电脑、汽车及零配件等传统货物外，越来越多的“重庆造”搭乘专列走出国门。

为了推动“渝新欧”与当地产业发展形成更好的良性互动，中欧班列(重庆)率先与沿线国家和地区的铁路部门建立了跨国、跨洲班列运行时刻表，成为欧亚各国铁路运输中等级最高的“五定”班列——“定起点”“定终点”“定路径”“定运行时间”和“定运费价格”。

“渝新欧”的不断升级以及由此带来的海关通关、检验检疫等领域的制度创新，吸引着更多市场需求和要素资源向重庆集聚。

谋划物流新版图

今年6月21日，第二十届渝洽会开幕前一天，一份由重庆两江新区与渝新欧(重庆)物流有限公司签订的战略框架协议，引发了社会广泛关注。按照协议，双方将共同打造“渝新欧”多式联运项目，这意味着中欧班列(重庆)将从现在的团结村铁路口岸转至果园港始发。

未来，横贯亚欧大陆的“渝新欧”铁路，将在果园港实现与长江的“牵手”——借助“渝新欧+长江”，中欧货物可沿长江黄金水道便捷换乘“出海”，果园港作为承载东西双向开放和长江上游物流贸易枢纽港的作用将更加凸显。

另一场“渝新欧+4小时航空”的铁空联运模式也在紧锣密鼓推进之中。据悉，以重庆为圆心画一个圈，4小时的飞行时间几乎可覆盖新加坡、中国香港、日本东京等东南亚和东亚主要城市。

与此同时，“渝新欧”还通过“铁公联运”实现了通道的南延。目前，重庆到东盟公路物流大通道的东线已打通，货物从重庆出发，经广西凭祥口岸到越南河内，运输时间比海运缩短20多天，而成本仅为空运的五分之一。

借助“渝新欧”，不产一粒钾肥的重庆，正成为我国内陆最大的钾肥集散中心，每年钾肥流通量有望达到300万吨；同样，与咖啡并无交集的重庆，却打造出全国最大的咖啡现货交易平台，运营1年多来，已实现交易额80多亿元。

重庆西部物流园董事长罗书权称，“渝新欧”不单是一个运输通道，它承载着中国内陆开放崛起的使命，未来将衍生出多条路线，而每一个环节和支线都需要继续去创新。

(采访组成员：孙世芳 顾阳 齐慧 暴媛媛
执笔：顾阳)

砥砺奋进的

5年



「一带一路」在行动



① 在德国西部城市杜伊斯堡的DIT货运场站，起重车搬运中欧班列集装箱。
新华社记者 单宇琦摄

② 杜伊斯堡DIT货运场。
新华社记者 单宇琦摄

③ 在阿拉山口站综合换装库(三区)，工作人员操作叉车从来自哈萨克斯坦的班列上搬运电解铜。胡虎虎摄(新华社发)

④ 中欧班列(重庆)起点、重庆铁路口岸中铁联集重庆中心站内装载完货物的新一趟中欧班列准备驶出中心站。
新华社记者 刘潺摄

采访札记

探索陆上贸易新规则

顾阳

长期以来，“海洋贸易规则”一直主导着全球贸易的发展，从沿海沿江再到沿边内陆的开放路径，让重庆这样典型的西部内陆城市成为对外开放的“末梢”地带。但重庆在依托自身优势产业不断推进产业结构调整的同时，以中欧班列为为抓手，探索符合陆上贸易要求的新规则、新体系，具有重大的经济价值。

东部沿海地区历经30多年的快速发展，有些方面已达到了开发极限，而以重庆为代表的中西部地区，工业化率和城镇化率目前还低于全国平均水平，生产要素比较优势十分明显，而以陆上贸易为抓手的扩大开放，正是激发其巨大潜力的“金钥匙”。目前，中欧(重庆)班列已成为我

国带动能力最强、实际利用率最高、影响力最大的中欧班列之一。

货物种类的不断丰富，让中欧班列(重庆)的辐射力不断增强。出口方面，在以往IT类产品、汽车及其配件的基础上，新增了机械产品、轻工业生活用品和国际邮件等，主要货源地已从西南地区延伸至上海、江苏、浙江、广东等东部沿海地区；进口方面，目前已形成了整车、汽车配件、食品、生活用品、药品等较为完善的商品类别。其中，“渝新欧”还开创了中欧国际货运班列全路段运输国际邮包和药品的先河。

依托“渝新欧”，重庆在构建陆上贸易新格局的过程中，还将享受到国家战略叠加的多重政策红利。“一带一

路”、长江经济带以及西部大开发等战略的实施，为重庆“走出去”提供了更大平台，特别是中新(重庆)战略性互联互通示范项目落户重庆，为重庆提升内陆开放水平带来了重大机遇。

“不谋全局者，不足谋一域。”一个地区的发展，必须全面融入到国家发展的大格局中去，在服务全局中才能更好地发展自己、提升自己。”重庆两江新区管委会一位工作人员的话，令人印象深刻。

如果说5年前是我国内陆地区扩大开放的开端，那么对外贸易今天正大跨步迈入“内陆时代”，未来还将释放更多潜能。可以预见的是，被委以重任的“渝新欧”，将会演绎更多精彩的发展故事。

