

今年上半年中欧班列返程数量同比增长100%，占去程的69%——

# 中欧班列正驶入稳定发展新阶段

经济日报·中国经济网记者 暴媛媛

## “一带一路”在行动

短短6年,经历从无到有,被誉为丝路“钢铁驼队”的中欧班列正驶入稳定发展新阶段。

在中欧班列发展初期,曾遭遇过不少质疑:离开补贴后的班列能否正常运行?如何有效解决返程空载问题?对此,一组数字或许可以作出回答。自2011年重庆一杜伊斯堡首班列车成功开行以来,中欧班列实现了从无到有的快速发展,规模数量更呈现井喷式增长,班列从国内48座城市开行,到达欧洲14个国家、42座城市。2011年至2016年,中欧班列实现从17列到1702列的跨越;2017年,中欧班列全年开行3673列,同比增长116%,超过2011年至2016年前6年开行数量总和;今年以来,仅上半年就已开行2490列,同比增长69%,尤其是返程班列比例稳步提升;2017年返程班列同比增长123%,占去程的53%,2018年上半年返程班列又同比增长100%,占去程的69%。

开通8条营运线路、通达欧洲8个国家15座城市——

## 长三角中欧班列全面升级

本报记者 李治国

2013年9月29日,中欧班列(苏州—华沙)首次开行,标志着长三角地区中欧班列开行实现零的突破。从此,如雨后春笋般,该地区多点相继开行了中欧班列。

### 开行数量稳定增长

从义乌到西班牙马德里,从苏州到波兰华沙,从合肥至德国汉堡,从上海至俄罗斯莫斯科的沃尔西诺,曾经遥不可及的欧洲货运重镇,如今可以通过中欧班列与长三角地区紧密相连。

据铁路部门介绍,长三角中欧班列今年去程开行达到200列仅用时189天,比2016年的332天缩短了143天,比2017年的244天缩短了55天。

2015年2月份,长三角首趟回程中欧班列由西班牙马德里抵达义乌,拉开了回程班列开行的序幕,2015年至2017年区域内回程班列开行年均增长1257.69%。今年以来,回程营运线路已达到5条,回程班列开行63列。“长三角中欧班列开行数量呈现增长态势,仅2017年去程就突破290列,比2014年至2016年8月份开行数量的总和还多。预计2018年去程开行数量将达到388列。”中铁集装箱运输有限责任公司上海分公司总经理刘锡林说。

### 货物品类日趋丰富

目前,长三角地区已形成义乌至欧洲相关国家以小商品为主要货源,苏州至德国汉堡、波兰华沙以电子产品和电器为主要货源,合肥至德国汉堡以白色家电及机械产品为主要货源的去程货物品类特征,有的营运线路运力日趋紧张。“经过3年多的运营,义乌—马德里中

2017年,中欧班列全年开行3673列,同比增长116%,超过2011年至2016年前6年开行数量总和;今年以来,仅上半年就已开行2490列,同比增长69%,已实现返程班列比例的稳步提升;2017年返程班列同比增长123%,占去程的53%,2018年上半年返程班列又同比增长100%,占去程的69%。

满载连接中欧两端的货物与希望,这趟横跨欧亚大陆的丝路快车持续前行,不仅见证了中欧间贸易的互联互通,也有力地说明,依靠市场的力量,中欧班列有能力实现平稳运行,成为带动沿线国家和地区经贸发展的“火车头”。

“火车头”的作用首先体现在贸易的互联互通上。伴随“一带一路”建设落地生根、持久发展,中欧班列俨然成为“一带一路”上一道流动着的贸易风景线。从机械设备、电子产品到餐桌上的异域风味,从木材、整车到服装鞋帽、日用百货,货物品类日益丰富,贸易规模逐渐扩大,中欧班列架起的桥梁不仅连通着中欧间的贸易企业,也惠及了相关国家民

众的日常生活。

联通亚欧大陆,中欧班列还为相关国家产业、经济的发展带来了新的机遇和突破。从国内来看,部分衰退的货运体系被再次激活,内陆城市的外向型发展找到了新的出口;班列所经之处,新的物流、工业、商贸中心正拔地而起,产业园区建设如火如荼,成千上万的就业机会惠及当地民众。事实证明,串联起欧亚交通运输干线的中欧班列,正发挥着越来越强的经济集聚和辐射功能。

同时,中欧班列不仅是“一带一路”建设的受益者,也是相关建设的实际参与者和推动者。一方面,中欧班列的常态化运营为中欧之间的物流提供了便捷的陆路通道,弥补了海运时间长和

空运费用高的不足,成为拉动我国与欧洲各国经济共同提升的重要方式。另一方面,作为国际物流组织的新模式,班列途经国家间铁路、口岸、海关等部门的合作日趋密切,依托“一站式”服务、“一体化”通关、“全过程”监管的高效服务等实践,中欧班列不仅大大节省了跨国物流成本,也提升了相关各国商品的市场竞争力。

未来,在推进“一带一路”建设过程中,中欧班列还将在国际铁路合作机制创建、国内企业合作平台搭建、运输保障体系框架构建、全程物流服务体系建立、通关便利化水平、国际联运创新发展、运行安全保障、品牌效应等方面贡献智慧与力量。中欧班列的运营,本身就是新运输模式、新技术手段及物流创新发展的实践过程。以多式联运为例,中欧班列纵深发展正在尝试突破原有的运输和贸易限制,成为我国创新物流发展的试验田和先行区。借助“一带一路”东风,承载着共商共建共享的全球治理新理念,中欧班列必将开创出合作共赢的国际品牌,成为带动相关国家和地区经济发展的黄金通道。



浙江义乌火车西站货场内,一名货运员在指挥监督中欧班列装车作业。  
林家门摄

欧班列由开行之初不定期的开行方式,发展到现在的每周常态化开行去程3列至4列、回程1列,等待运往马德里的货物已排到了1个月以后。”义乌中欧班列运营商天盟实业投资有限公司副总经理方旭东说。

随着回程中欧班列开行越来越多,欧洲国家进入中国市场的商品也越来越丰富。捷克水晶、法国红酒、德国啤酒等商品已走入中国的超市、百姓的生活。

### 惠及多国企业民众

长三角地区中欧班列以其通关高效便利、产品辐射范围广、运营模式新等特点,为区域商品贸易开辟了一条出口亚

欧的安全、高效、便捷的物流通道。

2018年1月24日,首批共100件出境邮件在义乌铁路口岸顺利搭上中欧班列,运往波兰马拉舍维奇站,标志着义乌中欧班列创新经营业态,开辟性价比更高的国际邮包运输新模式取得了突破。

2018年3月10日,专为美的家电定制的合肥中欧班列开往波兰最大铁路枢纽货运站——罗兹车站,走上为更多企业提供定制服务的“试探之旅”。

2018年3月30日,“一带一路”跨境电商中欧班列(上海—莫斯科)在上海举行首发仪式,探索和搭建一条亚欧大陆商业化经贸合作新快线。

新的运营模式在长三角中欧班列上

不断得到尝试和发展,惠及了众多的国家企业和民众。

截至2018年7月份,长三角中欧班列共开通俄罗斯、白俄罗斯、波兰、捷克、德国、西班牙、英国、拉脱维亚等8条运行线路,通达欧洲8个国家15座城市,区域内开行的城市有苏州、义乌、合肥、南京、上海。条条中欧班列营运线路,织就了与欧洲国家经贸文化交流的互联互通网络。经过4年多的深耕发展,长三角中欧班列共开行1051列,国际经贸合作得到持续深化。传承着古老丝绸之路精神,一列列奔流不息的中欧班列犹如一条条“钢铁驼队”,在中欧共拓发展共享之路上行稳致远。

## 访谈

巴基斯坦作为“一带一路”重要相关国家以及中巴经济走廊的东道国,对于在“一带一路”下一阶段建设中与中国进一步加深合作充满期待。日前,巴基斯坦执政党正义运动党联席巴奇德·卡西在接受经济日报记者专访时表示,两国领导人在中巴经济合作问题上立场高度一致,中巴经济走廊建设为巴基斯坦提升民众福祉带来了重大机遇。巴基斯坦政府将积极研究制定有关措施,争取与中方更好地对接。

巴奇德·卡西表示,巴基斯坦政府高度重视中巴经济走廊建设,期待其补齐在能源电力、交通基础设施以及基层民生方面的短板。当前,仍有很大比例的巴基斯坦国民无法享受受到医疗卫生和基础教育等公共产品。在这种情况下,“一带一路”建设提出要优先实施让当地老百姓受益的民生工程,对巴基斯坦意义十分重大。

巴奇德·卡西表示,巴基斯坦政府清楚地认识到,出口疲软、贸易失衡的根源在于本国工业化程度不高,缺乏具有国际竞争力的出口产品。中国从未刻意寻求对巴贸易顺差,反而是在用实际行动帮助巴基斯坦增加出口。中方助巴基斯坦修建的现代化公路网,对于巴产品出口在国内运输阶段减少损耗、降低成本起到了十分积极的作用;巴中经济走廊框架下的工业园区建成后也将助巴实现工业生产能力提升。尤其值得一提的是,巴基斯坦将以东道国身份参与今年11月份在上海举行的首届中国国际进口博览会,充分体现了中国对促进巴基斯坦出口的诚意。为了抓住这一机遇,巴基斯坦政府将着力提升本国出口产品的国际竞争力,加速经济由农业向工业的升级转型,进而增加对包括中国在内全部贸易伙伴的出口额。

巴奇德·卡西告诉记者,当前巴基斯坦面临外债困境,为了在不增加债务负担的前提下发展经济,吸引外商直接投资将是本届政府的执政要务。此外,相较于政府资金,社会资金在投资目标的选择上将更趋多样化,有利于实现覆盖范围广、受益项目多的投资格局,这与巴政府扶持本国中小企业的政策高度契合。巴自身质量过硬,发展前景广阔,但在短时间内受资金不足困扰的中小企业将在中国社会资本对巴投资中受益。

巴奇德·卡西表示,巴中经济走廊不仅是一条经济走廊,更是巴中兄弟情谊的见证以及今后两国全方位、各领域进一步增加交流的平台。巴基斯坦政府高度重视先进科学技术应用对本国经济,尤其是农业部门的提振作用,充分认识到更加丰富的文体活动有助于提升人民生活水平。未来,巴基斯坦政府希望增加两国人文交流合作项目,将两国民心进一步拉近,不断为两国典范关系固本强基。

## 中乌智库媒体共话“一带一路”合作

本报塔什干电 记者李遥远报道:由中国公共外交协会、中国驻乌兹别克斯坦使馆、乌发展战略中心共同主办的“一带一路”中乌智库、媒体对话会日前在乌兹别克斯坦首都塔什干成功举行。

中国驻乌兹别克斯坦大使姜岩在对话会上介绍了中乌在共建“一带一路”框架下深化贸易、投资、基础设施建设、文化、教育、科技等领域合作取得的重要早期收获。姜岩表示,中乌两国发展理念相通、合作潜力巨大、前景广阔,中方期待同乌方加强共建“一带一路”合作,共享发展机遇。

乌最高会议院第一副主席萨法耶夫认为,“一带一路”倡议为促进各国发展繁荣提供了良好平台。乌中关系基于相互信任、尊重、照顾彼此利益的原则,乌方愿与中方共同努力,继续深化贸易往来、互联互通、议会交往、民间交流等合作。

“我们不能浪费时间,必须紧抓机遇共同落实‘一带一路’倡议。”在乌总统战略和地区研究所所长诺罗夫看来,“一带一路”倡议具有战略意义,该倡议的实施将使没有直接出海口的中亚地区变成交通枢纽,使中亚成为睦邻友好、稳定发展、和平安全的地区。

乌发展战略中心主任布尔汉诺夫表示,“一带一路”倡议对促进地区经贸、投资、交通、农业、旅游、教育、人文合作意义重大,符合所有参与国利益。乌方积极支持“一带一路”倡议,将继续同中方深化该倡议框架下的各领域合作。

既要“走得远”又要“走得好”

## 民营企业成为“一带一路”建设重要力量

本报记者 廉丹

随着“一带一路”建设深入推进,民营企业赴海外投资的步伐日益加快,正发挥着不可替代的作用。在“一带一路”建设中如何实现自身发展,既要“走得远”又要“走得好”成为众多民营企业关心的问题。

全国工商联发布的民营企业500强研究报告显示,在2017年500强民营企业中,有274家参与了“一带一路”建设,实现海外收入(不含出口)7900多亿美元。国家信息中心数据显示,2017年民营企业与“一带一路”相关国家的进出口总额达到6000多亿美元,占与“一带一路”相关国家贸易总额的43%。民营企业已经成为参与“一带一路”建设的重要力量。对此,全国工商联专职副主席王永庆认为,这主要有三个原因:一是有需求。民营企业是百姓经济,与人民生活息息相关。发展经济、改善民生是发展中国人民的共同愿望,是中外合作

的内生动力。二是有市场。民营企业实力强了,需要更大的市场,需要通过开放合作同广大发展中国家一起参与到全球价值链中,在不断交流融合中实现长期可持续发展,最终造福各国人民。三是有企业家推动。在对外合作中,政府引导、市场主导、企业主体三位一体才最为有效、稳定,企业家是最具有创新精神的群体,是市场中最稀缺的资源。民营企业对市场环境最敏感,能够充分发挥创新意愿和能力。

当然,民营企业在海外发展的实践中还面临很多挑战。从外部看,目前还存在相关各国的政治风险、经济基础薄弱、相关法律法规不健全等问题,进而给企业的投资经营带来诸多风险。从内部看,仍存在创新能力不强、人才缺乏、信息不对称等短板,这些影响了有关项目的推进和实施。王永庆建议,民营企业要苦练内

功,提高自身竞争力。要提高海外投资决策的专业性,善于利用专业服务人员,不盲目跟风。要做到合规合法经营,熟悉国际规则,深入了解投资国的法律法规、文化风俗、社会习惯、产业发展。企业还要有社会责任意识,注重国际人才培养等。

目前,中国铁路是我国企业“走出去”的一张名片。中国中铁股份有限公司董事长李长进表示,合作共赢是基础,海外项目必须注重与当地的合作。海外事业要有扎根海外市场的决心和定力,这样才能有收获;不能老做低级业务,要转型升级,逐步提升;境外风险很多,要有忧患意识,时刻思考如何防范和化解风险;要注重品牌建设,形成海外市场上的品牌竞争力。

与此同时,抱团出海、形成合力也是民企“走出去”的重要途径。王永庆表示,一方面民企可以与国企相互配合、取长补短,

很多央企“走出去”的项目都是采取承包形式,其中设计、工程、售后服务等产业链上的项目,民营企业都可以参与其中,形成业务联系和产业分工。另一方面,民营企业也可以联合起来抱团出海,避免恶性竞争,发挥规模效益。

中国铁建国际集团有限公司董事长郝桂林表示,央企和民企在产业链上可以形成互补,抱团出海不失为一种好方法。企业抱团出海,形式可以是联合体,也可以是合作关系,但受制于某些因素,首先是企业文化冲突,每家企业都有自己的文化,决策体系不一样;其次是企业诉求不一样。针对这些分歧,要找到有效的解决方式,把“抱团出海”这篇文章做好。

中国建材集团董事长宋志平表示,央企、地方国企与民企的合作是中国企业最大的优势,这种合作在国内支撑了经济发展,在海外也会支撑“一带一路”建设。



近日,9名北京交通大学的肯尼亚留学生来到中国铁路济南局集团公司济南西车辆段参加实训活动。图为济南西车辆段取教科工程师那玉庭(右一)正在给肯尼亚留学生讲解轮对落成检查的工艺要点。  
王磊摄