

时政新闻

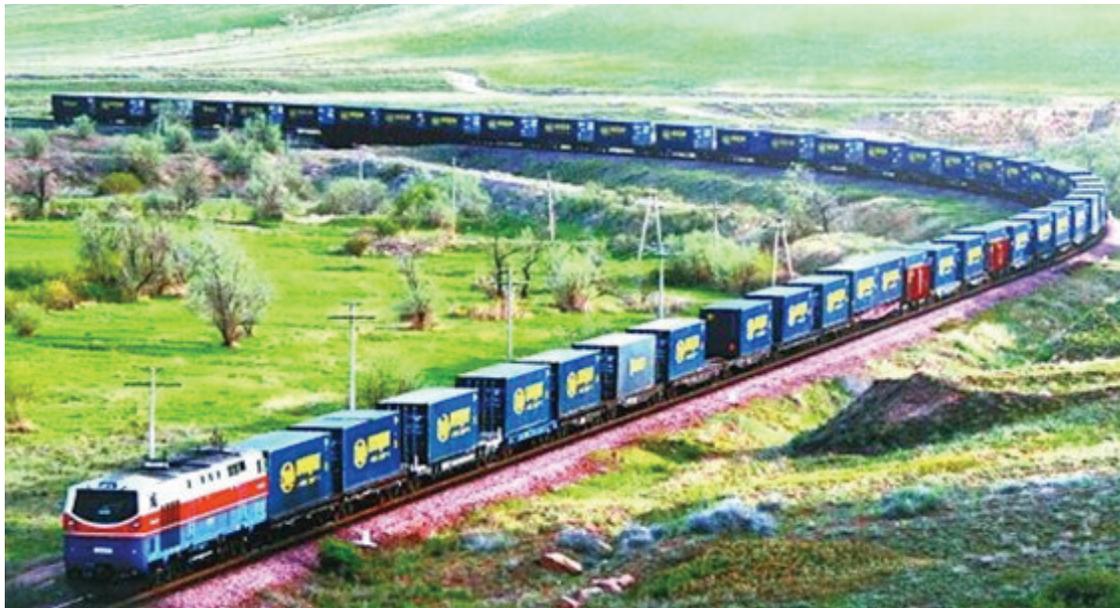


编者按

2015年第35期出版的《瞭望新闻周刊》，以《郑欧班列活跃丝路之上》为题，报道了郑欧班列自2013年7月18日开行以来，短短两年内快速形成常态化高密度运行，成为“丝绸之路经济带”最活跃的国际货运公共班列。习近平总书记视察郑欧班列时提出的“要把郑州国际陆港建设成为连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为丝绸之路经济带建设多作贡献”目标正逐步变为现实。本报今日予以编发。

郑欧班列活跃丝路之上

□新华社记者 郭久辉



8月5日18时30分，班次号为“80001”号的国际铁路货运班车，满载41节标准集装箱，从郑州货运东站准时发车，开往德国汉堡。

从今年7月份开始，郑欧班列率先实现了每周两班欧洲往返平衡。即每周三、五各有一趟列车从郑州发车至汉堡，每周四、六各有一趟列车从汉堡发车至郑州。这是我国第一个实现每周两班往返、稳定常态化运行的公共国际铁路班列。

依托已在国内外布局的配送中心，郑欧班列获得了充足的货物来源。而国际多式联运通道的建设，更是吸引了日韩等国企业对这一通道的青睐，两国借由这一通道转运的货物约占到运力的五分之一。与沿途各国海关、检验等部门的对接，大大改变了过去因沟通不畅影响运营效率的问题。

如今，郑欧班列已经成为“丝绸之路经济带”最活跃的国际货运公共班列。2014年5月10日，习近平总书记视察郑欧班列时提出，“要把郑州国际陆港建设成为连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为丝绸之路经济带建设多作贡献”，这一目标正逐步变为现实。

超强集散能力支撑中欧贸易

“以前，我们的服装产品从青岛走海运发到欧洲，这两年搭乘郑欧班列，货运周期比走海路节省了20多天。时效有了保障，我们就敢于承接时效性强、利润率高的时装生产订单了。”山东一家服装生产企业总经理赵兴文说，“郑欧班列的服务特别好，有业务员上门收货，经高速公路运到郑州搭乘班列，半个月可送达客户所在欧洲城市，而费用仅相当于航空运输的四分之一。我们只需要把货物和各种单据准备好，非常合算。”

专门经营进口汽车的“万国汽车”公司业务员表示，去年9月郑州获批汽车整车进口口岸后，公司通过郑欧班列运输“路虎”等进口汽车，“运输时效之快，通关效率之高超乎想象。由于到货快，我们比去年同期多卖了十几部。”

2013年7月18日开行的郑欧班列，短短两年内快速形成常态化高密度运行，正是得益于其超强的集疏货物的能力。目前，郑欧班列集货范围覆盖了包括长三角、珠三角、京津唐等在内的国内16个省区市，河南本地货物仅占两成。

智库研究员调查了解到，能做到上门服务，送货到门的“门到门”“一条龙”全程精细化物流服务，绝非易事，需要克服沿途各个国家不同语言、不同监管机

制，以及转换运输方式和海关、商检等各种单证制度差异，严密对接各个流程环节。为此，郑欧班列运营企业郑州国际陆港开发建设公司投入了大量人力物力和财力，在境内外建立货物集疏网络，进行全产业链布局。

两年来，陆港公司在全国19个大中城市设立办事处，并与众多货物代理公司展开合作，多渠道组织货源；同时，在欧洲及中亚各国，设立了50个分拨配送中心，配送服务延伸至欧亚105个城市，这些分拨中心也是返程货物集货中心。

遍布各地的集疏中心使郑欧班列的服务能力大幅度提升，从而获得了充足的货源。尤其是从欧洲返回的货源增长特别迅速，从最初的德国汽车及零配件迅速扩大到食品及生活用品，如德国啤酒，法国、西班牙的红酒，荷兰的牛肉、牛奶等源源不断通过郑欧班列输往中国。

据商务部统计，截至2015年6月底，郑欧班列共开行158班，累计总货值7.62亿美元，货重6.9万吨，其货运总量、满载率、境内集货辐射地域、境外分拨范围等指标均居全国各地开行的21列中欧班列的首位。

“客观上讲，郑欧班列的集货优势，与郑州承东启西、连南贯北的交通枢纽优势密不可分。”

郑州国际陆港开发建设公司总经理赵文明说。以郑州为中心、半径1500公里范围内，可辐射中国一多半省份，该区域经济总量占全国GDP的80%。同时，作为中国铁路枢纽的郑州，近年来又成为全国高速公路枢纽，两年前获得国务院批复的郑州航空港经济综合实验区，使郑州正在成为中国新的国际航空枢纽。“我们充分利用交通优势，开展多式联运，使物流运输距离最近、速度最快、成本最低，这是郑欧班列成为亚欧班列中的佼佼者的关键因素。”赵文明说。

由于货源充足，郑欧班列开行4个月，即由每月一班调为每周一班常态化运行，2014年5月份起加密为每周两班；2014年2月8日首趟从欧洲返程班列抵达郑州，今年7月1日加密为每周两班。同时，郑欧班列专门运载冷冻肉类及食品的冷箱业务、汽车整车运输、国际邮件运输等也以安全、快捷受到客户好评。

中国铁路总公司运输局副局长郭玉华评价说：“郑欧班列是中欧国际班列中最快实现常态化运行的，成为中欧贸易稳定的物流通道。”正因如此，2014年初，中国铁路总公司将郑欧班列班次号调整为“80001”，作为中欧国际班列的1号班列，意味着郑欧班列获得国内段“一路绿灯”保障。

国际多式联运受到日韩青睐

靠着安全、稳定、快捷的运输效率和优质的服务，郑欧班列品牌日益响亮，不仅吸引了大批国内客户，部分日本、韩国企业也看好这一物流通道。

2014年下半年以来，依托郑州的铁路、公路、航空的交通枢纽便利条件，巧妙组合铁、公、机、海等多种运输方式，郑州陆港公司探索“海-公(空)-铁”国际多式联运模式，专门为日韩货物经郑州转运亚欧提供服务。

专门经营日韩物流的货物代理商韩国派特拉公司相关负责人介绍，日本、韩国的货物从釜山、仁川及神户、大阪等地乘船，海运到中国青岛等港口，办理转关手续后，经高速公路或航空运输到郑州，再搭乘郑欧班列到欧洲。经过“海-公(空)-铁”多式联运，日韩货物20天可抵达德国，比海运节省一半时间，运费比空运省80%，对客户很有吸引力。这位负责人说：“现在要求这一物流模式的日韩企业成倍增加，每趟班列预留的10个标准集装箱全部暴仓。”

2014年底以来，这一日韩货物过境中转业务已实现常态化运行。目前每趟郑欧班列留出15%~20%的集装箱专门转

运日韩货物。

“郑欧班列成为连接日、韩和欧洲的公共国际货运班列，这一国际物流通道的价值巨大。”正在谋求与郑欧班列合作的上海易浦物流公司总经理蔡学军表示，目前其韩国客户每周有100个以上的集装箱货物要求搭乘郑欧班列，如果能达成合作，届时，至少每周需增开两趟专列。

郑欧班列开创的“国际多式联运模式”得到了海关总署的关注。今年4月，海关总署已批复，将依托郑州国际陆港，试点建设中部唯一的“国家多式联运监管中心”，探索将郑州陆港公司与连云港、天津港、青岛港及中远、中船等公司集合在一起，开行“郑港班车”“郑日班车”和“郑韩班车”，打通“郑港”“郑日”“郑韩”间高效“海-公-铁”多式联运国际物流通道，实现“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”对接。

国内外物流大鳄也闻风而动，丹马士、DHL、易浦、中远、中海等国内外知名企业纷纷抢滩在郑州建立分拨中心，争分“一带一路”国际多式联运物流枢纽的大蛋糕。

深度对接打通丝路合作关卡

目前，国内各地开行到欧洲的国际班列，运行时间都在15天左右。而郑欧班列通过与沿线国家展开深度合作，大大提升了通关效率，实现了11天抵达的最快速度。其与沿途国家的合作模式也为丝绸之路经济带建设提供了实践案例。

中欧班列沿途主要经过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国，其中哈、俄、白段铁路是宽轨，通关政策也与欧盟段不同，需更换车板、重新办理检验及通关手续。起初，郑欧班列也是通过国际代理商与沿途各国签订通关服务、铁路线路及车板租用等合同，运营中时常因沟通不畅影响运营效率。

郑州国际陆港公司认识到，要提高运营效率必须直接与沿途各国海关、检验等部门对接。陆港公司派出懂外语的业务员，赴沿途各国咨询、学习、调研，掌握了各国的政策、价格等信息。

“丝绸之路经济带的共同发展理念得到了沿途各国的高度认同，我们以开展物流合作为载体，主动与各国相关企业联系，得到了热烈响应。”赵文明表示。

与此同时，郑欧班列稳定的货源、辐射大半个中国的物流网络，以及郑州的交通区位优势等也引起了对方的兴趣。

经过一轮轮商谈，郑州国际陆港公司与哈萨克斯坦铁路总公司成立合资公司，不仅共同分担郑欧班列的通关服务，还在郑州建立中哈国际物流园区，开展物流仓储及贸易业务。郑州陆港公司与白俄罗斯铁路公司成立合资公司，在郑州和明斯克两地建立物流集疏分拨中心，并开展电子商务等合作。陆港公司与波兰国家铁路PKP货运公司也签订了物流合作开发协议。

通过与沿线国家合作，郑欧班列在境外路段的运行流程更加顺畅，通关、检验一路绿灯，不仅实现了从郑州到汉堡11天的最快速度，而且拿到了更优惠的运费价格。

此外，多方合作使郑欧班列从最初仅能将全部集装箱在德国终点站下货，逐步实现了部分货物可在哈萨克斯坦、白俄罗斯、波兰等沿线国家站点下货，并分拨配送至周边区域。2015年郑欧班列还增开了郑州-阿拉木图、郑州-莫斯科等线路。郑州国际陆港公司还探索多口岸出境，郑欧班列还开辟从二连浩特口岸经蒙古、俄罗斯等国的第二通道。