

共建“一带一路”·第一现场

作为共建“一带一路”的标志性品牌,中欧班列10年来累计开行8.1万列,运送货物760万标箱,货值超3400亿美元,通达欧洲25个国家的200多座城市,开创了亚欧国际运输新格局,搭建了沿线经贸合作新平台。

创造机遇,助中波企业实现共同发展

上午11时,位于波兰首都华沙市郊的SYMLOG国际货运公司主仓库里一派繁忙。一辆30立方米装载量的中型卡车已装满货物从仓库驶离,预计当晚即可抵达波兰中西部城市波兹南。

在公司约2000平方米的主仓库内,80%以上的货物来自中国,它们将被分发给波兰各地,以及德国、法国、意大利和西班牙等欧盟国家。主仓库对面,一个6500平方米的新仓库即将启用。公司创始人巴尔托什·米什凯维奇告诉记者:“今年7月,超过50个集装箱的货物通过我们的仓库向欧洲各地转运。公司的业务近年来始终非常稳定。”

2013年底,中国郑州国际陆港开发建设有限公司主动联系米什凯维奇,商谈在波兰和欧洲地区的陆路运输合作。“当时我们公司规模很小,主要面向中亚国家客户,还没有与中国企业合作的机会。”在中国伙伴的介绍下,米什凯维奇第一次了解到共建“一带一路”倡议,“我们当时就意识到,这将是发展的重要机遇”。

尽管已经有了心理准备,但米什凯维奇还是没料到,原本的主营业务变成了“副业”,与中国伙伴合作的物流运输成了“主业”,并且规模还在不断扩大。从2016年开始,随着与中欧班列对接后业务量快速上升,公司年营业额从100万欧元升至近千万欧元。

为了更好地和中国客户沟通,米什凯维奇一直努力了解中国。“我几乎每年都要去中国两次,不仅与中国合作伙伴结下了深厚友谊,而且对中国的认识也在不断加深。”在中国朋友的建议下,米什凯维奇现在又在波兰注册了一家贸易公司,为到中国开展进出口业务波兰企业提供咨询和服务,为波中双方开展更多合作牵线搭桥。

联通亚欧,让优质商品进入千家万户

大卫·西曼斯基家住波兰南部城市琴斯托霍瓦,他一大早就发动厢式小货车,启程前往位于华沙市郊的中国商城。在一家腰带批发店内,西曼斯基选购了满满两大袋男士腰带。他对记者说:“这些腰带都是真皮的,不仅质量过硬,价



中欧班列 深化中波互利共赢合作

本报记者 李增伟 高丽敏 颜欢 刘仲华

格也实惠。”

今年30岁的西曼斯基对中国商城十分熟悉。西曼斯基的父母在波兰经营多家商店,他从15岁起就随父母来中国商城进货。两年前,西曼斯基自己开始创业,如今已在琴斯托霍瓦拥有两家男装店,中国商城是其店铺的重要进货渠道。

“一直以来,中欧班列为商城提供了可靠的运输保障。”中国商城总经理韩宝华向记者介绍,中国商城创立于1994年,现已形成占地40公顷的大型商品和物流中心,驻场经营的多国客商超过1000家,“借助中欧班列的高效运输能力,各类优质中国商品通过波兰和周边国家的零售商,进入欧洲千家万户。”

近年来,中国的电子产品、纺织、服装、鞋帽、玩具等商品,通过中欧班列等途径抵达中国商城,使其成为中东欧地区乃至整个欧洲最大的中国商品集散地。不少来自匈牙利、捷克、斯洛伐克等周边国家的批发商也经常来这里进货。

在商城内经营两家家居服饰店铺的土耳其商人奥尔哈·达尼西卡告诉记者,商铺货品中有一半来自中国,除了在波兰销售外,还销往邻近其他国家。“得益于中欧班列,我从中国的进货有了更多选择,货物运输更加方便了。”达尼西卡满意地说。

据统计,今年前9个月,中欧班列开行1.3万列,发送货物142万标箱,同比分别增长7%、20%。中国运往欧洲的货物已由初期的手机、电脑等电子产品,逐步扩大到汽车整车、机械设备等5万多种商品。欧洲运往中国的货物从早期的木材、汽车及零配件等拓展到机电产品、医疗器械、机械设备等。

澎湃活力,促货运枢纽持续换代升级

天刚透亮,43岁的乌卡什·扎浦兹驾车来到位于波兰东部边境的马拉舍维奇铁路货运站,开始了一天的工作。整理清单、调度协调,作为马拉舍维奇货运站副站长,扎浦兹在这个边境货运站已经工作了4年多。场站内,随处可见来自中国或即将发往中国的集装箱。

马拉舍维奇曾是波兰重要陆路转运站,上世纪90年代后逐渐衰落。中欧班列的开行,令这座边境小城再现活力,成为欧盟重要铁路物流转运枢纽。

目前,从中国成都发出的中欧班列到马拉舍维奇只需10天,时效大幅提升。中欧班列运载的货物进入欧盟后在这里进

行第一次转运,再发往欧洲各地。扎浦兹告诉记者:“最多时场站每天有120个来自中国的装满货物的集装箱。为了进一步提升转运能力,我们刚刚结束了历时一年半的场站现代化改造,目前场站内的货场可以容纳超过1800个集装箱。”

11月15日,由波兰国家铁路货运集团公司投资建设的卡什尼采铁路物流中心正式投入运营。卡什尼采铁路物流中心位于波兰中部重要工业城市罗兹市的市郊,是波兰国家铁路货运集团公司的核心投资项目。中心占地13公顷,建设周期15个月,总投资1.28亿欧元(约合3200万美元),建筑面积约50万平方米,其物流网络连接南北,横贯东西,将为中欧班列提供全面的货运服务。

“卡什尼采将成为波兰自动化水平最高的铁路物流中心,为中欧班列的高效运行发挥更加重要的作用。”面对记者,卡什尼采铁路物流中心建设负责人卡布瑞尔·格雷秋克难掩内心的自豪感。据他介绍,卡什尼采是连接波罗的海和亚得里亚海的南北交通大动脉与中欧班列线路的交汇点。得益于优越的地理位置和巨大的发展潜力,它将成为欧洲交通版图上最重要的铁路货运枢纽之一。

今年是共建“一带一路”倡议提出10周年。10年来,中欧班列日夜不息,驰骋万里,成为共建“一带一路”行稳致远的生动实践。站在新的起点上,作为中国与“一带一路”共建国家互联互通、互利共赢的重要载体,中欧班列将进一步为共建国家带来更多商机,提升亚欧大陆互联互通水平。



本版责编:韩秉宸 张远南 李安琪 版式设计:蔡华伟



图①:中欧班列被称为“一带一路”上的“钢铁驼队”。图为奔驰在兰新铁路上的中欧班列。 宋佳龙摄(影像中国) 图②:波兰边境城市斯武比采是欧洲陆路交通重要口岸。图为在当地一家海外仓内,工作人员正扫描商品,重新分装打包。 本报记者 颜欢摄 图③:在位于波兰东部边境的马拉舍维奇铁路货运站里,工人正在进行集装箱吊装作业。 本报记者 颜欢摄 图④:通过中欧班列,从中国向波兰运送的原材料不到两周便可进入TCL波兰工厂投入生产,助力企业更好地为欧洲市场提供优质产品。图为TCL波兰工厂车间一角。 本报记者 李增伟摄 图⑤:华沙中国商城内,两名客商正在挑选家居服饰。 本报记者 刘仲华摄 图⑥:在SYMLOG国际货运公司主仓库内,工作人员进行货物装卸。 本报记者 刘仲华摄