

新时代
新画卷

满载发满载归，在四川成都青白江——

中欧班列加速跑向世界

本报记者 王明峰 刘发为



成都国际铁路港雨水倒影，如梦如画。

林鸿伟摄



4月26日，成都国际班列十周年纪念专列暨首列“法国邮政DPD号”发车仪式在成都国际铁路港举行。

白桂斌摄

12月7日，首届中欧班列（成渝）全球合作伙伴大会会场外布展。

白桂斌摄



成都国际铁路港集装箱中心站。

白桂斌摄



繁忙的成都国际铁路港。

白桂斌摄



夏季运动会在成都落下帷幕，大运会会旗“交棒”给德国莱茵-鲁尔区。就在闭幕式举行前夕的8月7日凌晨，满载着液晶显示器、汽车配件等货物的中欧班列（成都—杜伊斯堡）专列从青白江发车，奔赴位于莱茵-鲁尔区的杜伊斯堡港口，处于亚欧大陆两端的两个城市联系愈加紧密。

青白江现代物流大厦展厅内，悬挂着一幅中欧班列运行路线图，红线标注的线路从新疆阿拉山口、霍尔果斯出境，分两路途经哈萨克斯坦、俄罗斯等国，向欧洲延伸，这便是中欧班列的西向通道。得益于这一铁路通道网络的不断延展，过去10年间，上海、宁波、罗兹、杜伊斯堡……百余个城市相继成为这张网络的转换节点，上万家企业借此发力海外市场。

站在中欧班列路线图前的塞尔维亚佩卡特周刊记者布兰科·祖约维奇说：“我在线路图上看到了我的国家，正因为有了中欧班列，很多中国产品可以运过来，我们国家的产品也可以运出去。”

通道畅，贸易旺。得益于不断拓展的开放通道优势，整车贸易在成都青白江得到快速发展。数据显示，今年1—11月，成都国际铁路港实现整车进出口超2.5万辆、增长超215%。

一车又一车“中国造”货物，从青白江出发，搭乘中欧班列走向国际市场；一批又一批外国商品，从四面八方跟着中欧班列来到青白江。买家在位于成都国际铁路港的亚蓉欧国家（商品）馆，可以实现一站式购全球。

相比海运，中欧班列时效更快，从成都到波兰罗兹，海上运输需要45天至50天，通过中欧班列仅需十几天；相比空运，中欧班列成本可以减少4/5，加上中欧班列实现了常态化开行，日臻完善班列线路，能够满足市场多元化需求。

2021年1月1日，中欧班列（成渝）第一趟列车从成都国际铁路港驶出，首个由两个城市共同运营的中欧班列品牌诞生；2022年6月，成渝两地中欧班列开行量突破2万列……统一品牌近三年来，中欧班列（成渝）货运规模快速增长，成为全国开行量最多、开行最均衡、运输货值最高、货源结构最优、区域合作最广泛、运输最稳定的中欧班列。

贸易旺，产业兴。乘着中欧班列的东风，一大批国际

供应链、国际贸易、智能制造、供应链金融等临港特色产业集聚青白江。当谈及为什么选择在青白江落户时，汽车、现代农业、消费等多个行业的企业家表示，最大的原因在于成都国际铁路港具有链接世界市场和供应链的优势。

蓬勃的开放活力、深厚的工业基础和优质的科创资源，不断催生青白江的科技创新，面向“一带一路”的国际中试产业基地应运而生。今年，青白江文澜智谷中试平台（简称“文澜智谷”）成功获批区级首批中试平台，聚焦新材料及碳中和赛道，面向高校、科研院所及相关企业提供集概念验证、工程化验证、商业验证于一体的中试产业全链条服务。

文澜智谷负责人说：“从0到1的原创科技研发是在高校或科研院所完成的。但真正把它变成产品甚至商品，则需要工程师团队和企业家的加入合力完成。要规划设计一条完善的工程化落地和商业化的路径，通过中试，将新产品的稳定性及良品率提高到行业领先水平，才有可能实现科技成果的产业化，最终投入市场。”

“10年来，我们一直在进行绿色转型，从原来的天然化工和冶金等领域，转向新能源、新材料。”成都市高性能纤维材料产业功能区管理委员会党工委副书记、管委会主任王祥辉说，文澜智谷这片曾经的老工业基地，借着中欧班列的机遇，转型向前，走向世界。

目前，中欧班列（成渝）联接境外超100个城市，稳定运行近50条成熟线路。今年1月至11月，中欧班列（成渝）累计开行超5000列，占全国中欧班列累计开行量近三成。从2013年首趟“蓉欧快铁”开行至2023年12月，从成都国际铁路港开出的国际班列超2.5万列，运输货物品类从最初的二十几个跃升至超过1万个，境内外130多个城市由此拉近了空间距离，实现了更为紧密的互联互通。

10年来，青白江汇聚国家级经开区、自贸试验区、综合保税区、陆港型国家物流枢纽等开放平台，建立起以成都为主枢纽，西进欧洲、北上蒙俄、东联日韩、南拓东盟的国际班列线路网络和陆海货运配送体系，服务进出口企业1.5万家。

越来越多、越开越快的中欧班列，不断为青白江的开放型经济注入动力。今天的青白江，正以更高的开放水平拥抱世界、链接全球。

行驶中的中欧班列。何建摄

