

# 在“蓉欧+”中分享“一带一路”的机遇

本报记者 柴逸扉文/图



哈萨克斯坦纳扎尔巴耶夫大学

“为了使我们欧亚各国经济联系更加紧密、相互合作更加深入、发展空间更加广阔，我们可以用创新的合作模式，共同建设‘丝绸之路经济带’。”2013年9月7日，哈萨克斯坦，中国国家主席习近平在这里提出了“丝绸之路经济带”。这一提法与此后的“21世纪海上丝绸之路”一道，共同组成了“一带一路”倡议的核心概念。

2016年9月7日，“一带一路”提出恰好三周年，且早已从一个名词转化为具体行动，落实在中国与沿线国家之间的基础设施建设、贸易、金融、投资、人文交流等领域的合作项目中。

这其中，往来于中国与欧洲部分城市之间的中欧班列就是“一带一路”框架下实现的重要成果。尤其是从成都出发的中欧班列蓉欧快铁和有序推进的“蓉欧+”战略，更是开行中欧班列城市中的先行者。近日，本报记者有幸随成都市政府新闻办组织的记者团，到国内外了解“蓉欧+”的故事。

## 在分享中求共赢

波兰罗兹，Hatrans公司会议室，墙上的三幅地图引起了记者的关注。一幅是从成都到罗兹的中欧班列蓉欧快铁运行示意图，在地图上中国的区域用箭头标出了成都与昆明、厦门等城市的联系；另两幅则是波兰地图和欧洲地图，图上的箭头同样显示了罗兹与欧洲各地以及波兰各地的联系。

简洁明了的三幅图，清晰地传递出一个概念：从成都到罗兹的中欧班列，不只是连接着两座城市，更是把中欧之间不同区域的城市都连接起来了。对于成都这座有着国际格局、全球眼光的城市来说，开行中欧班列就是要让“蓉欧+”成为开放平台，让中欧的城市在分享“中欧班列”的机遇中获得共赢。

“除了满足本地产业发展需要，成都更多要承担起枢纽的作用，所以我们要吸引更多地方的货源，扩大辐射范围至京津冀、环渤海、长三角和珠三角，延伸揽货范围至日韩、东盟等国等。”

成都市物流办相关负责人指着墙上的“蓉欧+”战略通道图说：“我们有一系列的规划，贸易、金融、产业都有。具体到物流，就是‘+通道’，而且两头都要‘+’。无序竞争不如合作共赢。‘+通道’概念就是在两端‘+’，要实现连接泛亚与欧洲的目标，两边都要实现互联互通；国内端连接泛亚，国际端覆盖欧洲。”

记者了解到，自2015年加快实施“蓉欧+”战略以来，国内已开通“厦



波兰Hatrans公司悬挂的“蓉欧+”欧洲区域示意图

蓉欧”、“深蓉欧”、“昆蓉欧”、“甬蓉欧”（成都至宁波）等班列，未来将实现蓉欧快铁覆盖长三角、珠三角和环渤海经济圈，对接中国港澳地区以及日、韩、东盟的目标。

依托去年8月开行的“厦蓉欧”班列，今年4月26日，一批来自台湾的电脑配件，搭乘首趟“合厦蓉欧”班列从厦门海沧口岸出发，经成都前往波兰罗兹。这也意味着2015年8月16日开通的全国自贸试验区首趟中欧班列——“厦蓉欧”国际货运班列的起点正式延伸至台湾，由此形成一条跨越海峡、横



波兰罗兹铁路口岸场景

贯亚欧大陆的物流大通道。

“在中铁联运集装箱有限公司昆明分公司的王家营车站，每天有2000辆集装箱货车进出。这里不仅是云南货物进出的通道，也是缅甸、老挝、泰国、越南等东南亚国家外贸物资的重要集散地，所有的货物在这里集结后发往沿海港口，走海运发往欧洲。但从今年6月开始，堆放在这里的集装箱，开始搭乘蓉欧快铁去欧洲。”采访中，成都市物流办负责人这样表示。

吴建烈是云南新丝路班列有限公司的董事长，对于中欧班列“昆蓉欧”的运营，他很有信心。“因为通道打通以后，可以吸引很多欧洲和国外的产业转移。”

“就说咖啡吧，运出去的都是原豆、咖啡粉，没有进行烘焙和深加工，欧洲工厂买了之后再加工，然后分装，贴上标签高价卖回中国。但从产业培育角度看，欧洲市场有限，人力成本也很高，如果这里的通道足够畅通，就没有必要再将原豆发到欧洲，而是考虑引入它的工厂在云南落地，在云南进行生产、包装。这就是产业转移，从欧洲向中国转移。”

## 得罗兹者得欧洲

放眼望去，地面上放置的全是庞大的集装箱，箱子外许多标有“中欧班列”的字样。箱子附近的龙门吊匀速移动着，时不时挥动着“巨型手臂”将列车上的集装箱挪到地面上，或将地面上的集装箱从一个地方挪到别处。停放着列车的铁轨有数条并行，向远方无限延伸。

这就是波兰罗兹“中欧班列蓉欧快铁”终点站的场景。在这里，所有的



图为罗兹规划的物流园区模型

集装箱都来自从成都出发的中欧班列。到了罗兹，它们又有着新的旅程。

这座波兰的第二大城市，同样有着自己独具慧眼的定位和规划。

“波兰是欧洲的中心，罗兹又是波兰的中心”。Hatrans公司的会议室里，相关负责人指着墙上的一张地图说。

放眼整个欧洲大陆，罗兹恰处于中心区域——无论往东西南北，罗兹都是距离最近的中转站。欧盟有两条交通战略要道在罗兹交汇，在波兰境内编号为A1、A2高速公路。地图显示，贯穿南北的A1高速公路，从波兰波罗的海港口格但斯克出发，向南延伸到奥地利维也纳；横跨东西的A2高速公路，起点是俄罗斯首都莫斯科，经波兰之后向德国延伸，最终抵达柏林。

因此货物运抵罗兹后，3天内可分拨至欧洲所有国家，到德国的柏林只需2-3个小时。一般来说，这些货物走高速公路就可以在这么短的时间内到达客户手里。而负责这趟从成都出发的中欧班列的物流公司，距离高速公路入口不到10公里。

Hatrans公司表示，希望利用中欧班列，在波兰将“中国制造”分拨到欧洲，更希望将欧洲货物运到成都，销往中国市场。“我们将充分利用‘十字路口’的地理优势，借助罗兹国际机场、蓉欧快铁、A1和A2高速公路的交通条件，建造一个新型物流中心，集仓库、冷藏室、分拣中心、包装区、重装部于一体。”

按照“蓉欧+”总体战略，成都要织密的不仅是国内物流网络，还有国际物流集散网络。而国际物流网络就需要以罗兹为中心。

在国际端，成都将做强库特诺（罗兹）、纽伦堡等主节点，与战略伙伴合作开行公共班列，逐步将干线延伸至鹿特丹、安特卫普、巴黎、马德里等10处海外节点，投资建设运营海外仓（配送中心）；加快班列到成都海外办事处（欧洲分公司）建设，推动在法兰克福、阿姆斯特丹等10处以上的地点设立海外办事处。

## 让通道更加宽阔

从成都出发的中欧班列，已不是单一主线。

在最新的“蓉欧+”战略核心部分规划中，蓉欧快铁呈三条干线分布，中线：成都至罗兹（库特诺），是中欧货物的核心运输通道，直接深入亚欧腹地，覆盖中西欧及南欧等地区；北线：成都至俄罗斯，覆盖独联体及其他东欧国家；南线：是目前中亚班列的自然延伸，近期通过阿拉木图覆盖中亚地区，远期通过伊斯坦布尔覆盖西亚及南欧，并通过巴基斯坦延伸至南亚。

“本月，成都至土耳其的国际货运班列将进入测试运行阶段，成都面向南欧的国际物流大通道即将打通。”7月6日，在从成都出发的中欧班列推介会上，成都市物流办相关负责人透露了这一令人兴奋的消息。

国内运行最稳定、运行时间最短——在这列奔驰的国际列车上，“乘客”变得越来越多。

今年3月，搭载着51个整柜货物的中欧班列——TCL专列驶出成都国际铁路港，这是中欧班列自开通以来发出的首趟企业专列。

“中欧班列为企业降低物流成本的同时，也可以帮助我们调整和优化全球战略布局。”TCL一位负责人透露，早在今年1月，TCL集团就与成都签订了物流合作和产能转移的合作备忘录，企业将在扩大中欧班列发货数量的同时，逐步把惠州工厂转移到成都，并借助中欧班列的物流网络将海



哈萨克斯坦铁路局局长阿纳什金·谢尔盖耶维奇在向记者们介绍从成都出发的中欧班列途经哈萨克斯坦时的相关情况

外市场从欧洲扩大至东南亚。

这样的思路，与成都开通中欧班列的初衷不谋而合。在打通连接欧亚桥梁的基础上，成都期望中欧班列能推动产业转型升级、加快建设中国西部经济中心。

目前包括飞利浦、联想、格力等大型制造企业也相继表达合作意愿，计划把部分产能转移到成都来生产。不仅如此，成都还将合作对象从生产制造型企业扩大到货代、贸易企业等，全面深化合作。

此外，为进一步提升竞争力，从成都出发的中欧班列将采取多项措施吸引客户：例如完善梯度定价机制，根据客户货物运量等，执行不同的运价，保证大客户享有最优惠价格；与欧洲铁路枢纽站及货代、生产、贸易企业深度合作，将班列延伸至更多欧洲交通枢纽城市；加快建成一站式口岸综合服务中心，推进“一次申报、一次查验、一次放行”，实现“串联+并联”便利化服务和企业口岸操作服务零收费等。

根据规划，到2020年，从成都出发的中欧班列全年开行数量将达到3000列以上。届时将构建以成都到罗兹的中欧班列线路为主通道、以成都为跨境货物集散中心的“一主多辅、多点直达”的“蓉欧+”跨境班列体系，并实现面向省内、国内、国际“三个市场”的“一线两核多点”网络揽货、多点合作格局。

如今，越来越多“成都造”服装、电子产品运往欧洲，越来越多的欧洲食品、红酒运往成都。越来越多的企业将目光瞄准这趟财富列车，越来越多的新兴产业汇聚成都。一张“一带一路”上的商贸、人文交流网逐渐成型。

“在过去，成都出发开往波兰罗兹的班列是一周一趟，而现在是一周四趟；以前，成都去往罗兹的班列都是满载去空车回，如今则可以有两趟列车从波兰罗兹满载而归到成都。”

坐在波兰罗兹Hatrans公司的会议室，记者听到该公司董事、副总经理Jarostaw Zak说出这样一个令人兴奋的消息。

对于内地城市而言，中欧班列一路向西的故事，已经讲了太多。但返程的故事，可能在最近才刚刚有人提及。对于“蓉欧+”而言，从中国各地收集货物到成都，然后集中发货到波兰的故事也已经被讲得很精彩。而如何从欧洲收集货物到罗兹，再集中发往成都的故事依然有待挖掘。

波兰方面最近已开始行动起来。Jarostaw Zak透露，Hatrans公司决定在罗兹修建一个占地34公顷的综合物流中心，让它成为中欧之间货物运输的集散地。今年4月，Hatrans物流公司与一家名为“新丝绸之路有限公司”的中国民营企业在波兰成立合资公司，负责这一项目的运营。

“我们的邻居——捷克就生产斯柯达，往后，像斯柯达这样的欧洲品牌车以及波兰的汽车配件，都可以通过蓉欧快铁销往中国。”Jarostaw Zak说，目前，富士康、西门子等电子信息企业都在波兰建有工厂，希望能与成都错位发展，形成产业链和价值链的对接。

“罗兹的交通网络已经十分发达，不需要修建任何新的铁路线路。”Jarostaw Zak表示，从波兰向西，就是德国纽伦堡。这座二战后重建的城市，还保留着老城的风貌。这里是西门子和宝马的故乡，也是欧洲工业重镇。7月20日，首批通过中欧班列运抵成都的20辆宝马整车，就来自位于纽伦堡的宝马总部。

负责此项业务的德国汉宏集团中欧班列商务发展经理Vedat Serbet说，“接下来的合作，他们正在洽谈，宝马公司也很有兴趣。”他表示，纽伦堡是德国制造业集中的地区，但地处内陆，物流成本高。现在班列开到了这里，能够很好地解决这个问题，尤其是覆盖中国西部市场的物流解决方案。

“扩大返程班列不能只在销售方做文章，还要考虑市场需求。如果能打开消费市场，调动起消费者的积极性，那么欧洲的销售者就有信心通过从罗兹到成都的中欧班列来获取利润。”

“肖邦美食”公司总经理Jakub Garstka告诉记者，出于这样一种理念，他们注册了“肖邦美食”公司，并在成都市区开设“波兰精品馆”和京东商城开设网店，用线上线下打通的方式，将返程中欧班列运往成都的波兰奶粉、果汁等销售出去，让更多中国人接触到来自波兰的美食。

数据显示，从去年8月开通返程班列至今，欧洲商品通过中欧班列源源不断运往成都。仅今年上半年，中欧班列开行从欧洲返回成都的返程班列就多达55列。



波兰罗兹铁路口岸的“中欧班列”集中箱

「蓉欧+」同样要讲好「返程故事」

本报记者 柴逸扉