

前3月,发运防疫、生产物资等各类货物17.4万标箱,同比增长18%

# 中欧班列,开出逆势上扬的曲线

本报记者 李婕

二连浩特口岸,中国正北方的国门,中欧班列往来运输不断,运行数较去年提前近一个月突破500列;在重庆,中欧班列重要的始发地,全国首趟邮包专列载运着44个集装箱缓缓驶出,为国际邮件开辟新的通道。

疫情当下,国际物流受阻,海运、空运均受到不同程度影响,中欧班列却凭借独特优势,开出一条逆势上扬的曲线,承载起春天的希望。与此同时,中欧班列各站点还想方设法提升运力、创新服务,架起中欧之间的顺畅通道。

## 开行数量逆势增长

——一季度去程开行1049列,同比增长24%,全行业复工率接近100%

当地时间4月14日,德国北莱茵-威斯特法伦州杜伊斯堡港货运站迎来十多天前从武汉始发的中欧班列。这是自疫情发生以来,从武汉开出的首趟中欧班列,标志着中欧班列(武汉)在中断2个月之后,恢复常态化运营。

此次中欧班列装载的货物包括欧洲急需的医用无纺布、医用桌布等防疫物资,汽车配件、电子产品和通信光纤等复工所需物资。班列抵达杜伊斯堡后,随车货物将分拨至德国、法国、匈牙利、捷克、波兰等国。

中欧班列(武汉)按下“重启键”,也意味着中欧班列在全国主要城市均恢复运行。

疫情发生之后,国际货运受阻,中欧班列却呈现逆势上扬的趋势。

浙江义乌是国际商贸重地,从这里开出一趟趟“义新欧”中欧班列,见证了货运的繁忙景象。义新欧贸易服务集团相关负责人向记者介绍了一个关键的时间点:2月10日重启节后运行,成为疫情影响下全国首列恢复运行的中欧班列;随着疫情在欧洲蔓延,3月21日开出了首趟全国防疫物资专列;3月27日义新欧“中国邮政号”成功开行,将全国邮政积压的包裹集成运输到欧洲。

“今年前3个月,‘义新欧’共开行80列,共发运6774标箱,同比增长38.1%。”上述负责人说,根据“义新欧”2019年、2020年第一季度各线路开行及货源组织情况来看,目前铁路国际联运依旧畅通,中欧班列受疫情影响相对较小。义新欧将发挥中欧班列的整体优势,更突显出中国向欧洲贸易进出的主通道作用。

全国来看,中欧班列运行保持良好势头。运量实现逆势增长。截至3月底,已开行1941列,发运货物17.4万标箱,同比分别增长15%和18%。其中,去程大幅增长,开行1049列,发运货物9.5万标箱,同比分别增长24%和28%。

运行质量保持稳定。综合重箱率为98.1%,比2019年提升4个百分点。其中,去程重箱率99.9%,回程重箱率95.9%,分别比2019年提升0.7个和7.6个百分点。

行业率先复工复产。主要开行城市均已实现正常运营,全行业复工率接近100%。

“目前,中欧班列总体开行形势良好,对于稳定国际供应链、助力中欧共同抗疫、促进企业复工复产起到了积极的促进作用。”国家发展改革委政策研究室主任袁达表示。

## 班列运输优势凸显

——分段运输,不涉及人员检疫;“装满即走”,组货拼箱模式更灵活

疫情之下,中欧班列运输有哪些优势?

“与海运和空运相比,中欧班列实施分段运输,不涉及人员检疫,从这方面来讲,具备一定的优势。”中国国家铁路集团有限公司货运部主任赵峻介绍,为充分发挥这一优势,国铁集团进一步提升了中欧班列的保障能力,包括加强国际铁路联运合作、加大班列开行的组织力度等。疫情发生以来,中欧班列涉及的满洲里等5个铁路口岸,均保证了交接的顺畅。中欧班列在俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国等主要国家间均保持稳定运行。

商务部新闻发言人高峰则指出,中欧班列“装满即走”的组货拼箱模式更加灵活,为稳定中欧间国际供应链、保障防疫物资运输、促进企业复工复产、支持“一带一路”项目建设发挥了积极的重要作用。

此外,与海运相比,运输时间大大缩短,为各类物资快速抵达助力。沈阳一家企业负责人向记者介绍,从沈阳发货到俄罗斯,海运大约需要45天,而中欧班列只需要12天到15天,时间缩短近2/3,而运输成本大约只有空运的1/3。

赵峻说,当前整个欧洲疫情的形势比较严峻,当地生活



图①:日前,中欧班列(渝新欧)“中国邮政号”抵达立陶宛首都维尔纽斯,图为班列正在卸货。

立陶宛邮政供图(新华社发)

图②:在冠捷显示科技(咸阳)有限公司,60%的产品通过中欧班列和海运销往欧美地区。图为员工正在组装液晶电视。

张丹华摄(人民视觉)

和防疫物资的需求相对比较旺盛,许多物资选择了中欧班列来进行运输。对此,国铁集团专门部署,将国际合作防疫物资纳入到重点保障运输之中,采取优先承运、优先装车、优先挂运等措施,确保应运尽运。

据统计,目前中欧班列累计发运防疫物资44.8万件,1440吨,主要到达意大利、德国、西班牙、捷克、波兰、匈牙利、荷兰、立陶宛等国家,并以这些国家作为节点,分拨到更多的欧洲国家,有力地促进了国际防疫合作。

义新欧贸易服务集团相关负责人介绍,除各国急需的防疫物资外,“义新欧”班列运输的货物还有日用百货、纺织原料、服装服饰、汽车配件、机械设备、小家电等,越来越多的外贸企业开始选择通过“义新欧”班列运输。

为了畅通物流,各地纷纷采取举措,解决企业面临的难题。

4月13日,一列由10个冷藏集装箱、25个普通集装箱组成的中欧班列由满洲里出发前往俄罗斯莫斯科,车上满载着圆葱、姜、彩椒、萝卜等蔬菜。据了解,这是满洲里口岸管理办公室为解决果蔬出口物流成本上涨的难题,专门安排开行的冷藏集装箱中欧班列,意为为本地果蔬贸易企业提供便利的运输条件,降低企业出口成本,助力疫情期间满洲里口岸果蔬出口。

## 打通班列运输“微循环”

——敞开受理、应运尽运,全力承接海运、空运转移货源,确保通道安全畅通

记者4月27日查询发现,中欧班列“蓉欧快铁”预定页

## 知识链接

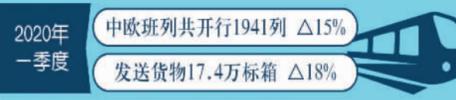
中欧班列是指按照固定车次、线路、班期和全程运行时刻开行,往来于中国与欧洲以及“一带一路”沿线各国的集装箱等国际铁路联运班列。

近年来,在“一带一路”倡议推动下,中欧班列充分发挥其在时效、价格、运能、安全性等方面的比较优势,逐渐被中欧广大客户所接受,成为中欧间除海运、空运外的第三种物流方式。

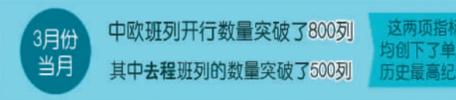
2018年以来,中欧班列年开行数量均突破《中欧班列建设发展规划(2016—2020年)》确定的年开行5000列的目标,开行数量和质量持续稳步提升,开行范围已拓展到欧洲18个国家,一列列“钢铁驼队”正成为中国与“一带一路”相关国家政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通的重要桥梁。

## 2020年一季度中欧班列 开行1941列 同比增长15%

中国国家铁路集团有限公司货运部主任赵峻在4月18日的国务院联防联控机制新闻发布会上说



国内开行中欧班列的主要城市已经全部恢复了班列去程运输



截至目前 中欧班列累计发运防疫物资44.8万件,共计1440吨

李 栋制图(新华社发)

面上,本周“成都—罗兹”“成都—蒂尔堡”等线路班列均显示为“已满”状态。来自不同方面的消息显示,随着国内企业全面复工复产,目前中欧班列去程的货源总体比较充足。不过,从近期来看,受欧洲疫情影响,相关国家和地区实施了比较严格的防疫措施,班列到达欧洲以后,公路分拨配送有所迟缓,部分工厂有停工停产的情况,员工放假轮休,口岸的通关能力有所下降。

“整个货物的运输时效比平时有所延长,回程货源需求也有所下降,导致整个中欧班列双向运输有不均衡的情况产生,可能对我们下一阶段中欧班列去回程的运输造成一定的影响。”赵峻说。

当前,各地正积极采取行动,组织货源。满洲里中欧班列相关方面向记者介绍,下一步将加强口岸通关服务工作,加大服务企业力度,同时促进重点品类恢复增长。包括加强与进口木材贸易协会的联系,扩大木材进口量;推动成立进口煤炭贸易企业协会,促进煤炭进口量增长;积极促进矿粉进口量增长,以弥补煤炭形成的货运量缺口等。

有关部门对中欧班列的支持力度也正在加大。商务部已出台11条具体举措,近期主要将加强货源组织引导,利用中欧班列优先保障企业产业链供应链运转,对欧洲出口医疗和生活物资,支持加工贸易和外贸新业态新模式发展等。“从中长期来看,主要是推动以中欧班列为龙头拓展国际物流服务网络,加强与境外合作园区、海外仓、境外运输枢纽和港口等的对接合作,提升中欧班列的质量和效益。”高峰说。

袁达则表示,发改委将继续发挥好统筹协调作用,积极提高中欧班列运能运力。坚持敞开受理、应运尽运,全力承接海运、空运转移货源。同时确保通道安全畅通,推动各种运输方式有效衔接,打通班列运输“微循环”。

目前,中欧间已形成了西、中、东三大铁路运输通道。

西通道,主要吸引西南、西北、华中、华北、华东等地区进出口货源,经陇海、兰新线在新疆阿拉山口(霍尔果斯)铁路口岸与哈萨克斯坦、俄罗斯铁路相连,途经白俄罗斯、波兰等国铁路,通达欧洲其他国家。

中通道,主要吸引华中、华北等地区进出口货源,经京广、京包、集二线在内蒙古二连浩特铁路口岸与蒙古国、俄罗斯铁路相连,途经白俄罗斯、波兰等国铁路,通达欧洲其他国家。

东通道,主要吸引华东、华南、东北地区进出口货源,经京沪、京哈、滨洲线在内蒙古满洲里铁路口岸、黑龙江绥芬河铁路口岸与俄罗斯铁路相连,途经白俄罗斯、波兰等国铁路,通达欧洲其他国家。

(来源:中国国家铁路集团有限公司官网)

## 开放谈

近段时间,一趟趟满载货物的中欧班列接连开出,跨越亚欧大陆的“钢铁丝路”,抵达多个国家。在航线部分停飞、道路受阻导致对外贸易往来通道不畅的情况下,中欧班列一季度开行数量逆势增长,跑出了稳外贸、促经济的坚定信心。

中欧班列逆势增长,为稳定全球供应链发挥重要作用。在国际空运航线和海运集装箱航线大幅减少的情况下,中国铁路部门通过采取优化运输方案、开辟绿色通道、有效拓展货源、加强集疏运组织等一系列创新举措,化“危机”为“机遇”,恢复中欧班列常态化运行。近期,中国出口至欧洲、中亚等地区的一部分货源快速转移到中欧班列,中欧班列成为疫情防控期间连接中国、欧洲和“一带一路”沿线国家的重要运输纽带,成为特殊时期国际供应链的重要支撑。

中欧班列逆势增长,为全球抗疫贡献中国力量。当前,国内疫情防控取得积极成效,但欧洲疫情形势仍不容乐观。中国作为世界制造业大国和全球最大的防疫物资生产国,在全球抗疫进程中积极作为。

中欧班列“破阻”前行,从满洲里、郑州、厦门、南昌、长沙多地陆续发车,将外科口罩、防护服等抗疫物资源源不断输送至欧洲各国。截至目前,中欧班列已累计开行超过2.1万列,通达欧洲大陆18个国家、57座城市,成为世界抗疫物资的重要运输通道。

中欧班列实行分段运输,不涉及人员检疫,运行稳定时效性强,且有定制服务,疫情下如何进一步发挥这些独特优势?笔者认为可从以下三方面着手:

多措并举,提高中欧班列运输通关便利化水平。充分利用全国通关一体化、中欧班列轮单归并等便利化举措,促进中欧班列多式联运业务发展。允许中欧班列货物通过多程转关办理海关手续,提升运行效率和通关便利化水平。加快推进与中欧班列沿线国家“经认证的经营者”(AEO)互认和通关便利措施实施。充分发挥七国铁路中欧班列运输联合机制作用,健全完善信息相互通报和协作机制,保障与外方铁路部门、货运代理公司等联系的实时畅通,特别是保证国际救援物资迅速进出口通关。

视情增开重点国别(地区)班列,提升中欧班列运输能力。应针对疫情严重国家(地区),视情增开车次以满足对救援及医疗物资的巨大需求。加快开建在建中的中欧班列线路,为复工复产审批开通绿色通道,进一步提升班列运输能力。对口罩、防护服、消毒医疗用品等医疗物资的运输开辟疫情专线,保障物资运输提速,进一步发挥中欧班列当前的特殊优势。

利用数字化手段,加强中欧班列自身疫情防控。进一步强化疫情防控期间中欧班列相关人员的流动管理工作,借助数字化手段进行中欧班列海关管理和电子报关、进出口商品检验检疫等工作,推广“无接触”方式办理业务,最大限度减少人员往来接触和聚集,降低疾病传播风险和制度性成本,保障中欧班列安全顺畅运营。

## 跑出稳外贸、促经济的坚定信心

赵静



图为4月14日,从江苏连云港开出的趟中欧班列。王健民摄(人民视觉)