



10月31日，整合后的“齐鲁号”欧亚班列分别从济南、青岛、淄博、临沂驶出场站，四市同步首发，标志着山东欧亚班列进入发展新阶段。 本报通讯员 张文广 摄

“齐鲁号”欧亚班列四市同步首发

我省整合九市资源打破各自为战，统一品牌统一班次

本报济南10月31日讯(记者王瑞超 刘相华) 31日,经过整合后的欧亚班列“齐鲁号”在济南、青岛、淄博、临沂四地同步首发,标志着山东进入欧亚班列统一品牌、统一班次、统一平台、统一支持、统一宣传的高质量发展新阶段,为我省进一步响应国家“一带一路”倡议,打造对外开放新高地,建设国际物流大通道提供了强力支撑。

31日10点18分,随着X9008次列车一声长鸣,山东省首趟“齐鲁号”的欧亚班列,缓缓驶离济南南站国储334处专用线。四列满载着机械设备及零部件、汽车、建材、小商品、咖啡等货物的列车将分别驶出场站,发往莫斯科、塔什干、阿斯塔纳等“一带一路”沿线重要城市。

济南车务段济南南站站长吴会杰介绍,2017年8月4日,中欧班列(济南-莫斯科)首列开行。2018年4月13日,中亚班列(济南-乌兹别克斯坦)首列开行。自开行日起至2018年10月30日,济南南站共开行39列中欧班列(其中2018年度开行21列),累计发送697车,10333吨货物;开行7列中亚班列,累计发送348车,4755吨货物。未来,济南欧亚班列将大有可为。

山东是“一带一路”的重要交汇枢纽,自2015年起,青岛、潍坊、临沂、滨州、济南、淄博、威海、日照、济宁等9市相继开行欧亚班列,但总体呈“散、乱、弱”态势,各自为战,无法享受铁路系统“量价捆绑”和优先排图、优先通关等优惠政策,阻碍了全省欧亚班列的发展。

据了解,即日起,山东全省的欧亚班列资源将由山东高速集团统筹整合运营。此举将提高欧亚班列的运行效率和综合竞争力,推动山东欧亚班列走上持续快速健康发展的新轨道。山东提出,力争到2021年,全年实现欧亚货运班列双向往返发行1000列,其中中欧班列300列。

欧亚班列的新发展,将进一步畅通我省东连日韩、西接欧非、南到东盟、北接俄罗斯的国际物流大通道,夯实对外开放的平台和载体,打造四通八达的国际陆路运输线路和多式联运新格局,形成“班列+”溢出效应,有利于推动我省与“一带一路”沿线国家的经贸合作。

延伸调查

货源不足,有的刚开通就停了

原来各市班列揽货存恶性竞争,回程少亏损大

长久以来,山东的欧亚班列一直处于“大而不强”的尴尬地位。当前,山东欧亚班列正处于“爬坡过坎”的关键时期,存在线路单一、无序竞争、开行频次低、各自为战等问题。针对线路运营面临各种问题,进行整合势在必行,可以说,统一后的“齐鲁号”为全省欧亚班列资源提供了全新的发展机遇。

本报记者 王瑞超 刘相华

发车频次参差不齐 两周一班已经不错

作为全国光纤激光切割机出口量第一名的企业,济南邦德激光股份有限公司的产品出口遍布俄罗斯、德国、波兰等国。随着销售量日趋增长,负责公司进出口贸易的李经理却时常为运力问题发愁。

他直言,现在公司出口的激光切割机随济南的中欧班列每两周发一次,每次货物可装满3至5个车厢,月月如此,可是“远远不够”,“等的时间有些长,我们希望能多发一些班次,最好能每周一班。”

为什么不能增加发车频次呢?“不是不想加开频次,货源供应不足,不能空着跑。”山东高速物流集团有限公司工作人员称,由于受货源限制,再加上九个城市各自为战,整合之前山东的欧亚班列货物集结能力弱、开行数量少、运行效益低、发展缓慢。

从全国来看,已累计开行11000多列,国内稳定开行城市52个、线路65条,到达欧洲15

个国家44个城市。自2011年重庆市率先开通欧亚班列以来,四川、河南等多省市相继跟进,组建了统一运营平台,实行统一支持政策。目前,重庆、成都2市累计开行均超过2000列。

相比其他省份,记者发现,山东省内的欧亚班列,济南是发车频次最稳定、最规律的,能保证中欧班列每两周一班、中亚班列一周三至四班的频次;淄博的中亚班列2017年8月16日开通以来,频次逐渐增加,最近两个月保持每周一列的频次,中欧班列虽然2018年5月刚开通,但维持着每月一班的频次;而青州的中欧班列则在开通后便停了下来,原因是货源支撑不足。

各自为战没有合力 不能享受优惠政策

“与山东欧亚班列松散的现状不同,成都、重庆、西安等地则通过全省打造一个点,省里支持力度大,形成合力,抱团发展,甚至我们山东的货商也会跑到省外去发货。”有业内人士告诉记者,铁路部门对于中铁集装箱有量价捆绑的优惠政策,但是我省的欧亚班列形不

成合力,不能享受这份优惠,比较遗憾。

“无法形成量价优势,更无法形成山东品牌的影响力。”淄博保税园区管委会副主任常金亨表示,淄博本身作为货源集结地,一直保持着充沛的货源,机械设备、瓷砖、农产品等均通过欧亚班列发往国外。

2017年8月31日,全国首列整列冷链在淄博开行,两年来,淄博的欧亚班列在省内以货源充足见长,然而他们也意识到单打独斗的问题。

“依靠我们一两个市的力量,回程货源组织很有难度,这是个大问题。”常金亨多年的观察发现,这个问题在行业内具有普遍性。

另外,记者从省内一家企业处了解到,地方管理装卸、发运的企业没有统一规范,收费标准不统一。“要多少给多少,不能根据距离、货量等按照统一标准收费,我们希望能参考高速费等根据标准收费。”企业负责人说。

山东高速物流集团有限公司总法律顾问刘颖坦言,由于全省缺乏统一政策引导和支持,导致省内揽货恶性竞争,向外省分流严重,各市班次相对较少、回程少、亏损大,甚至日照、滨州、青岛等市有班列借道成都、郑州、西安等市开行。

山东产业支撑充分 对班列有较高需求

虽然山东目前的欧亚班列存在一些问题,但是作为东部沿海大省和连接“一带一路”沿线国家地区的重要纽带,山东是重要的物流枢纽,发展欧亚班列,具有得天独厚的优势。

据了解,自2015年起九市相继开行欧亚班列以来,累计发运800列;今年前9个月开行

265列,其中中欧班列32列,返程15列;中亚班列233列,返程14列。

“不仅如此,山东的产业支撑充分,农产品、工业机械、造纸、轮胎等均形成规模,而且各地对班列有很高的需求。”山东高速物流集团有限公司国际物流事业部副总经理耿磊称。

10月17日,省政府召开常务会议通过了《关于推动全省欧亚班列统筹发展的实施意见》,要充分发挥欧亚班列作为山东省参与“一带一路”建设重要载体和抓手作用,推动欧亚班列成为全省对外开放、高质量发展的新引擎。

加大回程货源组织 解决班列场站拥堵

耿磊在介绍未来发展规划时指出,接下来是优化、延伸班列线路,加大班列密度,首开后经过先期磨合,争取中欧班列一周两班,中亚班列一天一班;整合以后,将采取零散集结发运和整列始发两种方式,提高全省班列发行量。统一对接国内外铁路部门或运输代理公司,争取最优线路和最低价格。

同时以我省优势产品为支撑,重点服务于电子产品、家用电器、机械设备等高附加值领域,并与国际大型物流企业合作,加大回程货源组织力度,力争达到进出口班列往返平衡,降本增效。

另外,根据各条铁路沿途的换装、通关、分拨节点以及最终目的地,加快建设铁路集结场站,合作开发综合型海外仓,解决欧亚班列海外场站拥堵的痛点问题。

耿磊表示,未来一项重要的规划便是搭建综合信息服务平台,实施“欧亚班列+”模式,实现自我造血功能。



济南(国储)铁路国际场站内,工作人员正在装卸货物,“服务一带一路”的标语十分醒目。 本报记者 王瑞超 摄(资料片)