



8月4日, 济南首列中欧班列发车。(资料片) 本报记者 刘相华 摄

中欧班列开通仨月出口破亿元

两周一班常态化开行, 济南已发出八列

11月16日, 一列满载激光切割机、LED灯、耐火材料等货物的班列从济南出发, 驶向莫斯科。这是今年8月4日济南首列中欧班列启运后, 开出的第8列列车, 创我省中欧班列常态化开行最快纪录。明年, 班列有望从俄罗斯经白俄罗斯、波兰抵达德国, 以此延伸至欧洲腹地。这是山东积极融入“一带一路”建设, 形成全方位、宽领域、高层次开放新格局做出的选择, 一个开放的山东形象, 正随着一列列班列驶向世界。

本报记者 刘相华 马云云

比海运节省30天 周边货源逐步增多

今年6月7日, 山东高速国储物流有限公司挂牌暨济南中欧班列运营主体成立推介会上传来消息: 8月份要开行济南首列中欧班列。

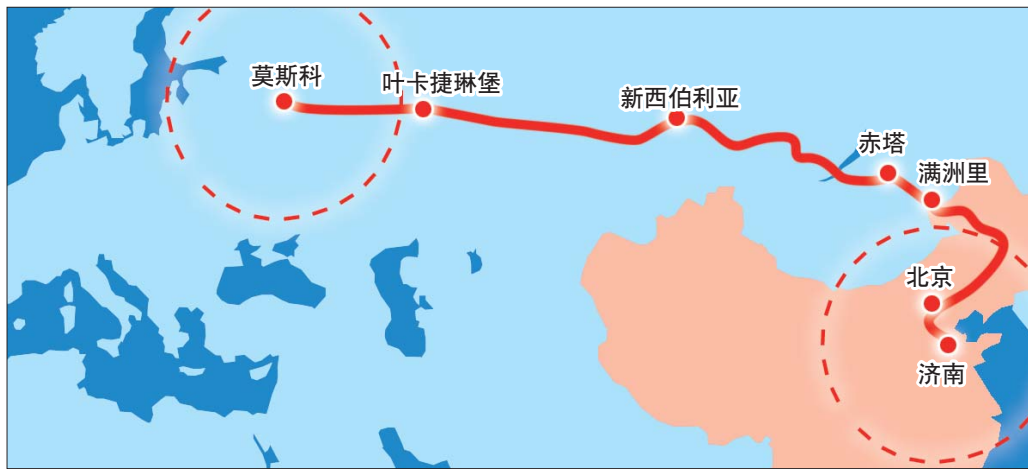
不到两个月, 8月4日, 伴随汽笛声, 满载着各种货物的集装箱铁路列车从济南“国储334处”国际铁路场站驶出, 开往俄罗斯, 标志着济南至俄罗斯中欧班列正式开通运营。这响汽笛声结束了作为区域物流枢纽地位的山东省省会济南市没有中欧班列的历史, 为山东企业“走出去”提供了更加方便快捷的国际物流大通道。

“我省一家生产重卡的汽车, 每次有订单都需要司机驾驶5000公里开过去, 等到目的地都已经变成二手车了, 价值大大降低, 导致客户不满意。”一位业内人士如此形容中欧班列的迫切性。

济南至莫斯科的中欧班列, 经满洲里出境, 途经西伯利亚铁路到俄罗斯莫斯科地区, 全程约7500公里, 运行时间在15天以内, 比海运节省30天左右, 大幅提高了运输时效。班列搭载着山东省及周边地区生产的电子产品、机械设备、建材、工艺品、塑料制品、服装等, 先期以两周一班的频率发出。

11月16日, 第八列列车顺利开出, 车上满载着塑料制品、激光切割机、LED灯、服装、机械零配件、耐火材料等, 货值200万美元, 十几天后可抵达莫斯科。至此, 专列已服务客户超过130家, 实现累计出口货物价值破亿元大关, 创山东中欧班列常态化开行最快纪录。

货源聚集效应初显, 济南以及周边货源逐步增多。货源结构方面, 高科技、高附加值的



济南至莫斯科地区全程约7500公里, 运行时间在15天以内。

精密仪器、机械设备、电子产品等货物集货数量大幅提升。“省内货物已由第一列时占总货物的20%提高到50%以上, 高科技、高附加值类产品已达到60%以上。”山东高速国储物流相关人士介绍, 目前已有多国客户纷纷来访探讨合作, 公司也正在集结高附加值和高精端技术的货源转移到班列上来, 比如激光产品, 全国70%的激光产品产自济南地区。

“向东走不向西去”已成过去式

中欧班列的开通是时势使然。山东是沿海经济大省, 海运发达, 省内青岛港、烟台港、日照港、龙口港等大型港口在全国乃至世界都赫赫有名, 因此, 山东的外贸客户大都有“选海运不选铁路”“向东走不向西去”的习惯, 这也是山东沿海内陆发展不平衡的原因之一。

而“一带一路”战略的提出, 塑造开放型经济发展新优势的部署, 使得开通国际班列成为最优选择。

实际上, 省内青岛、滨州、潍坊、临沂、淄博、威海、日照等多个城市已经开通了中欧、中亚班列, 但据业内人士透露, 许

多班列发行一至两列就停运, 效果不太理想。相对而言, 河南则是举全省之力, 助力郑州开行班列, 目前在运营国际班列的道路上, 郑州已经走在了全国前列。

反观山东, 中欧班列的开通一方面将完善山东省海陆空国际物流网络, 形成“东海西陆”东西并进、东西互补的国际物流大通道发展格局; 同时将改善济南市乃至山东省中西部地区外贸投资环境, 缓解内陆地区与沿海地区经济发展不平衡的问题, 为新旧动能转换提供有力支撑。

在这其中, 省会济南提出了打造区域性物流中心的目标, 且济南地处山东腹地, 所以, 开通“济南至欧洲”货运班列, 打通国际铁路物流通道, 可以有力巩固济南市物流枢纽地位, 拓展枢纽经济。

开发回程货源 研究山东特色班列

向西行驶的这趟班列还有更大“野心”。“在俄罗斯等国家的很多华人企业都有这方面的贸易需求, 他们要将板材等产品出口到国内, 我们正在努力

争取这方面的订单。”山东高速国储物流有关人士介绍, 在打造“山东中欧班列”品牌这一中心的基础上, 将重点开发回程货源, 利用现有的基础设施建立国际铁路场站, 提升中欧班列开行速度, 增加开行频次, 使班列进出达到平衡, 研究适合山东省产业结构的农产品冷链物流及机械设备装箱的特色班列。

此外将延伸新线路, 将班列运行线路辐射整个欧洲, 同时择机开通中亚班列。这一目标不久就可能实现, “公司近期将随省政府考察团出访德国、波兰等国, 进一步落实中欧班列线路延伸和回程货源组织等工作”, 规划的目标是由俄罗斯向西延伸经白俄罗斯、波兰至德国, 以此延伸至欧洲腹地, “预计2018年可以实现这一目标”。

还将拓展“物流+金融”的创新模式, 以贸易促物流, 物流保贸易, 物流与贸易相辅相成。以商流为载体, 拉动需求, 以物流、资金流、信息流为支撑, “四流”合一, 为中欧班列的长效发展注入不竭动力。

根据整体规划, 还将力争两年内建设具有集商贸、物流、金融、生产、加工等功能于一体的国家一类铁路口岸“济南国际多式联运物流中心”。

相关新闻

国内35城 开通中欧班列

作为推进“一带一路”建设, 加快沿线国家道路联通、贸易畅通, 打造利益共同体的重要举措, 铁路部门加强内外沟通协调, 优化运输组织, 完善服务保障, 中欧班列呈现良好发展态势。目前, 中欧班列已铺画运行线57条, 国内开行城市达到35个, 到达欧洲12个国家34个城市。

记者18日从中国铁路总公司获悉, 自2011年开行以来, 中欧班列累计开行数量已突破6000列。截至11月17日, 2017年中欧班列开行数量已突破3000列, 创中欧班列年度开行数量历史新高, 超过2011年至2016年六年开行数量的总和。

今年5月, 由中国铁路总公司倡议, 与重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌、西安等7家班列平台公司共同发起, 成立了中欧班列运输协调委员会, 共同协调解决中欧班列发展中面临的问题, 进一步降低物流成本, 提高运行品质和效率。

与此同时, 铁路部门深入推进国际合作机制建设, 打造国际物流品牌。今年4月, 在中国铁路总公司主导下, 中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰、俄罗斯等7国铁路部门正式签署《关于深化中欧班列合作协议》, 纳入了“一带一路”国际合作高峰论坛成果清单。10月, 为共同做好七国协议落实工作, 中国铁路总公司积极协调各方, 组织召开中欧班列运输联合工作组第一次会议, 就深化中欧班列运输合作达成广泛共识, 取得多项重要成果, 共同签署了《中欧班列运输联合工作组第一次会议纪要》, 中欧班列国际合作机制的正式建立, 为中欧班列持续稳定发展奠定了坚实基础。 据新华社