

## 非凡十年·中欧班列中的政协力量



编者按：

自2011年3月19日首列中欧班列即重庆—杜伊斯堡班列成功开行，历经十余载探索和实践，中欧班列开辟了亚欧大陆运输新通道，通达欧洲24个国家200个城市，逐步“连点成线”“织线成网”。十多年来，中欧班列运送货物种类不断扩大，运量持续增长，维护着国际产业链的稳定通畅，也成了沿线国家互利共赢的桥梁纽带。本版特别关注报道政协组织和广大政协委员围绕中欧班列顺利运行履职建言的工作成效，以饕餮者。

# 长安号：“丝路”古道上畅行的“钢铁驼队”

本报记者 路强

当地时间9月9日，今年开行的第一万列中欧班列抵达德国最大的铁路口岸汉堡，这趟班列从西安驶来，名为“长安号”。

2013年，习近平总书记提出了共建“一带一路”倡议，不仅为沿线各国开拓出一条通向共同繁荣的机遇之路，也让国内许多不沿海、不靠海的内陆省份，走向了开放最前沿。

就在2013年11月28日，中欧班列“长安号”从西安国际港务区首度启航。此后，运营质效逐年跨越式提升，从开行之初的每年百余列，至2021年已达到3841列。

在8月30日西安市政协召开的“加快建设中欧班列西安集结中心”月度协商座谈会上，市发改委副主任王凯透露，在俄乌冲突和新冠肺炎疫情双重影响下，中欧班列“长安号”今年依然保持强劲态势，截至8月24日，全年开行2511列，累计开行13972列，开行量、货运量、重箱率等核

心指标稳居全国前列。特别是7月单月开行426列，创中欧班列单月开行历史新高，也是全国中欧班列开行城市中首个单月开行量突破400列的城市。

如今，来自全国29个省份的货源，在西安港集散分拨，搭乘“长安号”运往国外。保证货源充足之后，“长安号”持续开拓新线路，构建多元化通道网络，今年成功开行跨里海、黑海班列，首发中老铁路国际班列和中越国际货运班列。目前，中欧班列（西安）常态化运行干线17条，覆盖亚欧大陆全境。王凯不无骄傲地表示，“长安号”已成为运行时效最快、智能化程度最高、辐射范围最广、服务功能最全、综合成本最低的精品班列。

此外，中欧班列“长安号”还在全球抗疫中发挥了独特作用。自2020年以来，随着新冠肺炎疫情在全球蔓延，防护服、呼吸机等防疫物资不断通过中欧班列“长安号”运抵欧洲，仅2020年就运送防疫物资8万吨，为欧洲应对新冠肺炎

疫情提供了有力保障，开辟了国际抗疫合作的“生命通道”。

在“长安号”不断跑出加速度的同时，2020年西安市成为国家支持建设的5个中欧班列枢纽城市之一。为促进中欧班列“长安号”高质量发展，加快构建以中欧班列西安集结中心为枢纽的亚欧陆海贸易大通道，西安市将推进中欧班列建设工作纳入全市九方面重点工作“对外贸易提质增效和对外开放水平提升”和《“十四五”西安建设“一带一路”综合试验区实施方案》之中，作为统筹推进的重要工作。

据悉，目前中欧班列西安集结中心正加快建设包括中远海、中林、山东港等在内的18个集结中心支撑项目。公铁快线、海关查验等设施提升改造完成后，将满足中欧班列1万列开行需求。

如何保持中欧班列“长安号”持续健康、稳定发展，也是陕西各级政协组织非常关注的议题，不断就此以调研视察提案等各种履职形式贡献着政协智慧，如2019年《推进“长安号”

健康运行，促进陕西“门户经济”发展》的省政协提案由时任省委主要领导亲自督办。

今年，西安市政协同样把助力中欧班列发展列为重要协商议题。8月，在前期深入调研的基础上，围绕“加快建设中欧班列西安集结中心”召开月度协商座谈会。

会上，针对中欧班列西安集结中心建设过程中存在的国际贸易新通道网络有待完善，货物集结的洼地还未完全形成，对中欧班列的人文价值开拓不够等问题，委员和专家学者提出了强化省市联动，建设西安集结中心；利用区位优势，差异化切入跨境电商、数字贸易、数字经济生态，展开“陆、空、数港集结枢纽”整体规划布局；适时开通中欧班列客运线路，开发中欧班列人文价值等建议。

沿着古老的丝绸之路，一列列崭新“钢铁驼队”正在来往奔波，它们传送的不仅是品类丰富的产品，还有西安这座城市，以高水平开放推动高质量发展的决心和信心。

## 从首列到破万 重庆整装再出发

本报记者 凌云

8月26日，汽笛长鸣声中，两列共装载400余台中国品牌汽车的中欧班列（重庆）先后从重庆鱼嘴站驶出，将经由新疆霍尔果斯口岸出境换装，最终运抵欧洲国家。依托中欧班列物流快速通道，此次商品车铁路运输专用车国际班列的运行，比传统班列运输提升产能50%。

记者从有关部门了解到，作为首列中欧班列，中欧班列（重庆）近年来稳定运行，助力重庆整车产业链、供应链、价值链深度融合。重庆整车口岸在2015至2021年间，6次获得内陆口岸整车进口量第一。新冠肺炎疫情暴发以来，中欧班列（重庆）更是助力本地复工复产和稳外贸大局，为重庆及全球产业链、供应链、物流链顺畅运行注入“强心剂”。依托于中欧班列整车等重要项目运输，推动了保时捷、奥迪西南地区常态化分拨中心的建立以及博世等重要项目的引进，有效促进了重庆口岸经济由“通道经济”向“产业经济”转型。

“重庆将持续拓展中欧班列等出海

出境大通道，不断创新物流组织模式，提升产业链供应链保障能力，更好服务本地汽车等支柱产业，为更好融入“一带一路”倡议及构建国内国际双循环新发展格局提供有力支撑。”重庆市人民政府口岸和物流办主任巴川江说。

时间回溯到6月23日——那一天，满载着电子产品、机械零件、日用百货等货物的中欧班列（重庆）第一万列列车从重庆团结村中心站出发驶向杜伊斯堡。言及那一幕，全国政协委员、重庆市政协副主席王济光格外感慨。他告诉记者，亲历中欧班列建设成为连接“一带一路”的创新探索，回想参与和助力“渝新欧”通道建设那段忙碌而充实的岁月，幸福感便涌上心头。而他在担任十二届、十三届全国政协委员期间，几乎每年都会提交关于中欧班列发展的提案或社情民意信息，都曾得到相关部门的重视并积极采纳。

当前，在构建国内国际双循环新发展阶段，中欧班列正面临着国际经济形

势加速衰退等新的压力。为此，今年全国两会期间，王济光再次聚焦中欧班列运行提出提案，呼吁全面审视中欧班列发展战略，全面提升中欧班列外联内畅、安全高效的量质和水平。

“围绕中欧班列国际化需求，培育国际通道互联互通安全高效新平台。”王济光建议，完善欧亚地区线路网络，加强与西部陆海新通道、长江黄金水道、空中丝绸之路的服务对接，强化联运大通道配套内贸班列建设，提高通道物流网络化协同水平和规模效应。加强通道货源集结和组织运营，探索建立多式联运标准体系，加强与通道沿线境内外节点城市物流枢纽合作，共建物流集结分拨中心、海外仓、物流和运营组织中心等功能平台。

有关部门负责人表示，下一步，中欧班列（重庆）将继续统筹完善西南西北四个方向的通道网络，更好融入国内国际双循环，在重庆出境出海国际大通道体系建设中继续发挥主力军作用。

## 中欧班列助力“广货”走向全球

本报记者 林仪 揭春雁

8月4日，随着一声汽笛长鸣，一列满载100个标准集装箱服装鞋靴、微波炉、洗碗机、咖啡机等大湾区企业货物的中欧班列从广州国际港驶出。此趟班列发运标志着广州国际港中欧班列站点正式启用。

广东中欧班列起步不算早。2015年，广东省东莞石龙首趟中欧班列开通试运行。2016年，广东省实现中欧班列常态化开行。截至目前，广东共开行中欧班列超过1500列，其中，2021年广东共开行中欧班列426列，开行列数首次突破400列，呈现向好发展态势。中欧班列有效带动了“广货”走出去，为稳定全球供应链发挥了重要作用。

2020年，为落实省委、省政府关于做好“六稳”工作特别是稳外贸的部署和

要求，广东省政协组织视察团，分赴广州、东莞两市，就“广东中欧班列高质量发展情况”进行专题视察。视察团先后听取了省市政府和有关部门的情况介绍，实地视察了广州大朗、东莞石龙铁路国际物流基地、东莞国际邮件互换局等单位。

广东中欧班列起步并不早。2015年，广东省东莞石龙首趟中欧班列开通试运行。2016年，广东省实现中欧班列常态化开行。截至目前，广东共开行中欧班列超过1500列，其中，2021年广东共开行中欧班列426列，开行列数首次突破400列，呈现向好发展态势。中欧班列有效带动了“广货”走出去，为稳定全球供应链发挥了重要作用。

2020年，为落实省委、省政府关于做好“六稳”工作特别是稳外贸的部署和

原来广州大朗站进行区域联动，将推动形成中欧班列华南片区货物集散物流中心，推动粤港澳大湾区与“一带一路”沿线国家贸易合作的业务规模。

参与主体多了，也会给管理运营带来挑战。对此，卢晓翥委员建议，建设中欧班列信息及货物大数据综合服务平台，提供全程可视可查供应链管理，推动中欧班列降低成本、提升质量、增加效益。

省商务厅表示，将支持广州、深圳、东莞相关部门及运营企业组建中欧班列统一运营平台和信息服务平台，研究建设中欧班列公共服务平台，推动海关、铁路、场站、承运人、货代等相关主体间信息共享、单证无纸化流转和业务协同，不断提升服务质量和通关效率。

## 为异域友人送去“Made in China”

——青岛市政协助力上合示范区中欧班列发展

本报记者 陈小艳 通讯员 陈笑蔚 刘旭东

在中国—上海合作组织地方经贸合作示范区青岛多式联运中心，一辆辆载有集装箱的汽车驶入货场，数台大型龙门吊在忙碌着装、卸货，现场一片繁忙。一列列货运班列有序驶出，宛若一条条驰骋八荒的龙。

2017年6月24日，满载货物的中欧（青岛）货运班列从位于青岛胶州的中铁集装箱青岛中心站启程，这是青岛开行的首趟中欧班列。该班列将从满洲里口岸出境，经俄罗斯后贝加尔站开往莫斯科。全程7900公里，运行时间约22天。

时间是形塑一切的土壤。中欧班列的良好运营，不仅带动了国内产品的出口，也带动了沿线国家优势产品对中国

和更广阔市场的进口（出口），中欧班列的顺畅发展促进了沿线国家的共同繁荣。今年上半年，上合示范区中欧班列（齐鲁号）“上合快线”首班大豆专列、首批进口煤炭班列先后顺利抵达，成为上合示范区发力班列保障国际货运通道双向畅通的缩影。

从2017年至今，青岛市政协提出《关于实施国际班列奖补政策促进物流业发展的提案》《关于充分发挥国际物流中心枢纽效能提升上合示范区引领作用的提案》《关于将多式联运上升为青岛发展战略案》等相关提案。同时，组织多次专题调研，督办相关提案。

今年8月，市政协主席汲斌昌带队

就武守涛委员《关于提升上合示范区国际物流系统能力的提案》开展协商督办，调研了中欧中亚班列客服中心和中国传化上合（青岛）国际物流港，委员们围绕助力上合示范区中欧班列发展建言献策。

穿山越河、追风沐雨，驰骋新丝路，载动新未来。上合示范区管委会负责人表示，今后将积极争取班列发运计划，拓展货源，力争2022年全年开行中欧班列700列。提高中欧班列货源集结能力，打造双向多式联运物流枢纽，提升多式联运中心班列数量和质量，助力“一带一路”高质量发展，为万里之外的异域友人送去“Made in China”。

## 连通境内外 辐射东中西

河南省政协助力打造内陆开放新高地小记

本报记者 王有强 靳燕

秋日傍晚，漫天红霞映照下，一列中欧班列犹如长龙横卧铁轨之上，开拔在即。

汽笛长鸣，一列满载“中国制造”的中欧班列，踏上奔赴欧洲的旅程。这里是郑州国际陆港，中原连通世界的重要节点。

2014年5月10日，习近平总书记来到郑州国际陆港。看到郑州国际陆港集铁路港、公路港、空港、海港于一体，正在打造国家铁路一类口岸、多式联运服务中心、中欧班列货运中心、智慧物流信息中心，习近平总书记希望他们建成连通境内外、辐射东中西的物流通道枢纽，为丝绸之路经济带建设多作贡献。

时光蹉跎，从中原腹地出发，中欧班列（中豫号）越开越密、越跑越快，将大批货物运抵万里之外的欧洲，带去东方文明成果的同时，运回异域风情的商品。

“目前，中欧班列（中豫号）已开通国际直达线路17条，业务网络遍布欧盟、中亚、俄罗斯及亚太地区30多个国家的130多个城市。”省政协委员、河南中豫国际港务集团董事长赵文明介绍，中欧班列（中豫号）市场化程度、可持续发展能力在全国保持领先，综合运营能力始终处于全国“第一方阵”。

连通境内外，辐射东中西，以中欧班列（中豫号）为主要载体的河南陆上丝绸之路迈上新台阶。今年4月，河南中欧班列统一命名为“中欧班列（中豫号）”，5地6列中欧班列分别从位于郑州、洛阳、新乡、漯河、南阳的铁路场站出发，开往欧洲、中亚和RCEP成员国越南、泰国、老挝等国家。“中欧班列（中豫号）是全省中欧班列攥指成拳，凝聚合力，促进分散优势向集中优势转变，推进省市合作、落实优势再造的特色班列。”赵文明表示。

古有丝绸之路驼铃阵阵，今有中欧班列引擎不息。近年来，围绕“推动中欧班列高质量发展”等课题，河南省政协多次召开专题调研，督办相关提案，为河南厚植交通优势、打造开放胜势建言献策。

“我们是最早通过中欧班列回程班列进口商品的企业之一。”在郑州出口加工区内，省政协委员王剑指着公司内来自德国的啤酒、法国的红酒、白俄罗斯的牛奶、波兰的巧克力介绍说，空运便宜、比海运快捷，时效性强，通过班列运输可以把既新鲜又物美价廉的商品提供给消费者，增强了企业市场上的竞争力。

大通道串起大世界。如今，河南的“钢铁驼队”已连点成线、织线成网，构建起“8个口岸出入境、18条直达线路”的国际多式联运物流网络，业务覆盖30多个国家130多个城市，1800余种“河南造”搭乘中欧班列走向全球。同时，中欧班列还结合郑州、河南特色产业，推出了定制服务，开行了信阳绿茶专列、宇通机械专列、宇通机械出口专列、跨境电商专列、粮食专列等定制班列，班列奔驰的车轮，奔跑在“一带一路”沿线广阔的天际间，加快推动着郑州对外开放大踏步前进。

“小语种语言人才匮乏，与沿线国家缺乏深入的沟通与交流，成为对外贸易发展的制约因素。”省政协委员孙国平建议，加大对“一带一路”沿线国家外语人才的引进力度，制定政策鼓励在豫高校开展小语种语言人才培养，并与“一带一路”沿线国家的知名大学联合办学，适时制定“河南省国际语言人才振兴计划”。

9月11日，伴随着长长的汽笛声，一列满载着造纸设备、造纸添加剂等货物的中欧班列（中豫号）从郑州国际陆港驶出，经二连浩特出境后，驶往俄罗斯乌兰乌德。此趟班列的开通，标志着中欧班列（中豫号）再增新线，班列运行版图再次扩大，河南开放发展“朋友圈”进一步拓展。

辽宁：

## 政协提案力促中欧班列“再提速”

本报记者 王金晶

今年上半年，辽宁开行中欧班列421列，同比增长47.2%，其中沈阳开行340列，同比增长47.8%，发运量保持东北地区第1位，跃升至全国第6位。8月，大连到俄罗斯圣彼得堡的中欧班列实现常态化运行；锦州港至赫尔辛基中欧班列实现首发；沈阳积极创建东北海陆大通道联结中心和

国家中欧班列集结中心，实现RCEP成员国与欧洲国家商品在沈阳集结中转……

中欧班列开通以来，已经成为国际物流中陆路运输的骨干方式。全国政协委员李晓安介绍，作为中欧班列东线通道的重要线路，辽宁中欧班列是构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进新发展格局的重要平台和有效载体。辽宁中欧班列在满足东北三省一区、京津冀、东南沿海等国内企业以及日韩等国货物运输需求、畅通对外物流通道方面发挥着重要作用。

今年全国两会期间，住辽全国政协委员李晓安与赵延庆、武献华联名提交了《关于支持辽宁中欧班列高质量发展的提案》，建议增加出口班列计划，恢复X8059为运行主线为中俄贸易助力，增加中、西向口岸出口班列计划并将其纳入图定班列范畴等建议。

在今年的沈阳市政协全会上，王义鑫委员提交了《关于加快建设沈阳中欧班列，构筑对外开放新格局的提案》，提出了加快完善基础设施建设，积极拓展双向货源、加强政策支持力度、加强宣传推介等建议，这一提案被沈阳市政协列为年度重点提案。

沈阳市港澳台侨联络与外事委员会相关负责人向记者介绍了该提案的办理成果。在辽宁省委、省政府和沈阳市委、市政府相关部门的共同努力下，目前，各方已就中欧班列（沈阳）集结中心一期项目建设方案、投资总额、股权结构及出资比例等达成一致意见，拟于近期启动报批程序，力争年底前，完成一期项目建设并投入使用。

中欧班列开行以来，辽宁省政协和委员们十分关心这件利国利民的好事。辽宁省政协提案委员会专职副主任李衍军介绍，本届政协收到不少关于中欧班列的提案，比如：省政协委员代萍早在2018年就提交了《辽宁省中欧班列集结中心建设》的提案，提出统筹推进中欧班列规划、统一班列经营主体、统一我省班列品牌、统一补贴优惠政策等建议；省政协委员陈世昌提交了《关于以中欧班列为抓手加快推进辽宁高质量开放的提案》，建议进一步完善运输通道网络建设，大力发展多式联运，提高运输组织能力，提升企业信息化服务水平；韩东太委员提交的《关于支持沈阳创建国家中欧班列集结中心的建议》写道：恳请省商务厅、发改委、交通厅等相关主管部门支持沈阳创建国家中欧班列集结中心，将沈阳中欧班列列为全省中欧班列统一平台，统筹大连、营口、鞍山等省内货物资源配置，实现与沈阳中欧班列的有效衔接，构建省内“干支结合、枢纽集散”的集疏运体系。“在辽宁省政协的重视和督办下，很多建议已被相关部门采纳，并有效推动了中欧班列在辽宁的发展进程。”

「海丝」「陆丝」丝丝顺滑

中欧班列（厦门）发挥海陆联运优势力求无缝连接

本报记者 照宁

一批来自台湾高雄地区的货柜，抵达厦门海沧港区后，沿着古老的丝绸之路方向，搭乘中欧班列（厦门）发往俄罗斯。实现“海丝”“陆丝”无缝连接，与全程海运相比，可节省近一半的运输时间，同时降低物流成本，这是中欧班列（厦门）独特的国际海陆联运优势。据了解，自2015年8月，厦门自贸区海沧园区以综保区、对台等叠加优势开出全国自贸试验区首条中欧班列（厦门）。多年来，厦门市海沧区政协为支持其做大做强持续关注并建言献策，贡献着政协力量。

厦门是东南沿海重要港口城市，长期以来企业出口欧亚大陆的产品主要通过海运，运输周期较长、费用较贵。目前，国内其他城市的中欧班列主要是铁路直开，而中欧班列（厦门）是辐射泰国、越南等东南亚国家及中国香港、台湾地区的海铁联运，过去运输货物需要近40天的时间，目前压缩至20天以内。

中欧班列（厦门）自开通以来，构建了一条跨越海峡、横贯欧亚的国际物流新通道，为厦门乃至福建稳外贸、扩内需发挥了重要作用。但区政协委员在持续调研中发现，中欧班列（厦门）仍存在腹地经济规模较小、班期不固定频次不高；物流高端价值链缺失，保税港区部分管理模式难以适应内贸需要等问题。为此，从2015年至今，区政协委员先后提交《关于加快海沧港区物流产业发展的建议》《海沧区设立“一带一路”国际商事调解室的建议》《关于大力发展多式联运构建高水平的港口型国家物流枢纽的建议》等相关提案。

与此同时，海沧区政协成立专题课题组，组织委员开展实地调研、研究对策、提出建议，并形成《厦门中欧班列从中东欧国家返程货运研究》成果，供党委政府决策参考。海沧区委、区政府采纳了区政协及委员的诸多相关可行性意见建议，开通了城际合作班列、出口拼箱等业务。

在多方合力下，中欧大陆上的这列“钢铁骆驼”，正成为越来越多企业进出口贸易的新选择。尤其是新冠肺炎疫情防控期间，中欧班列（厦门）是企业出口防疫物资的重要渠道。截至2022年8月底，中欧班列（厦门）已开通中欧、中亚、中俄运营线路，通达欧洲的波兰、匈牙利、德国、俄罗斯等12个国家30多个城市；已累计开行1173列，累计货值超过288.45亿元。