

丝路话语

助力“一带一路” 中欧班列让“国货”走向世界

■本报综合报道

在西安国际港站,这个西北地区最大的国际物流枢纽中心站,平均每1小时40分就有一列中欧班列从这里驶出或者到达。如今,在西安开行的中欧班列所发送的货物中,既有陕西本地货物,也有来自长三角、珠三角、西南地区的货品,在西安集结,再发往欧洲。

随着开行数量和效率的提升,中欧班列让越来越多的中国产品走向国门、走向世界,中国制造品牌在国际上影响力与日俱增。

发挥强大的运输效能

今年1月至4月中欧班列累计开行6184列,发送货物67.5万标箱,同比分别增长10%、11%;截至2024年4月底,中欧班列已累计开行超8.9万列,通达欧洲25个国家223个城市……这一组组数字不断更新着中欧班列新数据、新纪录。

近日,一列满载机械设备、炭黑、橡胶等货物的中欧班列从中国—上海合作组织地方经贸合作示范区青岛多式联运中心发出。班列共110个标准集装箱,经阿拉山口口岸出境,将在18天后抵达匈牙利首都布达佩斯,部分货物将通过铁路分拨,最终抵达塞尔维亚首都贝尔格莱德。自该示范区成立以来,中国铁路济南局集团有限公司已累计开行中欧班列超3400列,运输进出口集装箱28.1万标箱。

作为深化与沿线国家经贸合作的重要载体和推进“一带一路”建设的重要抓手,中欧班列以稳定、高效的物流服务,发挥出强大的运输效能。中欧班列让中国和欧洲、中亚地区的经贸往来、文化交流更加频繁,为世界经济发展注入了新动力。

据石家庄一家外贸企业相关负责人介绍,该企业生产的儿童玩具、电动自行车主



西安国际港已成为西北地区最大的国际物流枢纽中心站。(西安国际港务区)

要销往欧洲。早些年只能走海运,需要先走海路把集装箱运回来装好货再运回港口,物流成本增加不少。自从石家庄有了国际陆港,这家企业改用中欧班列出口商品,仅国内短途运费每年就节省200多万元。

截至目前,石家庄国际陆港累计开行中欧班列超过1500列,把价值280多亿元的“中国制造”出口到“一带一路”共建国家,有力推动京津冀地区高水平对外开放。

实现欧亚主要货源地全覆盖

中欧班列的“带货”能力有多强?

从全国范围看,铁路部门持续开展中欧班列西安、重庆、义乌至格鲁吉亚波季、土耳其伊斯坦布尔南通道运输测试,中欧班列南通道运输组织日益成熟。今年前4个月,经中欧班列南通道累计开行中欧班列12列,同比增长71%。此外,西通道(阿拉山口、霍尔果斯)、中通道(二连浩特)、东通道(满洲里、绥芬河、同江北)口岸开行数量同比分别增长11%、14%、7%,运输效能不断增强。

数量增加的同时,中欧班列运载货物品类愈加丰富。近日,满载着240辆商品汽

车的23650次中欧班列驶出鄂尔多斯东胜西站,通过二连浩特铁路口岸出境发往东欧,这是内蒙古今年开行的第15列整车出口中欧班列,共出口商品汽车超5000辆。

随着共建“一带一路”高质量发展,在中欧班列货物中,汽车、电脑、机器人等高附加值、高科技商品占比逐年提升,如今已达到40%以上。截至5月13日,今年以来经由二连浩特铁路口岸出口的国产汽车班列已达到84列,占出口货物的12.3%,创历史同期最好水平。

2024年1月27日,是中法建交60周年纪念日。满载着机械设备、汽车零部件、护肤品等货物的“武汉—法国杜尔日”专列,从中国铁路武汉局集团有限公司汉西车务段吴家山站开出,经丹线、焦柳线运行,由阿拉山口口岸出境,奔赴法国。目前,中欧班列(武汉)开行密度逐年增加,每天平均开行1趟至2趟,并且实现了与法国往来线路的常态化运营,为湖北与法国之间的贸易往来提供了重要支持。

多部门协同推动高质量发展

驰而不息的中欧班列,让不沿海、不沿

边的西部地区,从开放末梢一跃而成开放前沿,打开了发展新空间。中欧班列开通后,重庆、成都等地迅速成为电子信息、汽车、装备制造产业基地;西安、郑州、武汉等中欧班列始发城市的外向型经济产值均实现显著增长。

事实上,中欧班列运量增长的背后是不断扩大的运力需求。近年来,受国际环境持续动荡影响,海运价格高企,尤其是去年底红海危机爆发后,对于中欧班列的需求更为强烈。

国家发展改革委综合运输研究所交通运输技术研究中心相关负责人指出,中欧班列具有相对独特的技术经济比较优势,其综合物流成本较传统海铁联运方式可节省8%到20%,对于高附加值、强时效性,特别是“陆侧依赖度”较高的物流需求具有较强的吸引力。

在中欧班列焕发活力和吸引力的背后,离不开国铁集团、各地海关及通道口岸等相关部门的通力合作,持续推动中欧班列高质量发展。

此外,在相关服务上,如西安高能级枢纽平台,不断优化服务效率和水平。目前该枢纽平台已经实现海关、铁路数据联通,为企业提供一站式、一票制国际联运全程服务,门到站运输综合成本降低15%以上,全国首个陆路启运港退税实施达效,退税时间由1个月压缩至3天。同时还推出“一企一策”精准助力陕企“出海”,开行陕汽、隆基等定制专列,打造粮食、肉类、整车进口指定口岸及全国二手车出口试点等门户口岸体系,推出“先查验,后装箱”模式优化散货集拼业务流程。

“钢铁驼队”日夜奔驰,已驶入高质量发展轨道,有力推动“一带一路”共建国家之间的政策沟通、设施联通和贸易畅通,带动了资金融通和民心相通,促进了亚欧大陆互联互通。

商务部:中国新能源产品广受欢迎是企业“拼”出来的

针对目前中国新能源产品在海外被指责为依靠补贴大量出口,商务部新闻发言人何亚东表示,中国新能源产品广受欢迎是企业“拼”出来的,不是政府“补”出来的。中国新能源市场是充分竞争的,通过优胜劣汰、大浪淘沙不断涌现出优质企业和产品。

从20多年前开始,中国企业就在新能源领域持续进行研发投入和产业布局,通过激烈市场竞争,形成了自己的独有优势,包括技术创新优势、供应链优势、市场生态优势。

产业补贴政策源于美欧,世界各国普遍采用。中国的产业补贴政策主要是引导性的,严格遵守世贸组织规则,始终坚持公平、透明、非歧视原则,只要在华经营的企业都可以平等享受。中国不存在世贸组织所规定的禁止性补贴,相关补贴政策已及时全面向世贸组织通报。反观美欧,近年来补贴力度显著加大,且带有大量排他性、歧视性做法,给中国产品进入相关市场设置重重障碍,是典型的保护主义做法,违反了世贸组织基本原则。

据估算,每辆新能源汽车每年减碳约1.66吨,中国2023年出口120万辆新能源车,每年可减碳约200万吨。中国新能源产业的发展,促进了绿色、数字、人工智能等技术的广泛应用和产业化,并不断催生新的技术,为全球经济增添新动能。中国新能源产品性价比高、质量好、功能强,深受消费者青睐。中国出口欧洲的电动汽车价格,低于欧洲本土同类车型,但仍比国内售价高一到两倍,利润可观,根本不存在倾销。

总的来看,中国的新能源产业有力推动了全球绿色转型,有力促进了全球技术和产业进步,有力增进了各国消费者福祉。



美的泰国5G全联接工厂生产线。(华为泰国公司供图)

中泰企业联合打造东南亚首个5G全联接工厂

丝路商机

由美的、泰国运营商AIS、中国联通和华为联合的东南亚首个5G全联接工厂——美的集团家用空调事业部泰国工厂(以下简称美的空调泰国工厂),积极支持泰国4.0数字化转型战略,已经成为东南亚区域智能制造转型打造新的示范样板点。

美的空调泰国工厂是美的集团海外首个5G工厂,坐落于泰国春武里府,占地面积约20.8万平方米,整体规划年产能400万台套以上。

据了解,AIS跟中国联通和华为合作,为工厂配备了覆盖范围约16万平方米的5G专属网络,确保了生产线的高效互联。

2022年,华为作为发起方之一,与泰国数字经济促进局、数字经济和社会委员会办公室、运营商、泰国通信协会等共同成立5G联盟,推动5G在各行各业领域应用,促进泰国5G生态系统的发展,释放泰国数字经济新动能。美的5G智慧工厂则是其中首批孵化的案例之一。

据悉,泰国工厂还应用了5G+AI视觉质检系统,通过激光传感器,可识别零件形状和定位零件位置,一旦发现不合格环

节,生产线将及时发出警告,返工率降低了75%。

有关人士表示,通过这次与中国企业合作,学习了5G新技术的应用经验,未来将复制此次经验助力更多泰国企业数字化转型。

除了商业领域的应用,华为等中国企业还在泰国的智慧城市、交通、能源、教育等多个行业构建了数字生态。华为泰国公司首席技术官沃拉加恩表示,中国的5G发展经验使泰国受益很多,未来将挖掘更多适合泰国的应用场景。

(官欣、孙杨综合报道)

简讯

中国援建的两所学校移交尼泊尔

本报讯 中国援助重建的两所公立学校日前移交尼泊尔多拉卡县,中方同时向学校捐赠了图书架、图书和爱心书包。

多拉卡县教育局负责人尚卡尔·巴布·什雷斯塔在当地举行的移交仪式上致辞说,学校新建筑拥有设施齐全的教室、实验室、计算机实验室、图书室、宿舍等,这是“两个友好国家之间友谊的象征”。

中国驻尼泊尔大使馆参赞谢宇致辞时表示,中方一直高度重视中尼教育和人力资源合作,包括近年帮助尼泊尔建设多所学校。多拉卡援建学校将改变当地孩子生活,兑现中国帮助尼泊尔

实现繁荣和可持续发展的长期承诺。

位于多拉卡吉鲁和辛加提地区的两所公立学校在2015年大地震中受损。根据中尼两国政府签订的援助协议,中国电力建设集团水电六局对两所学校实施拆除和重建,两校项目建设主体均为两栋教学楼、一栋宿舍楼和一座食堂。两校分别有在校学生874人和570人。

移交仪式上,水电六局还联合中国乡村发展基金会和云南能源投资股份有限公司为两所学校捐赠图书架和图书,中国乡村发展基金会为学生发放了爱心书包。(苏雪君)

中欧铁路进出口果蔬运输量迎来高峰

本报讯 5月,东南亚水果大量上市,磨憨铁路口岸进出口果蔬运输量也迎来高峰,日均运输量保持在1500吨以上。今年以来,中欧铁路进出口鲜活货物运输量达6.4万吨,同比增长两倍以上,其中进口水果达5.8万吨。

据介绍,为满足榴莲、山竹等易腐水果的物流需求,铁路部门调集1000多个冷藏集装箱,优先调配运力,通过中

老铁路特别开行的“澜湄快线”国际货物列车,从中国昆明和老挝万象全程仅需26小时。

铁路部门加大“澜湄快线”冷链班列的开行力度,日均列数由原先的1.5列增至3列,高峰期达到4列。同时持续优化与海关、边检等部门的合作机制,进一步缩短查验流程、提升通关效率。(董泽阳)

“舟山—重庆”江海直达新航线正式贯通

挺进长江上游

近日,“创新5”轮成功抵达终点站重庆江津路港,这开创了万吨级江海直达船舶从沿海直航重庆的先河,并开启舟山至重庆的江海直达新航线。此次航行中,“创新5”号载运5400吨大豆,自4月24日离开宁波舟山港后,直接驶向重庆万州新田港和路港,省去了传统的长江中下游港口转运环节,可大幅缩短运输时间。

一条新航线的开通为何如此重要?长江穿越11个省市,横跨我国东西中西部。一直以来,江海联运是广大中西部地区重要物流运输方式。

据了解,进境大宗货物搭乘国际大型海船自东部入海口入境,再经由长江黄金水道深入西部腹地。以往,大型海船需在舟山港减载换乘小型海船,行至长江中下游港口再换乘江船,才能顺利进入长江上游。从舟山至重庆需花费约35天,时间长、流程多、货物损耗多。

西部地区将迎来哪些发展新机遇?随着舟山—重庆江海直达首航,也意味着舟山和川渝地区的大宗散货运输会更快。

自2021年以来,重庆市口岸物流办对接协调武汉创新江海运输公司,开展

“130米长标准化江海直达船型”设计研究,并于2022年5月启动了2艘江海直达船舶建造,现已投产运营,“创新5”轮就是其中1艘。

后续,重庆和舟山也将持续开展合作,尤其要在争取江海直达船舶优先过闸方面取得突破,实现舟山—重庆江海直达常态化运行,强化长三角与成渝地区双城经济圈联动。

这也将进一步促进重庆实现“奋力打造新时代西部大开发重要战略支点、内陆开放综合枢纽”的目标。

重庆建设内陆开放综合枢纽,就是要发挥“承东启西、通江达海”的区位优势,在推动共建“一带一路”、长江经济带、西部陆海新通道联动发展中“挑大梁”。

“西部地区物流难题将得到进一步破解。”重庆市口岸物流办有关负责人表示,“随着舟山—重庆江海直达航线开通,西部地区货物经长江黄金水道出海时间缩短了20天左右,货物损耗率降低至0.3%以内,长江黄金水道潜能将进一步释放,为西部开放发展拓展出新空间。”

据介绍,重庆地处长江经济带与“一带一路”联结点,长江黄金水道、西部陆海

新通道、中欧班列等多条国际物流通道在此交汇。江海直达航线运行成熟后,将提高西部陆海新通道服务周边省份能力,推动重庆发挥内陆开放综合枢纽作用,释放西部陆海新通道、“一带一路”、长江经济带联动发展效益,助推西部地区更好服务于国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局。

据悉,“创新5”轮预计在5月下旬开启回程测试,将重庆长寿的钢材、贵州的磷矿运往舟山港。下一步,重庆、舟山将推进航线常态化运行,推动回程货源组织、船舶建设打造、航线安全方案优化提升,强化长三角与成渝地区双城经济圈的联动发展。(官欣、李晓婷、王全超综合报道)



“创新5”轮经过重庆中心城区水域。(何建斌摄)