

① 对接“一带一路”

“甬X新欧”能否跑出中欧班列“加速度”？

本报记者 包凌雁

近日，宁波与重庆双方频频接触，两市就港口物流合作展开交流。尽管还没有签订实质性的合作意向，但是明眼人还是发现了其中的“亮点”：促进渝新欧、甬新欧互补合作。

本月底正值“甬新欧”运行两周年。选择具有集装箱中心站能力和口岸等经济功能的城市为“X”城市，作为“甬新欧”班列中转换装站，就是想为宁波打造“一带一路”海陆联运枢纽再添一把火。



“甬新欧”班列从宁波铁路货运北站出发 (刘波 摄)



包凌雁 蔡明杰 制图

宁波建成华东规模最大、设备最完善货运站

驱车从机场高架往北，快到国寺收费站口，现代化的龙门吊设备总会吸引行人的注意。这里不是码头，却异常繁忙。远远地就可以看到一个个集装箱通过龙门吊准确地落到火车上。一周后，这些“中国制造”的物品将出现在中亚某国的货架上。

这里便是甬新欧班列的起点，也是宁波对接国家战略，建设“一带一路”支点城市，打造国际多式联运枢纽的最重要战场。

国际多式联运枢纽的前提就是具备公、铁、水、空等运输条件，并具有完善的物流设施和畅通的多式联运网络。“甬新欧”班列由宁波北货运站出发，经阿拉山口抵达中亚、中欧，是宁波至欧洲货物运输三条通道中的重要西线，有效丰富了宁波国际多式联运格局。

自2014年“万里甬新欧”海铁联运正式运行以来，这条纽带更紧密地串联起了海陆丝绸之路的各个重要节点，货源可以通过海运中转至宁波舟山港，再通过铁路从宁波发送到中亚五国，俄罗斯乃至欧洲。

2015年，宁波地区铁路到发量为2370万吨，约占上海铁路局杭州货运中心总运量的七成；宁波舟山港完成海铁联运量17.1万标准箱，同比增加26.7%，增幅居全国六条海铁联运示范通道之首。

上海铁路局杭州货运中心宁波经营部经理邬亚君说：“货运北站迁新址后运能大为提高，已经成为华东地区规模最大、设备最完善的货运站。”

从1列到1700列 中欧班列突飞猛进

自国家提出“一带一路”倡议以来，中国至欧洲班列（以下简称中欧班列）如雨后春笋般在各地不断涌现。跨越亚欧大陆桥的“新丝绸之路”变得逐渐忙碌。截至2016年6月底，累计开行中欧班列1700列以上，中欧班列的开行

宁波应选择具有集装箱中心站能力和口岸等经济功能的城市为“X”城市，作为“甬新欧”班列中转换装站。

“甬新欧”与其他班列的合作可以体现在运行线路、市场区域的分布和运行价格的设置上。

加强城市政策合作，将宁波海铁联运扶持政策扩大到“甬X新欧”等国际联运班列。

积极推动国内区域通关一体化改革，优化口岸功能布局，对通关监管与服务实施优势集成、资源整合、专业分工、打破管理区域界限，优化“甬X新欧”班列在内陆城市的转关换装流程。

呈现出突飞猛进的发展态势。

“渝新欧”班列是国内最先开行的中欧班列翘楚。该班列是从重庆出发经新疆到达欧洲的国际铁路联运大通道，全长1.1万公里。自2011年开通以来，“渝新欧”已稳定运行4年多，并实现了非常规范的常态化运行。“渝新欧”班列的货源也较为稳定，且多是高附加值商品。

截至2015年12月31日，“渝新欧”已开行490班，运输货值占中欧班列经阿拉山口出入境的80%，班列数、货值、频率等各项主要指标均居中欧班列第一位，运量的攀升也带来了运价的下降，“渝新欧”的箱公里运价从刚开通时的1美元先后降为0.8美元、0.7美元、0.6美元，其运行成本与海运的差距越来越小。

粗略统计，目前，全国共有9条“X新欧”，光是经过新疆阿拉山口口岸赴欧洲的班列种类就已经有蓉欧、渝新欧、汉新欧、郑欧、合新欧、义新欧等等。

今年6月，苏州大学与宁波物流研究院合作开展甬新欧专题调

链接

便利化通关，助推“甬新欧”高效运行

一年有近3000标箱货物发往中亚

本报记者 董 娜
通讯员 王 磊 郭蔚冉

自去年3月宁波铁路货运北站“甬新欧”班列正式开通以来，已有2957个标箱货物经海关监管发往中亚，货物总量3020吨，货值4.03亿元。随着该班列运行的日渐成熟，未来将会有更多的“中国制造”借助这条国际运输通道走向世界。

“甬新欧”班列的开通，让企业尝到了铁路运输的“甜头”。宁波陆联通国际物流有限公司总经理刘丰贤说，从宁波北站集装箱发出到阿拉山口，以往没有专列时需到沿途各地拼箱，到达阿拉山口需要10天左右，运营班列后是6天左右，在国内段就节省了5至6天，同时，每个集装箱费用还能节省近3000元。这对降低企业运输成本、提升运输效率起到了很大作用，也大大提高了企业向“一带一路”沿线国家出口商品的积极性。

为了更好地满足专列出口货物仓储、通关、转关、装卸等一体化作业服务，宁波铁路货运北站更是建成了面积达10000平方米、监管仓1500平方米的海关

研。在这份长达60页的专题报告中，就建议宁波选择具有集装箱中心站能力和口岸等经济功能的城市为“X”城市，作为“甬新欧”班列中转换装站。“推动宁波市相关部门以及宁波与内陆城市之间互通合作，优化‘甬新欧’班列的外部发展环境就显得尤为重要。”

“‘甬新欧’与其他班列的合作可以体现在运行线路、市场区域的分布和运行价格的设置上。”调研认为，由于中欧班列的国外段基本相同，因此可以将现行的班列整合为“X新欧”，并分别设置所服务的市场区域半径，各班列着力挖掘本区域内的市场需求，而不是通过政府补贴吸引外地货源，同时各班列有必要协调运输费用（尤其是国外段）、通关模式等方面，形成规模经济的合力，从而提升议价能力。

调研建议，加强城市政策合作，将宁波海铁联运扶持政策扩大到“甬X新欧”等国际联运班列，将内陆城市的补助政策扩大到宁波报关的“甬X新欧”班列。

此外，积极推动国内区域通关一体化改革，优化口岸功能布局，对通关监管与服务实施优势集成、资源整合、专业分工、打破管理区域界限，优化“甬X新欧”班列在内陆城市的转关换装流程。

开放

查验相结合），最大限度缩短货物通关时间，确保每票货物都能赶上预订班次。”宁波海关注鄞州办事处监管科王晨寅说。

“在报关、通关、查验的各个环节，都能感受到海关工作的高效细致，现在只要查验过程中没发现问题，基本实现当天报关当天放行。”宁波铁顺报关有限公司负责人邬瑞飞如是说。



宁波海关员正在现场监管班列 (董娜 毛洁琼 摄)

① 对接“一带一路”

三块开放“试验田”获批传递哪些信号

截至目前，今年国务院已批复同意设立3个开放实验区，这三块“试验田”对完善我国全方位对外开放的格局、积累改革经验有什么意义？

今年4月27日，国务院批复同意设立黑龙江绥芬河—东宁（以下简称黑龙江绥—东）重点开发开放试验区；8月12日，国务院批复同意设立广西凭祥重点开发开放试验区；8月15日，国务院发布国函批复同意设立贵州内陆开放型经济试验区。至此，今年国务院批复同意设立的开放试验区数量已达3个。

这三块“试验田”，包括两个延边开放试验区和一个省级内陆开放试验区，区位不同，任务也不相同。如何定位开放三个试验区，国务院给出了明确的意愿。

黑龙江绥—东试验区位于黑龙江东南部，毗邻俄罗斯远东地区，是我国对俄开放的重要窗口、参与东北亚合作的重要前沿。国务院给其定位的建设任务是：中俄战略合作及东北亚开放合作的重要平台、联通我国与俄罗斯远东地区的综合性交通枢纽、沿边地区重要的经济增长点、睦邻安邻富邻的示范区，形成沿边开发开放可复制可推广的经验。

广西凭祥试验区位于广西西南部，与越南接壤，是我国对越及东盟开放合作的重要前沿。国务院要求，努力将试验区建设成为中越全面战略合作的重要平台、中国—东盟自贸区升级版的先行区、西南沿边经济发展的增长极、桂西南新的区域经济中心、睦邻安邻富邻的示范区和沿边开发开放的排头兵。而试验区更广、涉及开放面更大的贵州，体制机制创新成为其面临的首要任务。



贵州城市一览 (资料图片)

在国务院同意建立开放试验区的三份批文中，不约而同都谈及了要抓紧“一带一路”建设机遇，完善开放扩大格局。

建设开放试验区成为推进“一带一路”建设、完善我国全面对外开放格局的重要举措。作为“一带一路”建设中新升起的两颗边境明珠，广西凭祥和黑龙江绥—东试验区各有其独特的区位优势。凭祥紧邻越南相邻及与东盟，是广西6个进境水果指定口岸之一，全国最大的水果进出口口岸；绥—东沿岸则与俄罗斯远东最发达的滨海边疆区接壤，是中国最大“俄货”集散地，被誉为连接东北亚和走向亚太地区的黄金通道。对于两地，国务院在批文中明确要求：紧紧抓住国家推进“一带一路”建设的重大历史机遇，充分发挥地理优势，解放思想、先行先试，深化改革、扩大开放。

比对两个沿边开放区，贵州作为内陆省份，如何克服不沿边、不沿海、不沿江的区位瓶颈，发挥其位于“一带一路”结合部的自身区位优势，扩大开放渠道，尤其引人关注。

对此，贵州省在“十三五”规划提出了积极参与中国—中南半岛经济走廊和孟中印缅经济走廊建设，深化与东盟国家在教育、旅游、农业等领域的合作，推进与南亚国家在城市交通基础设施、装备制造、化工等领域的合作，加强与太平洋沿岸国家和地区及非洲在现代农业、文化旅游、工程承包等领域合作等一系列积极融入“一带一路”发展的策略。

（记者 冯瑄 整理）

