



“西藏号”来了！
一趟以西藏命名的集装箱班列，跨越万水千山，用了不到一周时间，顺利完成一次 4500 公里的“首秀”，风尘仆仆地出现在宁波舟山港的集装箱码头。

始于世界屋脊的拉萨，却没有止步于东海之滨的宁波。在这里，近 2000 吨西藏冰川水被卸下火车，借助宁波舟山港四通八达的集疏运网络，或公路、或水路，迅速分拨至长三角各个城市。

“西藏号”车轮辗过的这条长路，不但连接起丝绸之路经济带和海上丝绸之路，还送来了另一条国际大通道。随着宁波舟山港的铁路运输服务首次延伸到西藏，一条贯通南亚—西藏—宁波—东北亚的物流大通道浮出水面。

出藏

“西藏什么都有，但什么都贵。”不少初到西藏的人，会发出这样的感慨。

西藏中兴商贸集团副总经理曹连营对此见怪不怪，“西藏自治区是典型的资源输入型省份，生产和生活物资大部分需要区外供给，物流成本摆在那里，商品价格怎么下得来？”

相关统计显示，西藏社会物流总费用占 GDP 比重约为 40%，较全国平均水平高出 23 个百分点。

西藏的物流成本为何居高不下？这一方面有远离内地城市群、高寒缺氧、运距过长等原因，另一方面，以公路为主的物流结构也进一步导致物流成本高企。

“一般来说，500 公里以内以汽车运输为最佳，1500 公里以外，则以火车运输为佳，西藏目前除了矿产之外的货物，还是以汽运为主。”中兴商贸是西藏国资委直属企业，是高原上贸易和物流发展的主力军，曹连营对西藏经济发展的“短板”看得很清楚。

受交通运输限制，区外物资虽然能进来，但价格昂贵。而本地特产销不出去，则成为西藏群众脱贫致富的绊脚石。

近年来，特别是青藏铁路开通以来，西藏旅游文化产业迅速发展，世界旅游目的地建设和特色文化产业发展迈出坚实步伐。同时，西藏大力培育天然饮用水产业，年产能已经突破 300 万吨，发展态势强劲。

“除了西藏好水，我们的高原种植养殖业、藏医药业、民族手工业等特色产业也不断壮大、成效显著。”西藏自治区国资委主任余和平说，“西藏号”班列通过搭建高效率、快流通、低成本的大物流体系，将充分活跃区内贸易、平抑物价。

“西藏号”是西藏物流产业转型升级的标志事件，也是西藏全方位对外开放的重要举措，将进一步推动西藏脱贫攻坚取得决定性胜利，加快与全国全面建成小康社会。”在“西藏号”班列启动仪式上，余和平激动之情溢于言表。

据了解，“西藏号”运营成熟后，班列将陆续增加拉萨往返北京、郑州、广州、成都、兰州等线路，助力“西藏好水”“西藏净土”产业走出西藏、走向全球。

同时，班列还将内地多个城市生产的日常消费品、食品等优质、低廉的货物运输到西藏，让西藏人民购买到物美价廉的物品。

“西藏号”来了

南亚大通道还远吗

入藏

“西藏号”开行，意味着宁波舟山港的铁路服务首次延伸至青藏高原。

不过，从“西藏号”运行地图上，宁波并非“西藏号”距离最佳的出海口，陇海线的终点附近，等距离分布着好几个港口，似乎比到宁波要方便一些。

“‘西藏号’首发宁波，是出于对港口服务效率、集疏运网络的综合考虑。”中远海运物流总经理韩骏表示，希望以“西藏号”拉萨—宁波班列成功开行为切入点，不断深化与西藏在综合物流方面的合作，开拓“一带一路”，为西藏经济发展作出积极贡献。

“西藏号”拉萨—宁波班列由中远海运物流、西藏中兴商贸

集团、青藏铁路公司、拉萨啤酒公司、宁波舟山港共同开通，是各方在“央企入藏”大背景下，优势互补、精诚合作的成果，也是宁波舟山港海铁联运的一次新拓展。

从 2009 年起，宁波就开始大力推进海铁联运，市里连续出台了三轮集装箱海铁联运扶持政策，累计投入扶持资金超亿元。

目前，宁波舟山港开通海铁联运业务的地级市已达到 26 个，去年完成海铁联运量 25 万标准箱。不仅如此，宁波—华东地区集装箱海铁联运通道还被列为全国首批六个示范项目之一，宁波港海铁联运物联网项目是国家发改委等部委确定的国家物联网七大应用示范工程之一，宁波舟山港—浙赣湘（渝川）集装箱海铁公多式联运示范工程列入交通运输部、国家发改委的 16 个多式联运示范通道。

随着去年底金甬铁路和穿山港区铁路支线建设，宁波舟山港

宁波舟山港将通过“西藏号”连接南亚大通道，成为西藏内外贸货物主要的进出海港。

郑勇 制图

海铁联运将有效缓解运输大通道和铁路进港“最后一公里”压力。按照相关规划，至 2020 年，宁波计划集装箱海铁联运量达到 50 万标准箱，到 2030 年超过 200 万标准箱。

“集装箱由铁路直达港口，再通过四通八达的国际航运网络，将腹地商品运往世界各地，不仅打造了畅通便捷的贸易物流大通道、促进区域经济协调发展，也是服务‘一带一路’和长江经济带建设的重要举措，还是发挥铁路集约化运输、缓解道路拥堵、绿色低碳的运输方式。”宁波舟山港集团业务部总经理江涛说。

西藏线路的开通是宁波舟山港布局集装箱海铁联运的重要一步。下一步宁波舟山港将继续完善海铁联运集疏运网络，力争 2020 年集装箱海铁联运量在集装箱吞吐量总量中的比重超过 5%。



抵达宁波的“西藏号”班列在进行集装箱卸车。（殷聪 摄）

通道

前往尼泊尔首都加德满都。班列上价值 400 多万元的日用百货和家电装满了 22 个集装箱。

依托与尼泊尔、印度、缅甸、不丹等周边国家密切往来的口岸优势，西藏已经完成了从闭塞的内陆高原省份向开放前沿的华丽转身，成为中国新时期对外开放总体战略的重要组成部分。

近年来，西藏积极探索与周边国家多元互利的合作模式。2014 年，中国西藏—尼泊尔经贸洽谈会升格为国家级；西藏与尼泊尔合作成立喜马拉雅航空公司，打开西藏航空进入国际市场的窗口。

根据规划，到 2020 年，西藏将基本建成青藏、川藏、滇藏、新藏等综合运输大通道，形成公路、铁路、航空运输相结合的立体交通网络。实现口岸数量、等级和通关效率全面拓展，

建成若干跨境经济合作区、边境经济合作区和境外经贸合作区。

通过南亚开放大通道，西藏将搭上“一带一路”快车，打通孟中印缅经济走廊，并向南延伸，成为连通太平洋与印度洋的喜马拉雅大陆桥的交通枢纽。

“受益于铁路等基础设施建设的不断推进，南亚大通道的贸易发展水平和产业发展能级将不断提升，出口商品结构进一步优化，高附加值产品占出口的比重不断增加，特色农副产品、工业品和文化产品的出口量也将显著增长。”西藏中兴商贸集团副总经理曹连营说。

“宁波舟山港将通过‘西藏号’连接南亚大通道，成为西藏内外贸货物主要的进出海港。”宁波舟山港集团业务部总经理江涛表示，将以此打通西藏物流产业的瓶颈，助力西藏经济腾飞。



抵达宁波的“西藏号”班列。（殷聪 摄）

本报记者 朱宇



在拉萨举行的“西藏号”班列启动仪式现场。（朱宇 摄）

连线“一带一路”

多部门将建“一带一路”PPP工作机制 助力中国企业“走出去”

为贯彻落实党中央推进“一带一路”建设的重大战略决策部署，更好地运用 PPP 模式促进基础设施互联互通，近日，国家发改委同外交部、环境保护部、交通运输部、水利部、农业部、人民银行、国资委、林业局、银监会、能源局、外汇局以及全国工商联、中国铁路总公司等 13 个部门和单位，共同建立“一带一路”PPP 工作机制，与沿线国家在基础设施等领域加强合作，积极推广 PPP 模式，鼓励和帮助中国企业走出去，推动相关基础设施项目尽快落地。

事实上，中国在推进“一带一路”建设上有三大优势。一是基础设施建设优势。基础设施是“一带一路”沿线国家经济社会发展中的短板，中国在基础设施建设方面是国际上最具竞争力的国家。中国在基础设施互联互通方面已经推进一批条件成熟的重点合作项目，有力推动了沿线国家基础设施建设。二是资金优势。中国有大量外汇储备，还有一直保持在高位的储蓄率，有能力给“一带一路”沿线国家基础设施建设提供资金支持。三是产业发展阶段的比较优势。改革开放以来，中国依靠在劳动密集型产业上的比较优势快速发展，成为世界第一制造业大国。目前，中国一些劳动密集型产业进入向国外转移的阶段。转移出去的这些优质产业将为“一带一路”沿线国家创造大量就业机会，促进这些国家经济快速发展。

发改委相关负责人表示，自 2013 年以来，“一带一路”建设从无到有、由点及面，进度和成果超出预期。一是完成了一套顶层设计。2015 年 3 月 28 日，对外公布了《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》，阐述了我国对“一带一路”倡议的具体思路和设想，做出了我国推进“一带一路”建设的总体安排。二是形成了一系列国际共识。目前，已有 100 多个国家和国际组织表达了对“一带一路”建设的支持和参与意愿。我国同沿线国家和国际组织签署了 40 多份共建“一带一路”合作备忘录或协议，与其中部分国家积极推进编制双边合作规划纲要。三是建立了一套支撑保障体系。成立了推进“一带一路”建设工作领导小组，领导小组办公室设在国家发展改革委。有关部门普遍建立了工作领导机制，一批专项规划编制工作已经启动。四是采取了一系列重大举措。成立了亚洲基础设施投资银行，设立了专门支持“一带一路”建设的丝路基金，扩大了外经贸发展专项资金和优惠性贷款规模，积极做好面向企业的政策指导、信息服务工作。五是取得了一批重要的早期收获。中巴经济走廊建设成效初显，合作签约金额近 460 亿美元。互联互通全面加速，印尼雅万高铁启动了先导段建设，中老铁路开工建设，中泰铁路、匈塞铁路举行启动仪式。国际产能合作进展明显，中哈产能合作协议投资超 230 亿美元，中白工业园全面动工。

除建立“一带一路”PPP 工作机制外，发改委还通过多种方式在“一带一路”建设中推广 PPP 模式。据悉，2016 年 12 月 12 日，发改委投资司会同西部司、外资司等有关司局，与联合国欧洲经济委员会 PPP 中心在北京召开“一带一路”PPP 工作机制洽谈会。双方一致表示，中国提出的共建“一带一路”的历史性倡议，与联合国推动落实 2030 年可持续发展议程不谋而合，“一带一路”所确定的五大重点合作领域，即政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通，将会有力推动实现 2030 年可持续发展议程的 17 项可持续发展目标。双方一致认为，在“一带一路”建设中推进 PPP 模式，可以更好地提供公共产品和公共服务，助推沿线各国实现可持续发展目标。

（记者 单玉紫枫 整理）

