



1 郑欧班列 志在建设“大通道”

“得中原者得天下”的说法，对古如此，今亦然。

地处中原腹地的郑州，1.5小时车程可以覆盖中国2/3的主要城市和3/5的人口；河南铁路营业里程4822公里，以郑州为中心的“米”字形高铁网正在加快建设。随着郑州航空港经济综合实验区、中原经济区上升为国家战略，作为全国交通枢纽中心的郑州优势更加明显。

2011年，为惠普产品找“出路”的重庆“渝新欧”班列的开通，刺激了郑州的神经。“不能醒得早起得迟”被河南省委常委、郑州市委书记吴天君反复强调。2012年12月，郑州市第一次专门开会商讨此事，2013年春节开始，筹备的脚步再次加快。同年7月份，第一列郑欧班列顺利开行。

“从开始谋划此事，我们的定位就是打通这条大通道。”郑州国际陆港开发有限公司总经理赵文明说。而重庆、成都、武汉开通至欧洲的货运班列，其实是在为电子产品“铺路”，郑欧班列的定位则是开通一个到欧洲的公共班列，建设全国重要物流枢纽城市。

开行班列的初衷不同，国内各班列的运营模式也不尽相同。一种是完全政府运作的模式，比如重庆、武汉等；一种是市场化运作，比如成都、苏州等。郑欧班列的运营模式介于两者之间，政府领导，企业化运作。

“郑欧班列是一个平台，面对的是各类客户，做到省内省外全覆盖，不到半年时间，在行业内知名度大幅度提升，郑欧班列品牌初步确立。”赵文明说。

2 “中国制造” 逐步向郑州集结

从事窗帘生产加工的张先生是郑州一家窗帘材料有限公司负责人，第一列郑欧班列开行到现在，每一班列车都有郑州生产的窗帘运到欧洲。郑欧班列开通之前进行了市场调研，“在调研时，我们就认为这是很好的事情，缩短交货期，很有兴趣。”张先生说，以前从郑州出发的窗帘要从青岛走海运到德国汉堡，通过郑欧班列出去，时间缩短了20天。

李展是郑欧班列直接联系客户的工作人员，客户对郑欧班列态度的变化，他是最先感知到的。“刚开始的时候，很多客户都处于观望的状态，还有一些大客户，对班列能否长期开下去持观望态度。”李展说。去年11月份开始，班列由每月一班到每周一班的时候，很多客户心动了。12月份开始，班列的货源开始猛增。

目前李展负责华东、华南、东南片区的组货，让他感受最直接的变化就是“高端产品越来越多了”，前期普通货物很多，现在笔记本电脑、显示器、机器人等高附加值的产品越来越多，而且都装上了GPS，不仅全程跟踪，集装箱内的温度变化等都可以感知到。

统计数据显示，郑欧班列开行之初，来自省内的货物占到了70%，如今省外的货物占到了70%。国内客户货源地已经覆盖了天津、安徽、四川、上海等超过全国半数省、直辖市，形成了稳定的珠三角、长三角、环渤海经济圈基础货源。

“不仅和同行的合作越来越多，企业的咨询电话也越来越多。”李展说，现在和UPS、DHL、德迅、中远集团、中海集团、EMS、中国邮政、中外运等展开了业务洽谈合作，并承运上海自贸区的货品。

3 前4月开行中欧班列中 郑欧班列占近四成

昨日，阿拉山口海关相关负责人告诉记者，在今年1-4月份中，通过阿拉山口口岸开往欧洲的班列总共有郑欧班列、渝新欧、蓉欧快铁和汉新欧，共开行29列中欧班列，其中有11列为郑欧班列，而在货物的重量上，郑欧班列运输的货物更是占到了总重量的62%，货值也占到了总货值的30%多。而在此前的报道中，中欧班列中，渝新欧独占鳌头，开行不到一年，郑欧班列后来者居上，增速令人刮目相看。

今年4月份，郑欧班列在第24班次中，集货范围首次覆盖到了韩国，从韩国启运的过境中转货物经连云港港口运至郑州铁路口岸通过郑欧班列，再经阿拉山口口岸出境运往欧洲，郑欧班列过境外中转业务模式测试成功，“从测试结果来看，对方非常满意。”赵文明介绍，以前韩国货到欧洲，有三种途径，一是通过水运到迪拜，从迪拜空运到欧洲；二是从韩国首尔仁川机场直飞空运到欧洲；三是走海运到海参崴，再从俄罗斯到欧洲。这三种模式不是价格很贵就是时间稍长，而郑欧班列恰恰是一种折中的选择，切合了韩国市场的需求。

说到吸引韩国货决定走郑欧班列的过程，赵文明用谈恋爱打了个比方，“打动对方的心很难！”包括在测试过程中，对方的态度都很谨慎。直到测试结束，他们表示非常满意。下一步，韩国货走郑欧班列将成为常态化，郑欧班列集货目标是覆盖亚太区货源。“台湾、香港、日本的客户目前都在和我们协商，想通过郑欧班列把货物发往欧洲。”赵文明说，从这点来说，河南省委、省政府定位的建设物流大枢纽，通过大枢纽的建设发展大物流、大产业的定位是非常正确的。

东起连云港，中经郑州，出新疆到哈萨克斯坦，穿越4个国家，止于欧洲，这条被称为亚欧大陆东西最为便捷的通道，自从2011年10月重庆开出第一列国际货运班列“渝新欧”以来，开始变得炙手可热。“汉新欧”“蓉欧快铁”陆续开出，2013年7月，第一列“郑欧班列”开出。紧接着，西安、苏州和广州等地也都开行了直通欧洲的班列。前有开拓者，后有“追兵”，郑欧班列如何在众多中欧班列中突围呢？5月10日，习近平总书记考察郑欧班列，“班列前景怎么样？在国际货运中会占到什么比例？比例会扩大到多少？本省货占多少？”总书记连发四问，充分体现了他对郑欧班列的关心、关注，并希望班列越来越频繁，郑欧班列获得了充分的肯定和鼓励。

国家发改委和外交部正在编制的丝绸之路经济带规划草案把郑欧班列列为丝绸之路经济带上国家支持的项目，把郑州列为丝绸之路经济带物流节点城市。

节点城市在整个经济带中担纲什么角色？河南、郑州能否发挥更大作用？



郑欧国际铁路货运班列目前可以从阿拉山口和二连浩特出境，确保货物准时到达。

丝绸之路经济带 河南争当桥头堡

郑州报业集团记者 徐智慧 张倩文 马健图

4 德国设分公司 下月回程班列常态化

和众多“X新欧”一样，郑欧班列同样面临着回程货源的压力。细看“X新欧”的回程货源，渝新欧在开通班列两年后，回程货实现零突破，其他的班列还没有回程班列，而郑欧班列半年就做到了。今年2月份，41个集装箱装载汽车原配件和动车、高铁钢板回到郑州。

“去程难度大，回程难度更大！”赵文明透露。为了实现下半年回程班列的常态化开行，降低“站到门”的分拨费用，实现郑欧班列往返货源组织和班列全程受控，郑州国际陆港开

发建设有限公司日前在德国法兰克福设立了第一个境外分公司，波兰分公司正在筹备中，这也是国内开通到欧洲的班列中第一个走出去的。郑欧班列在汉堡、杜伊斯堡为主要目的地的基础上，通过逐步拓展，目前已能到达亚欧国家共计36个城市，基本实现了货物在欧洲全境的分拨。同时国内10个城市的分公司机构也已经建立。

根据计划，郑欧班列将从5月30日开始逐步实现回程班列的常态化，6月份一班，7月份两班，7月份以后将视情况每月开行两到三班。

5 多口岸出境 给郑欧班列上“多保险”

大风、高温、寒冷……阿拉山口的气候条件决定班列经阿拉山口出境一定程度上会受到影响。在巩固阿拉山口出境口岸的基础上，郑州国际陆港开发有限公司积极寻求开辟新道路。去年年底，第10班郑欧班列由二连浩特口岸出境，经二连浩特至欧洲的新线路打通，郑欧班列成

为第一个能够从阿拉山口、二连浩特两个口岸出入境的国际铁路货运班列，通过双线运行，增加了郑欧班列的稳定性，提升了竞争力。

赵文明说，接下来，郑欧班列还将打通经满洲里至欧洲的通道，实现从阿拉山口、二连浩特、满洲里三个口岸出境到欧洲。

6 丝绸之路经济带 节点城市实现全覆盖

要想有贸易往来，首先要解决的就是物流，没有物流通道贸易往来是空谈。无论是到中亚、中东欧，还是西欧地区，郑欧班列是个非常有效的载体。

作为新丝绸之路经济带上的枢纽城市，郑欧班列要打通的，不仅仅是通往欧洲国家的一条通道。5月10日，习总书记到郑考察时，专门询问郑欧班列覆盖范围，到不到杜伊斯堡。赵文明介绍，去年11月份以前，郑欧班列是点对点，郑州到汉堡。去年12月份开始，郑欧班列做到了全覆盖，沿途所有城市都可以下货。东亚的阿拉木图、哈萨克斯坦、俄罗斯、欧洲的波兰等已经实现了全覆盖。郑欧班列的市场影响力也越来越大。

沿途下货会不会影响列车运行的效率？赵文明表示不

会，列车到阿拉山口就需要换轨，充分利用宽轨和标轨的换轨时间下货，大大缩短了沿途下货的时间。

在郑欧班列运行的同时，郑州国际陆港开发有限公司还在铁路运输的基础上，尝试多式联运，只有空运、海运、公路运输、园区运输等多种运输方式组合起来，才会降低货运成本。

7 依托郑欧班列 打造丝绸之路经济带桥头堡

目前，国家发改委、外交部牵头编制的丝绸之路经济带规划正在编制中。规划草案不仅对郑欧班列进行了介绍，还把郑欧班列列为丝绸之路经济带上国家支持的项目，还把郑州列为丝绸之路经济带物流节点城市，但节点城市显然不是郑州想要的，河南的目标是丝绸之路经济带上的物流枢纽城市、桥头堡。

“我们向发改委和外交部汇报郑欧班列运行情况时，他们都大吃一惊，没想到我们的班列运行得这么好。”赵文明说，郑欧班列的工作踏踏实实一步一步开展，也将促进河南融入丝绸之路经济带。

而国际仓储与物流协会联

盟轮值主席、中国仓储协会会长沈绍基认为，全国甚至全球大的生产流通企业要在河南布局，河南是首选，这是由物流配送的最佳半径决定的。河南融入丝绸之路经济带具有先天优势和后天基础。

说到后天基础，首先河南的领导层非常重视物流，提出了用物流带动城市，用城市带动整个经济形成经济带的思想和建设大交通、发展大物流、形成大产业、促进大发展，5年内形成物流大省的框架目标，不仅仅是到欧洲的货运班列，航空枢纽、铁路枢纽、公路枢纽的建设也在加快推进。这些都促使河南成为丝绸之路经济带上的物流枢纽城市，甚至是桥头堡。

8 国际陆港 助推郑州成国际化交通枢纽

如今，依托郑欧班列而建的5.78平方公里的郑州国际陆港建设如火如荼。保税物流区/特色商品口岸、多式联运集疏中心、国际陆港联检中心、智慧物流信息中心、国际商品展示交易中心……都要落户郑州国际陆港。

具备铁路一类口岸、多式联运中心、城市配送中心、区域分拨中心、国际物流中心、综合保税区六大功能定位的国际陆港以大交通、大物流、大口岸、大通关战略为带动，以经开区为主体，以铁路港、公路港、无水港为依托，逐步打造与航空

港一体联动、相互补充的郑州国际陆港，共同形成带动航空港实验区发展的“双核引擎”。预计到2020年，国际陆港将集聚一大批具有国际竞争力的知名品牌和优势企业，铁路货运年吞吐量将达120万标准箱。



繁忙的中铁联集郑州中心站，郑欧国际货运班列从这里出发。



郑州国际陆港公司的工人将即将出口欧洲的货物装入集装箱。



中铁联集郑州中心站，来自全国各地的货物源源不断地运到这里，从这里通过铁路运往欧洲。