

南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

产品名称	南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线
公司名称	郑州环航国际货运代理有限公司铁路部
价格	.00/个
规格参数	
公司地址	郑州市（河南自贸区郑东片区）商都路中兴南路凯利国际中心A座24层
联系电话	0371-88886948 13253632888

产品详情

我司执行铁路公路联合运输18载，公司在欧洲俄罗斯设有分公司，公司创始人在俄罗斯留学经营公司多年，对欧洲美食，文化，生态环境有浓厚的兴趣和爱好，从俄罗斯远东造船厂的起重机，桥梁，大型设备，到普通俄罗斯民众用的纸张，打印机，不粘胶，铝板，电缆，小型设备，机械设备，锻造机床，烘干机，球磨机，金矿设备，石油设备等拥有从集装箱，到大型超重超尺寸设备等都有成熟的全供应链物流方案。我们公司汇聚了从俄罗斯，欧洲留学，上海，深圳归来的物流青年才俊，为您的铁路公路全航线保驾护航。我司也是郑州陆港，新疆陆港，银川保税北大门前期物流班列以及出口保税的顾问和策划方，也是最早从事从国内内陆城市到青岛，上海，广州等海铁联运的执行方，深度涉入铁路联运18年，依托多年和国铁的关系，承担了山西大同煤炭，中铁，中石油，国家路桥集团，中建等央企在海外，独联体，非洲等工程项目的参与。欢迎致电，更欢迎您莅临公司参观考察。

中欧班列：全欧洲一站式门到门，门到站 方案提供商

中亚班列：（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦），铁路汽运，整柜拼箱，一站式双清门到门，

伊朗班列：安扎里，德黑兰

俄罗斯班列：莫斯科（沃尔西诺），汽运双清.

莫斯科、叶卡、新西伯利亚、圣彼得堡、后贝加尔、别雷拉斯特.
整柜拼箱双清门到门。

东盟班列：万象，仰光，曼谷，新加坡，胡志明，海防

1：西欧：汉堡 杜伊斯堡 巴黎 米兰

2：东欧：华沙 布拉格 布达佩斯

3：北欧：马尔默

4：俄罗斯：莫斯科 圣彼得堡

5：白俄罗斯：明斯克 布列斯特

6：中亚：阿拉木图

首趟“合肥—布达佩斯”中欧班列经霍尔果斯口岸出境

8日，首趟“合肥——布达佩斯”中欧班列从霍尔果斯铁路口岸出境，运送50个集装箱，搭载太阳能组件、推杆电机、毛绒玩具等，货物总重686.5吨。6日，首趟“武汉——康斯坦察”班列同样经霍尔果斯铁路口岸出境。该口岸新增两条中欧班列线路，向西开放“朋友圈”进一步扩大。南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

图为中欧班列自霍尔果斯站发出 新华网发 赵启龙 摄

南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

霍尔果斯口岸是中欧班列西部通道重要口岸。目前，经霍尔果斯铁路口岸进出口货物主要包括日用百货、电器产品、工业机械等各种产品。随着与“一带一路”沿线国家经贸往来双向深入，中外企业对铁路运输服务需求持续增长，中欧班列“定制”业务不断发展，更多货物从“拼车”转为“专车”，促进中欧班列开行数量持续增加。到布达佩斯铁路集装箱 中欧班列布达佩斯

“布达佩斯是匈牙利重要港口及城市，也是中欧班列货物进入欧洲重要节点，中欧班列开行，降低了供需双方生产和运营成本，促进了贸易发展。”霍尔果斯鸿安货运代理有限公司业务负责人方超说。

霍尔果斯站科学统筹疫情防控与运输生产，全力做好班列运输组织。该站实行调度指挥，根据当日到车情况预排线路，提前做好接发车准备工作，积极协调海关、边检、货运代理企业，将译票审核等作业环节前置，确保班列接入放关全流程有序衔接，限度压缩非作业时间，实现列车即到即走、即验即放。

图为霍尔果斯站换装场内正在进行班列换装作业 新华网发 邱静 摄

“为保障重点班列安全快速验放，我们科学统筹疫情防控与运输生产，配合做好班列货物

消杀工作，积极协调霍尔果斯海关等联检部门，优先编组、优先查验、优先办理放关，压缩班列站停时间，提高班列通关效率。”霍尔果斯站安全生产指挥中心副主任于荣介绍。

到布达佩斯铁路集装箱 中欧班列布达佩斯

3月10日上午10时40分，随着中欧班列75098次从铁路义乌西站开出，标志着义乌中欧班列累计发运量突破30万标箱。

统计，义乌中欧班列自2013年开行以来，铁路部门充分发挥中欧班列运输速度快、安全可靠、绿色环保等优势，不断扩大中欧班列开行数量和范围，持续提升义乌中欧班列服务质量和运行品质，实现常态化开行、高质量运营，品牌效应日益显现，为“一带一路”建设持续提供新动能。南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

列装载着50个40英尺集装箱的火车，从铁路苏州西站出发驶向德国汉堡。这是今年中欧班列第191次从苏州发车。191趟出口班列共搭载40英尺集装箱9508个，货值总计超过10亿美元。

苏州现已开通“苏满欧”“苏满俄”“苏新亚”“苏新欧”“苏桂越”“苏州—明斯克”6条线路。疫情下空运、海运受阻，但中欧班列开行数量和货物发送量均爆发式增长。2020年中欧班列（苏州）共发运362折算列，同比增长25.7%；发运29720标箱，同比增长25.2%；货重23.01万吨，同比增长43.1%；货值13.53亿美元，同比增长8.2%。南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

自苏州开行中欧班列以来，以运带贸，一定程度上推动了机械、电子等适应铁路运输又畅销欧洲的产品出口不断增长。今年前6个月的出口货物中，江浙沪货源占比75.99%，加快了苏州及周边地区产品“走出去”的步伐。

此外，苏州在全国率先开行自贸区专列，保障苏州自贸片区外资外贸企业保市场、保订单、降成本、防风险。

目前，全国中欧班列开行总量已超过4万列，累计货值超过2000亿美元。苏州作为常态化开行中欧班列的城市之一，依托经济规模、对外开放、产业发展、交通区位等优势，加快形成集中欧、中亚、中俄进出口班列为一体的铁路货运体系。但是对标诸多方面仍有不足和短板，尤其是在下半年出口下行压力逐步增大的态势下，“货行六路、物联五洲”背后也有隐忧。近日，记者就中欧班列（苏州）（以下简称“苏州班列”）如何高质量发展，深入采访调查了有关部门和企业。

班列集装箱为何奇缺

苏州班列的条线路“苏满欧”开通于2012年11月22日。“2018年到2020年，苏州班列基本上保持平均两天一列的发车频率。”苏州市班列货运有限公司总经理张帆介绍，但是，从去年年底开始，苏州班列的发车频率增加到平均每天一列。

班列发车频率翻倍的原因是苏州及周边地区企业对欧洲出口业务量暴涨。

张帆说，因为抗疫有力，经济在受到短暂影响后迅速复苏，而欧美传统制造业强国和其他地区新兴制造业国家仍笼罩在疫情的阴影之下，“从某种意义上说，制造正承担着保障供给的重任。”南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

每天一列的发车频次已经是苏州班列的极限了。此外，铁路部门规定每趟班列只要装载41个集装箱就能发车，而目前每趟班列都处于50个集装箱的极限满载状态。

张帆的同事彭光磊，每天都为了找集装箱而头大。

“以前，买一个新集装箱只要4000美元，现在，买一个二手的都要超过6000美元；租一个集装箱，从苏州到德国单程，以前要3000美元，现在涨到了3500美元。”彭光磊说，比涨价更严重的是有钱都不一定能搞到集装箱，“过去发货当天都能找到集装箱，现在至少提前一个星期就得订箱，春节前最紧张的时候，我们已经不管价格了，只要有集装箱就抢。”

为什么集装箱会严重短缺？

张帆解释说，一方面是因为对外出口业务量激增，集装箱需求随之激增；另一方面是因为疫情造成出口目的地港口人手严重短缺，很多从输出的集装箱积压在港口无法回流。

基础设施存在短板也是一个“瓶颈”。中欧班列国内段的轨距都是1.4

35m，而俄罗斯及周边地区的是宽轨段，轨距是1.52m；欧盟地区大多为轨距1.435m的标准轨，但也参差不齐；越南则是轨距1.00m 的米轨。货物需要进行吊运换装，一定程度上导致满洲里、霍尔果斯口岸拥堵严重，降低了运行效率。此外，欧洲铁路沿线基础设施严重不足，波兰铁路PKP扩建马拉舍维奇场站等基建项目要到2028年才能完成。

南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

集装箱里装了啥

目前，苏州的16万家工业企业横跨35个工业大类，涉及167个工业中类，囊括了491个工业小类，全国占比分别达到了85%、80%和73%。通过苏州班列搭载的集装箱，我们可以窥得“苏州制造”的一斑——

3月24日，苏州璨鸿光电有限公司出口10个集装箱的液晶面板，总数超过10000件，价值180多万美元；常熟新盛毛纺织有限公司出口53000多米涤纶针织布，总价值95000多美元；东山精密出口92套天线，总价值超13万美元……

4月10日，好孩子集团出口了9个集装箱的安全座椅、推车等，总价值超过33万欧元。15日，好孩子集团再次出口了14个集装箱的推车及配件，总价值近400万元人民币……

好孩子集团执行董事、运营官夏欣跃介绍，今年上半年，公司完成销售15亿元人民币，其中10亿元来自欧洲市场，同比增长40%左右。“客观地说，疫情确实给我们带来了一些机遇。”夏欣跃表示，机遇不

仅仅在于促进生产销售，更在于为企业提供了转型升级的契机。在升级生产流程的同时，好孩子积极推进新产品开发，目前已成功研发出能够与汽车以及驾驶人手机实现信息交互的“勿忘我”智能安全座椅，安全气囊座椅，可以让家长解放双手的运动型推车等。

“不管是高大上的电子装备，还是日常的衣食住行，欧洲人需要的产品，苏州企业大多数都能提供。”张帆说。在服务品质上，苏州班列越来越精细，程度满足客户的个性化需求。曾有一批高档服装出口到欧洲，客户要求服装在运输途中不能折叠，于是，他们把集装箱改造成了“衣柜”，把服装挂在集装箱里运抵目的地。

“不可能三角”如何形成

近年来，苏州班列加快提升运能。2017年，规划面积3331亩、计划总投资65.8亿元的江苏（苏州）铁路物流中心启动规划建设。该项目被国家海关总署列入中欧班列铁路场站对外开放项目，是铁路总公司“十三五”期间重点建设的全国33个一级物流基地之一。目前，苏州班列已具备两线同时作业两列、年10万标箱的集装箱换装作业能力，海关监管区、查验仓库、物流大厦等项目也已建成；仓库、堆场、码头等二期工程正在推进，建成后将实现区港联动、“铁公水”多式联运。

事实上，苏州班列平均每天一列的发车频率，已经远远满足不了苏州企业的出口需求。目前，滞留在苏州西站堆场上的集装箱，每天至少有200个。按现有出口需求测算，苏州班列的运能，大概只能满足市场

需求的10%。

即便如此，苏州班列边际成本下降空间有限。由于铁路单位成本所对应的运能远低于海运，且受制于车架节数及对应的集装箱个数限制，班列边际成本下降空间小于海运。中欧班列虽可通过加开班次的方法提高运输量，但难抵单趟海运的巨大运量对边际成本带来的稀释效应。此外，中欧班列开行伊始就较为依赖补贴政策，各地通过财政补贴方式压低运价来揽货，造成货物舍近求远，选择往补贴率高的地方而非就近集结，使得运输资源错配和利用率低下。未来随着中欧班列逐渐市场化，财政补贴政策极有可能逐步趋缓，中欧班列的性价比下降，有些对时效性没有特别敏感的货物会转向海运。

苏州班列的发展，面临新的“不可能三角”——质量、效率和成本——这三者如何管理才能达到边际？

“结构性优化”难题怎解

去年，仅成都和重庆就开行中欧班列近5000列，占全国开行总量40%以上，西安、郑州、乌鲁木齐分别开行中欧班列3670、1106、1068列；省内的连云港也开行554列，是苏州的1.5倍。苏州班列虽已常态化运行，但规模效应尚未形成，与其他地区仍有一定差距。一方面，苏州与其他地区开行的中欧班列存在同质化竞争，造成部分铁路货源往其他地区集结；另一方面，大部分经营主体仍会选择空运或者海运为主要的传统运输方式。苏州工业园区高端制造与贸易区79%的出口通过上海空港出口，时效性不强的货物则会通过海运出口，苏州90%以上

的外贸集装箱通过上海港出口。中欧班列必要性、适配度相同的货源并不充足。

同时，出口多进口少，回程列车管理有待加强。近年来，苏州班列发运列数、集装箱数、货重等不断增长，实现了去、回程重箱率，但回程货源短板依然明显，增大了运行成本。据统计，2020年苏州班列进口集装箱数量有较大增长，共进口2806箱，同2019年相比增长87.19%，但同出口集装箱数量相比依然较少，进口货品体量和价值远小于出口货品。进口货品中62%为木材、38%为食品，货品结构较为单一，且从成本角度考虑，木材运输往往采取更为经济实惠的水运，因此苏州班列进口产品结构仍有待优化。

采访中，市发展规划研究院等部门对苏州班列进一步发展提出了不少对策和建议。专家建议苏州班列可以加大以下两种货源的揽货量：一是肉类，中欧班列在冷链运输肉类方面已有基础，而且苏州对肉类需求旺盛；二是跨境电商，2020年电子商务进口增长16.15%，叠加RCEP、自贸区等有利契机，苏州跨境电商前景广阔，是更多回程运输的潜在推动力。近年来，随着苏州产业结构转型升级，“苏州制造”品牌效应不断增加，对全链条、一单制、一体化货运物流需求持续增长，是促进中欧班列高质量发展的有利契机。中欧班列要在有限的运能内尽可能多地运输高附加值的货品。同时，要同南京、连云港中欧班列错位发展，加大力度开行跨境电商专列，提升跨境电商物流配送响应速度。驻汉堡总领馆说，首班“中欧班列-上海号”抵达汉堡。两市结好35周年来，在经贸、科研、文教方面均开展着密切合作。汉堡港约每三个集装箱中就有一个来自或发往。汉堡通过200多班铁路货运

列车与20个城市相连。汉堡和上海之间的直达货运班列投入运行，拉近了汉堡和上海的距离，是中德贸易往来的重要补充。详见 截至9月，中欧班列总计开行44948列，疫情期间更是发挥了“生命通道”的作用。新班列开通有助于汉堡在“一带一路”共建中扮演更重要角色。自汉堡开往上海的班列正运载着许多参加第四届进口博览会的货品在路上。南通中欧班列到欧洲各国的铁路集装箱专线

在当前背景下，汉堡和上海之间直达货运班列的开通尤为重要。对于汉堡和上海，乃至德国和，“中欧班列-上海号”是双方合作的新里程碑，意义重大。新华社、广播电视总台、环球电视网（CGTN）、东方卫视、北德广播电台等中德媒体积极报道了“中欧班列-上海号”抵达。