

【名片】

中欧班列是指按照固定车次、路线、班期和全程运行时刻开行，往来于中国与欧洲以及“一带一路”沿线各国的集装箱国际铁路联运班列。2014年10月30日，湖南开行首条直达欧洲的铁路货班——“湘欧快线”，一举结束湖南无直达欧洲腹地国际货班的历史。两年后，“湘欧快线”被纳入中欧班列统一品牌管理。

截至2022年6月，中欧班列（湖南）累计发运3121列、26.04万标箱，货值87.04亿美元。已开行常态化运行路线14条，境外网络遍布欧盟、俄罗斯及中亚地区的26个国家近100个城市。



7月1日，长沙国际铁路港货场，集装箱整齐排列，货车来回穿梭，一派繁忙景象。
湖南日报全媒体记者 辜鹏博 摄

中欧班列（湖南）：

“钢铁驼队”驰骋新丝路

湖南日报全媒体记者 彭可心

长沙国际铁路港，一列列满载电子产品、机械配件、陶瓷、茶叶的中欧班列，从这里出发，风驰电掣，驶往明斯克、马拉舍维奇、杜伊斯堡……

从“一枝独秀”到“枝繁叶茂”，从一

条“线”到一张“网络”，中欧班列（湖南）蓬勃发展，真正实现双向“满载而归”。

加速奔跑的中欧班列，让湖南以更加开放的姿态联接世界，从内陆腹地加速崛起为开放高地。

沉寂千年的丝路古道，如今铁笛声疾、货运繁忙，一路奔驰，一路芬芳。



7月1日，一列满载百货、零配件、日用品、电子产品的中欧班列，从长沙国际铁路港出发，前往波兰马拉舍维奇。

湖南日报全媒体记者 辜鹏博 摄

3. 物流带经贸，经贸带产业

新丝路上，中欧班列（湖南）结出累累硕果。

这收获，得益于每个环节都在想方设法破难题。

作业时间长？开辟绿色快捷通道，减少作业时间，实现承运、查验、转运快速无缝对接。

货物在国境站停留时间长？别急，“拼车”服务来帮忙。

物流环节过于繁琐？实行中欧班列出口货物“提前申报”、“铁路快通”模式和“出口直装”模式等便利措施，保障中欧班列“一次报关、一次查验、全程放行”。

“采用‘铁路快通’模式后，班列可以在始发地海关提交申请，申报、查验、舱单归并、放行等手续全部一站完成，在口岸不再需要任何通关手续直接放行。”陈红盛说，较以往的转关模式，通关时间节约24小时，整体运行时间缩短1至2天。

2020年初，新冠肺炎疫情席卷全球，海运受阻，空运不畅，中欧班列凭借安全高效的优点，成为极少数稳定连接欧亚大陆的国际运输通道。

疫情期间，中欧班列（长沙）率先在全国保持“天班”开行。“分段运输，不涉及人员检疫，可靠又准时，经济且实惠。”陈红盛细数中欧班列优点。

“以前海运需要40天，但疫情期间，海运不确定性、不可控因素加大，面临口岸拥堵或者无法靠岸等问题。”三一物流副总经理雷勇说，走中欧班列，不仅时间缩短到半个月，物流成本也节省了30%左右。

数据显示，中欧班列（长沙）2020年共发运530列，比2014至2018年四年运营的班列总量还多出近100列，运输货物货值20.6亿美元，同比增长98.6%。

奔跑在“一带一路”上的中欧班列，正在成为撬动湖南开放发展的新杠杆。

一趟趟列车开行，将汽车、工程机械零配件、玩具、日用品等湘字号优质产品运到国外。回程装满了俄罗斯的木材、白俄罗斯的优质奶粉和乳清粉、中亚的锑精矿等货物。

湖南市场对俄罗斯樟子松、红松、云杉、桦木等木材需求大，中欧班列（湖南）开行密度高，俄罗斯进口木材回程班列不断，大幅减少中转和运距，节省运输时间、降低进口成本。

通道带物流，物流带经贸，经贸带产业。

全球众多木材商齐聚长沙，长沙与木材产业相关的家具、建材、仓储、运输、物流、劳务等产业迅速发展，助力湖南相关产业的转型升级。现在，长沙已成为中国从俄罗斯进口木材的第四大口岸。

“中欧班列持续服务湖南本土经贸和产业发展。自2021年起，中欧班列（湖南）每年开行列数将稳定在1000列以上。”省商务厅口岸物流处处长龙凌霄介绍，湖南将以长沙为集结中心，向北做强对欧洲、中亚的国际物流通道，保障全省对外贸易通道和国际供应链畅通，推动湖南优势产业走出去，增强湖南企业在国际贸易中的竞争力，促进全球与湖南交融。

【青年观察】

“带货王”呼啸而过，“Made in Hunan”走向世界

刘唯（澳大利亚蒙纳士大学社会科学翻译专业学生）

我是一名在澳大利亚的湖南留学生，虽隔着千山万水，但家乡却好似从未远去。

因学习需要，我经常前往欧洲多国。在那里，我吃到了与长沙本地并无二致的臭豆腐；在亚洲超市买到了来自湖南平江的辣条；在建筑工地，时常能看到三一或者中联的机器轰隆作业。

这次作为湖南日报青年观察员，走进长沙国际铁路港，我惊讶地发现，我在欧洲看到的“Made in Hunan”，可能是通过中欧班列运出去的。并且，我看到的可能只是“冰山一角”。

有了中欧班列这个“带货王”，越来越多的湘字号优质产品走出国门，畅销海外。现在通过班列出口的货物，不仅有各种日用百货、防疫物资，还有湖南的工程机械、汽车配件等，涉及生产生活各个方面。

我想起外国朋友们试吃平江辣条竖起大拇指的样子，他们迷上湘菜吵着要用湖南辣酱拌饭的场景，还有看到浏阳烟花绽放夜空时的欣喜表情。

搭乘中欧班列，更多湖南特产走出国门，让世界更加了解湖南；国外的优质产品也乘坐班列来到湖南，让湖南消费者离世界更近，拥有了更多选择。

湘品出湘，优品入湘。我希望，未来湖南通向世界的路越来越多，“Made in Hunan”能走遍世界。

7月1日，长沙国际铁路港。
湖南日报全媒体记者 辜鹏博 摄

1. 笛声悠悠，“一带一路”有了“钢铁驼队”

7月1日，烈日炎炎，长沙国际铁路港货场也是一片热火朝天。铁路周围集装箱整齐列队，吊车来回运作，将集装箱逐一装车，准备运往波兰马拉舍维奇。

一声长笛，列车启动。

两千多年前，古丝绸之路打开了从中国通往中亚和欧洲的通道；如今，中欧班列这支“钢铁驼队”翻山越水穿戈壁，再次实现中欧跨越大陆的“握手”。

时间回到2014年，彼时，中欧班列（湖南）还叫“湘欧快线”。

湖南不沿边、不靠海，“走出去”通道不足曾是制约湖南开放型经济发展的瓶颈之一。

“‘湘欧快线’是湖南积极响应习近平总书记提出的‘一带一路’倡议，促进与欧盟、俄罗斯、中亚国际物流和经贸关系发展大形势下应运而生的。”回顾“湘欧快线”的诞生，省商务厅口岸物流处处长龙凌霄介绍，“‘湘欧快线’正好弥补了湖南‘走出去’通道受限的先天不足。”

“钢铁驼队”有了，知名度却不高。

当时，湖南90%的企业都选择海运方式出

口欧洲。“湘欧快线”刚开通，企业不确定新路线是否安全，是否真的省时省力。一时间，大家都互相观望。

醴陵市元瑞陶瓷制造有限公司成了这个“吃螃蟹的人”。

“当时公司有46吨陶瓷产品急着交货，我们算下时间，海运肯定无法按时抵达。”醴陵市元瑞陶瓷制造有限公司负责人潘龙祥临时提议，“要不试试‘湘欧快线’？”

划不划算，算了账才知道。潘龙祥介绍，同样标箱的货物从长沙运至欧洲，空运需要5至7天，费用大约为6.5万美元；海运需要45天，费用最低为3000至3500美元。“‘湘欧快线’运输成本大约是空运的1/14，运输时间大约是海运的1/3，综合来看，物流成本在可控范围内，还能赶上交货期。”

46吨醴陵陶瓷跟着首列“湘欧快线”出发，顺利开往德国杜伊斯堡，陶瓷产品完好无损顺利交付至客户手中。

“尝鲜”过后，反响不错，慕名而来的企业更多了。

2. 从1到3121，开放的“朋友圈”越来越大

打开地图，中欧班列（湖南）有一条路线尤其“忙碌”——长沙至白俄罗斯明斯克班列。这是中欧班列中的“明星班列”，高峰期时期该班列发运量占全国明斯克班列发运量近一半份额，居全国第一。

打造“明星班列”，并非偶然。

“明斯克是白俄罗斯的物流枢纽，也是进入欧洲腹地的桥头堡。”陈红盛说，以往，吉利把汽车零部件从湖南运往白俄罗斯，需要将货先拉到浙江宁波港，走水路运至俄罗斯东方港，进港之后再通过俄罗斯铁路系统，运达明斯克，整个过程耗时一个半月。

现在，吉利产品搭上中欧班列，便可直达明斯克。“吉利汽车去年发运了52列中欧班列，为企业降

低物流成本1.2亿元。”吉利汽车集团物流中心国际物流部部长冯博涛对中欧班列（湖南）赞不绝口。

一趟趟“钢铁驼队”穿梭往来，为湖南制造插上了腾飞的翅膀。

5月17日，搭载山河智能制造的近500台挖掘机和滑移装载机的中欧班列山河智能专列，从长沙出发驶向欧洲。相较以往海运，缩短运输时间20多天，降低运输成本15%左右。

目前，已有山河智能、吉利汽车、三一重工、中联重科等100余家企业定制了中欧班列运输方案，并开行专列。

新的方向在不断开拓，“朋友圈”越来越大。

自长沙开出中欧班列以来，2018年6月29日，怀化开出“怀化—明斯克”班列；2019年7月4日，

株洲开出“株洲—明斯克”班列；2020年10月15日，衡阳开出“衡阳—比克良”班列；2021年3月5日，郴州开出“郴州—马拉舍维奇跨境电商”班列。

今年上半年长沙还通过对欧洲路线的收口，集中向波兰马拉舍维奇发力，打造“马拉明星班列”。今年4月，中欧班列（长沙）新开马拉舍维奇路线，保持每周4列稳定开行。

自2014年10月“湘欧快线”开通，截至2022年6月，中欧班列（湖南）累计发运3121列。

从1到3121，中欧班列（湖南）已发生翻天覆地的变化：从最初的每月仅开行1列，到每月开行近100列；从单向往程路线，到拥有稳定运行路线14条，通达亚欧近百个城市。

陈红盛介绍，下一步，国内以长沙为枢纽，欧洲以明斯克、马拉舍维奇为枢纽，促进班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变，构建“干支结合”的“集输配”网络体系，形成运时短、成本低、运能大、安全高效的运输优势。

