

重庆日报、重庆市政府口岸物流办联合出品



从“渝新欧”到中欧班列 重庆开放率先搭上“一带一路”快车

瞬间1

习近平在德国杜伊斯堡港 观看渝新欧铁路列车到达

习近平表示，中方提出建设丝绸之路经济带倡议，秉承共同发展、共同繁荣的理念，联动亚欧两大市场，赋予古丝绸之路新的时代内涵，造福沿途各国人民。中德位于丝绸之路经济带两端，是亚欧两大经济体和增长极，也是渝新欧铁路的起点和终点。两国应该加强合作，推进丝绸之路经济带建设。



2014年3月29日，习近平主席在德国杜伊斯堡港观看渝新欧铁路列车到达。这是中国领导人首次踏上“渝新欧”铁路，也是中国国家领导人首次踏上“一带一路”倡议的起点和终点。

2014年3月29日，习近平总书记与时任德国政府副总理兼经济和能源部长加布里尔一起，见证“渝新欧”班列顺利抵达德国杜伊斯堡。

瞬间2



2016年6月8日，中欧班列统一品牌正式发布启用，重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌8地始发。

瞬间3



2021年1月1日，中欧班列(成渝)从重庆、成都两地首发，首个由两个城市共同运营的中欧班列品牌诞生。

1.4万列

“渝新欧”班列累计开行折算列超1.4万列

5000亿元

“渝新欧”班列运输货值每年都居全国首位，累计运输货值超5000亿元，多项累计关键指标居全国首位

50余条

“渝新欧”班列已形成50余条成熟运行线路，辐射亚欧百余个城市



中欧班列(渝新欧)主要路线图

制图/曹启斌
资料来源:渝新欧公司

□本报首席记者 杨骏

2013年，习近平总书记着眼人类前途命运及中国和世界发展大势，提出共建“一带一路”倡议。

十年来，在习近平总书记亲自谋划、亲自部署、亲自推动下，共建“一带一路”这个根植于历史厚土、顺应时代大势的重大国际合作倡议，走深走实、行稳致远，开拓出一条通向共同繁荣的机遇之路。

作为西部地区唯一的直辖市，重庆地处内陆腹地，与靠海沿边地区相比，缺乏开放物流通道的优势，虽有长江黄金水道优势，但没有陆海相通。开创发展新机遇，谋求发展新动力，拓展发展新空间，渴望开放的重庆首先将目光瞄准奔驰在轨道上的火车：以铁路为载体，打通一条由内陆直达欧洲的“渝新欧”国际物流大通道。

共建“一带一路”倡议给重庆带来千载难逢的机遇。从“渝新欧”到中欧班列，重庆开放率先搭上“一带一路”快车，开启国际铁路运输的新篇章，改变了重庆开放格局，让重庆从内陆腹地走向开放前沿，也助力中国“钢铁驼队”驰骋在开放之路、繁荣之路。



4月24日，中欧班列(渝新欧)首趟重庆江津出口班列成功开行。

(本版图片均为本报资料图片)

重庆开辟西向“渝新欧”大通道

为何选择通过铁路向西？

一来，重庆不少企业都与欧洲有业务往来，需要一条直达欧洲的通道来“开路”；二来，重庆通过铁路向西直达欧洲，比向东通过水运抵达沿海再转海运至欧洲，时间和距离都更短。

然而，梦想要变成现实，难度非常高。

重庆当时面临两大难题：一方面，开通此线路，需要跟沿途各国协商，在通关上达成共识；另一方面，因无经验可循，一切都要靠自己摸索。

重庆，没有退缩。

2010年8月，重庆方面找到海关总署和原铁道部，希望能开行重庆至欧洲铁路“五定班列”，得到两个部门的支持。

几乎同一时间，在柏林召开的欧亚铁路会议上，重庆与辛克(全球物流巨头)、TEL(德铁和俄铁的合资企业)等企业搭上线。随后，重庆又陆续与俄罗斯、哈萨克斯坦等国家的铁路公司和政府部门建立联系，逐渐形成了多边磋商机制。

同年10月，重庆开始测试这条通道的国内路线。有意思的是，当时班列找不到测试用的电子产品，重庆相关部门的工作人员直接把私人笔记本电脑“贡献”了出来。

一个月后，中国、俄罗斯、哈萨克斯坦三国联合签署便捷通关协议——重庆出口货物通过新疆阿拉山口出口，途经哈萨克斯坦、俄罗斯，只进行一次海关检查。

2011年3月，经过多次前期测试，“渝新欧”国际铁路班列从重庆沙坪坝区团结村中心站出发，历时16天，顺利抵达德国杜伊斯堡。一条横跨亚欧大陆，途经多个国家，从中国内陆腹地直达欧洲核心城市的国际物流大通道宣告诞生。

开行之初，“渝新欧”班列发展速度并不快，其首趟回程班列也是在首发两年后才开出。所以，想要充分发挥这条国际物流大通道的价值，还欠一个“东风”。

契机很快出现。

2013年9月7日，正在哈萨克斯坦进行国事访问的习近平总书记，在纳扎尔巴耶夫大学发表了重要演讲，首次提出共建“丝绸之路经济带”倡议，拉开了“一带一路”建设序幕。同年10月，习近平总书记在出访东南亚期间，又提出共建“21世纪海上丝绸之路”。

至此，“一带一路”倡议正式构成，“渝新欧”班列也迎来可以大展拳脚的宏大场景。

随后的事，更让人振奋。

2014年3月，习近平总书记与时任德国政府副总理兼经济和能源部长加布里尔一起，见证了“渝新欧”班列顺利抵达德国杜伊斯堡。

这是肯定，更是激励，加速了“渝新欧”班列的发展，也坚定了重庆向西破局的决心。

此后，“渝新欧”迈向快速发展阶段，开行数量与日俱增、运行线路不断拓展、货源种类逐年丰富，重庆“重新定位了地理区位”，将内陆的劣势转化为优势，也助力重庆从开放“末梢”向开放“前沿”迈进。

截至目前，“渝新欧”班列开行折算列超1.4万列，运输货值超5000亿元，已形成50余条成熟运行线路，辐射亚欧沿线百余个城市，成为重庆重要的西向开放大通道。

“渝新欧”助力国内诞生中欧班列

“渝新欧”班列出现后，国内众多城市纷纷跟进。因为重庆在前期打通了各环节，大大降低了其他城市开行相关班列的难度。

于是，在“渝新欧”班列开行一年多后，其他城市的“新欧”班列如雨后春笋般涌出——

2012年10月，武汉至捷克与波兰、长沙至杜伊斯堡的铁路线开通；2013年4月，成都开通至罗兹的铁路线；2013年7月，郑州开往汉堡的铁路班列运行；2013年9月，从苏州开往华沙的列车开行……

一时间，连接欧亚大陆的铁轨上，班列疾行，汽笛轰鸣。同时，因为这些班列与古丝绸之路的路线大致重合，人们便给这些飞驰在中欧间的铁路班列取名为：钢铁驼队。

“重庆市和有关部门为渝新欧的开通和发展做了大量开创性工作，探索出可复制、可推广的经验。”2014年6月26日，国务院召开专题会议指出，以渝新欧为代表的中欧铁路集装箱班列打通了我国西向通道，带动了沿线地区经济发展和经贸交流，是“一带一路”建设的重要基础和支撑。

国家层面的认可，加速了“钢铁驼队”的成长。截至2016年，全国有16个城市开行了前往欧洲的班列，路线39条，覆盖德国杜伊斯堡、西班牙马德里等12个欧洲城市，累计开行超过1700列。

为了让这些班列形成合力，2016年6月8日，经国家发改委批准，重庆、成都、郑州、武汉、长沙、苏州、东莞、义乌8地同时开出了前往欧洲的班列，统一使用了“中欧班列”的品牌标识。

这是一次里程碑。

“中欧班列”不仅成为了一个极具竞争力和信誉度的知名品牌，也成为中国在“一带一路”倡议上的一张国际名片，更为合作共建“一带一路”的国家提供了加强联系的载体。

比如，2020年，新冠疫情在全球肆虐时，世界各地的海运、空运都不畅，中欧班列成为最稳定的物流运输方式之一，为欧洲国家及时获得医疗物资和生活必需品搭建了绿色通道，赢得世界认可。

“铁轨上奔驰的中欧班列蓝色集装箱，已经成为一个贸易符号。”德国杜伊斯堡经济促进局相关负责人Christian(克里斯汀)说，中欧班列的出现，让欧亚之间的关系更近了。

汉堡货运代理公司Gateway经理Joshua(约书亚)表示，中欧班列(渝新欧)出现后，亚欧之间有了全新物流通道。中欧班列的持续发展，成为“一带一路”倡议下维系中欧关系的重要桥梁，开启了中欧贸易的新篇章。

“一带一路”十年，中欧班列也迎来迅猛发展的十年。截至目前，全国已有超过60个城市累计开行中欧班列7.7万列，通达欧洲25个国家的217个城市。

今年9月15日，中欧班列国际合作论坛在江苏开幕，习近平总书记发来贺信。贺信中提到，中欧班列开行以来，保持安全稳定畅通运行，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，有力保障了国际产业链供应链稳定，为世界经济发展注入新动力。

重庆持续当好中欧班列“示范生”

重庆作为中欧班列的“示范生”，一直用创新突破为中欧班列赋能。

两件事值得铭记。

第一件事是打破铁路运邮的禁令。

《国际铁路货物联运协定》明文规定“在国际铁路直通货物联运中不准运送邮政专运物品”。但随着国际贸易的愈加频繁，电商的兴起，这一条例显得有些不合时宜。

想要修改这一条例，重庆需得到相关部委的支持，与铁路合作组织27个成员国的铁路部门进行协调，还要跟中欧班列(渝新欧)沿线海关、检验检疫和邮政部门进行对接，工作量巨大、难度不小。

重庆再次选择迎难而上。

2014年1月，重庆首次组织中欧班列(渝新欧)进行国内段运邮测试，摸清了国际邮包运行中涉及运输、海关、检验检疫、邮政等环节的影响因素。随后，重庆又与海关总署、中国邮政集团、中铁总公司等单位，以及沿线各国相关机构进行沟通。重庆市政府口岸物流办相关负责人回忆，那一年，重庆召开了相关会议30多次，电子邮件往来超300封。

功夫不负有心人。当年6月，铁路合作组织在立陶宛召开会议，讨论通过了新版《国际货协》，删除了对禁止运输邮政专用品的相关描述。

第二件事是探索陆上贸易规则。

以往的国际贸易，采取的是“海运规则”：海运单可以作为物权凭证(提单)，还具备金融属性，可进行融资押汇等。随着中欧班列(渝新欧)的发展完善，重庆尝试探索“陆上贸易规则”，希望铁路运单也能具备“提单”功能。

2017年12月22日，全球第一笔用“铁路提单国际信用证”结算的国际贸易货物——重庆终极汽车贸易公司从德国进口的一批汽车，搭乘中欧班列(渝新欧)抵达重庆。这标志着重庆实现了铁路运单到“铁路提单”的突破，迈出了探索陆上贸易规则的关键一步。

2020年6月30日，重庆两江新区人民法院(重庆自由贸易试验区人民法院)对全国首例铁路提单持有人提起的物权纠纷案作出一审判决，支持其确认货物所有权归属铁路提单持有人以及提取货物的诉求。“铁路提单”有了司法支持。

推动中欧班列发展，重庆探索不断得到国家层面的肯定与支持——

2017年，首届“一带一路”国际合作高峰论坛期间，海关总署相关负责人表示，“渝新欧”是中欧班列中开行数量最多、服务质量最好、国际认可度和影响力最大的，已成为中欧班列的代表和重要品牌；

2020年7月，国家发展改革委宣布，支持包括重庆在内的全国5个城市开展中欧班列集结中心示范工程建设；

2022年5月，重庆获国家批准成为首个可开展中欧班列进口运邮的城市。

重庆探索，没有止步。

随着成渝地区双城经济圈建设的推进，重庆与成都达成了统一中欧班列品牌的共识。2021年1月1日，两地共同开行“中欧班列(成渝)”，首个由两个城市共同运营的中欧班列品牌由此诞生，为中欧班列未来发展提供了新的借鉴模板。

如今，中欧班列(成渝)已累计开行超过1.4万列，位居全国中欧班列首位，成为国内最具竞争力的中欧班列品牌。