

“一带一路”倡议十周年系列报道

# 长安号十年

本报记者 王登海 西安报道

千年之前，古丝绸之路上，络绎不绝的驼铃商队，穿越茫茫沙漠和崇山峻岭，承载着东西方的贸易和文明交流；千年之后，随着“一带一路”建设加速推进，中欧班列长安号加速发展，已经成为连接亚欧大陆的重要贸易线和“一带一路”建设大动脉，续写着

新的传奇。

自2013年11月28日中欧班列长安号首列开行以来，历经10年，不断蓄能，从最初的零散开行逐渐实现常态化运营，辐射范围也从最初的“线”延伸到现在的“面”。10年间，中欧班列长安号累计开行超1.9万列，开行量、货运量、重箱率等核心指标持续领跑全国。

## 开放之变

2022年全年，中欧班列长安号开行量达到4639列，创年度开行量新高，西安成为全国中欧班列开行城市中首个年度开行量突破4600列的城市。

晨曦初露，第一缕阳光洒在西安国际港，迎接新的一天的开始。

机械启动，发出低沉的轰鸣声，货物搬运工和物流人员穿梭在货车和集装箱之间，忙碌着完成装卸工作。龙门吊高举起，稳稳地吊装着集装箱，然后用滑板车将它们堆放在指定位置，由此排列成巨大的“货物城市”。

在港区的另一侧，中欧班列长安号正在准备出发。汽笛长鸣，列车缓慢启动，行驶出港站，开启了一段横跨数千公里的旅程，将在不久之后到达遥远的目的地。

“回想10年前，西安国际港还只是一个规模有限的小车站，只有5条货运线路，缺乏货运设施，现在已经成为世界一流的内陆港。”西安国际港务区自贸港口局主管刘威向《中国经营报》记者介绍。

这一切的变化只发生在短短的10年之间，起点是2013年11月。彼时，历史性的首列中欧班列长安号从西安国际港站启程，穿山越岭抵达哈萨克斯坦阿拉木图，开启了“钢铁驼队”跨越亚欧

大陆的旅程。

“回顾这10年的发展，中欧班列长安号经过探索发展、突破发展，现在已经进入高质量发展期。”刘威表示，2013年，中欧班列首开时由于已经接近年底，因此这一年只开行了1列。

随着“一带一路”倡议的推进，中欧班列长安号也在探索中不断突破，2014年开始，开行的数量逐年上升。

“2015年2月，习近平总书记来陕视察时指出，陕西要找准定位、主动融入‘一带一路’大格局。按照总书记的指示，我们加大了长安号的开行力度，2015年、2016年、2017年，长安号的开行数量连续3年增长，分别达到95列、151列、194列。”刘威对长安号的数据如数家珍。

“当时长安号开行的数量虽然每年都成倍增长，但也只是现在的一星半点。”刘威介绍，2018年时，西安提出要把长安号打造成陕西省对外开放的通道，并且定下了开行1000列的目标。因此，做大规模是彼时长安号发展的方向之一。

在此背景下，西安国际港务

区坚持创新引领，确定了“政府主导、市场化运作、一企一线运营”的思路，让有实力的物流企业以承包运行线路的方式共同参与班列运营。同时，不断创新班列产品，开行全国唯一的境内外全程时刻表中欧班列，西安至德国仅需9.8天；落地实施了全国首个陆路启运港退税试点政策，降低企业资金成本；利用大数据技术，搭建了中欧班列综合服务平台，为企业提供线上订舱、报关、结算、支付等一站式、一票制国际联运全程服务；在全国率先打通海关、铁路数据，率先在内陆地区实现整列集结、抵港直装、港区一体化；搭建了长安号数字金融综合服务平台，切实解决上列企业融资问题；创新“门到门”服务，“一企一策”为企业提供综合物流解决方案，助力本地企业“走出去”。

2018年后，中欧班列长安号几乎以每年跨越一个“千列”的开行量高速增长，2018年1235列、2019年2133列、2020年3720列。2022年全年，中欧班列长安号开行量达到4639列，创年度开行量新高，西安成为全国中欧班列开行量突破4600列的城市。

为全力打造中欧班列西安集结中心，西安国际港务区通过“+西欧”战略与其他地市展开合作，即其他地市开行到西安的固定班列线路，将货物集结在西安，然后搭乘长安号驶向国外。

中欧班列长安号成为“五最”班列之后，西安国际港务区承担起另外一个更为重大的责任，即

将西安建设成为中欧班列全国集结中心。

2020年，国家发展改革委提出，支持区位条件优越、设施基础良好、运营规范有潜力的中欧班列枢纽节点城市开展中欧班列集结中心示范工程建设，促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变，加快形成“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系。

这一次西安又一次入围，被国家发展改革委列入中欧班列集结中心示范工程建设名单中。

事实上，西安在建设中欧班列集结中心方面具有突出优势。西安地处中国版图中心位置，具有承东启西、连接南北的重要战略地位，是全国连接南北的“大十字”网状铁路交通和陕西省“米”字形铁路交通的重要

枢纽，枢纽城市特点十分突出，便于全国货物集结和分拨。此外，“西安港”还是目前国内唯一获得国际、国内双代码的内陆港口，已进入全球航运体系，拥有陆港型国家物流枢纽、国家临空经济示范区、自由贸易示范区、国际商事法律服务示范区、5个海关特殊监管区等重点开放平台，中欧班列长安号的稳定开行更为西安集结中心的建设夯实了基础条件。

在中欧班列西安集结中心港口功能区建设方面，我们加快和资源丰富的国企、央企进行合作，已经引入了中国五矿集团、中国远洋海运集团、中国林业集团、山东港集团、陕投集团等国内外行业龙头企业，建设了“一带一路”大宗商品交易中心、“一带一路”海铁联运中心、“一带一路”木材交易中心、“一带一路”冷链交易中心、“一带一路”公铁

联运中心、中哈（西安）商贸物流中心，不断完善港口功能，有效提升班列运行效率及本地铁路到发能力。”刘威介绍。

“现在的西安国际港，已经能满足中欧班列长安号每年10000列以上开行需求。”刘威还告诉记者，西安国际港已建成占地5600亩、设计集装箱吞吐量540万标箱、运力6600万吨的内陆港，现有铁路作业线59条，集装箱堆场69万平方米，标准仓库18万立方米，拥有集装箱作业区、快运作业区、特货装运作业区、整车货物作业区四大作业区，建成全国首个内陆自动化无人码头和全国第一个拥有3束6线的铁路集装箱中心站，国际集装箱作业到发线达到18条。

此外，西安国际港还拥有4.67平方公里的西安综合保税区，铁路一类、公路二类口岸，粮食、肉类、整车进口指定口岸等

功能完备的口岸体系。

为全力打造中欧班列西安集

结中心，西安国际港务区通过“+西欧”战略与其他地市展开合

作，即其他地市开行到西安的固

定班列线路，将货物集结在西

安，然后搭乘长安号驶向国外。

“省内的榆林、渭南、汉中、宝

鸡等城市，省外的广州、蚌埠、十

堰、贵州等城市都与长安号有了合

作。”刘威介绍，西安集结中心的

建设使得中欧班列长安号的货

源地从西安周边辐射到大半个中

国。当前，长安号“+西欧”线路

扩展至20条，货源地覆盖23个省

份，实现了与长三角、珠三角、京

津冀、晋陕豫黄河三角洲等地的互

联互通。

刘威表示，越来越多城市开

行中欧班列，在一定程度上造成

了运价的竞争和铁路线资源的过

度挤占，而集结中心的建设，可

以推动中欧班列高质量发展。



2023年8月3日，伴随着中欧班列(西安—塔什干)陕乌经贸合作隆基绿能光伏组件出口专列首发，装载着20兆瓦光伏组件的长安号缓缓驶出西安国际港站，前往乌兹别克斯坦，为当地能源转型添“绿”增“光”。

视觉中国/图

## 产业聚集

截至目前，“一带一路”临港产业园已引进世界500强企业31家、中国500强企业8家、中国民营500强企业5家，已落户临港制造企业40余家，总投资约100亿元左右。

随着中欧班列长安号高效稳定的开行，西安国际港不仅仅只是一个交通枢纽，更为陕西的发展带来了无可匹敌的竞争优势，成为陕西内陆经济转型发展和提升国际竞争优势的重要手段。

在中欧班列长安号的辐射带动下，西安国际港务区从全球各地引来不少高附加值的制造业和服务业。陕西康佳智能家电有限公司正是其中之一。

陕西康佳智能家电有限公司是康佳集团新消费电子战略在全国布局的核心项目，也是集团在西北地区最大的生产基地。该项目位于西安国际港务区，建筑面积超13万平方米，涵盖办公、生产基地、物流仓储中心、创意研发中心等，设计生产线6条，满产后计划年产能300万台。

“中欧班列长安号对我们的吸引很大，因为我们洗碗机产品在今年‘十一’后就要投产，而洗碗机80%是出口德国、法国、意大利、西班牙、土耳其这些欧洲国家，刚好中欧班列长安号起到了很好的桥梁和枢纽作用。”陕西康佳智能家电有限公司总经理陈钊介绍，西安国际港务区的区位优势也是吸引康佳落地西安的原因之一，2022年，康佳通过中欧班列长安号已发运9个专列，销售洗衣机3.5万台，出口额约4600万元，主要销往德国、法国、意大利等国。今年，康佳已收到洗衣机订单50万台，将通过中欧班列长安号，销往欧洲、东南亚等地。

“以往通过海陆联运，运输时间通常情况下需要45天，中欧班列开通后基本上只需要两周左右。”陈钊说，中欧班列为康佳提供了综合成本低、效率高的选择，为开拓海外市场提供了便利。

事实上，不仅康佳，随着中欧班列长安号的溢出效应渐显，东南沿海一些企业看到西安国际港务区内陆港、综合保税区和中欧班列的叠加功能和政策优势，纷纷将部分产能转移到西安。

同时，西安国际港务区也全力推动港产、港贸、港城融合发展，积极承接东部产业转移，规划建设了总面积17平方公里的“一带一路”临港产业园。

据介绍，截至目前，“一带一

路”临港产业园已引进世界500强企业31家、中国500强企业8家、中国民营500强企业5家，已落户临港制造企业40余家，总投资约100亿元左右。

“我们将加快康佳二期、汇芯、国网、西部超导等重点产业项目建设，打造千亿元级临港产业集群。”刘威表示。

随着一些重点项目的落地，西安国际港务区产业集聚优势以其独特的吸引力和强大的生命力，成为吸引外来投资的主导力量。

“我们是华南来的企业，以前的供应链都在华南、华东地区，继续在华南、华东采购上游产品，成本很高。”陈钊告诉记者，陕西康佳建厂后，西安国际港务区投资促进局组织了好几轮供应商见面会，把西安及周边市县的供应商召集起来一起沟通洽谈，为企业解决供应链问题。

“随着我们的规模不断扩大，一些南方的上游公司也开始在西安建厂，带动了上下游企业聚集。”陈钊告诉记者，康佳落地西安国际港务区之后，一些产业链上的供应商为了谋求共同发展，也开始向西安国际港务区转移、集聚。

此外，依托中欧班列长安号物流通道优势，近年来，西安国际港务区以跨境电商和直播电商为抓手，吸引阿里巴巴、京东、亚马逊等电子商务及配套企业2500余户、电商人才1万多人；打造“一带一路”电商中心，形成集国内直播、跨境电商、短视频制作和主播培训于一体的直播电商生态圈，跨境电商、直播电商上下游产业链布局逐步完善。

数据显示，2022年，西安国际港务区累计开行跨境电商班列198列，是2021年全年发运量的1.6倍；实现跨境电商交易额35.1亿元，同比增长40%。“跨境电商+长安号”成为“一带一路”贸易增长新引擎。

刘威表示，随着西安国际港务区功能不断完善，中欧班列长安号将吸引越来越多的资本、人力、技术，从而不断助力长安号的发展，提升陕西省的对外开放水平，进一步推进以国内大循环为主体、国内国际双循环格局的形成。

## 建设世界一流内陆港

为全力打造中欧班列西安集结中心，西安国际港务区通过“+西欧”战略与其他地市展开合作，即其他地市开行到西安的固定班列线路，将货物集结在西安，然后搭乘长安号驶向国外。

中欧班列长安号成为“五最”班列之后，西安国际港务区承担起另外一个更为重大的责任，即

将西安建设成为中欧班列全国集结中心。

2020年，国家发展改革委提出，支持区位条件优越、设施基础良好、运营规范有潜力的中欧班列枢纽节点城市开展中欧班列集结中心示范工程建设，促进中欧班列开行由“点对点”向“枢纽对枢纽”转变，加快形成“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系。

这一次西安又一次入围，被国家发展改革委列入中欧班列集结中心示范工程建设名单中。

事实上，西安在建设中欧班列集结中心方面具有突出优势。西安地处中国版图中心位置，具有承东启西、连接南北的重要战略地位，是全国连接南北的“大十字”网状铁路交通和陕西省“米”字形铁路交通的重要

## 年内地方债发行已超5万亿元 长期限债券占比上升

本报记者 杜丽娟 北京报道

进入三季度，扩大基建投资仍是政策主线，而专项债券作为当前地方政府带动扩大有效投资的重要手段，在稳增长背景下也发挥着积极作用。

财政部数据显示，今年上半年，各地发行用于项目建设的专项债券21721亿元，有效支持地方建设一大批惠民生、补短板、强弱项的项目。

财政部预算司副司长李大伟在财政部新闻发布会上表示，当前专项债券主要用于有收益的公益性项目建设，这要求项目收益与融资能够自求平衡。按照党中央、国务院决策部署，财政部加强了专项债券的下达、拨付、使用管理，切实发挥

专项债券拉动投资的积极作用。

据悉，在专项债券项目储备方面，今年上半年累计支持专项债券项目近2万个，优先支持国家重大战略、重大项目建设。其中，用于市政建设和产业园区基础设施7275亿元、交通基础设施4211亿元、社会事业3588亿元、保障性安居工程3267亿元，对带动扩大有效投资、保持经济平稳运行发挥了重要作用。

李大伟介绍，目前新增专项债券中用作项目资本金的约有2000亿元，且主要集中在交通基础设施领域，其中近一半用于国家重大战略项目，有效发挥了政府投资“四两拨千斤”的撬动作用。

相比以往，新增专项债发行节奏的加快，也为地方债的提质增效

起到了助推作用。公开信息显示，今年以来，地方债发行规模已经超过了5万亿元。

截至2023年6月末，全国地方政府债务余额377999亿元，控制在全国人大批准的限额之内。中诚信国际预测，2023年末地方债存量规模将接近40万亿元，占债券市场总规模的比重接近26%，占GDP比重或将超过30%。

作为宏观调控的重要手段，在积极财政政策“加力提效”要求下，地方债在稳增长、促投资、保民生、扩内需等方面将继续发挥重要作用。

《中国地方政府债券蓝皮书（2023）》指出，近年来地方债发行主要以新增债券为主，总体看占比超过六成。从债券发行期限看，长

期限债券占比上升，今年上半年发行的地方债券中，10年及以上期限债券发行规模合计占比达70%，较上年全年抬升约4个百分点。

一位财税人士对此解释到，今年以来，稳增长压力增大，在此背景下债券发行期限拉长后，未来与项目期限也将更匹配，这有利于提高项目的实物工作量。“从以往的观察看，债券期限拉长后，对提升债券资金使用效率和效益通常具有积极效果。”

财政部统计显示，截至2023年6月末，地方政府债券剩余平均年限8.9年，其中一般债券6.4年，专项债券10.6年；平均利率3.34%，其中一般债券3.33%，专项债券3.35%。

根据地方财政人士的反馈，当前大多数基建项目普遍具有投资

回收周期长、前期收益偏低等特点，此时非常容易出现成本与收益不匹配、投资期限结构与债务期限结构错配问题，如果延长债券的发行期限，对缓解债务期限结构也有帮助。

在财政部发布的上半年债券发行数据中，2023年1~6月，地方政府债券平均发行期限13.9年，其中一般债券7.9年，专项债券17.1年。

对此，上述财税人士告诉《中国经营报》记者，拉长债务期限，会与基建项目周期更好匹配，这可以在一定程度上避免债务期限的错配，从而避免不必要的流动性风险。

对于债券风险防范，中诚信国际方面建议，当前对于部分实施条件成熟的重点项目，专项债可因地