

木材进口与中欧班列

第九届世界木材与木制品贸易大会

2019年9月7日，中国·重庆

绥芬河口岸



2000年-2019年，中国通过国际铁路联运渠道，从蒙古、哈萨克、俄罗斯总共运输了3亿多立方米的进口木材3亿多立方米，年均1500万立方米~1700万立方米。



阿拉山口口岸



满洲里口岸



二连口岸



中欧班列情况介绍

“一带一路”

中欧班列与 “一带一路”

倡议提出6年来，已有150多个国家和国际组织同中国签署了共建“一带一路”合作协议。中国同“一带一路”国家贸易总额已超过6万亿美元，对“一带一路”沿线国家直接投资已超过900亿美元。

在今年4月北京成功举办的第二届“一带一路”国际合作高峰论坛会议上，有37位外国领导人，2位重要国际组织负责人及来自五大洲150个国家、92个国际组织共6000多位代表参加了会议。他们对“一带一路”倡议投下了支持和信任票。在这次论坛会议上，习近平强调，共建“一带一路”，关键是互联互通。中国将同各方继续努力，构建以新亚欧大陆桥等经济走廊为引领，以中欧班列、陆海新通道等大通道和信息高速路为骨架，以铁路、港口、管网等为依托的互联互通网络。

中欧班列与各国国际组织/各国规划的 运输走廊

亚欧两大洲早在一百多年前，就修建了相互连接的铁路。特别是，上世纪九十年代修建的通过新疆阿拉山口和哈萨克斯坦铁路相连接的通道，形成了横跨亚欧的第二条铁路大陆桥，引起了包括联合国及联合国亚太经社会、国际铁路合作组织、国际铁路运输政府间组织、欧盟等国际组织和沿桥各国的广泛关注。

其中，1.中欧班列通道；2.中亚区域经济合作组织铁路通道；3.东北亚九条走廊；4.东海线和京义线；5.联合国亚太经社会泛亚铁路网；6.欧盟货运通道；7.铁路合作组织亚欧铁路运输通道示意图如下：

中欧班列三条铁路通道



中亚区域经济合作 (CAREC) 铁路通道示意图



东北亚九条走廊



东海线、京义线



联合国亚太经社会泛亚铁路网（TAR）示意图



欧盟货运通道示意图

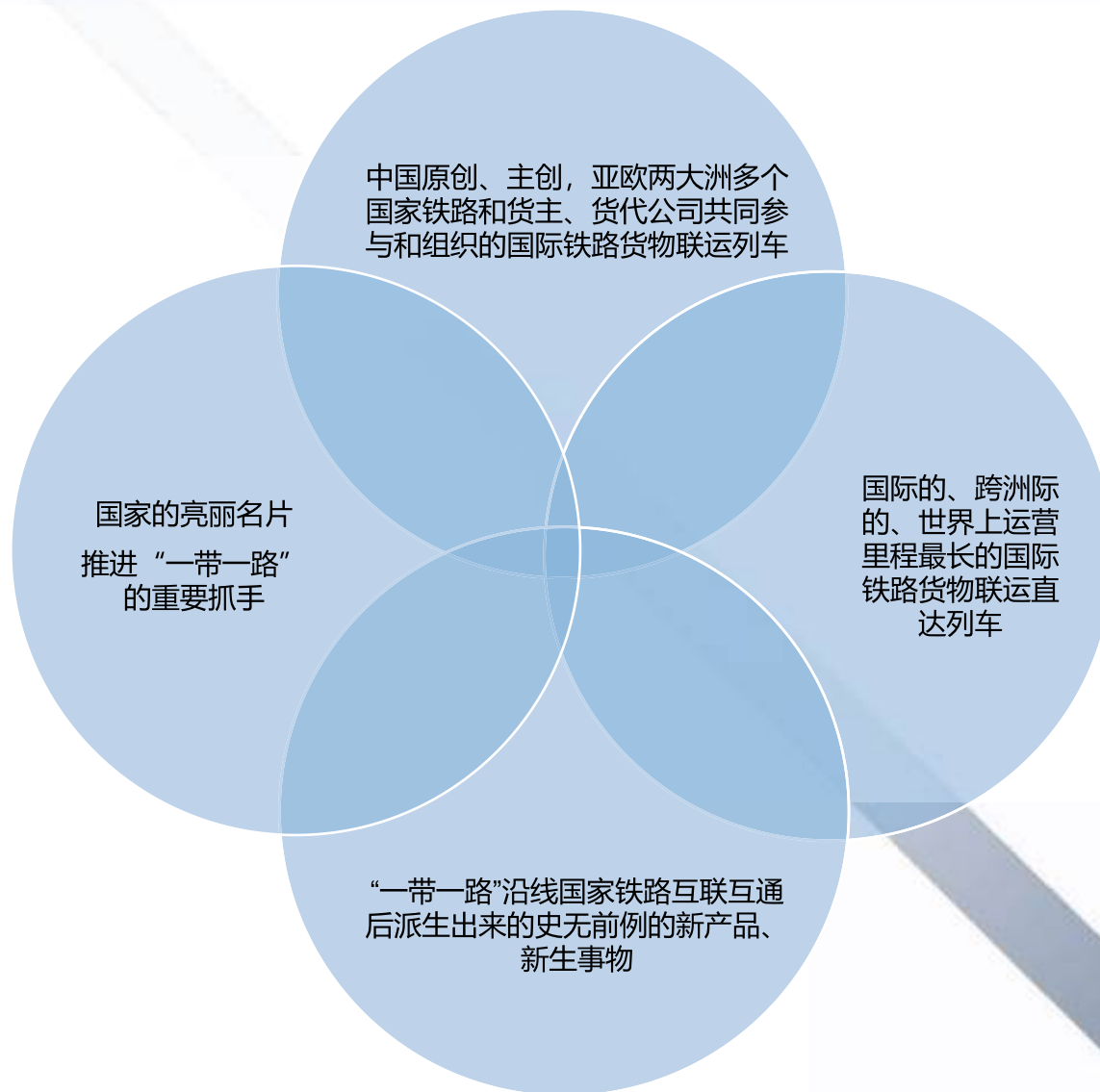


铁路合作组织亚欧铁路运输通道示意图



中欧班列情况介绍

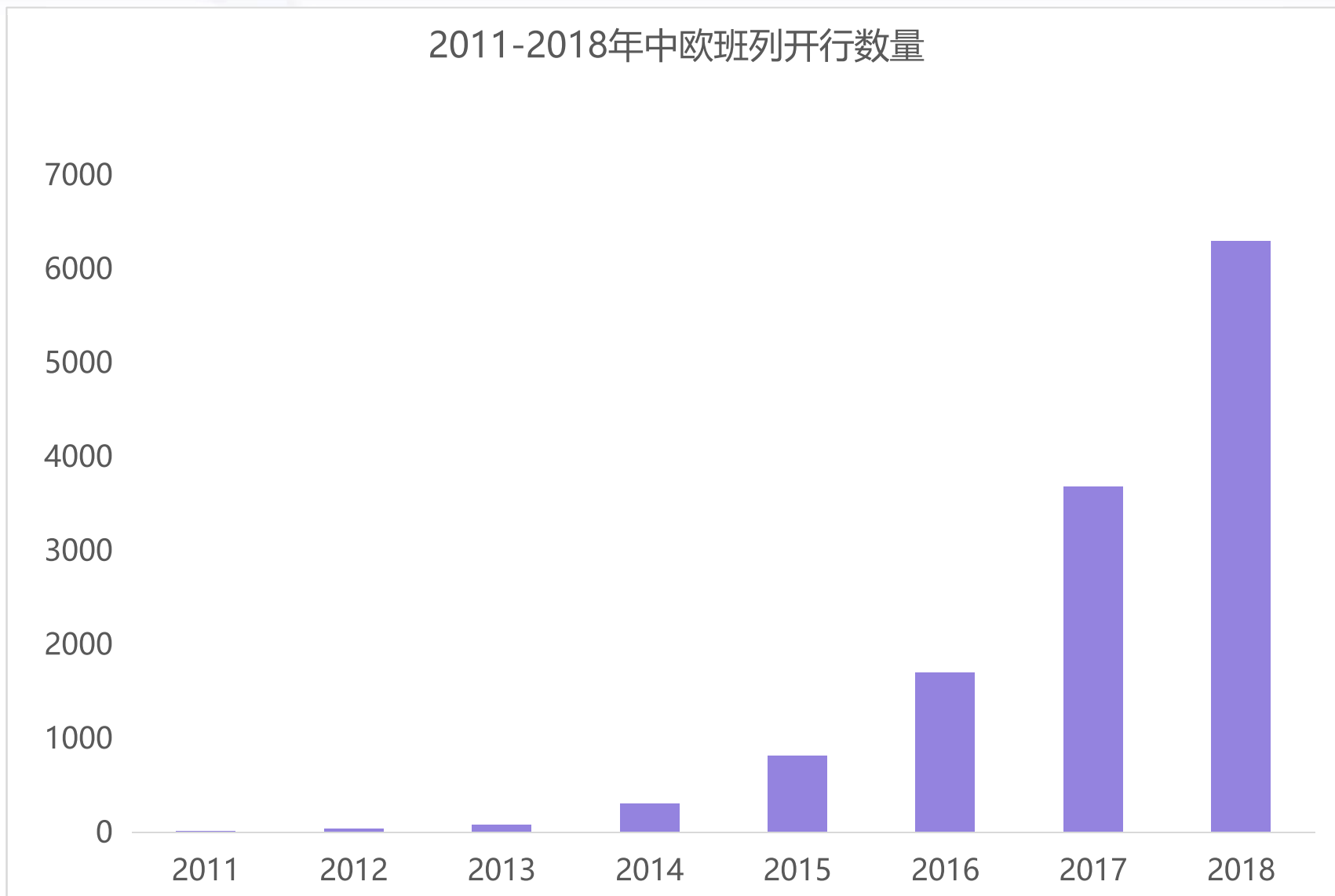
中欧班列的历史定位



中欧班列情况介绍

中欧班列历年
开行情况

2011-2018年中欧班列开行数量



中欧班列情况介绍

中欧班列的 始发城市

	始发城市	21	连云港	39	潍坊
1	武汉	22	胶州	40	滨州
2	成都	23	北京	41	临沂
3	重庆	24	天津	42	威海
4	郑州	25	沈阳	43	淄博
5	苏州	26	长春		徐州
6	义乌	27	哈尔滨	62	
7	南京	28	青州		
8	合肥	29	济南		
9	广州	30	青岛		
10	天津	31	石河子		
11	长沙	32	库尔勒		
12	西安	33	奎屯		
13	上海	34	伊宁		
14	沈阳	35	大庆		
15	哈尔滨	36	营口		
16	乌鲁木齐	37	大连		
17	武威	38	石家庄		
18	兰州				
19	银川				
20	厦门				

中欧班列情况介绍

中欧班列的 到达城市

	到达城市（亚洲）
1	阿拉木图
2	塔什干
3	阿斯塔纳
4	阿什哈巴德
5	马扎尔谢里夫
6	巴库
7	

	到达城市（欧洲）
1	罗兹
2	汉堡
3	纽伦堡
4	蒂尔堡
5	波兹南
6	华沙
7	伊斯坦布尔
8	杜伊斯堡
9	莫斯科
10	托木斯克
11	布达佩斯
12	明斯克
13	里加
14	布拉迪斯拉发
15	新西伯利亚
16	基辅
17	布拉格
18	格拉茨
19	叶卡捷琳堡
20	马德里

21	伦敦
22	德黑兰
23	里昂
24	米兰
25	泽布鲁日
26	根特
27	第比利斯
28	车里雅宾斯克
29	阿达纳
30	

中欧班列情况介绍

中欧班列 存在的问题

- 1、市场化水平不高，未根据商品成本、时间、规模等因素来确定细分目标市场；
- 2、有些货主、货代公司过度依赖政府优惠政策，甚至为了获得更好优惠，不惜绕道运输，浪费运力；
- 3、回程班列货源不足或不均衡，造成空驶率不同程度存在；
- 4、个别地区为召揽更多的货源，实施不正当竞争；
- 5、有些国家铁路老化、失修等原因，使得班列运行速度低，或者口岸站接续车辆不足、换装设备少，导致班列在口岸站长时间滞留、拥堵；
- 6、运单物权化问题还没有解决；
- 7、数字化班列有待开发；
- 8、已成立的多个对内对外协调机制，未能有效整合，发挥应有的作用；
- 9、少数国家铁路随意涨价，无法控制运输成本等等。

中欧班列情况介绍



1.中欧班列能否做到可持续发展?

2.取消地方政府优惠政策, 中欧班列会不会停开?

3.中欧班列扩大开行, 会不会引起海陆空运输方式的竞争, 改变欧亚两大洲传统运输格局?



中欧班列情况介绍

关于上述担忧的 几点想法

1.只要“一带一路”不停，中欧班列就会继续开下去

2.从政府部门到企业都给予中欧班列高度重视，这是中欧班列得以发展的重要支撑和重要保证

3.沿桥各国之间的贸易发展需要中欧班列直达运输以满足货物运输

4.中欧间贸易货物仍然是以海运为主，铁路、航空为辅的运输格局

中欧班列情况介绍

中欧班列的
发展趋势

新机遇
新通道
新发展

三条通道
日益成熟

高铁建设
释放运力

合作机制
不断完善

中欧贸易
前景广阔

进口木材利用中欧班列运输情况



现状：

2017年、2018年、2019年1~5月，铁路满洲里、绥芬河、二连、阿拉山口、霍尔果斯口岸完成的进口集装箱运量(包括中欧班列和非中欧班列)(单位TEU)，分别为3182个、76544个、80580个。而这些集装箱中，约有95%以上装运的是木材。

2019年1~6月份俄罗斯发出的回程中欧班列到达中国的到站有新疆霍尔果斯；湖南长沙、浙江宁波、永康；江西赣州、南昌、抚州；甘肃武威、兰州；重庆沙坪坝、果园；山西中鼎；宁夏石嘴山；江苏徐州等14个到站。

目前从市场上获知，通过班列运输的木材抵达西南市场的价格与江海联运的价格只相差50元，但节省了一半的物流时间。

进口木材利用中欧班列运输情况



优势：

- 进口木材在铁路国际联运中属于大宗货物，历来受到铁路部门的高度重视。
- 众多的木材货主也具有常人所没有的敏锐，中欧班列开行后，他们及时捕捉到便捷、便宜的运输商机，乘回程班列暂时货源还不足，捷足先登，打破用敞篷车装运木材的传统做法，开始利用集装箱装运。

问题：

中欧班列木材运输会冲击现有的传统港口物流园区模式。

未来趋势：

- 使用集装箱运输的进口木材数量会趋向于增长
- 口岸及铁路集装箱边组站周边可能会形成木材贸易、加工和集散中心
- 西南及西北可能会成为木材产业发展的新热点

谢谢大家！