



■ 責任編輯：張 健 版面設計：萬 丹

「一帶一路」是當前形勢下我國發展對外關係、推進對外合作、實現互利共贏的重大戰略構想，已得到沿線50多個國家的積極回應。李克強總理在政府工作報告中指出，要構建全方位對外開放新格局，加快互聯互通、大通關和國際物流大通道建設，推進絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路合作建設。

■ 內陸崛起「西安港」。

西安國際港務區 打造國際中轉樞紐港 服務「一帶一路」大戰略

風乍起兮雲飛揚。2015年伊始，中國就有20個省份在政府工作報告中明確了各自在「一帶一路」中的定位及發展重點。近水樓台的陝西，提出將「着力建設絲綢之路經濟帶重要支點，形成我國向西開放的重要樞紐」，西安市提出建設絲綢之路經濟帶的核心區域，並發佈《西安建設絲綢之路經濟帶（新起點）戰略規劃》，描繪出「一大戰略，兩大定位，三大目標，四大抓手，五大平台，六大中心」的藍圖。

作為陝西、西安發展外向型經濟的先導區和現代服務業核心功能區，西安國際港務區的「西安港」建設，則成為省市兩級政府踐行「一帶一路」戰略的重要抓手。



■ 西安綜合保稅區。

「西安港」收穫雙代碼 西安嬗變「國際港口城市」

「天下商埠之興衰，視水陸舟車而轉移」。在全球10大世界級城市中，除巴黎外，芝加哥（內陸型港口）、紐約、倫敦、迪拜、新加坡、上海、東京、香港、悉尼均是港口城市，顯示了港口之於城市發展的意義。

六年前，西安國際港務區的建設者們創造性地提出在不沿海、不沿邊的西安打造「國際內陸港」的設想。經過艱苦努力，2010年4月20日，西安保稅物流中心通過海關總署等四部委聯合驗收；同年7月1日，西安鐵路集裝箱中心竣工，保稅物流中心和鐵路集裝箱中心站建成；2013年11月28日，「長安號」國際貨運班列開行，「西安港」正式運營，地處內陸的西安從此走進「港口時代」。

2013年，西安國際港務區啟動「西安港」國家代碼和國際代碼申報工作。2014年底，西安港國家代碼和國際代碼均獲得認可並啟用，成為我國首個同時擁有這兩個代碼的內陸型港口。國家代碼「61900100」，其中61為陝西行政區劃代碼，9代表內陸港，001為

港口在這一範圍內的序號，00為港口的業務拓展碼；國際代碼為「CNXAG」，CN表示中國，XAG代表西安港。

2014年12月18日，當地時間上午10時，1.8萬箱澳大利亞純牛奶從澳大利亞墨爾本港裝船，直發「西安港」。僅僅20餘天，西安市民就喝上了純正的澳洲牛奶。這是「西安港」納入國際貿易與運輸體系後開展的首單陸海國際直達業務，標誌着西安的進出口貿易從此告別轉關，步入國際直達時代。

「以前，我們從澳洲墨爾本港起運到西安，要先到沿海城市港口排隊等待報關，再經鐵路轉運到達目的地。」西安德佰進出口貿易有限公司總經理續智明說，以往他們僅在沿海港口報關、商檢就需要約35天，現在通過「西安港」直接進口，使墨爾本到西安的貨運時間由過去的50多天一下縮減到20多天，物流和倉儲成本降低約15%，西安市場上的澳洲牛奶價格直接下浮30%-40%。

「西安港」是溝通內陸與「一帶一路」的交通樞紐，是陝西、西安區位優勢和交通樞

紐優勢的集中體現。依托「西安港」構建絲綢之路經濟帶上的「國際中轉」樞紐港，是實現「道路聯通、貿易暢通」的重要路徑。作為西安國際港務區各種功能要素的綜合體，「西安港」集交通樞紐與外向型經濟平台於一體，具有運輸、物流、貿易、信息等多種服務功能。

擁有國家代碼和國際代碼之後的「西安港」，將以「國際港口」的身份被納入到國家綜合交通運輸統計體系和國際貿易與運輸體系，從而具備了成為國際運輸「始發港/目的港」的資格，一舉使西安成為真正意義上的「國際港口城市」。



■ 西安鐵路集裝箱中心站景象。

「長安號」步入新常態 成「一路一帶」黃金新幹線

作為「西安港」的重要「航線」，中亞班列「長安號」自2013年11月28日開行以來，已累計開行超過55班，成為絲綢之路經濟帶的黃金新幹線。

2014年5月，「長安號」實現一周一班常態化開行。自去年11月以後，來自全國各地



■ 「長安號」新絲路的新使者。

的貨源爭先上列。青島萬嘉集運物流公司西安公司負責人感慨地說：「現在『長安號』火爆得很，周六發車我們星期三就過來了還是沒趕上。」

為了滿足進出口業務的需要，西安鐵路局、西安國際港務區及時調整開行密度，從11月以後，開始加密開行。2014年12月、2015年1月均實現每月八列，班列運營呈現加速增長態勢。目前，「長安號」每周兩班運行已成新常態。

另據了解，目前「長安號」的貨物品類已涵蓋六大類、206個品種；貨物目的地遍佈哈薩克斯坦等中亞5國44個城市和網站，實現中亞地區全覆蓋。「長安號」貨源中，陝西本地貨源約佔30%，周邊及沿海地區的貨源約佔70%，「西安港」的樞紐港地位已初步顯現。

在運營好向西班列的同時，西安國際港務區抓住國家「一帶一路」建設和推動區域通關一

體化的有利機遇，與沿海各港口實務合作，積極推動多式聯運業務發展。與青島港、天津港、連雲港等沿海港口對接，開行與沿海港口的雙向國際貨運班列，建立陸海聯運、無縫銜接的物流大通道。

今年2月2日起，西安至青島的國際貨運班列按照每周1-2班的發車頻率試運行。目前，西安國際港務區、西安鐵路局正積極與濟南鐵路局對接，協商開行從青島到西安的回程班列，努力實現青島到西安的班列雙向對開。通過西安與港口間雙向班列的開行，「長安號」已成為貫穿海陸、銜接東西的物流大通道，逐步發揮出國際港務區「承東啟西」的作用。

未來，西安國際港務區還將積極對接商務、外事、鐵路、海關等部門以及相關企業，加強與國外運輸部門和貨代企業的對接，在充分調研的基礎上逐步開行至西亞、中東歐的班列運行線路。

一類鐵路口岸開放 給力「國際中轉樞紐港」

2014年10月28日，國家口岸管理辦公室正式發文批准位於西安國際港務區內的鐵路車站作為臨時口岸對外開放。至此，西安國際港務區鐵路車站成為繼重慶、成都之後西部內陸地區第三個獲批對外開放的一類鐵路口岸，也是陝西繼西安咸陽國際機場之後第二個獲得批准的對外開放口岸。

業內人士分析認為，西安鐵路口岸的對外開放，將為陝西、西安帶來多項利好。首先，從根本上改變了西安進口產品只能依賴沿海、沿邊和空港口岸轉關的現狀，使西安真正具備了

國際物流集散中心的功能。其次，它優化了海關、檢驗檢疫監管作業流程，降低了作業成本，實現了進出口貨物的「直通」。第三，它將促進西安與國內外各主要口岸的合作，推動西安口岸服務功能的完善和提升。

西安國際港務區有關人士介紹說，「長安號」國際班列開行後，一批批「陝西製造」被輸送到中亞及歐洲，而另一邊的歐洲，如波蘭的農業及畜牧業產品、德國的汽車零部件、法國的高端商品，卻遲遲不能通過返程班列進入陝西。西安鐵路口岸的開放，為「長安號」組

織回程貨物打開了關鍵之門，將使更多「歐洲製造」能以更經濟、更快捷的方式進入陝西，而「長安號」的貨運成本也將因此而大幅降低。在此基礎上，西安國際港務區積極申請並先後獲批了進口肉類、進口糧食等指定口岸，為繁榮陝西及周邊區域肉類、糧食進出口市場，加強與中亞國家、澳大利亞和新西蘭等畜產、糧食生產國家的經貿往來奠定了基礎。

西安鐵路口岸是西安國際港務區又一重要基礎平台，它標誌着「西安內陸港」向「國際中轉樞紐港」的發展邁進了一大步。

跨境電商平台上線

2014年10月，西安跨境電商平台（出口）正式上線，截至今年1月底，平台累計實現出口18000餘票，出口貿易額超過60萬美元。短短三個月後，2015年2月，西安跨境貿易電子商務直購進口在西安綜合保稅區試運行，進一步完善了西安跨境電商平台的功能，為電商企業及相關配套企業的發展提供了新的強勁動力，豐富了西安的消費品市場，提升了市民生活品質。

對企業來說，跨境電子商務構建的開放、多維、立體的多邊經貿合作模式，極大地拓寬了進入國際市場的路徑，大大促進了多邊資源的優化配置與企業間的互利共贏；對於消費者來說，跨境電子商務使他們非常容易地獲取其他國家的信息並買到物美價廉的商品。

西安跨境電商平台將成為繼「長安號」國際貨運班列、「西安港」之後，陝西和西安開展國際貿易、發展開放型經濟的又一個重要平台，搭建起一條便捷的「網上絲綢之路」，成為陝西西安建設絲綢之路經濟帶新起點的重要支撐。

成就「網上絲綢之路」



■ 「西安港」港口輸送量快速增長。

結語

「西安港」獲得雙代碼，以及「長安號」國際貨運班列每周兩班的常態運營，為「西安港」開展國際陸海直達業務奠定了「航路」基礎；西安一類陸路（鐵路）對外開放口岸，使「西安港」成為國家對外開放的窗口和門戶；跨境貿易電子商務服務平台的上線運行，則為「西安港」連同世界搭建起一條「網上絲綢之路」……

西安國際港務區管委會負責人表示，弄潮「一帶一路」，我們當仁不讓；給力「一帶一路」，我們責無旁貸。西安國際港務區將在國家及省、市「一帶一路」戰略指引下，主動融入、找準定位、勇於擔當、有所作為，努力把「西安港」打造成「一帶一路」上最重要的「國際中轉樞紐港」。

(文/李曉燕)



■ 西安跨境貿易電子商務服務運行情況良好。