

# 烏魯木齊經濟技術開發區（頭屯河區）國際陸港區： 建設西部最大國際陸港 打造絲路核心貿易樞紐

第二次中央新疆工作座談會明確提出，以通道建設為依託，擴大新疆對內對外開放，立足區位優勢，把新疆建設成絲綢之路經濟帶核心區。烏魯木齊經濟技術開發區（頭屯河區）（簡稱：經開區（頭屯河區））緊緊圍繞以習近平同志為核心的黨中央確定的社會穩定和長治久安這一新疆工作的總目標，在自治區黨委、烏魯木齊市委的堅強領導和大力關懷下，緊緊抓住這一重大機遇，加快整合區域內中歐（中亞）班列集結中心、多式聯運海關監管中心、烏魯木齊綜合保稅區等優質核心資源，建設中國西部最大的國際陸港區，全力打造絲綢之路經濟帶核心區交通樞紐中心、商貿物流中心，以及連接亞歐「兩個13億」市場的貿易樞紐。



烏魯木齊國際陸港區

## 首善烏魯木齊

第18期

主辦：烏魯木齊市委宣傳部  
香港文匯報  
協辦：烏魯木齊經濟技術開發區  
(頭屯河區)區委宣傳部

## 新引擎：中歐（中亞）國際貨運班列

2016年11月30日上午，隨着火車汽笛一聲長鳴，X9801次貨物列車從烏魯木齊西站始發，向着哈薩克斯坦阿拉木圖飛馳而去。這是今年5月中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心投入運營後開行的第100趟新疆—中亞貨運班列。這趟班列在原有西行國際班列「五定」（定點固定始發站和終到站、固定運行線、定車次、固定到發時間、一口定價）基礎上進一步壓縮了運行時間，「快捷、準時」的特點更突出，比原有西行國際班列運行時間壓縮了20個小時。

目前，新疆—中亞貨運班列的開行水平達到每天1列，實現了常態化、市場化穩定運行；新疆—俄羅斯班列實現常態化運行；新疆—德國、土耳其、格魯吉亞班列成功試運行；來自全國各地發往中歐（中亞）的貨物在烏魯木齊實現集結發運……這標誌着中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心初步形成。它不僅改變了新疆的通道經濟，形成了「通道+樞紐」的發展格局，同時，就全國範圍而言，國家統籌優化中歐（中亞）班列形成了烏魯木齊一級集結中心，全國重要城市形成二級集結中心的格局。

近年來，全國部分省市積極響應「一帶一路」倡議，組織開行了中歐班列。然而，由於各地始發的西行班列各自為政，受定點發車、貨物交付時限等因素制約，有時即使裝不滿貨物也得開行班列，返程時空駛現象相當普遍，導致資源浪費，成本上升。

利用新疆「西行最後一站」這一特殊地緣優勢，建成中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心，並形成統籌各班列運營主體的協調機制，成為解決西行國際貨運班列發展瓶頸的核心方案。

中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心是一個組團，整合了西站、北站、中心站以及八鋼鐵路場站的現有資源。這裡也是經開區（頭屯河區）建設國際陸港區的重要平台和依託。

為了支持經開區（頭屯河區）國際陸港區的建設，自治區從今年8月起，投入投資近1億元（人民幣，下同）對集結中心進行了一期改造，對既有場站站地、倉儲面積進行擴能改造，將兩條貨運線分別延長至750米和650米，將貨場集裝箱堆場面積由62,000平方米擴大至95,000平方米，海關監管庫庫區內集裝箱堆場面積由20,000平方米擴大至33,000平方米，全面提升了站場倉儲及運輸組織能力。

在運輸組織上，集結中心可提供三種合作方式：一是對滿列運行的班列，新疆方面重點是做好服務，讓班列運行更快捷。針對運力富餘的情況，新疆將組織貨源補充，共同打造中歐班列品牌。二是其他地區企業組織貨源搭乘新疆至中亞和俄羅斯已實現常態化運行的班列。三是不具



新疆西行班列整裝待發

備整列運行條件的貨物，可先在烏魯木齊集結，在充分尊重始發地的前提下，集結成列後運行，以降低成本、節約時間。

自今年7月份以來，內地物資在該集結中心的發運量超過60%。

「以往是各自為戰，如今是『組團出海』，增強了企業的對外競爭力。」杭州中外運有限公司聯運部副經理王琳琳說，該公司每月的發運量從30多車增長到了50多車。

集零為整、拆車運輸的方式讓新疆鴻運達國際貨運代理有限公司總經理張謙瑾感歎：「終於敢給客戶承諾時間了！以前散貨堆在貨場，不知啥時候才能發走，現在貨物隨到隨走，客戶滿意，我們也高興。」

到明年底，由中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心每天始發的西行國際班列將力爭達2到3列，作為動力強勁的新引擎，助力新疆絲綢之路經濟帶核心區建設。

僅僅「西出」還不夠，還要「東進」，實現「重去重回」。今年11月29日，一列「重去重回」的國際班列，滿載着手機元件、紡織品、生產設備等產品，自德國漢堡啟程，經過波蘭、白俄羅斯、俄羅斯、哈薩克斯坦等4國到達中國，在阿拉山口口岸換裝後，將在中歐（中亞）班列烏魯木齊集結中心解編，配送到內地省市。

這是該集結中心發揮聚集效應，佈局完善境外物流鏈條，形成「重去重回」的有益探索。未來，新疆將構築中歐鐵路北通道、中通道、南通道3條快捷國際通道，真正打造成亞歐經濟帶的貨運集散中心，中國西部最大的內陸國際港區。



烏魯木齊多式聯運海關監管中心鳥瞰圖

## 新常態：多式聯運海關監管提速增效

經開區（頭屯河區）國際陸港區的建設得到了國家、自治區和烏魯木齊市各個層面的大力支持。

為了真正提升區域國際化水平，海關總署給烏魯木齊特批了一個項目——位於經開區（頭屯河區）的烏魯木齊多式聯運海關監管中心。

烏魯木齊多式聯運海關監管中心是烏魯木齊國際陸港區的重要組成項目和先導性工程。項目總投資7.9億元，位於烏魯木齊西站以南，蘇州路以北和創業路以東區域，總用地面積約394畝，建築面積10.5萬平方米。

據悉，多式聯運是依託兩種及以上運輸方式的有效銜接，提供全程一體化組織的貨物運輸服務系統。這種國際運輸方式已在世界各主要國家和地區得到了廣泛推廣和應用。

而多式聯運海關監管中心就是將各種運輸方式的貨物進行換裝、倉儲、中轉、集拼、配送等作業集成為一體的綜合性海關監管場所。目前，內地已有大連、營口、青島、西安、鄭州、成都、武漢、滿洲裡、哈爾濱、連雲港、烏魯木齊等地設立了多式聯運海關監管中心。

由此，疆內外出口貨物在烏魯木齊快速集結形成班列後，採取「一站式通關」報檢，口岸通關由12小時壓縮至6小時以內，全程運行時間由60小時壓縮至40小時，新疆鐵路部門攜手烏魯木齊海關、新疆出入境檢驗檢疫局共同推進通關便利。

新疆出入境檢驗檢疫局通關業務處負責人告訴記者，目前該局研發了中歐班列信息平台，即中歐班列快速核放系統。該系統使用後，可實現一次申報，信息共享，出口貨物在產地完成檢驗檢疫後，班列還未到口岸，信息已提前到了，只需幾秒即可放行。目前，該系統已在疆內上線使用，隨後將與國內其他省市聯網。

截至今年12月，烏魯木齊多式聯運海關監管中心項目所有基礎設施建設已經完工，並順利通過預驗收，年內即可實現運行，屆時將提供隨到隨辦、24小時服務。以一整列貨物為例，1小時內即可辦理完通關手續，屆時將能更好發揮出換裝、倉儲、中轉、集拼、配送中心等「陸海空郵」物流平台作用。

此外，新疆鐵路部門還採取跨局、跨境合作，與哈薩克斯坦國鐵等邊境國家鐵路企業合作，在口岸交接、換裝、通關、接續運行方面保障質量效率，並鋪畫哈薩克斯坦境內運行圖，壓縮班列全程運行時間。最終，以多個部門的合力營造中歐（中亞）國際貨運班列提速增效的「新常態」，為中國企業開闢一條時間短、距離短、成本低、市場競爭力強的面向中歐（中亞）的貿易新通道，真正體現了新疆速度、新疆效率、新疆品牌。



經開區（頭屯河區）之夜

## 新目標：中國西部最大的國際陸港區

晨起後先喝一杯哈薩克斯坦百花蜂蜜水，再吃幾塊俄羅斯威化巧克力餅乾和幾顆塔吉克斯坦大櫻桃構成的早餐；中午用哈薩克斯坦葵花籽油和高筋小麥粉做一份可口的拌面；晚餐搭配上格魯吉亞的紅酒或土耳其紅茶……隨着絲綢之路經濟帶核心區建設的深入推進，經開區（頭屯河區）國際陸港區從無到有，從小到大，從弱到強，全球化生活對於新疆人來說已經不再是遙遠的夢。烏魯木齊這座絲綢之路經濟帶核心城市也正成為亞歐財富走廊的重要樞紐。

2015年底，烏魯木齊國際陸港區規劃建設工作正式啟動，目的是提升現



經開區（頭屯河區）與德國杜伊斯堡港簽約儀式現場

有的鐵路物流資源，優化國際通道，拉動新疆商業貿易產業的發展。如今，向西，烏魯木齊國際陸港區已與德國杜伊斯堡港、波蘭國家鐵路貨運公司、盧森堡國家多式聯運公司等建立了戰略合作關係。彼此在相互間的場站建設、線路開發等方面有深度合作；向東，已和天津港、蘇州、上海、廣州完成了簽約，將開通廣新歐、寶新歐、津新歐，這樣就把烏魯木齊國際陸港區和東部最發達的華東、華北和華南區在經濟上融為一體，產業上形成聯動關係，服務上覆蓋國內國外「兩個13億」市場。

「港為城用，城以港興」，縱觀中國對外開放的發展歷程，長三角、珠三角等城市圈的崛起，無不印證了港口對地方經濟的強大推動作用。烏魯木齊國際陸港區的目標是在首府形成一個千億級的商貿物流產業集群。一批批物流企業已扎堆落戶烏魯木齊國際陸港區。

新疆陸路港供應鏈有限公司負責人表示，他們看中了絲綢之路經濟帶核心區的發展前景，希望緊抓機遇，積極投資建設陸路港物流園區。目前，他們重點打造互聯網信息平台，先打通信息流，再由信息流切入商貿流，然後通過商貿流撮合交易。

正是看中烏魯木齊國際陸港區的發展潛力，喀什遠方企業集團投資5億元建設喀什遠方國際物流園。該集團負責人說，他們已經聯合喀什商貿物流協會的三家企業共同成立了新疆陸港多式聯運物流公司，積極籌劃涉外業務，這幾年重點就做對外業務。

事實上，以現代服務業為主的主三產已成為拉動經濟增長的主力軍。烏



經開區（頭屯河區）與波蘭PCC多式聯運有限公司簽約儀式現場

魯木齊市統計局數據顯示：上半年，在經濟下行壓力較大的形勢下，烏魯木齊市第三產業仍然保持了較快增長，第三產業增加值同比增長9.7%，為國民經濟的穩定發展提供了支撐。

此外，烏魯木齊國際陸港區建設的目標之一就是「一帶一路」大通道的物流產業組織中心。僅以集結中心為例，按照目前新疆國際貨運班列開行的數量和規模計算，即使目前新疆本地貨物只佔到貨運班列發送量的1/3，但這仍然是個可觀的數量。

預計新疆2018年可實現2億套服裝加工生產能力，2023年將達到8億套，其中有1/3將銷往歐洲市場，這1/3體量的貨物最佳的物流方式就是搭乘新疆國際貨運班列運輸，直奔目標市場。今後，加上新疆裝備製造業、IT產業、電子信息產業、輕工特色產業等都將被串聯起來……屆時將使得烏魯木齊國際陸港區成為新絲綢之路上的貿易樞紐。