

“一带一路”倡议十周年系列报道



中欧班列(成都)开行十周年 钢铁驼队 为四川对外开放添新动能

2022年6月30日,中欧班列(成都)列车从成都国际铁路港驶出(无人机照片)。

图据新华社客户端

互联互通

华西都市报-封面新闻
记者 邹阿江 杨峰

9月5日,成都国际铁路港内,集装箱堆积如山,叉车进进出出,身穿荧光黄马甲的工作人员穿梭其中。

2013年,从成都始发的第一列蓉欧快铁(中欧班列(成都)前身)从成都国际铁路港发车。该铁路港拥有四川唯一的国际班列通道优势,构建了贯通欧亚、辐射全球的国际贸易运输大动脉。截至目前,中欧班列(成都)累计开行量超过1.2万列,运行时间从最初的22天缩短至最快10天。

据成都海关发布的数据显示,今年上半年,四川货物贸易进出口总值达到4629亿元,其中出口额为3000.5亿元,增长5.4%。四川外贸加速发展,成都国际班列的“钢铁驼队”发挥了重要作用。

今年是“一带一路”倡议提出十周年,也是成都国际班列开行十周年。过去十年里,越来越多的上下游企业陆续落子四川。中欧班列的出现,改变了中国西部企业贸易物流的方式,使其能通江达海,直接参与国际产业分工,进一步影响全球产业格局。

助力川企联通世界

许多四川企业的产品,如夹江的瓷砖、龙泉驿的汽车、宜宾的汽车KD件(从国外进口全部散装件,在国内组装生产)、青白江的白玉菇、温江的花木等,都从成都国际铁路港出发,搭乘中欧班列(成都)走向国际市场。

TCL是最早一批因中欧班列将产业转移到成都的企业,它还在波兰罗兹开设了加工厂。借助中欧班列,TCL扩大了对欧洲市场的出口业务,提高了企业生产力,同时相比原来的海运,运输时间缩短,成本也有所降低。截至2022年年底,TCL出口量达896万套,合计18个货柜,运输的电子套料价值高达18.69亿美元。

自2016年开始,TCL就开始利用中欧班列将电子产品运输到欧洲。该企业成都工厂总经理赵玉民至今还记得,当年6月,统一品牌中欧班列首次抵达波兰,历时13天,列车里的货物80%来自TCL。

位于成都市青白江区的成都正业倍祥平行汽车销售有限公司是成都国际铁路港首批平行汽车试点企业。得益于中欧班列,近两年,公司的业务从平行车进口到二手车出口,成长速度非常快:从2017年的1600万元到2022年的4.3亿元,业务量增长约27倍。

该公司总经理陈友富表示,7月以来,公司已接待了好几批中东汽车经销商,他们主动上门,诚意十足,洽谈超过50台汽车的出口订单。陈友富介绍,上半年公司新能源汽车出口量超过500台,同比增速60%以上,且新能源汽车首次超过燃油汽车出口数量。“下半年的出口形势更加明朗,甚至有超过1000台的订单。”他说。

中欧班列让外企走进中国

十年来,中欧班列将沿线国家串联起来,实现互惠互通。除了像TCL这样搭载中欧班列走向欧美市场的制造业外,也有许多外资企业通过中欧班列进入中国市场。俄罗斯的瑞发冷链运输公司就是其中之一。

今年7月,从俄罗斯莫斯科发车的首趟中欧班列冷链专列抵达成都国际铁路港。该专列全程采用冷链运输模式,装载了31柜肉类和15柜冰淇淋,约830吨,全程用时15天,这是疫情后冷链进口业务恢复以来的全国首趟中欧班列冷链专列。

俄罗斯瑞发冷链运输公司驻中国区总代表徐安娜介绍,以前公司运输货物通过海铁联运需要40至50天,现在只需要15天左右。她表示,中欧班列的开行计划多、线路多,给外资企业进入中国市场提供了更多选择。

“钢铁驼队”日渐壮大

仲俊澜是中国铁路成都局集团有限公司成都机务段的指导司机,也是中欧班列(成都)的见证者。对于蓉欧快铁,他有着深刻的感受。2013年4月26日,作为蓉欧快铁的首发司机,他驾驶列车从成都铁路集装箱中心站出发,开往广元段,并与沿线各段司机接力,将四川的货物送往波兰罗兹。

仲俊澜2002年从贵阳运输学校毕业后,加入中国铁路成都局集团有限公司。回忆起首次驾驶蓉欧快铁的心情,他笑着说,既兴奋又紧张。他说:“刚开始的时候,班次很少,一个月下来,一个人也跑不了几趟车。”2013年,他所在的部门负责驾驶的蓉欧快铁,全年只开了30余列。

2016年6月,蓉欧快铁正式更名为中欧班列(成都)。仲俊澜透露:“更名后的256天,中欧班列的开行量就达到了1000列,频次越来越高。到2018年,仅88天就开行了1000列,一天最多发出8班。”

不仅班列数量有所变化,仲俊澜说,从成都出发的中欧班列机车,也由原来的韶山3型、4型电力机车换成了和谐号,牵引力更强,功率也得到进一步提升,因此一趟列车的“能量”也更大,列车的速度从每小时80公里提高到最快120公里,再加上作业规划的调整,操作效率也提高了。“以前中欧班列到达波兰罗兹需要16至18天,现在只需要10至12天。”他说。

十年来,仲俊澜见证了中欧班列(成都)从无到有、快速发展的过程,也见证了成都从“内陆腹地”向“对外开放高地”的转变。以西向中欧班列为代表,连续

10年不间断运行,累计开行量已突破1.2万列。

作为中欧班列的一名司机,仲俊澜见证了这条国际铁路的蜕变。他用“洋气”来形容自己的感受,“货品越来越丰富了,货物的运输也从‘单向流动’变成了‘双向交流’。”他感叹道,如今的中欧班列已不仅仅是一条铁路线,而是一个横跨欧亚之间的庞大运输网络。

成都多了张国际新名片

截至2023年8月,成都国际班列累计开行超过2.3万列,联通了105个境外城市,形成了中欧(亚)班列、西部陆海新通道班列、中老(越)班列等多向度班列协同运行格局。这建立了以成都为主枢纽,向西至欧洲、向北至蒙俄、向东联日韩、向南拓东盟的国际班列线路网络和陆海货运配送体系。

从蓉欧快铁统一命名为中欧班列(成都),从时速80公里提升至最快120公里……十年间,叶仲澜和入驻四川的企业见证了四川从“内陆腹地”向“对外开放高地”的转变。

新的方向仍在不断开拓。2021年,成渝两地实现了中欧班列品牌的统一,共同使用“中欧班列(成渝)”名称,标志着两地在中欧班列建设上的合作进入了新阶段。作为推动成渝地区双城经济圈建设的重要举措,截至今年6月,中欧班列(成渝)开行2732列,同比增长29.6%;运输货物超过22万标箱,同比增长24%,开行量位居全国首位。

再比如中欧班列(成都)和中越班列的连接。去年8月,成都国际铁路港,首列“下诺夫哥罗德-成都-胡志明”国际班列发车,从成都驶向越南胡志明市。这趟班列是俄罗斯回程班列首次接续西部陆海新通道的跨洲际铁海联运班列,实现了中欧班列和中越班列的联程运输。

那么,两条国际货运通道的无缝连接有何意义?成都国际铁路班列有限公司副总经理李俊峰说,以前,货物是从俄罗斯圣彼得堡经海运直接抵越南,需要60至90天。班列联程运输后,全程只要30至40天,运输时间节省一半以上,运输成本也降低了20%至30%。

在“一带一路”倡议提出十周年之际,作为国际班列行业的一员,李俊峰的感受是,“十年前,丝路花开全球,十年后,丝路硕果累累。成都国际班列就是成都的一张‘国际名片’,在贸易过程中,越来越多的国家认识到成都,来到成都。”



位于青白江的成都国际铁路港内,一列中欧班列整装待发。受访者供图