

穿透



扫一扫看视频

驼铃帆影共蓝图

□本报记者 张颖 陈曼

核
心
提
示

奔行在铁路上的列车、劈波斩浪的货轮，是新时代国际贸易的驼铃、帆影。共建“一带一路”倡议提出10年来，通过构建以铁路、公路、机场、港口、管网为依托的全球互联互通网络，各国商品、资金、技术、人员的加速流动，绵亘千年的古丝绸之路在新时代焕发新活力。“海丝”

与“陆丝”无缝对接，打造了一条陆海内外联动、东西双向的国际贸易新通道，福建与“一带一路”共建国家的经济因此紧紧融汇在一起。在厦门，我们走进港口、车站，看舟楫相望，听汽笛声声，感受“丝路海运”与中欧班列双翼齐飞、跑出“加速度”。



2017年4月21日，首列中欧（厦门—莫斯科）直达班列从海沧站开出驶往莫斯科。 庄建华 摄



李南(右一)在介绍“丝路海运”的历程。

中欧班列：钢铁驼队联天下

10日，一列满载着健身车和无纺布、纸尿裤等生活用品的X8208中欧班列(厦门)从厦门海沧火车站缓缓驶出，4天后它将从满洲里口岸出境，前往俄罗斯、哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦等国家。国铁南昌铁路局长海沧站站长赵励强，已在这个车站工作了十几年，望着这趟远去的班列，他思绪万千。8年间，他看到一列列福建的“钢铁驼队”从东南沿海奔向亚欧腹地。

海沧车站是全国首条自贸区中欧班列——中欧班列(厦门)的始发站，一座在全国铁路运行图中找不到名字的三等货运站。中国大地上，正是像海沧车站这样的一个个站点，“连点成线”“织线成网”，让中欧班列成为贯通亚欧大陆的国际运输大动脉，通达欧洲25个国家的217个城市。

车站调车员的接力

11日上午9点半，在位于漳州龙海角镇的海沧车站白礁货场，赵励强和副站长饶一君开始确认新一天的装车生产计划，包括配空、取车、编组……每个环节，事无巨细。

“按照计划，下午做好工作。”与当班调车指导张训一确认，赵励强放下电话。他说道：“中欧班列是国际物流公共品牌，时效和安全容不得半点马虎。当天的开行计划、货场情况、调度要求、工作量等都要理顺，为了保障好班列开行，多年来已经养成了习惯。”

2015年8月16日，正是在海沧车站，厦门—阿拉山口—波兹南—厦门—阿拉山口—阿拉木图两趟国际联运班列鸣笛出发，中欧班列(厦门)登上舞台。

当时赵励强和同事负责班列的调车装车工作。如今，新一代的调车员接过接力棒。11日下午3点半，张训站在装车线旁，手里拿着一张行车计划表，按照上面显示的时间，紧盯着司机和调车员的操作。

“中欧班列采用专用集装箱平板车，为保证长距离安全运输，之前都经过全面体检。”张训介绍，一个平板车可以装载一个40英尺或者2个20英尺国际标准箱，一般需要16-20个小时才能完成班列的装车。

他们严格按照要求，对每一个集装箱进行检验。张训说道：“核对货物是否和运单一致，另外是对装载量的检测，看集装箱是否超重、重心位置是否偏载，过了这一关，集装箱才能被装上班列。”

通过局地共建的海沧铁路支线，班列从海沧车站白礁货场开往我省第二大铁路编组站——厦门东孚站，然后踏上正式的行程。

细数变化，赵励强说道：“去年班列到发货运量达430万吨，每列装运也从最初的41车增加到50车再到55车。”货品的种类也从最初的服装鞋帽、纸尿裤、卫浴、石材等“福建制造”，增加了太阳能支架、液晶显示器、光电产品等“福建智造”，奔赴越来越多的“一带一路”共建国家。赵励强见证着“钢铁驼队”的“带货”能力越来越强。

御风疾驰的8年

中欧班列的业务经理陈鹭超是土生土长的厦门人，也是海投集团下属厦门国际班列有限公司中欧线的负责人。11日，记者见到他的当天，他忙着和客户及其他合作单位联系各种事宜。

“为了拓展货源，我们先后与成都、重庆、西安等城市开展合作，开发厦门—重庆—汉堡、厦门—西安—汉堡、厦门—西安—塔什干等城市合作线路，实现异地政策与货源叠加。”陈鹭超说道。

“厦门的中欧班列不仅开出了规模，更开出了特色。”陈鹭超说道，该班列延伸服务台湾及东南亚市场。2016年4月21日，首单台湾货物通过中远之星客货滚装轮抵达厦门港，经班列转运欧洲。2017年8月26日，首批通过海铁联运方式运抵厦门的越南货物搭乘中欧班列运往欧洲，实现了“海丝”“陆丝”交汇，打通“一带一路”共赢通道。

2018年9月，国家海关批准厦门成为集装箱过境外口岸。2018年12月25日，首批泰国曼谷国际过境货物，搭载厦门中欧班列，驶向德国汉堡，标志着中欧班列(厦门)多式联运过境外正式开启。“选择海运抵达厦门，直接搭乘中欧班列前

往欧洲，比全程海运节省近一半时间，这是国际海铁联运的优势。”陈鹭超说。

“2017年底就实现了一周一班，2018年4月就达到一周两班。”陈鹭超回忆说，“2017年的运量是开行前2年的总和，而2018年又是前3年的总和。”作为航空、海运之外的第三个国际物流新通道，中欧班列(厦门)成为越来越多国际贸易客户的固定选择。

正是多年的厚积薄发，2020年新冠疫情袭来，航空和海运几乎停滞，中断了全球部分供应链体系，不停运的中欧班列(厦门)成为全球产业链上下游之间的重要连接。

2020年大年初一就开出的“2020年新春首列”，全力打通了一条疫情防控的补给线。当年班列次数比上一年增长16%，集装箱运量增长33%。

8年间，班列的货运营范围辐射至日韩、东南亚，“海丝”与“陆丝”在厦门实现无缝对接，一条联通内外、辐射周边、双向互济、安全高效的国际物流黄金大通道在东南沿海崛起。

期待下一个黄金10年

经历8年的栉风沐雨，中欧班列(厦门)通达了欧洲、亚洲等12个国家30多个城市，截至目前累计完成运输10.5万标箱，货值超310亿元人民币。

但是陈鹭超坦言，随着国际航空、空运的复苏，中欧班列(厦门)面临更多挑战。为了给后续的发展蓄力，近2年来，中欧班列一直在“苦练内功”。

拓展新线路，增添越来越丰富的国际运输通道。去年12月，班列开通厦门—白俄罗斯明斯克线，扩大辐射面。

深耕供应链贸易。去年10月19日，中欧班列(厦门)首列冷链专列完成首秀，福建优质海产蔬果产品实现了从工厂源头到最终买家仓库的全程恒温运输，在15天内抵达俄罗斯莫斯科。

“陆丝”牵“海丝”，推动跨境电商模式，厦门正积极推广中欧班列海铁联运拼箱业务。“未来，日本、韩国、越南等国的散货可通过海运，汇聚至厦门港后再拼箱经中欧班列转运至欧洲。”陈鹭超说道，这比传统海运拼箱模式节约近两周时间。

今年3月27日和6月30日，两批新能源汽车搭载班列顺利从海沧发往白俄罗斯明斯克。“抓住市场机遇，进一步丰富中欧、中亚、中俄班列货源结构。”陈鹭超表示，下一步将大力推动新能源汽车运输业务。

与此同时，厦门前海物流产业集聚区打造的“国际货运枢纽”进入大家的视野。

去年10月，位于海沧区马垄湾新城的前场站发出了首班中欧班列(厦门)。陈鹭超介绍，场站拥有两条800米可同时作业的装卸线，“可同时满足班列列装卸，只需要一次性货物集结，一次性海关查验，一次性放行，实现了报关、装车、作业一体化，效率大大提升，也能节省成本”。

目前厦门远海集装箱码头铁路专用线工程建设也在抓紧进行。“海运与铁路的无缝连接指日可待，这将进一步放大厦门班列的海铁联运优势。”陈鹭超满怀期待。

随着前场多式联运监管中心等建成，今后，中欧班列(厦门)将正式转移至前场铁路大型货场始发。海沧车站就会逐步退出中欧班列(厦门)的历史舞台。

站在新的起点，赵励强伤感又自豪。“8年了，就像把养大的闺女嫁出去。”他说道，“有了新平台、新跑道，我们希望中欧班列的明天会更好”。

“一站联通世界”的故事还在书写，将会更加精彩。

厦门东港北路，福建丝路海运运营有限公司的国际航运综合服务平台上，实时滚动的数据，展示着千万个集装箱如何通过中国通达43个国家的131座港口，沿着“海上丝绸之路”在全球流转。

丝路海运运营公司总经理李南站在办公室里，向窗外望去，眼前是湛蓝的厦门湾和沿码头摆列的集装箱龙门吊。他说：“向东北望是海天码头，反方向则是嵩屿码头。这都是我工作过的地方。”5年前，这位“老码头”凭借自己对港口业务、商务、操作及相关货代、拖车等各管理岗位的丰富积累与思考，进入了我国首个以航运为主题的“一带一路”国际综合物流服务品牌平台——丝路海运运营公司。

5年来，他见证“丝路海运”成长为港航界知名品牌，成为服务“一带一路”共建国家的黄金水道。

一周跑三个国家是常态

23日，李南刚从巴西、阿联酋的迪拜和阿布扎比一路奔波回到福建。此次出行，他除了与国外同行探讨标准互通、数据互联等合作，还重点与中远海运港口阿布扎比码头洽谈增加航线等业务。

阿布扎比码头是中阿共建“一带一路”合作的重点项目。今年9月7日，该码头与加纳港口管理局等一起加入“丝路海运”联盟，至此，联盟成员增至317家。

身兼联盟秘书长，李南记得加纳港口管理局高级市场营销主任马利克·亚当斯所说的话：“加入‘丝路海运’联盟，为我们带来了新的国际合作机会。”

从60余家成员到317家，从16条航线到116条，“丝路海运”仅用了5年。

“2018年，共建‘一带一路’倡议提出5周年，‘海丝’核心区落地福建3年。”李南回忆说，彼时，福建服务“海丝”沿线国家和地区的海上航线网络逐步完善，互联互通的枢纽地位日益凸显。以航运为主题，打造一个国际综合物流服务品牌平台，是福建的必然选择。当年12月24日，“丝路海运”联盟成立。

“以往的港航业组织关注港口、航运企业需求，很少从贸易商的角度出发。”李南说，“丝路海运”则不同，要通过提升港航服务加强贸易合作，通过贸易促进“一带一路”共建国家的交流往来。

以服务为切入，“丝路海运”确定了三大任务：服务标准化、运营便捷化、管理智能化。他们制定发布了港口、航运、中转、通关、多式联运站等港航物流环节的服务标准；根据标准，每年评选一批“丝路海运”优质服务航线给予奖励。截至目前，已有12批共116条航线获得命名。“省市两级给予有力扶持，每年编列超5亿元用于港口作业、航线运营等增量扶持和奖励。”李南说。

5年来不断在全球奔波寻求合作，“一周跑三个国家，每天在不同城市，这都是常态。”李南笑着说，“丝路海运”国际合作伙伴论坛连续5年不间断线下举办，在国际航运界发出“中国声音”，不断扩大影响力、做大“朋友圈”。

如今，地中海航运、马士基、达飞轮船等全球航运巨擘，中外运、德信、中远、阿里、腾讯、宁德时代等头部企业以及我国主要省级港口集团……覆盖港航全产业链的关键要素，为“丝路海运”聚集在了一起。

大大降低运输中的损耗

范协辉是上海新海丰集装箱运输有限公司厦门分公司的市场部经理。记者采访时，他正熟练地在丝路海运国际航运综合服务平台上输入货柜号，刷新集装箱的实时位置。

丝路海运：黄金水道通世界



2018年12月25日，首艘冠名“丝路海运”的船舶“中远河水”轮从厦门港东渡港启碇。

本版图片除署名外均由受访单位提供



赵励强对中欧班列车厢进行检查。