東南亞生鮮食品 何 溫 儿 部

白俄羅斯

全長11,179公里

哈薩克斯坦 O 段 阿拉山口

老週

中歐班列故事之陸海通道與渝新歐中國

香港文匯報訊(記者 張蕊、孟冰 重慶報道) 五年前我曾經發誓,絕不碰東南亞生鮮食品物流。」尊

(重慶)供應鏈管理有限公司負責人楊明告訴香港文匯報記者,

他在重慶從事國際物流二十餘年,從前最頭痛的是生鮮食品的物流困 局。但現在楊明承認自己食言了,不僅是因為陸海新通道的開通縮短了運輸時

間,更有「恒溫運輸」的科研技術加持,讓東南亞特色水果、海鮮這些易 腐貨物更容易輸送。楊明承接起的從東南亞國家到中國西部的食品運

輸業務,豐富了中國西部地區市民的菜籃子。

重慶成為國際物流分撥樞紐。 香港文匯報重慶傳眞

陸海新通道與

渝新歐班列路線

食品從東南亞經過海運抵達中國上海,再經

縮短約50%,完全不用

由長江向西運回重慶,用時35天。到達重慶 時,麵粉全部發霉,我面對客戶的索賠真是 欲哭無淚。」楊明指, 自從陸海新通道的開 通「讓企業的物流周期 擔心物流時間過長的問題。」

新通道成客戶最優選項

此外,楊明公司的東南亞客戶名單上,還 多了不少電子產品加工廠。「現在歐洲一些 廠家將勞動密集型、初期電子產品的生產往 東南亞轉移。生產完成後,這些貨物又要返 回歐洲。以前他們選擇的路徑是從越南搭船 出海,經過3天時間到新加坡,在新加坡港 口等上3天後,換乘其他海船到漢堡,再

搭船到波蘭,整個過程歷時40 天到50天,而現在時間 縮短了一半。」

> 同樣受惠陸 海新通道的渝 新歐 (重慶) 供應鏈管理公 科告訴香港文匯 報記者,以前東 南亞或中亞貨物要到

歐洲,只有海運和空運 兩條路可選。海運慢,空運 三種選擇,而且是最優選項。

重慶成國際中轉樞紐港

陸海新通道與「一帶一路」聯通後,重慶的

■ 渝新歐公司負責人陳智科在接受採訪。 香港文匯報記者孟冰 攝

身份正在發生變化。中新產業局負責人表示, 以前只有中歐班列時,重慶是貨源的腹地,現 在有了向南的陸海新通道,重慶則將變身國際 貨物中轉的樞紐港。陸海新通道實現了陸上絲 綢之路經濟帶與海上絲綢之路的有效閉環,使 中國西南地區與歐亞大陸以及東南亞等緊密連 接,更好地輻射帶動中國西部地區開放發展

數據顯示,陸海新通道鐵海聯運大力推動 整車進口、冷鏈運輸、罐箱以及電子產品運 輸業務。2018年上半年完成6台中東車和美 規車整車進口測試和澳洲進口牛肉冷鏈進口

去年10月,開行了首班防城港到重慶的冷 鏈班列,滿載25個冷藏大箱包括越南火龍 果、凍蝦、歐洲豬皮、牛肉等品類; 開展了 2次將越南產的韓國LG產品通過陸海新通道 國,越南經陸海新通道到達波蘭時間為19 天,比傳統越南至中東歐海運時間節約25 天,縮短了企業物流周期,運費在海運基礎 上增加三成。

涮法國豬肘

麻辣火鍋是重慶市民最喜愛 的食物,記者在當地知名的火 鍋店看到,已經有火鍋店打出 「特色菜:涮法國豬肘」的招

牌。據火鍋店老闆稱,這樣「土洋結合」的 創意,令不少食客倍感新鮮,一天能賣出幾 十份「法國豬肘」。而這家火鍋店的「法國 豬肘」,就是乘坐渝新歐回程專列,來到了 重慶市民餐桌上。此外,歐洲牛奶、紅酒、 牛肉等貨物,也搭乘渝新歐回程班列,來到 了重慶,豐富了西部菜籃子。

聯合外企高校研冷鏈技術

陳智科告訴香港文匯報記者,渝新歐班列 的開行,最初源於惠普等筆記本電腦公司的 -他們需要一條從重慶直達歐洲,比 海運快、比空運便宜的物流大通道,為產品 銷往歐洲「開路」。但是電子產品對低溫敏 感,存放溫度不能低於零下20℃。班列沿途 經過6個國家,最低溫度達到零下40℃。為 此,渝新歐公司聯合巴斯夫、霍尼韋爾等公 司,以及高等院校、科研機構開始着手相關



火鍋店火了

研究「恒溫運輸」。2016年,渝新歐公司的 「獨立蓄熱控溫集裝箱」正式出爐,並迅速 上升為省級標準。2017年底,公司研發團隊 將該技術運用到冷鏈運輸中。

冷鏈運輸的常態化運行,讓歐洲的牛肉、豬 肉、牛奶、水果乘坐列車紛至沓來,迅速扭轉 了回程車廂空箱多的現狀。陳智科拿出了一組 中歐班列三年來的運行統計數據:2016年,去 278 班次,回142 班次;2017年,去406 班 次,回257班次;2018年,去714班次,回 728班次。「在剛剛過去的一年裡,渝新歐班 列第一次回程班列數超過了去程班列數。這說 明中國和歐洲,重慶和歐洲之間的進出口貿易

進一步趨向平衡,實現了良性的互來互往。」 ■香港文匯報記者 張蕊、孟冰

11/10

了海鐵聯運像自家孩子 火車汽笛聲,一輛滿載 汽車零配件、電子產品的 79823次海陸聯運專列從 重慶駛達廣西欽州港東

站,車上的貨物將從欽州港出海發往印 度。黃光輝從2016年便調配到欽州港站 工作,如今擔任廣西沿海鐵路公司欽州 港站站長的黃光輝看着鐵路線上的變化 感慨頗多:「看着中歐班列海鐵聯運在 這裡成長,就像看着自己家小孩一步步 慢慢長大一樣。」

■ 重慶市民正在選購歐洲進口

紅酒。 香港文匯報記者孟冰 攝

貨運量同比增8倍

2016年,班列未開通時,欽州港站主

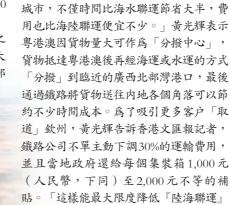
的工作也愈發忙碌。「以前班列一周才 有一列,工作肯定清閒。然後客户的貨 物多了,變成了一周三列,現在平均每 天都能開行兩列,最高峰時期,甚至能 達到一天開行4列火車呢!」黃光輝滿 臉笑容,舉起4根手指比劃道。而除了 班列開行數量不斷增加,每天跟着檢查 裝卸貨物是否完好的黃光輝還明顯感覺

4.9萬噸增長了8倍左右!」

而隨着貨物量增多, 黄光輝表示自己

運送的貨物品類也在不斷豐富:「以前 班列沒開通,我們這裡的貨物淨是煤炭 和河沙,但是如今班列運輸進口貨物品 類有紅酒、防潮袋 、藍濕牛皮、橡膠木 等41個品類,出口貨物也涵蓋汽車和摩 托車配件、建築材料、機械設備等180

作爲北部灣城市群的核心城市之 一,欽州早已謀劃「東融」粤港澳大 灣區。據了解,繼2017年重慶—北部



的運輸成本,讓利於企業。」 ■香港文匯報記者 曾萍

道海鐵聯運班列開通之

後,同年11月,欽州港至香港

的「天天班」班輪航線也正式開行,

該航線的開行,有效解決了北部灣港

至東北亞、美洲等東行貨源的中轉問

題,使經欽州港的出海通道可主動融

■ 越南食品借陸海新通道,出現在重慶保

欽州港「東融」粤港澳大灣區

海運到欽州港後, 再經由鐵路發往内地各

「從其他國家進口的紅酒經香港中轉,

香港文匯報記者孟冰 攝

稅港的貨架上。

陸海新通道/小資料



2017年,以重慶和新加坡 為「雙樞紐」的中新(重 慶) 戰略性互聯互通示範項 目「國際陸海貿易新通道」

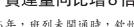
(簡稱「陸海新通道」) 投入運行,中國 西部就此踏上聯通全球的開放新征程

經過兩年運行,陸海新通道已形成國際 鐵海聯運、跨境公路運輸和國際鐵路聯運 三種物流組織形式。今年年初,重慶、廣 西、貴州、甘肅、青海、新疆、雲南、寧 夏西部八個省區市簽署了共建陸海新通道 框架協議,共同構築開放格局。至此,縱



■ 本月10日,首列陸海新通道鐵海聯運 出口印度專列從重慶團結村中心站出發 香港文匯報重慶傳眞

貫中國西部和中南半島的陸海新通道,與 横貫亞歐大陸的中歐班列交會對接,實現 了絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路 的無縫銜接。



要以煤礦、河沙等散運貨物爲主,貨物 零散且運量少。黃光輝一邊翻着自己的 記錄本,一邊指着一列數據告訴香港文 匯報記者,自2017年中新互聯互通南向

裝滿貨物的列車徐 徐駛出欽州港東站 受訪者供圖