豐富菜籃子 聯運黑科技

東南亞生鮮食品恒溫入西部 陸海新通道破物流困局

■重慶成為國際物流分撥樞紐。 香港文匯報重慶傳真

中歐班列故事之陸海通道與渝新歐

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。」尊程（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。

「2014年，公司承接了一批泰國麵粉、木薯乾運輸業務，這些食品從東南亞經過海運抵達中國上海，再經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「讓企業的物流周期縮短約50%，完全不用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）供應鏈管理公司負責人陳智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，空運貴，而陸海新通道給他們帶來第三種選擇，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測試。

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和渝新歐班列聯動測試，最終到達波蘭和德國，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。

■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

■重慶市民正在選購歐洲進口紅酒。 香港文匯報記者孟冰 攝

「海鐵聯運像自家孩子一樣長大」

特稿

伴隨着火車汽笛聲，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。」

貨運量同比增8倍

2016年，班列未開通時，欽州港站主要以煤礦、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通道海鐵聯運常態化班列開通後，貨物量便從2017年的2.7萬噸飆升至2018年的58.6萬噸。「截至今年4月15日，欽州港東站完成貨發41.1萬噸，同比去年4.9萬噸增長了8倍左右！」

而隨着貨物量增多，黃光輝表示自己的工作也愈發忙碌。「以前班列一周才有一列，工作肯定清閒。然後客戶的貨物多了，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多個品種。」

作爲北部灣城市群的核心城市之一，欽州早已謀劃「東融」粵港澳大灣區。據了解，繼2017年重慶—北部灣港的南向通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入國際航運體系。

■越南食品借陸海新通道，出現在重慶保稅港的貨架上。 香港文匯報記者孟冰 攝

欽州港「東融」粵港澳大灣區

「從其他國家進口的紅酒經香港中轉，海運到欽州港後，再經由鐵路發往內地各城市，不僅時間比海水聯運節省大半，費用也比海陸聯運便宜不少。」黃光輝表示粵港澳因貨物量大可作爲「分撥中心」，貨物抵達粵港澳後再經海運或水運的方式「分撥」到臨近的廣西北部灣港口，最後通過鐵路將貨物送往內地各個角落可以節約不少時間成本。爲了吸引更多客戶「取道」欽州，黃光輝告訴香港文匯報記者，鐵路公司不單主動下調30%的運輸費用，並且當地政府還給每個集裝箱1,000元（人民幣，下同）至2,000元不等的補貼。「這樣能最大限度降低『陸海聯運』的運輸成本，讓利於企業。」

■香港文匯報記者 曾萍

■裝滿貨物的列車徐徐駛出欽州港東站。 受訪者供圖

涮法國豬肘 火鍋店火了

特寫

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需求——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。

■陸海新通道東盟水果班列。 香港文匯報重慶傳真

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

陸海新通道小資料

話你知

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，縱貫中國西部和中南半島的陸海新通道，與橫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。

■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。 香港文匯報重慶傳真