

### 疫情下的絲路郵差

編者按：

疫情席捲全球，物流受限，環球經濟受累。在「一帶一路」這條連通中外、造福世界的跨國經濟帶上，中歐班列憑藉其「分段運輸，不涉人員檢疫」的跨國物流優勢，在疫情期間成為亞歐大陸上一條最美麗的運輸線，為沿線國家和人民的生活、生產、抗疫物資的及時輸送，提供了強有力的保障，對於穩定全球供應鏈，發揮了重要作用。今日起，本報特別開闢「疫情下的絲路郵差」欄目，講述行走在「絲綢之路」上的「鐵路駱駝」——中歐班列的故事。



中歐班列西安至巴塞羅那。受訪者供圖

疫情難擋鐵路駱駝 中歐班列逆勢增長

# 長安號開行翻倍 絲路線貨運繁忙

「最早的那一班剛過，下一列馬上就開過來了。」家住西安新築車站附近的張大爺，自宅家避疫以來，每天坐在陽台上眺望不遠處呼嘯而過的中歐班列，似乎成了他最大的樂趣。「最近幾個月，估計就數這條鐵軌最忙了。」和張大爺有相同感受的，還有中外運物西北有限公司總經理助理胡瑞冬。「真是太火了，今年從西安開行的中歐班列已逾千列，較去年幾乎翻了一番。」胡瑞冬告訴香港文匯報記者，在航空、海運因疫情普遍受阻之際，中歐班列就更加凸顯出不可替代的絕對優勢。「時下對於很多中外企業而言，逆勢增長的中歐班列，不僅是連接歐亞最便捷的黃金貿易通道，同時鐵輪所過之處，也意味着更多『一帶一路』新商機的到來。」

香港文匯報記者 李陽波 西安報道

「從小就知道，一千多年前西安便有了一條駱駝踩出的絲綢之路。長大後，沒想到我也成了這條路上鋼鐵駱駝的一員。」胡瑞冬所在公司，隸屬於招商局集團，是中歐班列「長安號」的運營方之一。作為香港四大中資企業，自2013年「長安號」開行以來，招商局集團便深度參與其中，胡瑞冬也可以說是見證了這趟班列從小壯大的整個歷程。

#### 日均班列同期翻倍

「剛開行時，雖然線路少，但集團一直看好。」2019年，隨着中歐班列「長安號」新開線路越來越多，實現高頻次常態化運行，這也讓胡瑞冬一時間熱血澎湃。「集團看到這種趨勢後，投入越來越多，布局越來越廣。」而隨着中歐班列利好消息不斷，中外運物西北公司業務量一路飆升。「2020年1-4月份我們發運進出口班列169列，約為2019年的119%。」胡瑞冬說，經他們發往中亞地區的中國輕工產品，發往俄羅斯的果汁、太陽能設備、汽車配件，以及從俄羅斯運回的紙漿和板材等，都大受歡迎。

5月6日，在9003次中歐班列汽笛聲中，今年中歐班列「長安號」開行突破1,000列。而這個目標的達成，足足比去年少了76天。截至目前，「長安號」途經和抵達14國44個城市，日均開行9到10列，較去年同期翻了一倍。

#### 16條線路5000餘種貨物

隨着中歐班列「長安號」的火爆，胡瑞冬和公司也頻頻遭遇到「幸福的煩惱」。「一方面是量確實大了，一方面也是受疫情影響。」據胡瑞冬介紹，疫情期間，內地很多企業停工停產，從俄羅斯發來的30餘列約1,500餘集裝箱板，一度無人提貨，大量堆放西安車站。而關鍵時刻，中歐班列運行機制的優越性再次顯現。鐵路、海關、地方管理機構迅速聯手協調，中國鐵路西安局特批就近鐵路用地免費存放集裝箱，西安國際港務區則開通中歐班列24小時服務綠色通道，優先檢疫和放行。「當前國際物流領域萬業皆頹，為何唯有中歐班列逆勢增長？」胡瑞冬說，中歐班列強大的鐵路運力和高效的組織保障，使越來越多的中外企業願意，甚至期盼搭上中歐班列。

今年以來，雖受疫情影響，但中歐班列「長安號」依然不斷創造着新的紀錄。1月至5月，首列中歐班列「長安號」公共班列、西安至波蘭光電產品專列、西安至羅斯托克—維羅納—哥德堡—斯德哥爾摩鐵海聯運班列、西安至巴塞羅那、西安至荷蘭光伏專列先後開行。至此，「長安號」開行線路16條，實現歐亞區域全覆蓋，運輸貨品由最初單一石油鑽井設備增加到汽車、生活用品、廚具、日化等13大類5,000餘種貨物。

#### 提供高效低價運輸方案

在胡瑞冬看來，「長安號」線路的多點開花，帶來的是實實在在的「一帶一路」新商機。「班列大幅提高了運輸時效性，降低了成本，大大增強了中國商品的市場競爭力和佔有率。」招商局集團目前已建成多個圍繞中歐班列發展的倉庫和堆場，為華為、美的、格力、廣汽汽車等提供十餘天直達歐洲的快速精品班列。同時，由歐洲進口的紅酒、高端汽車、製造業設備、各類食品，由俄羅斯進口的建築板、傢具木材、電解銅、PVC顆粒等產品，僅用十餘天便可直達全國各地。「招商局集團品牌的中歐班列已在西北、華南等地深度發展，除了內地企業，我們亦可為港企提供遠高於海運效率，遠低於空運成本的中歐班列運輸方案。」



長安號貨物進入第十四屆全運會主場館。受訪者供圖



中國電商依託中歐班列「長安號」在海外設立多個海外倉。受訪者供圖

中歐班列「長安號」真正實現「買全球、賣全球」。受訪者供圖



## 穩沿線國家供應鏈

「中歐班列『長安號』常態化開行，疫情期間真是雪中送炭。」今年二季度以來，在疫情影响下，一些進出口運輸渠道受到影響，而穩定開行的中歐班列，為陝西各企業保持正常進出口貿易提供了強有力的支持。自復工復產以來，這些企業普遍加班加點趕訂單。「得益於『長安號』，停工損失不但補了回來，馬上就大幅盈利了。」

西安愛菊糧油是陝西本土企業，每年近三萬噸的糧油米麵都通過「長安號」從哈薩克斯坦運抵西安，通過加工供應省內市場。「近期，通過中歐班列運輸麵粉3,980噸、油脂2,200噸，既保障了生產，也保證了正常的市場供應。」愛菊集團負責人介紹。



來自中亞的優質綠豆搭乘中歐班列「長安號」抵達西安。受訪者供圖

4月26日，隆基綠能光伏產品搭乘「長安號」從西安直達荷蘭蒂爾堡。據介紹，疫情期間，該公司放棄海運轉投中歐班列，不但實現了直達運輸，還節約了時間成本和倉儲成本，大幅減少了疫情對經營的影響。據悉，目前該公司另一工廠馬上達產，其產品亦將通過「長安號」運往荷蘭，然後分銷歐洲各地。

此外，2017年從深圳搬到西安的思贏電子在疫情中也深刻感受到中歐班列的強大。「我們中亞和西歐市場沒受到任何影響，因為『長安號』正常運行，疫情期間我們出口了差不多2萬多台產品，最多7天就到客戶手裏了，而傳統海運要35天至40天。」該公司副總張莉莎表示。

不僅是產自中國的優質產品，瑞典的牛奶包裝盒、比利時的食品添加劑，這些曾經空運、海運進入中國的產品，疫情期間亦紛紛轉乘中歐班列。「疫情爆發以來，從海運、空運轉乘的貨量佔長安號新增貨量的40%以上。」西安國際港務區管委會主任孫藝民表示，中外貨物在西安集結、分撥，「長安號」真正成為中國製造走出國門、沿線國家特色產品進入中國的「絲路使者」。

## 成國際防疫物資黃金通道

「在3月25日『長安號』首趟南北歐分撥班列上，就已經搭載了西安捐贈給意大利的防疫物資。」西安國際港務區管委會副主任蘇國峰日前在接受媒體採訪時表示，疫情期間，西安國際港務區通過「鐵鐵聯運」「公鐵聯運」，將西安鐵路集裝箱中心站打造成為貨物聚集分撥中心。防疫所需的一次性防護服和注射器、人民生活必備的糧油、產業鏈上的原材料等貨物，都搭載「長安號」往返於亞歐大陸再分發至各地。

據介紹，自3月份以來，國外疫情告急，防疫物資告急。為助力國際防疫疫情，大量的中國防疫物資通過中歐班列，源源不斷發往歐洲各國。「中歐班列為國際防疫救援物資運輸提供防疫綠色通道，通過中歐班列，已累計向意大利、西班牙等歐洲國家發運約44.8萬件、1,440噸防疫物資。」在4月20日網上新聞發布會上，國家發改委相關人士表示。

陝西物流領域權威專家指出，鐵路運輸擁有天然的防疫優勢，貨物的全程運輸，基本無需與人接觸，實現了人貨隔離。同時，快速高效的能力更易滿足歐洲各國的防疫需求。「我們的直流電機數量少，『長安號』每周固定時段推出拼箱服務，與別的客戶拼箱走，節省了成本，而且只用11天到14天就能到達德國。」陝西某企業負責人讚不絕口。

據悉，疫情防務期間，為保障「長安號」疫情防疫物資運輸通暢，西安國際港務區專門開闢綠色通道，堅持「監管全封閉」，實現全程貨車不停留、司機不離艙、裝卸零等待。而借助中歐班列西安中心的優勢和綠色通道，中歐班列「長安號」正以平均每天9列至10列的開行量穩定運行，搭建起穩固的國際防疫救援物資運輸「黃金通道」。

## 解西安奧體中心燃眉之急

位於西安國際港務區的第十四屆全國運動會主場館——西安奧體中心項目，是西安最早復工復產的重大項目之一。然而在復工初期，由於海外疫情影響，國際供應鏈遭受嚴重衝擊，許多國外進口材料難以運抵，這也讓施工方一度焦頭爛額。

據了解，第十四屆全運會將於2021年在陝西省舉辦，西安奧體中心將承擔全運會主要活動和比賽。自2017年10月9日開工建設以來，承建運營方華潤集團和西安國際港務區夜以繼日，以確保今年6月30日竣工交付。為高品質、高質量建設全運會主場館，西安

奧體中心選用世界上首屈一指的供應商。「這家供應商位於意大利，之前計劃採用海鐵聯運，先通過海運運抵天津港，再從天津港通過鐵路運抵西安，全程大約50天左右。」西安國際港務區相關人士表示，但是一場疫情突然而至，海運+陸運的運輸方式，無論從時間和成本上都已經無法把控。「說輕了，可能延誤工期，說嚴重點，或將直接影響到全運會。所以時間緊迫，必須要更換運輸方式。」而令中方欣喜的是，中歐班列「長安號」竟然是該意大利供應商長期穩定的合作夥伴。「長安號」憑借其穩定的班列頻次、有保障的運輸時效和最

優的全程物流解決方案，讓這家意大利供應商一直都很滿意，所以雙方一拍即合。2月下旬，新運輸方式啟用。「我們採用『公鐵聯運』門到門國際物流解決方案，從意大利的工廠直接提貨，8個集裝箱先通過公路運抵米蘭，再從米蘭搭乘火車運抵德國杜伊斯堡。然後在德國杜伊斯堡搭乘「長安號」回程班列一站直達西安，再通過「短倒運輸」運送到奧體中心項目現場。」西安奧體中心項目方告訴香港文匯報記者，通過中歐班列全程運輸時間近20天左右，幾乎比原計劃的海鐵聯運節約了近一個月時間，真是解了燃眉之急。