

去年开行 376 列,同比上涨 79.05%。今年仍将保持较高景气度——

辽宁中欧班列为啥这么火?

本报记者 唐佳丽 文并摄

引子

1月6日下午4时,沈阳市大东区高官台街88号,中国铁路沈阳局集团有限公司沈阳货运中心沈阳东营业室占地超20万平方米的东货场货物线上,一排排高大的集装箱已“集结”完毕。
 “今晚,它们就会被装上班列,发往绥芬河。”东货场外勤值班主任霍光举起手,向着集装箱群的方向,在空中虚画了一个大圈儿,“刚开年,不少货主还没开工呢,咱货场就有这么多货。看来,今年辽宁的中欧班列还会和去年一样,继续火下去。”
 2020年12月30日,满载45箱板材货物的一趟班列,从俄罗斯克利西哈站驶向沈阳,这趟年底开行的中欧班列,使辽宁的中欧班列自去年度开行总量定格在376列。与上年同期相比,这个数值上涨79.05%。与此相关,辽宁开行的中欧班列其他运行指标也大幅飙升,累计发运30966TEU(即国际标准箱),同比上涨64.5%,累计承运货值16.41亿美元,同比上涨85.21%……
 “这种飙升劲儿,目前还在延续。”1月2日,辽宁今年第一列中欧班列从这里发向满洲里。霍光盘点着开年这几天发运的班列说,“算今晚这趟,5天我们发了4列,绥芬河和满洲里口岸方向各2列。”
 运行初期,中欧班列使用的是时速80公里的火车头,编组列车车辆数不超过41车。“目前发出的班列,都是时速120公里的提速货列,每列50车(辆)。”霍光解释说,按班列标准折算的话,5天内,实际运行班列数已超5列。
 “现在还不是货运高峰,我们手头的订单就很多了。”霍光介绍,“目前,中欧班列舱位预订已经排到了2月中下旬,按这个速度,如果边境口岸对面,外方转运能力有保证的话,辽宁中欧班列今年运行数量持续上升并超去年是大概率事件。”

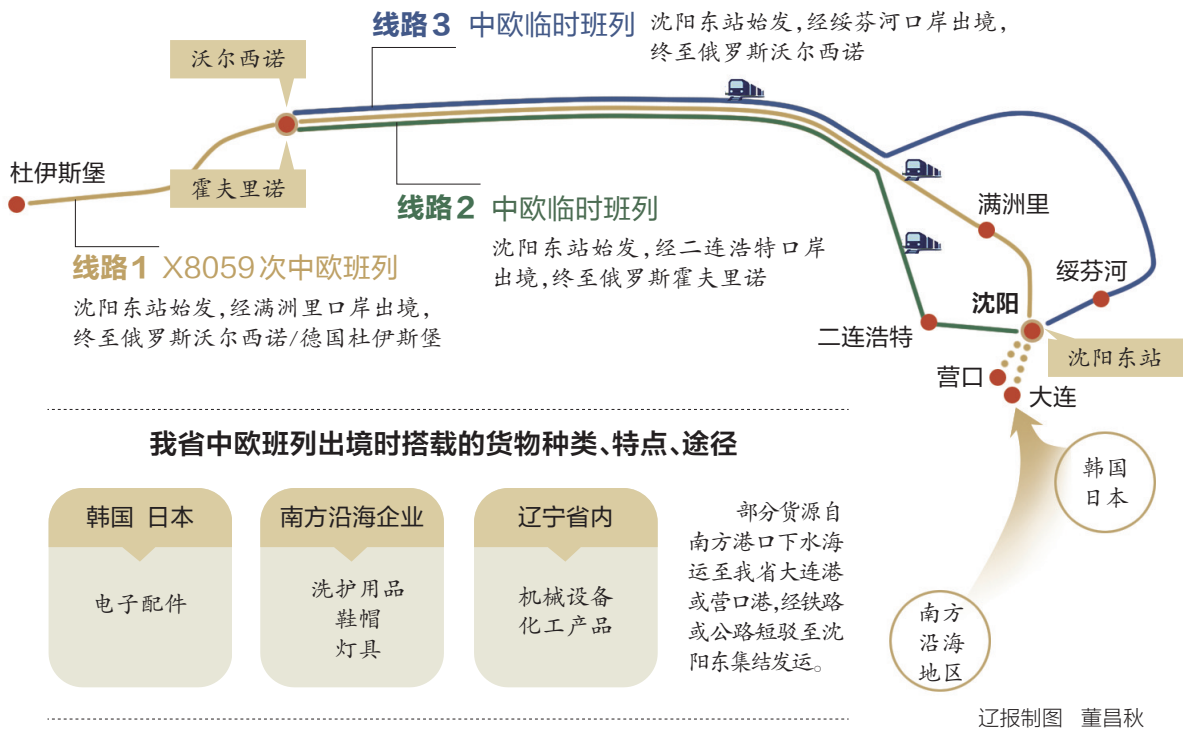


中国铁路沈阳局集团有限公司沈阳货运中心沈阳东营业室货场,集装箱正待装运。

“合情理”的优势支持超预期的成长

位于沈阳市大东区东贸路38号和东货场之间有10分钟车程的中国外运东北有限公司沈阳分公司,是辽宁地区中欧班列的运营方。因为业务联系多,相邻又近,两个单位的员工很熟络。
 2020年年底,霍光又来到外运公司副总经理张尖的办公室,调研下一阶段的货源情况。谈话期间,张尖的电话不时响起,门也不断被匆匆前来请签批件的员工推开。
 “今年太忙了。”谈话总是被打断,这让张尖感到有点歉意。
 “忙,总比年初消停那会儿强。”霍光的这句宽慰,让张尖很认同。
 2020年年初,综合考虑各要素,沈阳外运制定了年度开行350列的奋斗目标。正当张尖和大伙儿摩拳擦掌想大干时,新冠肺炎疫情暴发。
 去年2月3日至9日,从辽宁始发的中欧班列一度暂停开行。同时,受疫情影响,国际贸易和国际物流业也受到巨大冲击。本来就得“需要努力才能完成的目标”,因疫情的突然到来,仿佛更难实现。“许多人以为,这个目标无论如何也实现不了。”张尖回忆道。
 意料之外的事情发生了。2月13日,沈阳局公司对外宣布恢复开行中欧班列。2月18日22时37分,编组41辆、41组40英尺集装箱的X8059次班列,从沈阳东站启程赴俄罗斯罗斯托夫。此后,保持每周5列稳定开行,2个月后的4月13日,班列累计开行已达130列,完成预期目标的30%以上,逆势增长势头强劲。
 说起辽宁中欧班列当时的表现,中铁集装箱沈阳分公司副总经理胡东连说了两个“没想到”——没想到疫情来得突然,货物大量积压;没想到辽宁复工复产那么快,中欧班列恢复运行这么及时。
 “回头看,我们的没想到符合情理。后来业绩的超预期也在情理之中。”胡东分析说,由于防疫需要,去年,不少国家在疫情期间中断了对外联系,国际供应链、运输链受到严重影响。而中欧班列实行分段运输,不涉及人员检疫,在疫情防控形势下具有特殊优势。加之中欧班列保持稳定运行,许多原本需要海运、空运的货物,因通道受阻都转向了铁运,中欧班列需求量提升,也就成为必然。
 “除了这种共性的必然,辽宁中欧班列的火爆,和自身独特的优势也有关。”中铁集装箱公司沈阳分公司国际联运部经理李勋表示,“辽宁区位优势特殊,拥有作业高效的港口、密集的陆地交通网络,同时还具备三条班列线路,出口多,陆路运输便捷,海铁联运降低物流成本,这些要素,对日本、韩国和东南亚地区以及我国东南沿海城市的企业极具吸引力。”
 2020年以来,班列发运的主要货物记录,也佐证了李勋的论点。除了我省生产的机械设备、化工产品外,辽宁中欧班列运送的主要货物还包括日本和韩国生产的电子配件,南方沿海城市生产的洗护用品、鞋帽、灯具等日用品。“疫情的蔓延,也使欧洲地区日用品需求旺盛,辽宁中欧班列特别的市场竞争力,从这点也能显现出来。”李勋说。

辽宁中欧班列运行示意图



足够强的“诗外功夫”促成新动力的迸发

“去年,中国外贸先抑后扬,辽宁中欧班列跟上了这个节奏,这得归功于辽宁此前做的准备。否则,关键时刻,我们可能踏不上节拍,丢了机会。”中铁集装箱沈阳分公司国际联运部业务经理何若凡认为。
 这样的准备,很多都是“诗外功夫”。
 “其中,我省着力打造开放前沿的努力,对辽宁中欧班列长足进步的促进作用,是重量级的。”省政府参事乔军认为。
 继辽宁成为东南沿海和日本、韩国出口欧洲商品的重要集散地之一后,为扩大对俄出口贸易规模,辽宁开始构建对俄及欧洲贸易集散中转基地。去年7月3日,辽港集团沈阳内陆港集铁物流场站,国内首列发往莫斯科别雷拉斯特物流中心的中欧班列鸣笛出发。作为中俄两国第一个以设施联通带动贸易畅通的物流基础设施项目,以及我省深度融入“一带一路”建设的旗舰项目,别雷拉斯特物流中心正式实现了中欧班列双向开行,并成为中欧班列在莫斯科的陆港“驿站”。
 “基于这样的推动,近年来,中欧班列也成为辽宁省对外开放的新动力。”乔军表示,去年前5个月,许多地区外贸形势尚处在“先抑”状态下时,我省对“一带一路”国家进出口达913.9亿元,增长17.1%。“作为辽宁对外开放重要的通道和平台,未来,中欧班列的作用同样不容小觑。”乔军说。
 与政府大手笔的推动同时,铁路部门以做好服务为出发点的努力,更见“水磨”般的细致。根据中欧班列开行计划,中国铁路沈阳局集团有限公司对货源、箱源、车源、劳动力等有序组织的同时,对中欧班列实行优先承运、优先装车、优先挂运,运行途中全线重点放行。“这些举措,确保了辽宁中欧班列在国内的运行速度最快、运行时限最短。”提起铁路部门的服务,张尖赞不绝口。
 不断提升的运行质量和基础设施建设速度,为辽宁中欧班列货运量逐年递增且高质量发展提供了保证。2016年辽宁境内开行的班列全年仅43列,辅化一条线路。如今,这个指标分别发展为去年底的376列和如今的3出1回线路,班列实现满洲里、二连浩特和绥芬河三大口岸通道同时运行。
 同时,运营方还通过整合全球内贸海运与陆运资源,为辽宁中欧班列开通了国际中转通道,搭建了贯通南北、横跨亚欧的多式联运网络。目前,从辽宁发出的中欧班列可到达欧洲20余个国家的40余个城市,通过公铁联运可覆盖欧洲全境。

“综合运输时效、运力、运费等要素,中欧班列能够满足企业整体物流运输规划,降低物流成本,满足生产需求,与海运和空运相比,优势较为明显。”谈到几年来中欧班列的运营,为企业发展带来的促进,华晨宝马汽车有限公司相关负责人如是说。
 像这样因“搭乘”中欧班列而获益的企业,在我省不在少数。对企业而言,降低运营成本,是“搭上班列快车”所获得的最直接有效的收益。据媒体报道,以沈阳市为例,据不完全统计,仅从降低企业物流成本角度看,2019年,华晨宝马、沈阳机床、新松机器人、米其林轮胎等近40家搭乘辽宁中欧班列的本地企业,平均降低物流成本20%至24%,其中,华晨宝马降低20%左右,北方重工降低23%。
 “迅速发展的中欧班列,对地区经济发展和产业发展格局的拓展,具有极强的促进作用。”辽宁社会科学院产业经济研究所所长张天维表示,“未来,如何将此优势发扬光大,还需各方面定心思考。”去年第四季度后,全球的空运和海运开始加速复苏。“中欧班列能否守住现有市场,将成为2021年的一个看点。”张天维认为,此外,部分航空公司

“卡脖子”的制约亟待强有力的突破

2018年3月20日,一列从德国雷根斯堡始发,经满洲里口岸入境的中欧班列,驶入中德(沈阳)高端装备制造产业园。班列上集装箱装载的变速箱、汽车大灯等进口汽车零配件,历时20天,经铁路全程运输,直达华晨宝马铁西工厂。
 “综合运输时效、运力、运费等要素,中欧班列能够满足企业整体物流运输规划,降低物流成本,满足生产需求,与海运和空运相比,优势较为明显。”谈到几年来中欧班列的运营,为企业发展带来的促进,华晨宝马汽车有限公司相关负责人如是说。
 像这样因“搭乘”中欧班列而获益的企业,在我省不在少数。对企业而言,降低运营成本,是“搭上班列快车”所获得的最直接有效的收益。据媒体报道,以沈阳市为例,据不完全统计,仅从降低企业物流成本角度看,2019年,华晨宝马、沈阳机床、新松机器人、米其林轮胎等近40家搭乘辽宁中欧班列的本地企业,平均降低物流成本20%至24%,其中,华晨宝马降低20%左右,北方重工降低23%。
 “迅速发展的中欧班列,对地区经济发展和产业发展格局的拓展,具有极强的促进作用。”辽宁社会科学院产业经济研究所所长张天维表示,“未来,如何将此优势发扬光大,还需各方面定心思考。”去年第四季度后,全球的空运和海运开始加速复苏。“中欧班列能否守住现有市场,将成为2021年的一个看点。”张天维认为,此外,部分航空公司开始积极推行“客改货”,新增的航空货运能力将分流中欧班列的运力。“所以,若想让中欧班列走得更远,发展的瓶颈必须解决。”
 张天维的观点,在我省许多与中欧班列有业务交集的企业那里得到赞同。说到制约公司利润增加的症结,辽宁好运国际贸易有限公司总经理熊伟有些无奈。借力中欧班列两年来,公司的货运代理业务上升态势明显,代理的品类全,工作量大,公司员工也增加了50%。“但今年边境口岸积压严重,我们手里有货没‘计划’,运不出去,挺让人着急。”
 令人欣慰的是,一些迫在眉睫的问题正在得到重视。“口岸积压停装、境外段拥堵严重等常态顽疾,已经引起中外部、行业联盟等的高度重视,解决方案也在推进中。”胡东介绍,为助力高水平对外开放,今年,中铁集团将深化中欧班列国际合作机制,协调推动签署《中欧班列全程时刻表编制与协作办法》,构建班列集疏运体系,推进便利化通关服务,提高班列集约化运营水平。
 “从加强货源,尤其是返程货源方面,中国外运公司将为辽宁地区中欧班列的均衡发展做好组织工作,提高经济效益。”张尖表示。
 “与有关部门加大重点口岸建设力度,升级改造瓶颈路段同步,我省还应把集结中心示范工程建设等工作,提到议事议程。”张天维认为,“如此,辽宁中欧班列才能进一步突显其在对外开放战略和‘一带一路’建设中的作用。”



胡东(左)和何若凡在中欧班列开行路线图前商议运营计划。

观点思

旺火还需好柴

唐佳丽

去年,国家发改委发布消息,支持成都、郑州、重庆、西安、乌鲁木齐5个中欧班列枢纽节点城市,建设中欧班列集结中心示范工程。此消息引起业内人士普遍关注,更多地区希望加入这一行列,以促进本地区开行的中欧班列高质量发展,我省也不例外。
 虽然我省地域区位、基础设施及产业优势良好,若要想“入列”,以获取更大的发展空间,要做的事情还很多。
 其中,消弭无序竞争,整合周边市场资源十分关键。辽宁地处环渤海和东北亚地区中心地带,是“一带一路”建设的重要节点、东北对外开放的重要门户和前沿,是一些地区出口欧洲商品的集散地之一。这一优势,使辽宁中欧班列的许多货源,来自日本、韩国和东南亚地区以及我国东南沿海城市等。如何让此优势继续发挥作用,使辽宁中欧

班列在对外开放战略和“一带一路”建设中作出的贡献更大,需要各界探索。
 此外,放大地方产业优势,不断发现并拓展市场机会,也很重要。近年来,我省优势产业发展很快,依托中欧班列,相关产业链条也在不断延伸。但从目前看,尚有许多产品,并未能借助这一平台,被更多的市场发现。如何让更多的产业发现潜在的机会,让更多的产品搭乘班列“走出去”,使其产生增量的同时,助推地区经济发展,也值得有识之士深思。
 从经济发展规律看,“集结中心”聚产业的功能十分强大。当前,我省正处于全面振兴、全方位振兴的新阶段。跻身中欧班列集结中心队伍,发挥其“集货、建国、聚产业”的特色,对我省着力建设对外开放新高地,开创振兴发展的新局面,无疑意义重大。



中国铁路沈阳局集团有限公司沈阳货运中心沈阳东营业室正在进行绥芬河方向中欧班列装车作业。