

重庆日报、重庆市政府口岸物流办联合出品



从中欧班列到兰渝铁路 重庆甘肃共享陆海贸易新机遇

瞬间1



2017年8月31日,重庆、广西、贵州、甘肃四地政府《关于合作共建中新互联互通项目南向通道的框架协议》及四地海关、出入境检验检疫局《关于支持推进中新互联互通项目南向通道建设的合作备忘录》在重庆市正式签署。

瞬间2



2017年9月29日,兰渝铁路全线开通运营,兰州至重庆的铁路运行线路比原来缩短了约700公里。

瞬间3



2022年4月21日,西部陆海新通道——甘肃开通首趟中老铁路国际货运列车。

(新华社图片)



更多精彩内容
扫一扫 就看到

兰州

□本报记者 吴刚

10月19日,位于兰州城区以西30余公里的甘肃(兰州)国际陆港(下称兰州陆港),火车的汽笛声,此起彼伏。正午时分,晴空万里,远处连绵的山峦上裸露的丹霞地貌岩体,恰似“敦煌飞天”壁画中五彩斑斓的飘带。

辽阔的货场中,记者目之所及,是望不到边的汽车“方阵”。货场一侧,长长的月台边,停靠着一列火车。月台末端,一辆辆产自重庆的长安CS55、小康微卡,通过轨道渐次“钻”入火车车厢。指挥装箱的工作人员,马甲上印着“重庆三羊马物流公司”的字样。

当晚12点,这列装载着数百辆汽车的火车,将从此出发,经由青藏铁路驶往西藏日喀则,再通过铁(路)公(路)联运,运抵吉盛口岸,清关出境,销往尼泊尔市场。

曾几何时,重庆与兰州,长江上游和黄河上游两个最大的城市,被高耸的秦岭和八百里关中原阻隔,鲜有往来。正是通过“一带一路”,两地紧密地联系在一起,以通道带物流,以物流带经贸,以经贸带产业。如今,两地均成长为“一带一路”上的重要节点城市。

中欧班列线路上的大赢家

来自重庆的这批汽车,并非全部产自重庆,其中还有部分湖北制造、四川制造,但它们都在重庆集结、装箱,经由中欧班列(成渝)线路,跨越千山万水来到兰州。兰州陆港口岸负责人透露,每年,从重庆运抵兰州的汽车约有6万辆。

除了重庆,中欧班列的其他线路和始发地,例如郑州、武汉,也有汽车源源不断地运来。每年,全国集结到兰州的汽车,有50万辆之多。

这些从不同方向远道而来的汽车,当然不只是满足兰州以及甘肃本地市场。新疆、宁夏、青海、西藏、陕西,以及周边海外市场,均在辐射范围内。并不生产汽车的兰州,由此成为中国西北地区最大的汽车贸易集散地之一。

扼守“一带一路”通道咽喉,打“通道牌”,吃“通道饭”,兰州在汽车贸易中所占据的优势地位,并非与生俱来,而是与重庆息息相关。

时间回溯到1992年末,新亚欧大陆桥国际集装箱业务启动。这条国际大通道,始于江苏连云港,经郑州、西安、兰州、乌鲁木齐,从新疆阿拉山口出境,再经俄罗斯、德国等,止于荷兰鹿特丹港。

当时,兰州一举成为新亚欧大陆桥中国段的地理枢纽,通道经济的腾飞指日可待。但遗憾的是,此后近20年,由于缺乏固定货源和国际货运协调机制,这条国际通道上,一直未能常态化开行班列。

2011年3月19日,得益于惠普等国际家电巨头在渝投资所产生的庞大国际货运需求,以及沿线多国共同构建的国际货运协同机制,中欧班列(渝新欧)开通运行。

此后,受重庆启示,中国多省市陆续开通了常态化运行的中欧班列线路。公开数据显示,截至今年10月末,中欧班列已累计开行7.7万列,运送货物731万标准箱,货值超3400亿美元。

任何一条中欧班列线路,都必须经过兰州。而在所有中欧班列中,渝新欧班列无论是货源量,还是货值,均遥遥领先。截至今年9月末,这条从重庆始发的国际班列,累计开行近1.5万列,货值超5000亿元。10余年来,平均每天都有两三趟来自重庆的中欧班列,从兰州驶往广阔的中亚和欧洲市场。

可以说,正是在以重庆为主的各省市的直接推动下,新亚欧大陆桥,才真正繁忙起来。兰州,由此成为这条国际物流大通路上最大的赢家之一。

数读

170 余种

利用陆海新通道,如今,甘肃省出口农产品种类达170余种,出口市场拓展至104个国家和地区。今年1—7月,甘肃农产品出口15.6亿元,占甘肃省出口总值的两成以上,同比增长19%。

172 亿元

甘肃(兰州)国际陆港先后实施核心功能项目、基础道路设施及物流配套项目20余个,累计完成固定资产投资约172亿元,兰州铁路口岸、东川铁路物流中心等重点项目相继建成并运营。

1280 列

截至目前,甘肃(兰州)国际陆港累计发运国际货运班列1280列,占甘肃全省始发国际班列的50%以上。其中,南亚国际班列占全国南亚班列的95%以上,西部陆海新通道国际班列占全省的90%以上。



10月19日,甘肃(兰州)国际陆港正在繁忙运转中。

见习记者 李雨恒 摄/视觉重庆

平均每个集装箱节约上千元

如果说重庆促成的常态化开行的中欧班列,为兰州真正打开了一条向西的国际物流大通道,那么同样由重庆促成的以重庆为物流和运营组织中心的西部陆海新通道的开通,则为兰州开辟了另一条向南的国际通道。由此,兰州在“一带一路”上的区位优势,进一步彰显。

西部陆海新通道物流和运营组织中心主任刘玮介绍,2017年8月,重庆、广西、贵州、甘肃四地政府签署“南向通道”框架协议,建立联席会议机制。2018年11月,中国和新加坡两国签署《关于中新(重庆)战略性互联互通示范项目“国际陆海贸易新通道”建设合作的谅解备忘录》,将“南向通道”正式更名为“陆海新通道”。如今,西部陆海新通道的“朋友圈”,已经扩大至15个省市。

南向、南向,加上既有的兰州至天津港、青岛港等传统出海线路,今天的兰州,已经成为联通四海、货通八方的国际物流枢纽。客观地说,兰州从一个内陆城市发展成为国际物流枢纽城市,重庆的推动,可以说是发挥了最为关键的作用。

正是利用这样的枢纽优势,甘肃省规划布局了兰州、天水、武威等三个多式联运的陆地港口(简称陆港),以此来承接从西、南、东三个方向来的国际货物的物流、仓储、分拨和转运。

利用多条出境大通道,甘肃省在国际国内贸易上大展拳脚。国内贸易方面,重庆等多地集结而来的汽车在兰州分拨,便是典型案例之一。

国际贸易方面,就进口而言,2021年获批的兰州整车进口口岸,目前累计进口汽车逾300辆。这些汽车,从迪拜进口,从西部陆海新通道广西钦州口岸入境,通过铁(路)水(路)联运运抵兰州。

同样经由这条国际物流线路运抵兰州的,还有东南亚的海鲜和水果。“挺大一包虾仁,才卖30元,和东部沿海相差无几,榴莲的价格,比以前降低了2/3,简直不可思议!”兰州陆港口岸处一位负责人感慨道。这些热带产品,像温暖的海风,吹拂着干旱少雨的兰州。

就出口而言,陆海新通道运营甘肃有限公司负责人告诉记者,甘肃与东南亚素有贸易往来,一直以来,土豆、洋葱、玉米种子、石棉、矿石等当地特产,经铁路或公路运抵天津港或青岛港,再出口至东南亚市场。两条线路走下来,都需要15天以上,农产品中途腐烂变质的事故,屡屡发生。

陆海新通道,改变了甘肃向东出海的物流格局。得益于这条物流通道上高频率开行的班列,甘肃的货物能在此迅速集结,通过加挂车厢的方式及时运抵重庆,再搭乘重庆始发的高频次南向班列,第一时间达到钦州港,再出口东南亚。全程算下来,最快只需要五六天,平均每个集装箱的货运费用,比天津港和青岛港线路节省了约1000元。

陆海新通道运营甘肃有限公司相关负责人透露,有了这条便捷的南向出海通道,甘肃出口东南亚的货物量,近两年增长了约20%。

越来越繁忙的兰渝铁路

陆海新通道,不仅增进了甘肃与东南亚市场的贸易往来,还通过陆海联运,将甘肃的贸易触角延伸到了南亚、东非和地中海沿岸,这条线路与中欧班列线路互为补充,为甘肃的国际物流提供了更多选择。

例如,前不久,利用陆海新通道返程较为廉价的运费优势,甘肃将乌克兰、俄罗斯等地的进口粮食路线,改为水路,即从黑海港口出发,穿越博斯普鲁斯海峡和地中海,经苏伊士运河进入印度洋,再穿越马六甲海峡至钦州港,换乘火车一路北上,运抵兰州等地。“和中欧班列比起来,这条线路虽然耗时较长,但运费要低一些,对于时效性不强的大宗货物来说,非常划算。”陆海新通道运营甘肃有限公司一位负责人称。

随着双向货源量的与日俱增,连接兰州和重庆的最便捷通道——兰渝铁路,在开通两年之后的2019年,就已经达到饱和。

兰州铁路局货运中心相关负责人表示,尽管铁路货运费用的结算以始发地至目的地的之间最短铁路线路为计算标准,但为纾解兰渝铁路的货运量,他们在调度运力时常常不得不让兰州至重庆的货运列车,改走西安—安康—达州—重庆线,甚至绕道宝鸡—成都—重庆线。

兰渝铁路,对于兰州与重庆来说都有着重大意义。这条孙中山先生在《建国方略》中提到的纵贯中国南北的铁路大动脉,在共建“一带一路”倡议提出4年后,即2017年,全线开通运行。它将兰州和重庆两个“一带一路”重要节点城市的铁路距离,由安康达州线路的1600公里,缩短至800多公里。同时,由于新的线路更直更平坦,机车牵引的车皮数,也由此前的35个增加至53个,相当于运力增长了51%。

事实上,为承接兰渝铁路通车后带来的区域交通辐射力的大提升,重庆早有准备。一方面,吸引更多省市加入西部陆海新通道货运体系,以此扩大北向货物的集结能力和南向货物的分拨能力;另一方面,积极发挥地处“一带一路”和长江经济带连接点的区位优势,加快完善铁(路)水(路)联运体系,让长江黄金水道发挥“黄金”效益。

“以前,西北地区的铁路要转运水路,最近的下水口是湖北枝城。现在我们可以从重庆鱼嘴下水,节省了几百公里。”兰州铁路局货运中心相关负责人表示,正是由于重庆的努力,兰渝铁路货运能力稳步提升,越来越多的(新)疆外运列车,也选择在重庆下水,加上越来越频繁开行的中欧班列和西部陆海新通道班列,兰渝铁路更繁忙了。

10月18日,记者搭乘兰渝动车从重庆至兰州,行经四川盆地一段,但见车窗外郁郁葱葱。穿越长长短短多个秦岭隧道,窗外的绿色逐渐褪去,呈现的大多是戈壁黄沙。可以想见,往返于重庆、兰州方向的列车,正是在这样多样化的地质和生态景观中频繁穿行,“饱览”祖国的大好河山。

(本版图片除署名外由记者崔力、钟志兵摄)