

中欧班列累计开行突破9万列——

“这是一条中欧之间的黄金通道”

本报记者 李贞

仲夏时节，瓜果飘香，被称为“钢铁驼队”的中欧班列迎来新的收获——累计开行突破9万列。

日前，记者自北京出发，跟随中欧班列一路向西，途经陕西西安、新疆乌鲁木齐，抵达新疆霍尔果斯口岸，探访其服务高质量共建“一带一路”的故事。

开行规模不断扩大

5月25日早晨，西安上空，明媚的阳光穿过云层照射下来。距离渭河与灞河交汇处几公里的西安国际港站，一派繁忙景象。

远处一架架橘色的龙门吊下，码放着整齐的集装箱。铁轨上停着一列火车，车头侧面写着“长安号”，前面悬挂一块红色牌子，上面写着金色大字——“中欧班列累计开行9万列”。场站的铁路工作人员各司其职，正为这趟即将开往波兰的列车，做着出发前的最后准备。

8时40分，“呜——呜——呜——”，火车发出三声嘹亮的鸣笛，震耳欲聋。车轮开始滚动，加速向前。它的启程意味着，中欧班列累计开行突破9万列，发送货物超870万标箱、货值超3800亿美元。

“刚刚出发的X8157次中欧班列，将由新疆霍尔果斯口岸出境，在十几天后抵达波兰的边境小镇马拉舍维奇。”西安国际陆港多式联运有限公司总经理邵博告诉记者，现在，西安—马拉舍维奇的班列基本实现了天天发车、有去有回，“高效快捷地连接起中国市场与欧洲市场，这是一条中欧之间的黄金通道。”

中欧班列开行规模不断扩大，如今已成为广受欢迎的国际公共产品。

国铁集团数据显示，中欧班列开行数量保持强劲增长态势。2016年至2023年，班列年开行数量由1700余列增加到超1.7万列，增长近10倍，年均增长39.5%。开行所需时间由开行之初的90个月缩短为现在的7个月。

中欧班列覆盖范围逐步扩展。据国铁集团货运部相关负责人介绍，在国内，时速120公里图定中欧班列运行线已达87条，联通中国境内122个城市，有阿拉山口、霍尔果斯、二连浩特、满洲里、绥芬河、同江北六大出境口岸。在境外，西、中、东三条运输主通道运输能力不断提升的同时，探索开辟了跨里海、黑海的南通道新路径，“畅通高效、多向延伸、海陆互联”的境外通道网络格局日益成熟。截至目前，中欧班列已通达欧洲25个国家223个城市，连接11个亚洲国家超过100个城市，服务网络基本覆盖欧亚全境。

中欧班列还带动更多地区发展成为对外开放新高地。

以X8157次班列在国内抵达的最后一站霍尔果斯为例，这座边陲小城正依托中欧班列，开启发展“加速度”。

霍尔果斯地处中国西部边疆，与哈萨克斯坦接壤，常住人口数量不到10万。整洁、宁静又欣欣向荣，是记者对这座城市的初印象。

这里有宽阔平整、四通八达的公路，有崭新明亮、精心绿化过的住宅小区，有一家挨着一家的饭馆、商铺和宾馆。在街头巷尾，常能看到带有中欧班列元素的景致。记者所住的宾馆楼下，就有一个布置成中欧班列列车模样的露天餐吧。路上，记者还遇到不少旅游团的大巴车和来自天南海北的自驾游房车。经聊天记者得知，游客们一定要去打卡的景点，就包括霍尔果斯口岸景区。

“霍尔果斯口岸包括公路口岸和铁路口岸，其中铁路口岸于2012年底通车运营。2016年3月19日，霍尔果斯口岸开行首趟中欧班列。”霍尔果斯站安全生产指挥中心副主任于荣向记者介绍，霍尔果斯口岸已成为中欧班列西通道的重要支点。目前，经过霍尔果斯铁路口岸的中欧班列线路有82条，辐射境外18个国家、46个城市和地区。

“近年来，霍尔果斯口岸通行中欧班列数量节节攀升，从2016年的386列增长至2023年的7762列，创下历史新高。现在，每天有20列以上的中欧班列经霍尔果斯铁路口岸出境或入境中国。今年以来，霍尔果斯铁路口岸已通行中欧班列3163列，比去年同期明显增多。”于荣说。

因中欧班列而迎来新机遇的远不只霍尔果斯。

看国内。在重庆，中欧班列助力该市外向型产业实现年均增长产值30%。在浙江义乌，中欧班列有力推动了当地市场从“买卖全国”到“买卖全球”的转型升级。在四川成都、河南郑州，中欧班列为当地进出口商品交易中心、现代化国际物流中心建设提供了强大支撑。

再看国外。中欧班列催生了许多新的物流、工业、商贸中心、产业园区，为多国民众提供大量就业机会。在德国杜伊斯堡港，因中欧班列开通，港区吸引了上百家公司物流企业落户，创造了2万多个就业机会。在波兰



图①：由中欧班列运输的哈萨克斯坦商品，在西安的进口商品超市售卖。

图②：在霍尔果斯街头，装饰着中欧班列字样的餐吧。

图③：在霍尔果斯铁路场站出口货物查验场地，海关工作人员查验货物。

图④：霍尔果斯铁路口岸联运办公楼外景。

图⑤：在新疆阿拉山口站宽轨编组场，出入境中欧班列集结等待出发。

本版图片除署名外均由本报记者李贞摄



马拉舍维奇口岸站，中欧班列的开行让站内业务量成倍增长，极大促进了当地经济社会发展。

这支越开越多、越开越密的“钢铁驼队”，正在为古老的丝绸之路源源不断地注入新的发展活力。

货品种类日益丰富

昼夜奔驰的中欧班列，运送什么货物？邵博告诉记者，X8157次班列载有55节车厢，运载的货物是出口销往欧洲各国的汽车零部件、液晶显示器、服饰鞋帽和各类日用百货等。

“中欧班列开行初期，运输的货物品类主要是笔记本电脑、打印机等IT产品，后来逐

步扩大到服装鞋帽、汽车及配件、日用百货、食品、木材、家具、化工品、机械设备等53大类5万余种。去年以来，中国制造“新三样”——新能源汽车、锂离子电池产品和光伏产品正成为中欧班列运量新的增长点。”西安国际港站值班站长李沛补充说。

在西安国际港站特货作业区，停放着几千辆崭新汽车。它们都在等待搭乘中欧班列，出口海外。

商品汽车属于铁路货运中的特种货物。中铁特货物流股份有限公司利用专门为装载汽车而设计的JSQ型车厢，让商品汽车稳稳地坐上中欧班列。

“JSQ型车厢每节高4.8米、长26米，分上下两层，可装9到10辆商品汽车。一趟中欧班列可以挂20多节车厢，运输200多辆商品汽车，约15天左右可以抵达目的地。”中

铁特货西安分公司总经理王聪说：“由西安比亚迪等企业生产的国产新能源汽车，是目前我们主要的运输对象。”

为进一步助力中国新能源汽车开拓海外市场，中铁特货西安分公司还根据汽车企业的生产运输需求，增设物流场站和专用运输线。“我们根据西安比亚迪基地的生产规划，计划在西安比亚迪二厂建设4条专用线，其中3条供商品车装运、1条供零部件到发，预计2026年建成。”王聪说。

除了商品汽车，许多农副产品也搭乘中欧班列走出国门。

“方便快捷、安全稳定、绿色经济等优势，是我们选择中欧班列的原因。”新疆天顺供应链股份有限公司董事长丁治平告诉记者，该公司有一项业务是将新疆生产的番茄酱出口到意大利，“新疆本地生产的番茄

酱质量非常好，在海外广受欢迎，经常供不应求。过去，我们是先将产品运到天津港，再通过海运运往意大利。但这一过程耗时比较长，一般要2个多月才能抵达，而且不太稳定。”

今年4月，乌鲁木齐—意大利萨莱诺铁路联运中欧班列开行，为新疆番茄酱的出口提供了更优解。丁治平说：“选择中欧班列以后，每一集集装箱的运输成本降低了1/6，运输时间也缩短到了1个多月。4月以来，我们已出口了350个标准集装箱、7200吨新疆番茄酱。今年全年，预计将发送5万吨番茄酱。”

除了“运出去”，中欧班列还将海外产品“运进来”，促进中国与共建“一带一路”国家互惠共赢。

在西安一家进口商品超市内，商品依据产地被划分成不同区域，“哈萨克斯坦油脂区”“马来西亚进口咖啡区”“欧亚进口食品区”……货架上，是琳琅满目的进口商品，冰淇淋、巧克力、面粉、坚果……这些来自欧亚各国的特色农产品，大部分都是乘坐中欧班列进入中国的。

“中欧班列将更多、更优质的农产品，源源不断地运到国内，丰富了咱们老百姓的餐桌。”西安爱菊粮油工业集团副总经理刘东萌介绍，因为有了中欧班列打通的“黄金通道”，该公司得以在哈萨克斯坦建立农产品物流加工园区，以“订单农业”的方式支持当地农民种植了150万亩葵花和小麦。

“我们提供加工设备和技术，在哈萨克斯坦建立面粉生产线、挂面生产线，成品通过中欧班列运回中国市场。这不仅帮助我们找到了优质粮源，也为国内消费者提供了更多选择，还帮助当地发展了产业，一举多得！”刘东萌说。

运行效率持续提升

近年来，中欧班列在越开越多、运载货物越来越丰富的同时，还不断提升服务水平，增强运行效率。

位于天山脚下的新疆乌鲁木齐国际陆港区，是中欧班列向西开行的必经之地。作为一个列车休整、重新编组的中转站，近年来，乌鲁木齐国际陆港区不断加强建设，令中欧班列从“路过”变“集结”。

“乌鲁木齐是面向欧亚陆路开放的前端。国际陆港区发挥这一区位优势，服务来自全国的中欧班列，帮助货物在此地集结后，更高效地运往海外。”新疆国际陆港（集团）有限公司班列事业部总经理郑巍国介绍，货运企业可以通过铁路95306数字平台，在网上看到哪天、哪个时间有发往哪里的中欧班列。“就像买客运火车票一样，企业可以线上预订让货物乘坐哪一班货车发走。如果不是整集装箱的货物，我们还可以帮助企业进行拼箱。”郑巍国说。

现在，货物抵达乌鲁木齐国际陆港区后，基本在24小时内就能完成集结和相关手续办理，发往霍尔果斯口岸或者阿拉山口口岸。而以前，这个过程需要3至5天。

95306数字平台还能将列车、货物、发运人、收货人等信息实时传递给海关部门、边检口岸和国外铁路公司，自动完成海关申报等流程，大大缩短班列在口岸停留作业的时间。

在霍尔果斯铁路口岸联运办公楼，记者见到业务窗口的工作人员，正忙碌地核对一沓沓的票据。

“就像人出国需要办理证件一样，中欧班列的货物出境，也需要有手续，这些票据叫国际货协运单。”霍尔果斯站货运车间内勤值班员崔岩向记者讲解道，国际货协运单上登记有货物的货主、种类、数量、始发地、抵达地等多种信息。“过去，这些单据需要铁路工作人员和海关工作人员亲自交接、手动核对，确认无误后，再放行列车。得益于数字口岸建设，中欧班列的通关效率大幅提升了。”

据崔岩介绍，现在，货物信息会直接显示在数字平台上，铁路与海关双方数据共享，工作人员只需核对一下数字单与纸质单是否相符即可。“而且，之前如果班列是在夜间抵达口岸，企业需要提前预约检查。但现在，我们24小时全天办理业务，无论班列多晚到达口岸，都能快速完成查验。”

正在窗口办理业务的某国际货运代理公司业务员冷梦婷，对崔岩的说法表示认可。“我的工作就是把负责运送货物的国际货协运单先送来审核，通过后，再送回列车上，让货物出境。以前，我一天只能办理完一两列车的货物手续，现在，一天可以办理完三四列。”冷梦婷说。

数据显示，去年霍尔果斯铁路口岸日均通行班列16列，今年则已提高到20列以上。

海关部门同样努力解决堵点、难点，加强与铁路部门合作，助力中欧班列加速通关。

在霍尔果斯铁路场站出口货物查验场地，记者看到两名海关工作人员正准备对一车刚抵达的货物进行抽检。这是一批化工用原料，海关人员行动迅速地开箱、拆包、拍照录像、核对货物，很快完成了检查。

霍尔果斯海关查检三科副科长张乾告诉记者，当前，海关部门针对不同货物的特点，采取7×24小时预约通关模式，高效衔接装卸、运输、查验等步骤，已建立起多环节、立体式监管。“我们已实现与铁路部门的信息交互全程无纸化，实现班列信息实时核对、自动核放，不断降低整体作业时间。我们的查验速度更快一点，就能让中欧班列运送的货物更早一点抵达目的地，服务中欧班列朝着更高品质、更好效益、更加安全的方向发展。”