

10年来，中欧班列开行7.7万列，行驶总里程逾7亿公里——

中欧班列寻源记

本报记者 卢泽华

“驼铃古道丝绸路，胡马犹闻唐汉风。”千年之前，驼铃阵阵，八方辐辏；千年之后，“钢铁驼队”，串接中欧。

今年是“一带一路”倡议提出10周年。金秋时节，中华大地硕果满园，本记者在一片丰收气氛中跟着中欧班列来到连云港、郑州、天津、沈阳、满洲里等站点，探寻“钢铁驼队”蓄足动能再出发的故事。

一张货单联接“北半球”

中国辽远的陆路口岸群似弓，纵跨南北的交通干线似弦，箭头的指向，是横贯东西的中欧贸易通道。

郑州，就处在“箭”与“弦”的交接点上。

曾几何时，一块短板长期制约着这个内陆城市的发展——没有“海运港”。大宗货物出口欧洲，需先运至东部海港，再绕海路入欧。

这就相当于“标靶”在西，而“箭”却只能东射。反向绕道的结果，是运输成本高企，严重削弱着国货的竞争力。

如何破题？2013年，“一带一路”倡议正式提出，中部地区首条直达欧洲的货运班列——中欧班列（郑州）也踏上征途，中国外贸格局随之迎来改变。

登高俯瞰郑州北站下行驼峰线，数十道铁轨宛如巨龙盘卧大地。这里是贯通中国华北、华东、华南、西北和西南的“路网心脏”，也是中欧班列中转技术作业的地方。

走进郑州北站运输指挥中心，大屏幕上的调度图犹如一块精密绝伦的电路板——线条的转向、点位的闪烁、颜色的变幻，每一处电子信号的更迭，都标志着成千上万吨货物的流通轨迹。

调度车间值班站长聂佩哲，从业已经30多年。几乎每一天，天蒙蒙亮，他就会来到车间，了解站内线路占用情况和机车状态。记者看到，他手中的笔记本密密麻麻记满了注意事项和作业安排。他说，自己发布的每一个计划、每一条调令，都像下棋一样，直接影响着中欧班列的运行效率。

“随着国货在欧洲打开市场，现在车次越开越密、货量越运越大、车速越跑越快。刚开行时，每周‘单趟对开’；如今，每周最高往返34列，我们的工作量也加重了几倍。”嘴上说着“累”，聂佩哲语气却洋溢着自豪。

郑州北站的快节奏运转，已让记者大开眼界。而不远处郑州圃田车站的繁忙景象，更让记者深受震撼——

瓦蓝瓦蓝的晴空下，一列满载医疗器械、汽车配件、儿童玩具等货物的X8202次中欧班列从这里驶出，将经二连浩特开往德国汉堡。

站外，来自山东、陕西、福建等地的货车正在排队入场，等待装卸。放眼望去，蜿蜒的车龙摆动着长尾，已延伸到了200米开外。

工作人员向记者展示了一张货运单：发货方是一家香港公司，装货点在广州市，在郑州登上中欧班列，从霍尔果斯口岸出境，穿过中亚，发往德国。

真是“一张货单，联接北半球”。

中铁集装箱运输有限责任公司郑州中心站外勤主任龚赞丹见证了中欧班列国际物流网壮大的进程。“中欧班列刚在郑州开通时，每天装运集装箱的卡车才10多辆，现在每天都有四五百辆，业务范围覆盖40多个国家140多个城市。”龚赞丹说。

度远近、调余缺，得益于中欧班列，欧洲人的餐桌上多了中国的农产品，工厂里有更多中国的零部件，日用品也有很多是中国制造。

火车拉着汽车跑

从郑州行至沈阳，天刚下过一场暴雨，湛蓝的天空荡着一缕缕纱巾似的白云，艳阳透过云影，洒下一地金黄。

在中欧班列（沈阳）集结中心，汽笛声钻入耳畔，一辆满载上千吨汽车、机械设备等货物的中欧班列踏着金辉向西疾驶，经满洲里口岸开往欧洲。

“火车拉着汽车跑”，中铁集装箱沈阳分公司国际联运部主任业务员高富强对此早已不陌生。

在他记忆里，沈阳中欧班列开行之初，运载的货物大多是服装鞋帽、日用百货等小商品。临近岁尾，甚至能开出一整车圣诞玩具。“现在，除了这些不可或缺的日用品，汽车整车、机械设备、精密仪器等高端产品也开始唱主角。”

不止沈阳集结中心，全国各地的中欧班列都在实现由“量”到“质”的提升。

就在记者赴沈阳采访的同时，西安、连云港、天津等地的中欧班列齐齐发出“汽车专列”，驶向欧亚大陆的各个站点。

“近期，平均每天都有2到3列商品车专列经霍尔果斯铁路口岸出境。今年以来，仅我们公司代理出口的商品车就有3万余辆，同比增长20%。”霍尔果斯博报国际货运代理有限公司业务负责人李学风话语中透着兴奋。

陈勇是中国铁路上海局集团有限公司徐州货运中心连云港经营部主任，在他看来，“汽车专列”是中国经济迈向高质量发展的一个缩影。这些年，经他手审核的货品，从日用百货逐渐转向汽车、光伏、数码产品等高端品类。

货品走向高端化，运送能力也要高端化。就拿新能源汽车动力电池来说，对储存温度要求较高，稍有不慎就会造成电能衰减，十分考验中欧班列的温控水平。

“这些年，中欧班列的运输技术不断提升，穿越极寒的西伯利亚，走过炎热的吐鲁番，温差40多摄氏度，运送的货品依然能够纤毫无损，这在过去是不可想象的。”陈勇感慨。

尽管技术能力大幅提升，但陈勇丝毫不敢掉以轻心。“普通货物向高附加值货物过渡，对我们铁路职工作业提出更高要求。”陈勇扳着手指逐一举例：化工品类、工业机械类货物须做到每箱必查；箱内装载的加固能力需要大幅提升；拆装机械设备等不规则货物，还要同专业部门加强协同……

“‘中国创造’成果不易，作为护送它们走向世界的铁路人，保证中欧班列稳妥高效运行，是我们义不容辞的责任。”采访中，陈勇不时将一句口头禅挂在嘴边：“宁愿多流汗，不留遗憾。”

消失的1000枚印章

满洲里，一座位于北纬49度的北疆边城。踏着沈阳爽秋的和风，记者登上开往满洲里的火车。夜间抵达时一阵寒流扑面，气温已是零下2℃。

列车员说，这里最冷的时候，摘下手套1分钟，手指就会冻僵。

在这个极寒之地，坐落着全国最大的陆路口岸站——满洲里站。它连接着13个欧洲国家的28个城市，通行的中欧班列运量约占全国三成。

今年46岁的张晓军，是牵引中欧班列在国门之间穿梭的火车司机。打从2015年上岗以来，保证中欧班列安全行驶、畅行无阻，成为他须臾不敢放松的那根弦。

不是没有出现过险情：他所负责的境外铁路线，全线都是坡道，冬日大雪弥漫，钢轨极易打滑。有一次，机车出现“空转”，机器轰轰直响，列车就是不动地方。经验丰富的张晓军一边撒沙增加摩擦力，一边调整机车保持匀速行驶，终于安全准时驶进外方境内。

身在口岸站、立于国门下，“安全”二字，重如千钧。张晓军深知，“中欧班列工作的每一个环节、每一项细节，都关乎中国效率、中国标准、中国形象”。

如果说安全是中欧班列运行的前提，那么，高效就是中欧班列孜孜以求的目标。

在满洲里联检大楼，记者随机采访了几位来办事的企业货主，他们无不对近年投用的“数字口岸”赞不绝口。“自从实现了‘无纸化通关’，从货品申报到海关放行的时间由原来的半天左右缩短至最快只需几分钟，节省了我们的时间和人力成本。”内蒙古满洲里市华贸货运代理有限公司业务经理纪学伟感叹。

效率提升的秘诀是什么？从“消失的1000枚印章”里，也许能找到答案。

杜业宏是中国铁路哈尔滨局集团有限

▶ 在满洲里站，龙门吊操作员进行货物装卸作业。
▼ 在天津新港站，一台集装箱正面起重机将一节中欧班列集装箱装载至列车车厢上。



▲ 中哈（连云港）物流合作基地，从哈萨克斯坦运来的乐器冬不拉。

▲ 在郑州北站，一名工人正对车底进行检修。

本报记者 何嘉豪摄

公司满洲里站交接所车间的一名票据翻译。几年前，翻译一张票据平均需要6分钟。

“时间主要耗费在翻译中的盖章环节上。一组铁柜，比我个子还高，装了1000多枚印章，包括所有货运代理公司的名字、货物品类、包装种类、危险等级等，找起来像大海捞针。”杜业宏回忆道。

近年来，随着无纸化通关系统上线，计算机代替人工进行电脑录入货物票据信息，陪伴杜业宏10多年的上千枚印章也消失在科技进步的浪潮中。

“这个系统特别厉害，会自动识别之前录过的信息，并给出初步翻译。现在翻译一张货票最多只需1分钟。”杜业宏激动地说，在中欧班列过境最繁忙的时候，他连着翻译过上千张货票。

今年是“一带一路”倡议提出10周年，也是满洲里开行中欧班列的第10个年头。

国铁哈尔滨局满洲里站站长郑加清向记者道出了愿景：未来3年内，对集装箱箱门和吊钩设备实施智能化改造。到2030年，集装箱开行数量在现有基础上翻一番……

“我们已经铆足劲头，向更高质量、更好效益、更加安全的方向奋进！”郑加清望着远方说道。茫茫北疆，巍巍国门，气温依然寒冷，但他的胸中已升腾起炽热的火焰。

是货物班列，更是友谊班列

江苏连云港，一座蜚声国内外的海港城市。

不同于北方的满洲里，这里的海风温润轻柔。刚一下车，就看到苍绿的云台山，在灰白的云雾中若隐若现。山下，一个个满载货物的集装箱依次吊装到中欧班列上，准备从中哈（连云港）物流合作基地出发，驶向“一带一路”共建国家和地区。

繁忙中，一个高大的身影引起记者注意。他是连云港中哈国际物流有限公司业务员马合江，来自哈萨克斯坦。

2022年1月，马合江作为哈萨克

斯坦国铁快运公司派驻员工来到中国，主要从事货物发运、仓储及运营等数据的翻译工作。

马合江说，他是“一带一路”倡议的直接受益者。“一带一路”倡议令哈萨克斯坦获得了直抵太平洋的出海口。借助“中欧班列”等平台，中哈贸易额大幅增长，也为像我这样的年轻人提供了更多就业机会。

国与国，手牵手；人与人，心连心。在连云港工作一年多来，马合江结识了许多中国朋友。他们不仅在工作上并肩携手，也一同分享着生活中的温情点滴。

“天冷时，不时有人提醒我添衣。每逢周末，中国同事会带我品尝中国美食。我过生日前，他们还送来了一盒蛋糕……”马合江说。

长期同中国朋友打交道，马合江的中文已经十分流利。他还学会了一句苏轼的词：“此心安处是吾乡。”他已将中国当作自己的第二故乡。

同样因中欧班列结缘的，还有内蒙古二连浩特铁路口岸的中方火车司机阿拉腾巴嘎那和他的国际同行们。

“一提到中欧班列，我的朋友们没有不竖起大拇指的。就拿蒙古国来说，每次开会，蒙方都对中欧班列的标准化作业流程大加赞赏。”巴嘎那回忆，一次碰头会，蒙方小心翼翼地提出能否将中欧班列的运行规范和标准传授给他们。没想到，中方当时就答应下来。

从此，巴嘎那便成了蒙方司机口中的“巴格西”（蒙古语“老师”）。从最基础的确认信号到挂车时的“一度停车”，巴嘎那毫无保留地将“中国标准”传授给蒙方。

有一次，巴嘎那驾驶中欧班列抵达蒙古国扎门乌德站，刚开车门，蒙方铁路人员就给了他一个大大的惊喜。他们载歌载舞，还拿着鲜花、水果等礼物欢迎，感谢他给予的帮助。

巴嘎那感慨地说：“中欧班列是货物班列，更是交流班列、友谊班列、民心班列！”

“一带一路”倡议提出这10年，中欧班列的运行里程已是“天文数字”：开行7.7万列，行驶逾7亿公里，相当于往返月球近1000次。

中欧班列承载的货品，从汽车到相机，从衣帽到玩具，从粮食到生鲜，运量浩大，包罗万象。

我们也看到——

比里程更绵长的，是中外人民情比金坚的友谊；

比货品更厚实的，是中国对外开放的决心和胸怀。

中欧班列，满载浓浓真情！



中欧班列（沈阳）集结中心，列车即将运行欧洲。 本报记者 何嘉豪摄