

“一带一路”倡议十周年系列报道

飘香列车进站了

——从中老铁路看“一带一路”十年成就

本报记者 陈雪波 卢志坤 昆明报道

早上7:30,一列载着35个集装箱的火车缓缓推进场站,列车停稳后,等候在站台上的正面吊起吊机很快开始了工作。这些集装箱来自遥远的热带国家,伴随火车进站,泰国榴莲特有的香味也飘向了

一骑红尘榴莲到

目前已有四川、浙江、江苏、福建等25个省(区、市)开行中老班列,通过中老铁路出境的货物超过2000种,运输范围覆盖老挝、泰国、缅甸等8个共建“一带一路”国家。

云南境内有一条贯通南北的河流——澜沧江,这条奔腾南下的河流出境之后,它的名字就变成了湄公河。澜沧江—湄公河是沟通中国与缅甸、老挝、泰国、柬埔寨等国的重要水上通道。但水路早已不能满足日益扩大的跨国贸易需求。2021年12月3日,中老铁路通车,一条便捷高效的陆上通道就此打通。这条铁路北起中国昆明,南至老挝首都万象,是第一条采用中国标准、中老合作建设运营,并与中国铁路网直接连通的境外铁路,全长达到1035公里。

为了适应水果运输的高实效要求,2022年1月,铁路部门设计了跨境货物运输产品“澜湄快线”,即澜沧江—湄公河区域跨境货物快线列车。澜湄快线跨越中国、老挝两国,两端分别连接中国的王家营西站和老挝的万象南站,两站之间不停站、不解编,单程仅需26小时(含通关时间)。

“每天澜湄快线到站的时候,榴莲的香味就扑面而来。”赵树斌是中铁集昆明中心站值班主任,负责指挥王家营西集装箱中心站的装卸车作业,也对装载不同货物集装箱的“味道”了如指掌。为了保障装卸箱的高效、快速,王家营西集装箱中心站采用了先进的场站信息系统,接货的大卡车入场站后能够自动识别并按照指示找到接货点位,场站内的正面吊起吊机能够灵活且精准地将列车上数吨到数十吨不等的集装箱搬运到大卡车上,几乎一秒钟都不用耽搁,卡车马上就能开往新的目的地。

带着单子泰国读研

近年来中国与“一带一路”沿线国家、地区的文化交流日益密切。

沿着“一带一路”流动的不只有数以万吨计的货物,还有其间各国的千年文化积淀。在一些人身上,商贸往来和文化交流又是相伴而行的,赵斌就是这样一个代表。

记者联系到赵斌的时候,他正在泰国曼谷做进口产品的市场调研。赵斌是昆明可得商贸有限公司总经理,在昆明的云纺东南亚商城开了一家进口商品商店,来自东南亚、东南亚的零食、饮料、调料、化妆品都是他的销售范围。他告诉记者,他之前带回中国的冬阴功调料一直卖得很好。

中国游客对泰国商品的了解,很多都来自于在泰国旅游时的发现。“在泰国,几乎所有游客多的地

场站站台。几分钟后,第一个集装箱已经转运到卡车上驶出场站,开往了新的城市。

这是近日《中国经营报》记者在昆明的王家营西集装箱中心站看到的一幕,这样的场景每天都在这里上演。来自南亚、东南亚甚至



2022年1月10日,采用时速120公里专用铁路货车编组的中老铁路首趟“澜湄快线”列车,满载鲜花、蔬菜等产品,从中国昆明王家营西站始发,于次日抵达老挝首都万象,全程仅需26小时,较正常国际货物列车运行时间大幅压缩。

记者在场站里看到,不断有大卡车从场站入口进入,两三分钟后列车上的集装箱便能被转移并牢固固定在卡车上,集装箱全程不落。而卡车从入场站到离开场站只需要5~6分钟的时间,来自泰国、老挝等国家的货物就快速流转至昆明市区以及华东、华南多个城市。据中铁联合国际集装箱有限公司昆明分公司副总经理徐超介绍,中铁集昆明中心站(也即王家营西集装箱中心站)开行有中老国际货物列车、西部陆海新通道铁海联运班列、成昆班列以及国内多式联运列车,能够实现铁路、公路、海运的无缝衔接。

场站站台上整齐码放着各色集装箱,据介绍,每个集装箱都有精确的数字定位,方便集装箱的高效搬运。场站地面有序运行着正面吊、卡车,记者在众多集装箱中发现了标有“中欧班列”的集装箱。

在号称昆明最大的水果批发市场——金马正昌果品市场,记者找到了众多“跋山涉水”而来的水果:秘鲁的牛油果、越南的火龙果、南非的鲜橙、老挝的山竹……

赵树斌告诉记者,中老铁路开

更远国家的水果、鲜花、生活快销品也不断地从这里转运向全国各地。

今年是“一带一路”倡议提出10周年,中老铁路联通了老挝万象和中国昆明,是高质量共建“一带一路”的标志性工程。截止到今年6月30日,中老铁路已经累计运



2022年1月10日,采用时速120公里专用铁路货车编组的中老铁路首趟“澜湄快线”列车,满载鲜花、蔬菜等产品,从中国昆明王家营西站始发,于次日抵达老挝首都万象,全程仅需26小时,较正常国际货物列车运行时间大幅压缩。

通以后,他们的工作内容从内扩展现了进出口,他休息的时候也在自学国际贸易的知识。不同国家、不同用途的集装箱有不同的运输要求,堆放也有讲究,比如:普通的空集装箱可以堆放4层,但有外挂冷机的集装箱就最多只能堆放2层。凸出的冷机也要格外注意,搬运过程有特殊要求,否则容易损坏。

这条“马不停蹄”的澜湄快线究竟有怎样的特殊意义?徐超告诉记者,澜湄快线是在王家营西到万象南站间点对点循环开行的客货班列,具有时效性高、运行时间固定等特点,由昆明到万象全程仅需26小时左右。澜湄快线的开行,进一步丰富了云南中老铁路的货运产品,为进出口贸易提供了强有力的物流保障。

除列车本身的速度外,海关的运行效率也有了质的提高。2022年7月1日,云南省首个内陆铁路车站海关监管作业场所“昆明铁路国际班列海关监管作业场所”在中心站建成并投入使用,为昆明地区进出口货物提供了更加便利的条件,这意味着列车可以直接在王家营西集装箱中心站完成报关、清

铁路装备业务回暖 中国中车营收净利双升

近年来中国与“一带一路”沿线国家、地区的文化交流日益密切。

方都能看到中国人。”赵斌告诉记者,每年到泰国旅游的中国人非常多,回国以后对泰国商品的需求也很旺盛,这个市场其实挺大的。

在“商人”之外,今年赵斌在泰国还即将拥有一个新的身份:来自中国的留学生。赵斌向记者表示,他在做进口生意的过程中发现,其实和泰国人做生意并不需要太多的商业技巧,反而语言沟通是最重要的。虽然他已经能说一口流利的泰语,但他觉得还需要对泰语、泰国文化更加精通。

在经过慎重考虑后,他决定在泰国攻读硕士研究生。现在他已经成功申请了泰国班颂德皇家大学泰语专业的研究生,并在今年8月25日正式入学,开始了为期两年的全日制留学生涯。在赵斌的计划里,重新系统性学习泰语也是深入了解泰国的服装、饮食、生活习惯的一个过程,能够帮助自己更好地把泰国的商品介绍到中国,也能促进一点两国之间的文化了解。

与赵斌正好“相反”的是,泰国人韩思行已然把自己变成了一个“中国通”。他到中国做生意已经16年了,能说一口带昆明口音的普通话,还对中国文化十分着迷,尤其喜欢三国文化,曾特意到成都的武侯祠参观,最喜欢的三国人物是曹操。他告诉记者,他的中国名字“韩思行”取自中国《论语》中的“三思而后行”,与他自己谨慎

可以看出,中国中车两项主营业务铁路装备和新产业都取得了大幅增长。就另外两项业务的下降,中国中车称,城轨与地铁下降主要是城市轨道交通的收入下降所致,现代服务业务下降主要是报告期内物流业务减少所致。

铁路装备、城轨与地铁、新产业和现代服务业务分别占总收入的32.72%、21.82%、42.21%和3.25%。其中铁路装备业务中机车业务收入94.80亿元,客车业务收

入12.63亿元,动车组业务收入137.33亿元,货车业务收入40.87亿元。城轨与地铁业务中城市轨道交通车辆收入149.30亿元。中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)仍是中国中车最大的客户,向其销售额占中国中车销售总额的26.56%。



2022年1月10日,采用时速120公里专用铁路货车编组的中老铁路首趟“澜湄快线”列车,满载鲜花、蔬菜等产品,从中国昆明王家营西站始发,于次日抵达老挝首都万象,全程仅需26小时,较正常国际货物列车运行时间大幅压缩。

或转关,极大地释放了口岸通道能力,提高口岸放行速度。当年8月30日,云南省首单中老铁路多式联运“单制”在中心站成功试运,为中老铁路进出口企业降低物流成本、简化铁路公路多种运输方式衔接做了有益探索。

资料显示,目前已有四川、浙江、江苏、福建等25个省(区、市)开行中老班列,通过中老铁路出境的货物超过2000种,运输范围覆盖老挝、泰国、缅甸等8个共建“一带一路”国家。

云南省发改委方面告诉记者,中老铁路的通车,对云南省而言,极大地改善了边境地区的交通基础设施现状,给沿线州(市)社会经济发展带来了新机遇,为云南省构筑内联外引交通网络,推动成为强大国内市场与南亚东南亚国际市场之间的战略纽带、“大循环、双循环”的重要支撑打下了坚实基础。

此外,对老挝而言,中老铁路彻底改变了老挝传统交通格局,由“陆锁国”变成“陆联国”,有效加速了其城市化进程,为老挝经济社会发展注入新动能,进一步促进了中老双方民心相通,加强了双边交往合作。

地图上商机

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。

“现在高铁已经通到丽江了,丽江到香格里拉的这一段也在修,以后运输线可以从香格里拉到昌都,再从昌都到拉萨,多好啊!”王宁刚的指尖在地图上快速划过,把几个城市连成线。他的办公室里挂着3幅地图:世界地图、中国地图和全国铁路货运站示意图。他用手点着地图兴奋地告诉记者,现在国内的货运线路已经相当密集,一些在建的铁路通车以后,无疑又会给物流企业带来重大利好。

事实上,“一带一路”沿线铁路的开通,已经为王宁刚带来了宝贵的商机。他向记者透露,公司此前主要做有色金属、白糖、红糖方面的物流生意,全部是内贸。正是在2021年年底中老铁路开通后,公司特意出国做了深入的市场调研,才决定从2022年开始增加进口泰国榴莲的业务,今年的4月、5月的两个月里,公司就进口了38个集装箱的榴莲。“现在每天进入中国的榴莲有800个集装箱,我们的运量只占很少一部分,这个市场非常大!”王宁刚对未来十分憧憬。而在榴莲之外,王宁刚也已经在考虑将国内蔬菜出口到热带国家的生意。

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。今年7月7日,中老铁路与中欧班列打通,此后,从越南进入中国的货物,可以途经成都无缝转运。“中老铁路+中欧班列”打造的纵跨亚欧大陆国际物流运输体系初步形成,进一步拓展了东南亚国家与欧洲大陆之间的沟通渠道。

如此,澜湄快线也能够升级为“澜湄蓉欧快线”。这趟班列

靠谱就是竞争力

今年4月13日,中老铁路从昆明南、万象站双向对开国际旅客列车,昆明至万象间可实现乘火车当日通达。

提到为什么选择中老铁路的时候,云南广大铁路集装箱汽车物流配送有限公司昆明分公司负责人王宁刚向记者表示,水果运输对时效的要求非常高。还是以“水果之王”榴莲为例,榴莲营养丰富、味道鲜美、附加值高,但保鲜期很短,需要冷链运送并且要尽可能运输时间短。铁路运输有速度优势,澜湄快线的清关速度尤其快,也能为货物运输节省大量的时间,对水果商来说这些至关重要。

王宁刚向记者介绍,远距离运输的榴莲肯定是“路上熟”,也就是从热带国家的树上摘下来的时候水果有七成熟,运输到国内的时候达到八成熟,卖到消费者手里的时候九成熟,消费者吃的时候正好十成熟,口感最佳。在水果运抵国内的时候,水果检验师会根据水果品相、成熟度等多项指标将水果进行分拨。如果能够提前到达,就能够给水果商更多的销售时间和更远的销售距离,自然带来更多的销售收入。但如果其中任何一环出现问题,榴莲提前熟透甚至烂掉,就意味着水果商资金损失,甚至亏本。

在速度之外,铁路运输的稳定性也是其他运输方式无法比拟的。王宁刚介绍,一个冷藏式集装箱装着市值约100万元的榴莲,如果稍有闪失都会给物流企业带来

地图上商机

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。

“现在高铁已经通到丽江了,丽江到香格里拉的这一段也在修,以后运输线可以从香格里拉到昌都,再从昌都到拉萨,多好啊!”王宁刚的指尖在地图上快速划过,把几个城市连成线。他的办公室里挂着3幅地图:世界地图、中国地图和全国铁路货运站示意图。他用手点着地图兴奋地告诉记者,现在国内的货运线路已经相当密集,一些在建的铁路通车以后,无疑又会给物流企业带来重大利好。

事实上,“一带一路”沿线铁路的开通,已经为王宁刚带来了宝贵的商机。他向记者透露,公司此前主要做有色金属、白糖、红糖方面的物流生意,全部是内贸。正是在2021年年底中老铁路开通后,公司特意出国做了深入的市场调研,才决定从2022年开始增加进口泰国榴莲的业务,今年的4月、5月的两个月里,公司就进口了38个集装箱的榴莲。“现在每天进入中国的榴莲有800个集装箱,我们的运量只占很少一部分,这个市场非常大!”王宁刚对未来十分憧憬。而在榴莲之外,王宁刚也已经在考虑将国内蔬菜出口到热带国家的生意。

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。今年7月7日,中老铁路与中欧班列打通,此后,从越南进入中国的货物,可以途经成都无缝转运。“中老铁路+中欧班列”打造的纵跨亚欧大陆国际物流运输体系初步形成,进一步拓展了东南亚国家与欧洲大陆之间的沟通渠道。

如此,澜湄快线也能够升级为“澜湄蓉欧快线”。这趟班列

相当大的风险。澜湄快线上每个集装箱的位置、温度信息货主都能实时在线查询,这个非常实用。

在速度提升的同时,跨国运输成本却在下降。王宁刚介绍,今年的榴莲运输成本相比去年降低了20%,他认为在交通线路继续发展之下明年运输成本还会降低。这些投入的减少,最终也会体现在榴莲价格上,惠及消费者。

在货运开通接近一年半之后,今年4月13日,中老铁路从昆明南、万象站双向对开国际旅客列车,昆明至万象间可实现乘火车当日通达。这趟班列的座位在开通之初一度爆满。生活在西双版纳的一位市民告诉记者,他之前曾开车到越南,要两天时间才能到万象,从中国出境后的路况也不如国内好。客运列车开通了以后,从西双版纳到万象只需要6个小时,坐车全程非常舒适。不同于国内其他的客运列车,乘坐在昆明开往万象的D887列车里,还可以听到中文、老挝语、英语三种语言的语音提示,列车上的文字标识同样是多种语言,能够感受到十足的异域风情。

昆明市交管局提供的数据显示,今年1~6月,中老铁路累计发送旅客851.3万人,其中国内段725.5万人,老挝段125.8万人。截至6月30日,已发送跨境旅客3.12万人次。

地图上商机

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。

“现在高铁已经通到丽江了,丽江到香格里拉的这一段也在修,以后运输线可以从香格里拉到昌都,再从昌都到拉萨,多好啊!”王宁刚的指尖在地图上快速划过,把几个城市连成线。他的办公室里挂着3幅地图:世界地图、中国地图和全国铁路货运站示意图。他用手点着地图兴奋地告诉记者,现在国内的货运线路已经相当密集,一些在建的铁路通车以后,无疑又会给物流企业带来重大利好。

事实上,“一带一路”沿线铁路的开通,已经为王宁刚带来了宝贵的商机。他向记者透露,公司此前主要做有色金属、白糖、红糖方面的物流生意,全部是内贸。正是在2021年年底中老铁路开通后,公司特意出国做了深入的市场调研,才决定从2022年开始增加进口泰国榴莲的业务,今年的4月、5月的两个月里,公司就进口了38个集装箱的榴莲。“现在每天进入中国的榴莲有800个集装箱,我们的运量只占很少一部分,这个市场非常大!”王宁刚对未来十分憧憬。而在榴莲之外,王宁刚也已经在考虑将国内蔬菜出口到热带国家的生意。

现在,“一带一路”沿线的交通线路长度、联通度、通过速度还在不断升级。今年7月7日,中老铁路与中欧班列打通,此后,从越南进入中国的货物,可以途经成都无缝转运。“中老铁路+中欧班列”打造的纵跨亚欧大陆国际物流运输体系初步形成,进一步拓展了东南亚国家与欧洲大陆之间的沟通渠道。

如此,澜湄快线也能够升级为“澜湄蓉欧快线”。这趟班列

铁路装备业务回暖 中国中车营收净利双升

本报记者 孙丽朝 北京报道

受铁路车辆装备采购回暖影响,中国中车股份有限公司(601766.SH,以下简称“中国中车”)营业收入与净利润呈现增长。2023年上半年中国中车营业收入约873.03亿元,同比增长7.39%;净利润约34.60亿元,同比增长10.53%。8月25日,中国中车发布半年报显示上述内容。

对比2021年和2022年同期,

2023年上半年中国中车经营情况最好。2021年上半年中国中车实现营业收入和净利润分别为954.64亿元和39.89亿元,同比增长6.78%和8.02%;2022年为812.97亿元和31.31亿元,同比下降14.84%和21.51%。

分产品看,2023年上半年中国中车铁路装备、城轨与地铁、新产业、现代服务营业收入分别为285.63亿元、190.52亿元、368.49亿元和28.39亿元,同比分别增长13.99%、-12.65%、21.03%和-28.69%。

可以看出,中国中车两项主营业务铁路装备和新产业都取得了大幅增长。就另外两项业务的下降,中国中车称,城轨与地铁下降主要是城市轨道交通的收入下降所致,现代服务业务下降主要是报告期内物流业务减少所致。

铁路装备、城轨与地铁、新产业和现代服务业务分别占总收入的32.72%、21.82%、42.21%和3.25%。其中铁路装备业务中机车业务收入94.80亿元,客车业务收

入12.63亿元,动车组业务收入137.33亿元,货车业务收入40.87亿元。城轨与地铁业务中城市轨道交通车辆收入149.30亿元。中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)仍是中国中车最大的客户,向其销售额占中国中车销售总额的26.56%。

2023年上半年,中国中车新签订单也在增长,新签订单为1357亿元,同比增长3.67%,其中新签海外订单为308亿元,同比增长78.03%,

新签海外订单为5年来同期最高。

中国中车营收、净利增长与2023年上半年铁路大规模招标机车车辆有很大关系。6月5日国铁集团连发7份公告,开启8年来单轮规模最大招标,招标高速动车组和机车总价约280亿元。

8月14日,国铁集团再次招标时速160公里复兴号动力集中动车组99组,采购价约110亿元,两次机车车辆招标总价接近400亿元。中国中车在半年报中也称,营业收

入较上年同期增长主要是铁路装备和新产业收入增加所致。

当前,全国铁路固定资产投资也显示正处于快速上升阶段,前7月全国铁路完成固定资产投资3713亿元,同比增长7%。数据显示,前7月铁路投资是3年来同期最高。

此外,国铁集团在7月公布了全年铁路固定资产投资计划,预计7600亿元以上,这也是铁路投资3年来的最高值。