

◎报告文学

# 陆港一日

□本报首席记者 吴温  
□本报记者 董子凝 裴建素

“呜——”

12月28日，伴随着长长的鸣笛声，一列满载货物的中欧班列驶出石家庄国际陆港。这是京津冀首开经由同江口岸出境的中欧班列，区域外向型经济发展又新增一条联通共建“一带一路”国家的物流通道。

5年间，石家庄国际陆港已累计开行班列超过1400列，已有货值超200亿元的“京津冀制造”从这里源源不断输送到共建“一带一路”国家。

今年是共建“一带一路”倡议提出10周年。石家庄国际陆港用一个个屡攀高峰的开行量，丈量着十年间河北融入“一带一路”的广度和深度——

## 时刻：凌晨2时

吊车的“咔嗒”声划破了夜的寂静

12月28日，农历十一月十六。

凌晨2时，一轮圆月当空。

与周遭的静谧深沉形成鲜明对比的，是石家庄国际陆港集装箱作业场站内的灯火通明，人来人往——

一天繁忙的工作已经拉开序幕。

距离地面20米高的龙门吊驾驶舱内，司机张鑫正全神贯注地操纵着手杆。在地面作业人员的配合下，他缓缓地将吊具落到集装箱的四个卡槽中，随后控制着集装箱一点一点上升、水平移动、对准待装的列车，精准落下。

不远处，几台正面吊也在紧张作业，此起彼伏的声响共同谱写着夜的篇章。

数小时的连续作业，110个标准集装箱货物顺利装好，整装待发。

站在列车边的石家庄国际陆港副总经理任永昌长长地呼出一口气，白色哈气氤氲了他脸上的笑容。他望向天空，此刻太阳正好跃出地平线，整个港区的色彩丰富起来了——

两条今年新建的港区专用线和之前的两条线路如同褐色的曲线，蜿蜒伸向远方；被线路环绕在中间的站台上，一排排“多巴胺”色系的集装箱码垛得鳞次栉比；一台台高大的龙门吊折射着红色的光辉，上上下下地吊装着来自世界各地的集装箱；一辆辆风尘仆仆的卡车来回穿梭，满载而来，喜悦而归……

谁能想到，眼前这片繁忙的港区，8年前不过是石家庄市高邑县铁路西侧一个衰败的老工业区。

20世纪90年代，恰逢石家庄工业的高速发展期。在高邑县城西部的工业区里，建设有小型的钢铁厂、水泥厂、化工厂和铸造厂。火热生产的背后，是严重的污染问题。“晴天一身土，雨天一身泥”是这里工人切身的体会。

之后国家政策调整，淘汰落后产能，大部分厂子也在这时因经营不善先后关停，昔日红火的场景消失不见，取而代之的是满目荒芜。

2015年，石家庄国际陆港选择在此破土动工。“命运的齿轮”开始转动。

彼时，建设国际陆港在河北还是新鲜事物，谁也没有经验，都是在摸索中前行。作

为石家庄国际陆港的建设者，任永昌对整个项目的推进印象深刻：“团队的人之前谁也没有接触过铁路建设，每天都在各处考察、向专家取经。”

从头开始学，从零开始建。大家吃住在工地，目标只有一个：务必保证达到建设标准……

三年后，石家庄国际陆港拔地而起。

那是历史性的一刻：2018年6月29日11时18分。笛鸣声声，石家庄国际陆港第一趟中欧班列缓缓驶离场站，载着满满的货物和陆港人的心血与希望，跨越万里，驶向莫斯科。

伴随着鸣笛声，石家庄国际陆港也驶入高速发展的快车道——国家一级铁路物流基地、陆港型国家物流枢纽、国家多式联运示范工程、国家综合货运枢纽补链强链项目……一个个国家级定位，正是它深度融入国家物流枢纽网络的写照。

“原来上门找客户，如今货源滚滚来。”任永昌指着一列等待发车的中欧班列说，像这样的班列他们现在平均每天都要开行1—2列。最早的2条铁路专用线已经满足不了业务增长的发送量，如今，这里拥有4条功能线和6条铁路专用线。

目前，石家庄国际陆港建设的铁路集装箱场站、保税物流中心、汽车中转基地、大型仓储均常态化运转，已成为京津冀地区大宗商品的物流集散地。

“朗朗神州，祚传千载；漫漫丝路，泽遗百代。”石家庄国际陆港正向着更高能级跃升。

## 时刻：10时

长长的列车在冬日暖阳中渐行渐远

10时许，满载着汽车配件、阀门等110个标准集装箱货物的中欧班列，沐浴着冬日的阳光，一边欢快地鸣笛，一边缓缓驶出。

铁轨不远处，石家庄国际陆港一栋两层办公楼内，早已习惯这时不时响起的鸣笛声的李江娜，习惯性地向外望了一眼，紧接着收回视线，继续拨打电话联系业务，投入到紧张的工作中。

李江娜，石家庄国际陆港国际班列事业部经理。陆港成立之初，她就在这里工作。放下电话，她起身来到二楼的会议室，望着墙上悬挂的石家庄国际陆港线路图，她的目光快速而准确地锁定黑龙江省东北部的同江口岸。她在脑海中迅速地计算着：到达这里后，班列将以“宽轨重出”换装出境，估计18天左右就可抵达莫斯科。看着看着，这列刚刚出发的班列仿佛以3D动画的形式跃然纸上，在她的注视下欢快地一路向北。

她感到自豪！这是京津冀首开经由同江口岸出境的中欧班列，为区域外向型经济发展新增了一条联通俄罗斯和欧洲大陆的物流通道。自此，石家庄国际陆港实现了“四向八口岸”覆盖。

从运行之初的4列，到2020年的105列，2022年的506列，再到2023年提前突破去年全年开行量，石家庄国际陆港用一个个屡攀高峰的开行量，丈量着十年间河北融入“一带一路”的广度和深度。

成绩的攀升是一条优美向上的弧线，然而攀升的起点并不“顺滑”。

开行头两年，不少人都在观望，这个陆

港到底能不能长久地运行下去？客户少、货源缺，是从展望回归现实后遇到的难题。

如何扭转这种不利局面？

41岁的李江娜是高邑本地人，在接触国际班列业务之前，她从事的工作与之一毫不相关。作为一名国际铁路货运“小白”，除了找客户、找货源，她还要带领部门仅有的两名员工，跑遍牵涉到多个部门的发运流程，何异于天方夜谭！

望着场站上零星的集装箱，李江娜心里涌出源源不断的挑战的热望。“招揽货源就得为客户着想，客户省心，我们就上门揽货运输；客户需要怎么装箱，我们就怎么装箱；客户需要发送到哪儿，我们就全力谋划开通新线路！”李江娜和同事们互相鼓励着，只要能联系上的客户一定登门拜访、洽谈，用最好的服务方便客户，吸引客户。

方法，都是一步一步摸索出来的。铁路运输没有固定时间，半夜装车是常事。刚开始人手少，经验也不足，遇到各种问题都是现场处理。那时，李江娜经常22时才下班回家，凌晨2时又返回场站。

过去的种种挫折和历练，是如今稳操胜券的底气。如今，李江娜依旧很忙，电话一直响个不停，忙着与铁路部门沟通、和海关人员对接……

石家庄国际陆港也越来越忙：堆场上，林立的集装箱一眼望不到边；线路图上，陆港的“朋友圈”不断扩大，“带货”能力不断增强。

通过5年多的奔跑，石家庄国际陆港从最初的2条线路、2个出入境口岸，到目前拓展至8个出入境口岸、开辟了16条国际线路，辐射欧洲、中亚、东盟等50多个国家和地区。

度远近、调余缺，中欧班列让外国人用上了“京津冀制造”，更重要的是，火车助推了河北外向型经济的发展。

## 时刻：14时

寒风中他的脑门上渗出了汗珠

车轱辘，货物吞吐不息。

中欧班列出发了，卡车拉着准备集结的货物仍在源源不断地运进来。

14时，石家庄国际陆港保税物流中心附近等待过地磅的车辆已经排起了长队。一辆“津”牌照的车辆正在工作人员郭林宇的指挥下顺利通过。

冬日的寒风吹在脸上有些刺痛，可是没一会儿，郭林宇脑门上就渗出几滴汗珠。他抬起胳膊蹭了一下，看了看时间，又向北门的方向张望了几眼——这阵子每天这个时候，排队过磅的车能排出去一公里。

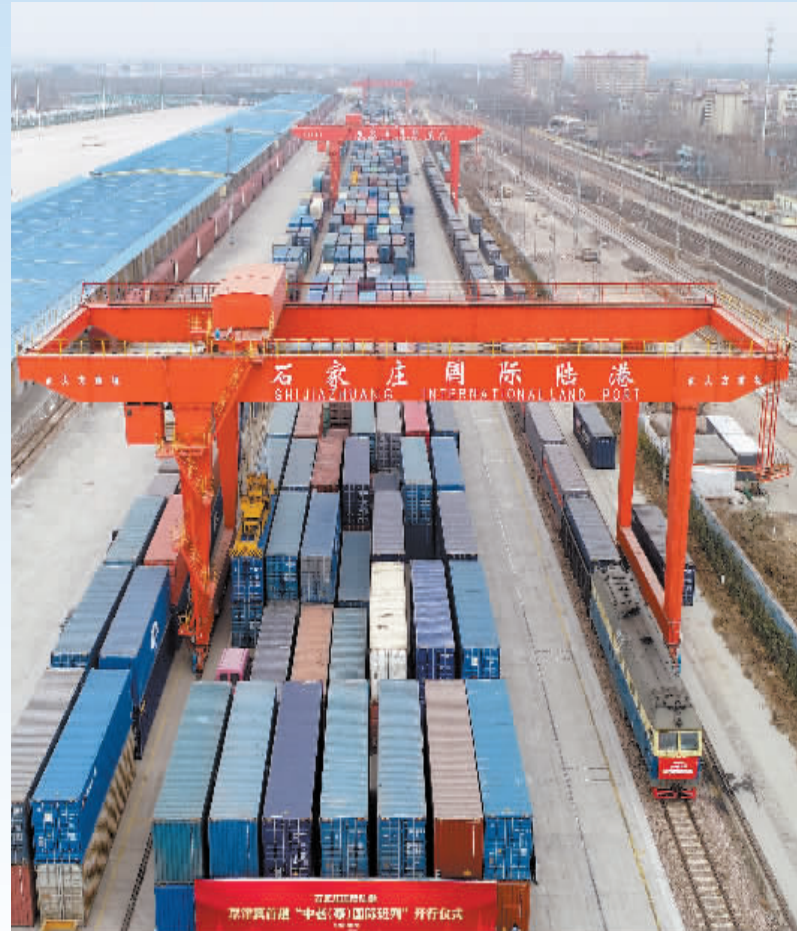
石家庄国际陆港中欧班列作为固定班列，定时出发已经成为常态，对于郭林宇来说，核实货物信息、箱体检查、装车检查等流程也早已了然于胸。平时他和同事们两班倒，大家24小时待命，不论白天黑夜，都能确保接货、送货顺利进行。

一趟中欧班列能够安全出发，涉及货物对接、运输、检验、装卸等多个环节，此时的石家庄国际陆港铁路港事业部副经理崔子良已经拿到了第二天的发车计划表。

在他的记忆里，石家庄中欧班列开行之初，运载的货物大多是日用百货等小商品。现在，班列多了、货源稳了，货品结构也在悄然发生着变化，除了一些不可或缺的日用品、商品车、机械设备、光伏等高附加值产品开始唱起了主角。

“火车拉着汽车跑”，陆港人对此早已不陌生。

3月28日，一列满载29节红色篷车车厢的中欧班列从石



石家庄国际陆港。(资料图片)

家庄国际陆港缓缓启动，一路向西前往哈萨克斯坦，共装载有261辆长城汽车，货值3100多万元——这是京津冀地区开行的首列商品车整车出口班列。

5个多月后的9月6日，载有100台总值3700多万元二手车的中欧班列又从石家庄国际陆港驶向俄罗斯——这也为已入选“第三批开展二手车出口业务地区”的石家庄增添了一条便捷新通道。石家庄国际陆港正在助力河北更好融入双循环新发展格局。

和中欧班列一同成长的，还有众多货代公司、出口企业。

从石家庄国际陆港开行中欧班列伊始，河北坤元国际货运代理有限公司总经理王玉芬就“盯”上了班列。

公司是本地的货代公司，王玉芬更希望能在家门口做生意。她的公司在2013年成立之初就以铁路运输代理为主业，但那时只能选择从开通中欧班列的郑州或西安发运。成本，成为困扰企业发展的难题。

王玉芬算了一笔账：就拿短途成本来说，一个集装箱运至郑州最低成本在6000元左右，至西安则要12000元。自从2018年石家庄国际陆港投入运营，王玉芬就立即选择就近发货，短途运输成本大幅降低。当年9月30日，河北坤元组织的货物就随石家庄国际陆港第二趟中欧班列驶往中亚。

石家庄国际陆港开行中欧班列，为河北外贸企业提供了综合成本低、运输效率高、新选择，原先出口俄罗斯要走汽运加海运，需要45天，现在通过中欧班列大概15天左右就能送达。

除了时效快，铁路长途运输安全稳定，货物损耗微乎其微，现在很多客户都在向陆港订舱，河北坤元的对外贸易业务量也迅速攀升。

双方合作延续至今，河北坤元已成为石家庄国际陆港的一级货代，业绩也实现了突飞猛进——从2019年发运量1428个标箱，到2021年发运5184个标箱，再到2022年9188个标箱。

聂文雷一直做外贸企业，企业生产的自行车等产品每月都会通过中欧班列运到国外。搭乘中欧班列的“顺风车”，产品出口版图从南美扩展到欧洲，覆盖了50多个国家和地区，出口贸易额迅速攀升。

## 时刻：18时

清脆的鸣笛声在暮色中响起

夕阳已经收最后一缕光线，气温开始下降。

18时许，长长的鸣笛声划破朦胧的黑

暗，一列载满甜菜粕的中欧班列疾驶而归——

中欧班列并不遥远，运回来的物品也与人们的生产生活息息相关。

冀中南地区有很多养殖户，所需的甜菜粕饲料不少都是通过中欧班列进口；很多面粉、粮油等，也通过中欧班列从国外运来。

李江娜记得有一次，家人从高邑本地的超市买桶装油，无意中买回一桶俄罗斯产的小包装食用油。似曾相识的惊鸿一瞥，让她惊喜地发现，那正是石家庄国际陆港俄罗斯回程班列上的货物。

激动、欢喜、欣慰……“班列上的货，是真的进入寻常百姓家了。”李江娜也在和朋友的交流中感受到，大家对中欧班列的认知越来越高，“熟悉的朋友都知道我干货运，也会向别人介绍我的工作，我听到后心里感到特别自豪！”

就在不久前的12月5日，石家庄国际陆港迎来首趟中越回程班列。

全车共35个集装箱，装满了约800吨木材和水薯淀粉等越南产品，随后便分拨至京津冀地区乃至全国市场。

破冰凿壁，方能水到渠成。

“通渠之旅”始于今年7月24日，石家庄国际陆港开行了首趟石家庄—河内的中越班列，随后15列中越班列穿梭于两座城之间，将1.8万多吨的京津冀产品出口到越南及东南亚地区。这标志着石家庄成功打通了与越南双向往来、互联互通的国际物流快捷通道，开启了与RCEP《区域全面经济伙伴关系协定》成员国交流合作的新篇章。

从第一趟班列开始，石家庄国际陆港就组织团队从京津冀搜集企业需求，再与越南铁路运输与贸易有限公司共同找货源。结果发现，石家庄对越南的农林产品需求量很大。双方精准对接，为一家食品企业找到了木薯、淀粉货源，又为另外一家家具企业找到了木材货源。

从“琳琅满目”的出发，到“满载而归”的到达，石家庄国际陆港完成了跨越山海的双向奔赴。

走出去，石家庄国际陆港通过与北京、天津及河北各地市协同合作开行多条“+石欧”线路，带动京津冀地区的商品车、汽车配件、机械设备、轴承丝网和生物医药等高附加值的特色产业加速走向海外。

引进来，依托回程班列为国内运来俄罗斯、哈萨克斯坦等共建“一带一路”国家的葵花籽油、大麦、木材、锌锭等优质产品，丰富了市民的餐桌，也支持了国内经济建设。

千年之前，黄沙古道，驼铃声声，辗转于毅；喜看今朝，长虹横贯，“钢铁驼队”，串接中欧。

一趟趟班列从这里出发，驰骋万水千山间，石家庄国际陆港承载的带动效益愈发明显……

12月28日，京津冀首开经由同江口岸出境的中欧班列驶出石家庄国际陆港。通讯员 余陈军 摄