

日照港开拓中西部腹地

今年已完成货物吞吐量超2亿吨

文/片 本报记者 王健

日照港是新兴沿海港口,是我国重点发展的沿海20个主枢纽港之一,截至11月18日,日照港今年以来累计完成货物吞吐量超过2亿吨。不断延伸港口腹地成为日照港吞吐量突破2亿吨的重要原因,其中中西部腹地的突破也成为日照港吞吐量的新增长点。

不断做大 中西部业务

“双寨站”最早出现在张笛面前是在2008年,这个陌生的站点在张笛的眼里意义非凡。作为日照港股份公司铁路业务组的主任,张笛提起当时心情仍然很激动。双寨站是青藏铁路公司的一个重要站点,站点比较大。

“一个新站点的开辟,意味着新的客户群,以及港口腹地的延伸。”张笛说。

9日,张笛给记者展示了一份三公司铁路西部流向的表格,上面清楚地列出了日照港业务拓展的西部站点。西安铁路局上有梁家坝站、富平站、石柱槽站,兰州铁路局上有金昌站、石嘴山站、青铜峡站、陇西站、惠农站,青藏铁路公司上有双寨站、西宁西站、陶家寨站、长宁堡站,从中部一直跨越到西部。

“由于到中西部路途遥远,运费高,从港口到中西部主要依靠铁路运输。这些不断出现的中西部站点,反映的是日照港到中西部不断做大的业务量。”张笛说。



12月9日,日照港,装卸集装箱。

带着煎饼闯市场

当谈到如何开拓中西部的业务时,三公司业务部主任范开东似乎有一肚子话要说。开拓中西部市场的艰辛,也让他记忆犹新。

在开拓市场中,他们有一件秘密武器,那就是煎饼。“在开拓市场之初,煎饼起了很大的作用,煎饼功不可没。”范开东开玩笑地说。

每次出发,范开东和同事们

都会带上10斤煎饼,再带上点葱和大酱。为了节省时间,这就是他们路上的伙食。“去西部大概要走2300多公里,这些煎饼路上基本就能吃完了。”范开东说。

高原反应是范开东需要克服的另一个难题。2008年,范开东第一次到西部时,由于高原反应,整整吐了两天。西部比较干燥,范开东他们刚去都不适应,经常流鼻血。

“在西部跑业务时,最怕的就是晚上开车,有时候一些新修的路不是很熟悉,导航也不准。跑几十公里没有灯光,而且很多地方手机没信号,就怕这时候车出现故障。”范开东说。

范开东还介绍,西部的路中间高,两边低,结冰后车根本不能跑,而且高速路并不封闭,经常会有当地人带着牛羊出现,所以开车要格外注意。

质量效率 是突破口

陇海铁路、连霍高速公路,两条贯通中国东西的大动脉,起点都是连云港。同为新亚欧大陆桥东方桥头堡的日照如何“打桥牌”?日照港,拿什么与连云港竞争中西部腹地?

据日照港股份公司业务部副部长张伟介绍,在争夺中西部腹地上,连云港是日照港的主要竞争对手。连云港的优势在铁路上,连云港的铁路是陇海线。陇海铁路是一条从江苏连云港通往甘肃兰州的铁路干线,是贯穿中国东、中、西部最主要的铁路干线。

“日照港先走新河穿日,然后再到陇海线,绕了一个圈子,比陇海线多100公里,在运费上并没有什么优势。”张伟说。

不过,张伟也表示,在铁路上没有竞争优势,日照港便从其他方向寻找突破口。“提高服务质量、装卸质量,装卸效率是我们的突破口,也得到了越来越多客户的青睐。”张伟说。

张伟介绍,日照港的中西部腹地从无到有,从有到大,从大到强还需要经过很长的一段时间,而他们仅仅是起步。“‘继续延伸,提高份额’是我们新一年的战略思想,我们也是抱着这个思想,做大做强日照港的中西部腹地版图。”张伟说。