

胶州发货坐火车15天可到荷兰

山东首条新亚欧大陆桥开跑

本报记者 杨传忠

一声火车鸣笛,开启了山东的欧洲之门。2012年岁末,随着一列满载50个40英尺大集装箱的列车开出山东国际物流港中铁联集青岛集装箱中心站,山东首条、也是国内继连云港之后的第二条国际集装箱货运班列运输线宣布开通。“福地、福地,欧洲的大门就修在了工厂门口,这下一年能省上千万物流成本。”作为全球最大的人造草坪生产企业,青禾85%以上的产品都出口到欧洲、澳美等发达国家和地区,“之前都走轮船,到德国汉堡得45天到50天,现在火车15天就能到货,这简直是奇迹。”青岛胶州成为新亚欧大陆桥桥头堡,沿着绵延11000公里的铁轨,山东的国际货运班列从此可由霍尔果斯口岸联通中亚、直达荷兰阿姆斯特丹。



山东国际物流港中铁联集青岛集装箱中心站。本报记者 戴伟 摄

运输时间缩短一个月 亚欧直达线 修在家门口

“我上个月27日接到的指示,当晚带人顶风冒雪地去集装箱中心站一块裸露的空地铺人造草坪,说是第二天有个小仪式。不过什么仪式我还真是不清楚。直到看到火车头上挂着红绸子,顶着个国际班列的大牌子,我才知道是开通了到欧洲的铁路线。”青岛青禾人造草坪行政副总刘迎建笑着说。

这个消息对于这家公司来说,无疑是天上掉了个大馅饼。“我们公司董事长、总经理送走来参观的西班牙客户后,水都没喝一口接着就赶去了,迫不及待地咨询集装箱铁路中心站领导相关事宜。这不光是我们公司的福气,相信也会让周边的外贸企业欢欣鼓舞的。”刘迎建告诉记者。

他给记者算了一笔账,你就会明白他们为什么感觉幸福来得如此之快。青禾的主要客户集中在欧洲、澳美等发达国家和地区,一年单欧盟方向要发2000个左右的货柜。在仓储区,装卸机正在不停地往集装箱货车中搬运着成捆的人造草坪。“之前需要把集装箱拖去黄岛,光这个来回的费用加上到达目的地港口后的转运费用上不到1000万,这一块今后就可省了。那个站离厂子也就三四公里。”

另外,就是效率的问题。到青岛港前湾港预订商船装货后,然后经马六甲海峡、印度洋、苏伊士运河、地中海到达欧洲,“天气好的时候需要45天,不好的话50到60天,客户催着要也没办法,而且船颠簸得厉害,草坪经常被积压得打卷变形只能任其损失。现在听说15天就能到,之前连想都不敢想,交货期得到了保证,资金回流也快,产品竞争力进一步提升。”

“不光青禾,胶州的海尔生产基地每年有2000-4000TEU冰箱冰柜发往俄罗斯,还有位于胶州的中国石油天然气第七建设公司,有大批的石油钻探设备面向中亚等地区出口,潍柴的拖拉机等机械目前也从这里往新疆以及远东地区发货。”中铁联集青岛集

装箱中心站经理魏学伦告诉记者。

巨大的价格优势将为企业极大缩减生产成本。以胶州至乌鲁木齐为例,运输一个标准集装箱的铁路运价为9800块钱,而汽车运输的成本不算空箱返程价格在20000块钱以上。“对于走海运,虽然价格与铁路差不多,但有很多地区比如中亚等是无法到达的,而且所需时间是铁路的三倍以上。”

直通阿姆斯特丹 我省唯一铁路集装箱 中心站升格

站在胶州西外环铁路桥上,两条铁轨从层层堆砌的集装箱中延伸出来,很少有人知道,顺着这条铁路走能直通到11000公里外的荷兰阿姆斯特丹港。这里便是占地1811亩、总投资达5.25亿的中铁联集青岛集装箱中心站。它是铁道部确立的全国18个特大型集装箱中心站之一,也是山东境内唯一的铁路集装箱中心站。

“我们站是继上海、昆明、重庆等之后全国第七个建成运营的集装箱中心站,目前已与全国500多个铁路车站办理集装箱运输业务。主要承接青岛老港区、前湾港区以及烟台、威海、日照、石岛等港口集装箱铁路车流的储存和编组。初期的集装箱作业能力每年56万TEU(标准集装箱),每天到发列车16列,远期能达到108万TEU。”集装箱中心站经理魏学伦表示。

据介绍,青岛集装箱中心站自2010年8月30日开通运营以来,开始以发运到达西安、成都等国内城市的集装箱为主。2012年6月,这一中心站获得了铁道部和国际货协跨境运输资质。2012年12月中旬,中心站经铁道部批准,成为经新疆霍尔果斯通往荷兰阿姆斯特丹的始发站之一。这意味着青岛胶州将升格成为一个新的欧亚大陆桥桥头堡。

铁道部为支持青岛集装箱中心站至霍尔果斯国际班列开展业务,对中心站运行路径进行了调整,原经胶济、京沪、石德、石太、太中银线运输,改经胶新线、陇海线接入欧亚大陆桥。经核算,铁路运输路径调整后,青

岛至霍尔果斯过境线国内段铁路运费每标准箱降低1000元,为国际班列的开行提供了强力支撑和保障。

2012年12月28日11时26分,随着胶州火车站站长李质的发车指示信号,满载着小家电、饮料等产品的济南铁路局首列国际集装箱班列,从中心站专用线缓缓启动,驶向目的地哈萨克斯坦共和国的阿拉木图。这是山东省境内首条国际集装箱货运班列运输线路,是国内继连云港之后的第二条国际集装箱货运班列运输线。

辐射日韩东北亚 山东国际物流港 在胶州揭开面纱

“依托铁路青岛集装箱中心站,我们胶州的物流园区经省政府批准,也改名升级为山东国际物流港,成为我省重点发展的物流园区。目前,规划已经初步完成,已经吸引了澳柯玛、丹麦NDi轮胎等数十家大企业入驻。”山东国际物流港管委会副主任刘衍强告诉记者。

呼之欲出的山东国际物流港位于胶济铁路以北,规划总面积17.8平方公里。“可以说很少有物流园像这里的交通如此发达,紧靠青银高速、沈海高速、胶州湾高速等,胶济铁路、胶黄铁路、胶新铁路、蓝烟铁路在这边交会,另外新青岛机场也确定落户胶州,海陆空交通四通八达。”

刘衍强表示。

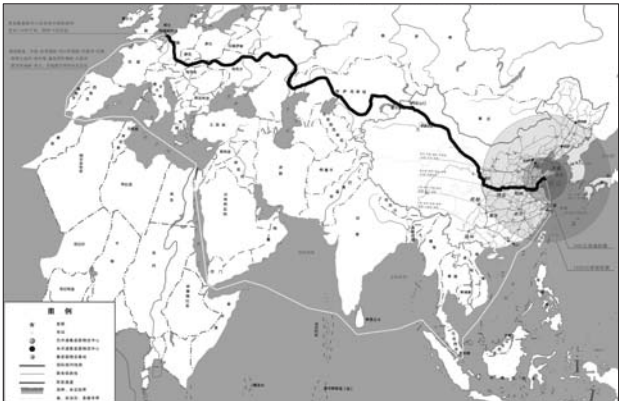
集装箱中心站经理魏学伦告诉记者,现在不少日韩的企业也已经把这里当做进军中亚和欧洲的跳板。“他们的电子产品先坐轮船到黄岛卸货,报关后在胶州编组直接发到霍尔果斯,验关后换火车头开上去往哈萨克斯坦的铁路,当然,由于前苏联国家铁轨轨距较宽,中途需要换车底两次,然后15天就能到欧盟国家。省钱也省时间。”

正是因为省钱、省时间,山东国际物流港的辐射范围已经从山东半岛,扩大到日韩及东北亚经济圈。“下一步,我们争取将日照港、烟台港、威海港、龙口港发往国内、中亚、欧洲方向的集装箱业务集中到这里,统一编组发车。”魏学伦说道。

“为了拓展国际物流业务,我们积极争取在园区设立占地面积500亩的专业性保税功能区,用于静态储存和加工。与此同时,青岛出入境检验检疫局在胶州设立了办事处;目前配合国际班列的开通,我们正在协调海关尽快在青岛中心站设立海关特殊监管区和办事机构。”刘衍强副主任告诉记者。

另外,他建议省市有关部门尽快出台优惠政策,为推动国际班列业务迅速开展,参照天津、宁波、连云港等地的政策,对周边地区到这里来的集装箱运输和公路收费予以补贴和减免,以降低青岛中心站运营成本,促其尽快发挥出蓝色经济区物流枢纽的核心带动作用。

青岛集装箱国际站至荷兰国际班列路线图



(上接B01版)

要想经济回暖, 先要忍受高物价

对于很多走过2012年的人来说,过去一年留给他们的最深的记忆,不是世界末日,而是生活不易:工作越来越难找,订单越来越难收。让中国经济重回稳健增长轨道,不只是国家,更是每个人的愿望。

但在12日来济南参加山东中小企业局论坛的国家行政学院决策咨询部研究员、原国家发改委经济形势研究室主任王小广看来,要想经济回暖,先要CPI上涨。

“CPI现阶段不是偏高而是偏低。”王小广告诉记者,“按照创造就业岗位、保证财政收入的需要,常有保‘8’的说法,但一般GDP同比增速在8%左右时,与此相匹配,通胀在3%左右是合适的;而2012年CPI全年增幅在2.6%,有些低了,反而有经济滞胀的风险。”

而对于CPI与宏观经济的联系,王小广认为,“目前我国经济增长的主要问题不是供给问题,比如粮食连年增产,电器、服装产能过剩;更多影响CPI和GDP的是信贷和货币,眼下过分依赖的增加投资和增加货币供给,只能短期内抵消经济增长下滑态势,并带来物价上涨,但无法推动经济长期持续增长。”

而且王小广认为,我们反而应该注意CPI由涨转跌背后的风险,“因为国内更多的货币量增长和投资增长,将带来后期更多的产能过剩,在当前国内消费始终无法真正启动,外部市场需求又难以提振的双重不足下,CPI一旦出现下行,正是经济困难开始爆发的表现。”

与王小广看法一致,山东社会科学院经济研究所所长张卫国,也向记者再次强调了他“当前老百姓要有忍受高物价心理准备”的建议:“我认为现在中国正处于‘后金融危机’时代,在欧美债务危机久拖不决、日本经济疲软以及包括中国在内的新兴市场和发展中国家的通货膨胀以后,世界经济复苏的不确定性更大。在全球经济一体化下,中国经济难以独善其身。没有5年甚至更长的时间,我国经济是不可能回归常态的。”张卫国说。

而想要回归常态,就要通过转方式、调结构等经济战略调整,来刺激经济增长,“山东经济是我国经济的经典缩影,理解山东就理解全中国了。”张卫国说,“像全国一样,山东经济发展正处于工业化中后期、信息化融合期、城市化加速期、市场化完善期和国际化拓展期。一方面经济结构及发展方式不甚合理,一方面经济增长步入结构创新优化型周期的态势又开始显现。”

在这种对内大力促进经济转变,而外部输入性通胀因素日益加剧的情况下,张卫国表示,“物价在高位运行将成为一种常态,我们要有忍受高物价时代的心理准备。”