

# 打造国内最具时效、最便利的对非物流通道 湘粤非铁海联运班列在株首发 我市将成省内主要国际货运集结中心

本报讯(株洲晚报融媒体中心记者/胡文洁)9月15日,湘粤非铁海联运班列首发仪式在株洲中车物流基地举行。首发班列以中国援助肯尼亚等非洲国家的约1935吨粮食作为货源,从株洲铁路运至南沙港装入海船启运,预计10月15日抵达肯尼亚蒙巴萨港。



▲首发现场。记者/易翔 摄

## 国内最便利的对非物流通道

据了解,湘粤非铁海联运班列将着眼于打造国内最具时效、最便利的对非物流通道,同时辐射拉美、亚太、

中东,运输通道深入目的国内陆,实现着全程提单,一票到底,提供“腹地对腹地”“门到门”的物流服务。

## 全程运输时间可缩短10天左右

新通道首次构建了从湖南及周边经济腹地到非洲大陆各国“端到端”的全程物流通道,首期涵盖非洲11个枢纽海港和20条至非洲内陆的公路和铁路。

与传统的江海航线相比,新通道有效解决了对非物流时效低、成本高等问题,把对非物流的无组织状态优化为有组织状态。通过湘粤非铁海联运班列,国内货物运输至东非基本港的

全程运输时间可缩短10天;至西非基本港的全程运输时间可缩短9天;全程运输费用可节省约3%。与公路集港模式相比,新通道甚至可将头程物流费用降低近60%。

未来,湘粤非铁海联运班列将成为打通湖南国际物流通道的主阵地,株洲等班列节点城市将定位为省内主要国际货运集结中心。

# 这趟班列对株洲意味着什么?

株洲晚报融媒体中心记者/任远

9月15日,我省首趟湘粤非铁海联运班列从中车株洲物流基地开行。

湘粤非铁海联运究竟是何概念?作为我省规划建设的五大国际物流通道之一,它为何将主节点和始发站设在株洲?这一连接中非贸易的纽带,又将给株洲的产业和经济带来哪些影响?

## 焦点一 什么是湘粤非铁海联运?

“湘粤非铁海联运是以株洲为主集结中心,衡阳为副中心,建设往返南沙、黄埔、蛇口港的铁路货运通道,它与国内至非洲、亚太、中东、拉美等地的海运航线无缝衔接,打通我省向南的国际贸易通道。”参与首趟班列开行筹备工作的市商粮局局长潘才良说。

具体来说,株洲依托自身铁路优势,将湖南及周边腹地的货物集结于此,再以铁路形式运送至粤港澳大湾区的港口群,最终通过海运发往世界各地。国外的货物也将经过此通道进入我国内陆地区,从而打造实际意义上的“中非快线”。

这种模式有着其他国际物流通道所没有的船期和成本优势。

我省国际货物运输途径主要有两种,一种是通过船运走长江将货物发至出海港口,再发往全球。这种模式耗时较长,且易受水文条件影响,尤其在枯水期,运输受到限制。铁海联运则不存在这一问题,运输时间可缩短9至10天。

另一种出口运输通道是公路集港模式。货物通过长途公路运输送至华南各大港口,再以海运的形式发往国外。这种模式的国内段运输时间比湘粤非通道节省4至5天,但公路运输成本相对较高,且存在丢货风险。如果遇上航运旺季,进出港道路拥堵,车辆和司机不足、提还箱困难,无法赶上预定船期导致出运延误的情况,时有发生。

“经由湘粤非铁海联运通道,可在株洲本地提箱,货运班列直达南沙港区堆场,可有效保障货物在国内段安全运输,避免因进出港拥堵而造成的延误。”株洲城发集团相关负责人表示,株洲以“无水港”的形式,和广州口岸实现无缝对接。

株洲海关综合业务科颜涛介绍,他们主动对接口岸海关,细化通关一体化模式下的工作职责,采取全国通关一体化模式,在株洲申报、广州南沙港验放,保障了通道畅通。

## 焦点二 为什么把主节点和始发站设在株洲?

作为我省规划建设的五大国际物流通道之一,湘粤非铁海联运将株洲作为主节点和始发站,将广州沿海口岸功能延伸到至此。该项目为何会选中株洲? “株洲地处交通要道,区位优势明显,拥有江南最大编组站——株洲北站,这为铁海联运提供了关键的流通要素。”潘才良介绍。

1966年,铁道部将原田心火车站改名为株洲北站。从此,这里主要办理京广、沪昆两大铁路干线四个方向货物列车的到达解体、编组出发以及各个方向旅客列车的通过作业。株洲北站党委办覃农介绍,该站日均办理车超过17000台,年货物发送405万吨,运输收入达5.35亿元,是全国主要路网性编组站之一。

## 焦点三 这一贸易纽带将给株洲带来哪些影响?

可以说,湘粤非铁海联运是我省南下寻找出海口的现实路径之一。

“它就像湖南出海的‘第五指’,与西部陆海新通道、中欧班列、江海联运、长沙货运航空港中心等四个‘手指’一起握指成拳,伸展之余又能辐射四方,为我省‘陆海空江’的立体出海模式奠定基础。”省口岸办主任郭宁向媒体表示,通过打造“铁路+海运+国际段内陆物流”的多式联运通道,形成“产业+园区+口岸+通道+市场”五位一体的格局,为湖南乃至中西部“出海”提供了更为便捷和经济的全链条综合物流解决方案。

株洲开放型经济从此站上了新的历史起点。记者了解到,自2019年首届中国-非洲经贸博览会在湖南举行后,我省着力

货物通过发达的铁路从四面八方汇聚于此,再统一发往广州口岸,为“铁路+海运+国际段内陆物流”的多式联运通道提供了必要条件。

覃农表示,在首发班列运行途中,株洲北站担负起运输组织工作,对所需的空车平板进行挑编集结,确保了铁海联运安全正点从株洲始发。

但光有铁路还不够。记者了解到,在省口岸办的协调下,市城发集团与格林福德公司、广州港集团、中国远洋海运集团协商共同达成合作框架协议,整合优势资源投入湘粤非铁海联运通道项目的开发和运营。

每个合资经营方在各自的细分领域,均有着强大的资源实力和市场影响力。比如,中远海

运在非洲、亚太、拉美、中东等航线上运力充足,舱位保障有力,负责项目海运段运输;广州港拥有铁海联运基础设施条件,是世界第五大港,负责货物在港口的装卸、仓储、查验等;格林福德在非洲、拉美及亚太等地具有成熟的网络布局 and 海外市场开发能力,可提供后程运输和市场开拓服务。

“作为株洲国资方代表,株洲城发集团将在铁路专用线和货运场站建设经营,以及项目发展阶段围绕湘粤非通道的综合物流园区建设等方面给予充分的政策和资源保障。”株洲城发集团相关负责人表示,公司规划建设科技创新、高端智造及口岸经济等园区入驻企业,将为湘粤非通道提供极具潜力的本地货源和业务支持。

建设对非经贸合作长效机制,探索形成中国对非经贸合作的“湖南模式”。长沙海关统计数据显示,2020年湖南省对非洲进出口288.4亿元,较上年同期增长18.3%。中非双边贸易的快速增长对物流行业起到巨大推动作用。

“不仅是湖南,湖北、江西等周边省份也将成为湘粤非国际物流平台的重要货源地。”业内人士分析指出。

与此同时,湘粤非铁海联运的开通将为“株洲制造”提供更加便捷、低价的“出海”通道。据统计,中国对非洲出口的产品主要以机电产品为主,占中国对非洲出口总额的46.3%。而纺织服装类产品、家具塑料制品等均受到非洲市场喜爱。对于拥有轨道交通装备制造、服饰等优势产

业的株洲来说,正可谓“如鱼得水”,而从非洲引进的产品也将为我市产业发展提供更多新的可能。

在不少业内人士看来,湘粤非铁海联运还将进一步强化门户功能,加快要素流动,推动形成中非物流大通道,促进创新要素、生产要素、资源要素在株洲充分涌流,为我市助力打造内陆地区改革开放高地作出积极贡献。

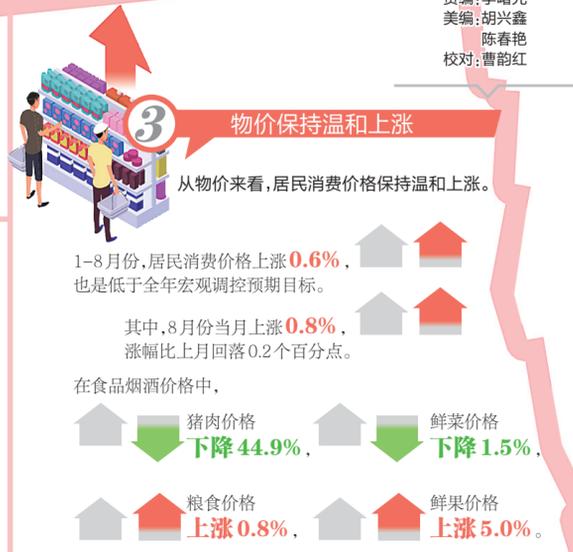
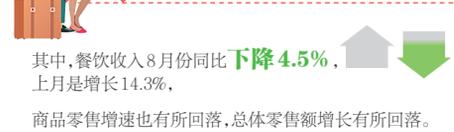
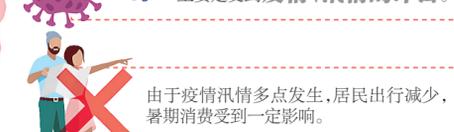
“根据市委市政府决策部署,湘粤非铁海联运将形成政府主导、市场运作的合作机制,带动先进产业项目和保税物流加工贸易实现高质量发展,形成物流园区和产业园区的利益共同体,推动物流运输发展和产业延伸,形成华南最大的铁海联运集结中心。”潘才良表示。

# 主要经济指标增速回落、多项指标体现发展韧性 8月份中国经济数据公布

9月15日,8月份中国经济数据出炉。总体来看,8月份主要的经济指标同比增速有所回落,不过,国家统计局称“8月份国民经济发展韧性持续显现”。主要经济指标增速为何回落?发展韧性又体现在哪里?一起来看。



为什么消费增速大幅回落?主要是受到**疫情、汛情**的冲击。



## 点评

“总的来看,8月份国民经济继续保持恢复态势。但也要看到,当前国际环境复杂严峻,国内疫情多点散发和汛情等自然灾害对经济运行的冲击显现,经济恢复的基础仍需巩固。”——国家统计局新闻发言人付凌晖(据新华社、中新社)

本版制图/胡兴鑫