

## 陪着中欧班列越来越好

■ 仲俊澜 四川成都 机车调度员

2013年4月26日，首趟蓉欧快铁从成都铁路集装箱中心站出发，远赴9826公里之外的波兰罗兹，我是这趟班列的首发司机。

当时不知道中欧班列到底是什么，只知道是一趟很重要的集装箱班列。刚开行时，班次少，一个月下来，一个司机也跑不了几趟车，我所在部门担当的蓉欧快铁全年只开行了31列。

随着全国各地班列越开越多，“中欧班列”统一了品牌。我们段的班列司机数量也开始满足不了中欧班列运输需求。为了让更多人参与进来，同时保证每个人的操作稳定性，我也多了一个中欧班列指导组组长的身份。那段时间我带着团队成员根据中欧班列实际情况，编写了培训资料和流程，通过建立标准化培训体系确保每名司机的“合格率”。

如今，成都始发的中欧班列已从2013年的开行量仅30多列，增长到年均超过2000列，机车由韶山电力机车换成“和谐号”，时速从80公里提升至最快120公

里，司机由10人增长到500多人。

2022年1月29日，我接到值乘中欧班列X8086/5次列车任务。直到记者过来采访时，我才知道这是全国中欧班列累计运行的第5万列列车，当时心里特别高兴，从成都的第1列到全国中欧班列累计开行5万列，不到10年时间。在我眼里，中欧班列这棵小树苗已经长成了硕果累累的大树，而我一直陪伴左右。

今年，我告别驾驶岗位，成为中国铁路成都局集团有限公司成都机务段中欧班列的机车调度员，每天需要思考行车安排、人员安排、机车安排等工作。根据集装箱编组情况，同铁路各部门合署办公，通过紧密联系，统筹规划货运机车出入编组站的时间和计划，选拔平稳操纵、责任心强、乘务员承担中欧班列物资运输任务，提高机车乘务员的作业效率和机车运转效率。无论在什么岗位，我都希望陪着中欧班列越来越好。

本报记者 王明峰采访整理

# 与中欧班列共成长



◀ 仲俊澜  
李谦摄



▶ 给恩斯·吐鲁汗  
杨俊钦摄



▶ 张亮亮  
李发春摄



▶ 殷昌信



▶ 李江娜  
梁子栋摄



▶ 郑昕

(本版照片除署名外均由受访者供图)

## 我和同事们都充满干劲

■ 给恩斯·吐鲁汗 新疆霍尔果斯 派出所副所长

我今年33岁，是乌鲁木齐铁路公安局奎屯公安处霍尔果斯站派出所副所长，也是该所为护航中欧班列物通运行而成立的“中欧班列前哨班”的班长。我工作的地点在霍尔果斯铁路口岸换装库，平时负责辖区中欧班列运行期间的安全防范。

我是地道的哈萨克族人，也是土生土长的霍尔果斯人。小时候，我跟着爷爷奶奶一起在边境线旁骑马巡边护边，听担任义务护边员的他们讲了很多爱国护边故事，对这片土地充满着深深的依恋。

2019年，乌鲁木齐铁路公安局奎屯公安处组织岗位竞聘，我选择来霍尔果斯站派出所工作，因为熟练掌握汉语、哈萨克语、维吾尔语、俄语和英语五种语言，被顺利录用。

共建“一带一路”倡议提出十年来，霍尔果斯铁路口岸发生了巨大变化。2016年，霍尔果斯铁路口岸中欧班列开通，从最初年运营量不足400列，到目前通行数量已超过3万列，

班列开行线路累计达78条，辐射境外18个国家、45个城市和地区。

霍尔果斯铁路口岸换装库是为中欧班列换装、编组作业的专门区域。我每天在中欧班列进入换装库后，负责盯控换装作业的安全，排查存在的安全隐患，并督促整改，确保中欧班列平稳运行。

这份工作“看似寻常最奇崛”。冬季最低气温降到零下三十多摄氏度，我们查验货物时，手脚常常被冻得快不听使唤了。夏天最热时，铁轨温度能达到50多摄氏度，这里没有空调，我们顶着烈日工作，每天汗如雨下。

霍尔果斯口岸是中欧班列最重要的进出口口岸之一，看着一辆辆列车来回穿梭，一批批中国制造货物源源不断运往中亚和欧洲，大量来自国外的产品也送到中国，作为中欧班列运行环节中的一部分，我和同事们都充满干劲。

张一琪 杨俊钦采访整理

## 牢牢把好运输安全关

■ 殷昌信 福建厦门 海沧站货装班组长

检查完55个40英尺集装箱，把它们送往厦门市东孚站，又结束了一夜奋战。这趟装载着休闲鞋、发电机组、糖果、彩色液晶显示板等货物的中欧班列将在11时17分自东孚站出发，运往海外。

自2015年8月16日首列开行以来，中欧班列（厦门）已开行1200多列。作为中欧班列背后的一名工作人员，我心里有满满的成就感和荣誉感，同时也有压力，因为我们承担着保障列车出车安全的重要责任，必须牢牢把好运输安全关。

我在海沧站负责中欧班列（厦门）货装工作已经3年多了。每一天，货物经海关通关后大约在下午4点集结到海沧站，我们便开始了装车作业。货物装车时，我们需要检查货物内是否有易燃易爆物品、车辆状态是否平稳、箱内货物装载是否均衡、箱体部件是否落锁、海关关封是否良好……直到凌晨4点左右结束工作。

在这个过程中，除了我们货运人员，还有负责装卸的龙门吊

作业班组、保障车辆状态良好的列检人员与车辆取送的行车人员、火车司机等四五部门的工作人员协同配合、通宵奋战，确保出车安全的同时，保障列车准时准点开行。

夜间作业最大挑战就是要克服疲劳。我们在每一道作业程序后，都进行双重检查，互相确保安全。车站全年会安排管理人员24小时值班，加强对各项工作的监督。当然，现在也有许多智能技术手段能够辅助我们更好完成工作，为安全“加码”。例如，铁路运输沿途设置的技术站能够自动检测列车集装箱的偏载数值，及时发出风险预警。后期我们还将增加新型安检危仪、供现场作业流程记录的手持移动终端等智能化设备。

当前，中欧班列发展迅速，为沿线群众带去了丰富的产品。作为保障中欧班列开行的一名员工，我要时刻绷紧安全这根弦，继续加强学习，更好服务中欧班列运输工作。

本报记者 施钰采访整理

## 把义乌和世界紧密联系在一起

■ 郑昕 浙江义乌 海关关员

作为一个90后的湖南人，没想到能和义乌、海关以及中欧班列结下“不解之缘”。

从2015年加入义乌海关起，我就一直在监管一线工作。同科室的同事换了一波又一波，我从什么也不懂的“业务小白”，变成了科室最后的“留守人员”，也见证了几乎整个“义新欧”中欧班列的发展历程。

义乌西站海关监管场所从仅能容纳两人的铁皮房驻地，到如今设备齐全、设施完备的义乌铁路港，办公地点经历三次变迁，每次都有不一样的变化。在这里，我看到了“义新欧”中欧班列的蓬勃发展，从最开始只有一条“义乌—马德里”线路，每周不定期开行班列，发展到有19条从义乌出发的线路，平均每天有4—5列班列往来。从义乌出发的中欧班列横贯亚欧、联通中外，成功实现亚欧大陆“从太平洋直达大西洋、波罗的海、里海、黑海，义乌直达中亚、南亚、东南亚”的互联互通，把义乌和世界紧密联系

在一起。

望着每日川流不息的班列驶出义乌铁路西站，听着火车的轰鸣声，一股自豪感油然而生，让我觉得自己的工作很有意义。在日常监管中，我能学到许多新知识，见识五花八门的“中国制造”。一开始，班列运输的商品只是西班牙红酒、橄榄油等，现在，运输商品从取暖物资、日用百货等小商品，到汽车配件、光伏产品，再到手机、机械设备等高科技产品，品类多达上万种。

工作之余，我时常回想起2015年刚来时的场景，当时只有两个海关工作人员驻守监管，在一间小铁皮房内报关、转关、审核，保障“义新欧”中欧班列运转。今天，我们有一个科室的同事在为“义新欧”服务，各地客户都来义乌进出口货物，“义新欧”中欧班列真正成为一张对外贸易的“名片”。

本报记者 窦皓采访整理

## 像道钉一样默默坚守

■ 张亮亮 内蒙古满洲里 移民管理警察

“出境中欧班列查验完毕，车长57岁，司乘2名，可以放行！”伴随着嘹亮的汽笛声，我面前的中欧班列一列接着一列驶出国门。作为“国门卫士”，我和满洲里出入境边防检查站的同事们承担着入境司乘员工和中欧班列的查验监护任务。

我所驻守的地点是满洲里铁路货运口岸，这是全国最大的陆路口岸。今年9月，经满洲里口岸出入境的中欧班列数量突破22000列，约占全国开行总量1/3。今年是我参加工作的第20个年头，我见证着国家对外开放和经贸合作的发展，内心兴奋不已。

2013年，中国提出共建“一带一路”倡议，第一列经满洲里口岸出境的“苏满欧”中欧班列满载“中国制造”走向世界。那时，中欧班列的月通行数量只有1列，我们都觉得很新奇。现如今，我们这儿中欧班列日通行数量已超过13列，线路也增加到57条，国内集货地覆盖天津、长沙、广州、苏州等60余个城市，通达欧洲的13个国家28个城市。

10年前，口岸出口货物主要以单一的轻工业产品为主，诸如袜子、衣帽等。随着共建“一带一路”不断走深走实，现在出口的货物种类更加丰富，电子配件、化工产品、大型机械、出口车辆等产品琳琅满目。配套现代化查验设备和边检站的提质增效举措，单次列车查验时间从最开始的45分钟缩减到10分钟以内。

正午时分，太阳高高悬挂，给深秋的满洲里带来一丝暖意。站在5米高的栈桥上，远处的国门和铁轨上颜色各异的班列交相辉映，绘成一幅欣欣向荣的画卷。

走在这条熟悉的查验路上，我时常会看着铁轨旁的那一颗颗小小的道钉发呆。道钉虽不起眼，却用自己的默默坚守，保障了一列列火车的安全顺利通行……

查验完第9列中欧班列后，夜幕已经落下，一轮圆月周边有几颗明亮的星星，不远处，寂静的岗亭亮起了明灯，夜班的战友们已抵达现场，即将开始新一轮的坚守。

翟钦奇 李发春采访整理

## 更加努力“护航”

■ 李江娜 河北石家庄 石家庄国际陆港国际班列事业部经理

我的工作主要是对接海关和客户，为中欧班列“保驾护航”，用一张张货运单连接亚欧大陆，让京津冀区域的优质产品走向世界。这几年，我亲身经历了高效国际物流体系的建设历程，见证了中欧班列的迅速发展。

2018年6月29日，石家庄国际陆港首列中欧班列开行。最初两年，客户少、货源缺，发出的货物多是日用百货等低附加值商品。那时，每天上班，看着空荡荡的堆场，心里不是滋味。

为了让班列“动”起来，堆场“活”起来，我和同事们每天外出找客源，用好的服务吸引客户。客户有需求，我们就提供量身定制的装箱方案、提供上门揽货运输服务、全力谋划开通新线路……

功夫不负有心人。随着一趟趟班列的平稳发车和及时送达，客户日渐信任我们，班列开行量也获得成倍增长。从2020年的105列，到2022年的506列……中欧班列车次越开越密、货量越

越大。如今，堆场上集装箱一眼望不到边。截至10月20日，石家庄国际陆港今年共开行中欧班列507列，提前73天突破去年全年开行量。

订单越来越多，货物种类日渐丰富，已经由最初的日用百货逐渐转向汽车、轴承、丝网、生物医药等高附加值的特色优质产品，实现“量”到“质”的提升。这离不开业务流程和监管方式的不断优化。

2022年6月，河北对中欧班列采用“铁路进出境快速通关”模式，海关、铁路、运营企业数据互通，实现审核、放行、核销等环节一站式完成。一趟能节约通关时间约20小时，单箱节省费用200元。

伴随班列驶出的鸣笛声，看着一辆辆满载汽车、机械设备等货物的中欧班列驶出陆港，我真切感受到了共建“一带一路”带来的机遇和繁荣。今后，我更要努力“护航”，和中欧班列并驾齐驱，拥抱更广阔的明天。

本报记者 张腾扬采访整理