

生鲜蔬果,商品汽车,超大、超长、超重机械设备如何快捷运输?本报记者带您探访特种货物运输背后的故事——

“伽师新梅”成了“致富果”

冷链运输是铁路特种货物运输的一项重要业务。果蔬、冻肉、速冻食品、乳品等货品,都要通过冷链运输送到百姓的菜篮子里。比如,产自新疆维吾尔自治区喀什地区伽师县的“伽师新梅”,近两年在市场上很受欢迎,其畅销后就离不开冷链物流体系。

这种紫红色的小果子,相较于进口西梅,不仅味道更甜,而且价格还更低。伽师县拥有独特的光热资源以及偏碱性的土壤,适宜培育优良的新梅品种。目前,全县种植新梅45万亩、挂果36万亩,是全国最大的新梅产销基地。

“每年八九月,最热卖的水果之一就是伽师新梅。”伽师县拉依力克村新梅种植户如孜·喀迪尔说,自己家种了5亩新梅,一棵树能结出100公斤左右的果子。近年来,靠着新梅,家里的收入年年增加。在如孜·喀迪尔心里,伽师新梅就是“致富果、幸福果”。

然而在几年前,伽师新梅的销售情况并没有这么好。因为新梅产季短、不易保存,每年在8月底至9月初集中上市,采摘期和物流期仅有短短1个月的时间。而从新疆运往内地市场,运输距离太长,新梅对运输时效和冷藏标准都有较高要求。怎么办?

此时,中铁特货的冷链物流发挥了积极作用。“我们开行了4趟新梅冷链班列,专门服务伽师新梅运输。”中铁特货冷链物流部主任易强介绍,新梅班列直接开往北京、深圳、西安等地,截至目前,已运输伽师新梅110车、2200吨,为伽师县乡村振兴提供助力。

铁路上的冷链物流还促进了共建“一带一路”国家间的贸易往来。

东南亚国家出产的榴莲、山竹等水果,广受国内消费者喜爱。中老铁路开通后,这些水果进入中国有了新路径。

在位于云南省的磨憨铁路口岸,经常能看到一列列载着白色冷藏箱的火车呼啸而过,它就是专门运送果蔬的冷链班列。2022年12月,中老铁路首趟全铁路运输的冷链班列载着25箱水果,从老挝首都万象抵达磨憨铁路口岸。此后,这条跨境冷链线路越来越热闹。

中铁特货昆明分公司总经理张远鹏记得,以前一箱产自泰国的榴莲,辗转运到云南省昆明市的王家营西站,最长要运17天。现在,走中老铁路的全程冷链运输,四、五天就到了。“与公路运输、海上运输相比,铁路冷链运输在时效上更有保障,路途中间果蔬的损耗更少,进口的成本也就更低。”

为保证货品新鲜,冷链运输所用的冷藏箱技术含量十足。

“我们采用的冷链专用设备,可实现零下24摄氏度至18摄氏度的区间控温。”易强介绍,中铁特货冷藏箱采用优质的保温材料,抗压、抗腐蚀、抗老化材料,能够有效隔绝外界温度和湿度;制冷系统采用先进的制冷技术和环保节能的设计方案,可以对箱内的温度和湿度进行精确控制和调节。冷藏箱还配备北斗卫星定位系统,依托在广东省广州市的监控中心,可实现24小时对货品温度、湿度等信息的实时监测和远程控制,用户可实时查询货品状态。一款新研发的BH10型机械冷藏车,载重达60吨、容积143立方米,与传统机械保温车相比,载重和容积均提高30%以上。

目前,中铁特货已经形成10余条稳定便捷的冷链物流班列线路。今年前10月,通过中老铁路,中铁特货冷链运输已发运货品5.53万吨;通过中越铁路,发运货品达1.55万吨。“经过不断努力,我们已初步建立起专业化、规模化、网络化的冷链物流运行体系,业务发展进入快车道。”易强说。

汽车坐上火车

自驾七八天,从东北一路开到海南是怎样的体验?在张晓东的记忆里,感受就是一个字:累。

张晓东的家在黑龙江省哈尔滨市。连续6年冬天,他和爱人都是带着年近七旬的父母和十几岁的孩子到海南省海口市“候鸟式”过冬。

“最长的一次在海南住了快4个月。我们一大家子,有老有小,想去哪逛逛或者日常出门办事,都是自己开车最方便。”为了在旅居期间有车可用,张晓东尝试了很多办法。有一年,他开车跨越4000多公里,把自家的SUV开到了海南。“一路上的油费加过路费,花了四五千元。关键是路程太长,自己开车过去真的很辛苦。后来几年,我就在当地找朋友借车开,但也比较麻烦。”

今年,张晓东终于发现了新的解决办法。前不久,他在中铁特货微信小程序上下单“汽车托运”业务。“花了3200多元,把我的车通过铁路托运了,委托行李人一样方便。而且汽车运到哪了,哪天能接到车,每个环节在线上都能看得到,真是省时、省力!”

让汽车坐上火车,正是铁路特种货物运输的一大业务板块。

“铁路运输安全、快捷、可靠。对个人用户来说,我们提供的汽车托运业务近年来广受好评。”中铁特货公司市场开发部部长杜德军告诉记者,2021年底,中铁特货开通线上线下业务,为自驾游的游客提供私家

车托运服务。“今年,我们已承运内地赴新疆、西藏旅游的私家车、租赁车2.3万余台;承运海南进岛车辆1000余台。这项服务既降低了游客长距离驾驶的安全风险,为大家节省出行成本,又间接助力了新疆、西藏、海南等地旅游市场的发展。”

除了服务个人用户,中铁特货更有大宗商品汽车运输业务,与汽车制造企业合作,为其提供包括运输、仓储在内的一体化汽车物流服务。

近年来,中国汽车工业高速发展,汽车产销节节攀升。中国汽车工业协会数据显示,今年前10月,全国汽车产销继续保持稳步增长,分别达2401.6万辆和2396.7万辆,同比分别增长8%和9.1%。在汽车出口方面,前10月汽车出口392.2万辆,同比增长59.7%。

如此庞大的产销量,需要在汽车生产地和销售地之间具有便捷的物流。铁路运输正是一个不错的选择。

在河北省保定市清苑物流园,记者见到一批商品汽车的卸装现场。物流园内有2条铁路线,其中一条铁轨上,停着一列长长的货运火车。棕色的铁皮车厢大门敞开,一辆辆崭新的汽车被工作人员从车厢“肚子”里依次开出来,停放到周边空旷的场地上。

“你看,这些火车车厢的底部,不是平的,而是‘凹’字形的。”中铁特货公司北京分公司保定营业部负责人邢鹏向记者讲解道,这种车型号为JSQ,专为运输汽车设计。凹形的车厢底,既能增加车厢内高度空间,又便于固定汽车。“每节车厢有4.8米高、26米长,能装9到10辆商品汽车,整列车可挂24节车厢。而一般海运的集装箱,每箱只能装2台商品汽车。”

汽车能直接开进、开出火车车厢的装卸方式也更为便捷。

邢鹏介绍,一列满载商品汽车的列车在到站后仅需4小时就能全部完成装卸作业。为进一步提升效率,中铁特货今年开始将RFID(射频识别技术)应用于商品汽车的装卸作业中。在汽车出厂后,每节车厢都会有唯一的识别码。当汽车经过扫描杆时,即可通过识别码记录车辆的物流信息,并自动上传到系统,使商品汽车的运输更加智能化和高效。通过应用RFID技术,中铁特货进一步提高了运输组织效率,为商品汽车的快速流通提供了有力支持。

杜德军表示,铁路运输服务具有全天

候、运量大、成本低、安全性高等优势,尤其在中长距离干线运输和规模化运输方面优势明显。目前,中铁特货已与中国一汽、长城、比亚迪等汽车企业建立长期合作,近5年,商品汽车年度运量均突破了600万台。

“我们还积极拓展铁海联运业务,助力中国汽车销往海外。”杜德军介绍,中铁特货与上海海通汽车码头合作,建立了日常信息共享机制,合理规划铁路直达码头的物流方案,进一步提升海铁联运的运输时效。目前,海通码头的出口车物流业务已覆盖欧洲、西亚、东南亚、南美洲等区域。预计今年通过海铁联运方式,由海通码头出口的商品汽车将超过12万台。

长城汽车相关负责人介绍,目前该公司与中铁特货开展了中欧班列、中俄班列、中亚班列、铁海联运等多种形式的出口车项目合作。长城汽车各个生产基地的出口车型,都能通过铁路网络发运至内陆口岸或港口,已形成“京津冀至霍尔果斯口岸”“武汉及重庆至上海港”等多条稳定高效的出口通道。

大型机械出口“跑”得快

生鲜蔬果和商品汽车的运输,都与百姓日常生活息息相关。还有一些专门服务社会生产的特种货物,也同样需要铁路物流的支

持。比如,工程建设所需要的超大、超长、超重机械设备。

近日,内蒙古自治区迎来降雪,但寒冷的天气没有影响满洲里口岸的繁忙。千里之外,在江苏省徐州市货运北站,一台台由徐工集团生产的大型挖掘机被装上火车,整装待发。6天后,这批挖掘机将准时抵达满洲里口岸,并由此出境,运往俄罗斯后贝加尔站。

“最近东北地区正在下雪。我们这批出口的大型工程机械,如果通过公路运输到满洲里口岸,肯定会受天气影响。但现在,通过与中铁特货合作,进行铁路运输,时效性就能得到保证。”徐工集团整机运输负责人吴琼说。

徐工集团所运输的大型机械设备,属于铁路大件货物运输范畴。中铁特货公司大件公司董事长赵迎九向记者介绍,目前,中铁特货公司拥有近700辆长大货车,具备出色的铁路大件运输能力,可承载60吨至450吨的重型货物,为电力、化工、机械、冶金等行业提供可靠的服务。中铁特货还积极投入技术创新和研发,以提升运输效率和安全性。

为满足不同设备的运输要求,大件运输车辆有多种不同的设计。“比如前夹车,能夹住货物两侧,保证运输途中不会滑落;落下孔车是两边各有一根很高的侧梁,像扁担一样,把货物挂在中间,分散对路轨的压力;还有最长达25米的长大平车等。”

赵迎九说。

今年以来,落实国铁集团党组部署,中铁特货开展铁路物流总包新模式,提升大件货物运输效率。徐工集团即是其合作伙伴之一。

“徐工集团是一家特大型工程装备制造企业,产品有上千种,出口到190多个国家和地区。2022年9月,公司与徐工集团签订了物流总包运输合同,为其生产的工程机械产品提供全流程运输服务。今年9月,中铁特货又与徐工集团签订战略合作协议,合作范围扩充至集港集装箱、跨境货源运输,数字化深度融合,物流装备联合研发及应用等。”据赵迎九介绍,以往,货物运输中涉及的装卸、调度等多个部门各司其职,从提交货物运输申请到发车,一般需要4天左右。但实施货物总包模式后,相关部门实行合署统一办公,提高了办事效率,并能为客户提供专业化的最佳运输方案。

中铁特货公司负责人表示,当前推行的物流总包,既是指“公铁水”3种运输方式的总体承包,又是指从市场需求分析、物流方案设计,到干线运输、两端支配、仓储服务以及信息服务的全链条、全过程的整体服务。“比如我们不仅要帮助徐工集团的货物在铁路上传得快,还要帮助企业办理报关、船务等手续。开展物流总包业务,最终目的是降低物流成本,提高物流效率,推动铁路货运高质量发展,同时也能助力中国企业更好地‘走出去’。”

他们将特种货物运往四面八方

本报记者 李贞

铁路货运是物流运输的重要一环。国家铁路局数据显示,今年前10月,全国铁路货运总发送量达41.72亿吨。在这些南来北往的货品中,有一些特种货物,比如商品汽车,需要冷藏的生鲜蔬果以及超大、超长、超重的机械设备等。它们的物流是否通畅,既关乎百姓生活,又关系着社会生产。

那么,特种货物在运输过程中有哪些特殊要求,又是如何运往世界各地的?近日,本报记者走进中铁特货物流股份有限公司,了解铁路特种货物运输背后的故事。

▶冷藏车车内作业。

▼中老铁路冷藏集装箱。

▼西安商品汽车物流基地。

◀赣州港首列商品车专列。

◀小汽车专列行驶在京通线上。

中铁特货物流股份有限公司供图
潘旭涛制图