

▲绥芬河铁路口岸。　曲艺伟摄

中欧班列累计开行突破14万列

“钢铁驼队”跑出开放加速度

严　冰　茌柯妍

10月22日11时30分，随着开往俄罗斯莫斯科的X8059次中欧班列从中国沈阳蒲河站发车，中欧班列累计开行突破14万列，发送货值超5600亿美元。中欧班列“快捷准时、安全稳定、绿色环保”的品牌优势更加凸显，市场竞争力稳步提升。

近日，笔者跟随中国国家铁路集团主题采访团，先后走进北京，辽宁沈阳，黑龙江绥芬河、哈尔滨四地，实地见证这支驰骋在亚欧之间的“钢铁驼队”不断跑出加速度。



▶绥芬河站工作人员在值班。　茌柯妍摄



◀在沈阳，值班员组织发车。　茌柯妍摄



▶在北京，工作人员进行发车前安全检查。　徐　强摄



▼第14万列中欧班列沈阳发车现场。　陈　明摄

一票货的“数字通关路”

10月23日上午，在绥芬河站铁路联检大楼交接所内勤营业大厅，赵程辉坐在电脑前，熟练地将俄文货票信息翻译录入95306数字口岸系统。九年前，他的工作台上摆着一只装满上百枚俄文印章的木盒，当时国际联运货票全部依靠手工处理，翻译一批货票就要1小时以上；如今印章木盒早已废弃，海关、铁路、边检数据互通，班列译票录入从90分钟压缩至60分钟以内。

“电子运单上线之前，需要人工取票，再扫描报关，客户交完税后再把票送回来，费时费力。如今全部可以线上办理，省时省力。”中国外运东北有限公司绥芬河分公司经理房玉霞说。数据显示，9月17日全国首张铁路国际联运电子运单在绥芬河签发，截至10月底，已使用电子运单承运出口货物100多单，接运进口货物2200多单。

数字化的刻度不只发生在绥芬河口岸。在中欧班列（沈阳）集结中心，海关监管规则被直接“嵌”进铁路场站的作业流程。集装箱进场时，安检影像、检测数据直接推送海关端，减少重复作业，全链条可视闭环管控，关铁协同通关效率提升50%以上。在哈尔滨国际集装箱中心站，依托箱体自动识别、智能视频监控、数字化调度系统、精准定位设备等数字化手段，作业现场拥有了高效精准的“智慧眼”，可快速锁定箱位、自动核验信息、智能规避作业风险。

一票货的数字通关路，是从纸间到指尖的路，更是从串行到并联的路，中欧班列跑出的不仅是钢轨上的速度，还有数据里的效率、规则里的衔接和开放里的从容。

“出海口”搬到了家门口

10月22日，在位于房山区的北京国际陆港高末铁路专用线货场，一列满载汽车零配件、工业机械、精密仪器等货物的图定中欧班列，驶向莫斯科。

“2025年，我们把‘出海口’搬到北京企业家门口，实现北京‘不临海、不临边，货运全球’。”北京国际陆港副董事长赵保恩说，北京国际陆港实现中亚、中欧双线图定化运营，固定时间、固定线路、固定车次，运输效率更高、发运更稳定。其中图定中亚班列每周一发车，图定中欧班列每周四发车，辅以临时班列补充，月开行规模达到8列以上，覆盖亚欧多个国家和地区。

距离改变的不只是物流节奏，更是货箱里的内容。在北京，“北京智造”产品从初期的30%提升至近90%；在沈阳，集结中心承运商品从最初的木材、矿粉等大宗原材料，品类不足百种，扩展到5000余种，高附加值产品运量占比超过70%。

随着中欧班列服务范围和运行品质的持续提升，汽车汽配、机械设备、电子电气等高附加值货物成为去程中欧班列的主要货源。“从2025年9月到现在，我们已经通过铁路发运5万台汽车。”吉速物流哈尔滨储运科负责人张桐说，“下一步，我们还会把更多车交给铁路运，借助中欧班列这条通道，让更多中国汽车坐着火车走出国门。”

货源品类的变化是对外开放活力不断释放的真实写照，当“出海口”搬到了家门口，拉近的不只是地理距离，还让越来越多“中国制造”走向世界。

“钢铁丝路”上的护航人

集装箱谁来装卸？清晨5点，高兴源已经爬上了15米高的龙门吊驾驶室，按下启动按钮，推动操纵杆，精准操作重达30余吨的集装箱，将其从俄方宽轨车辆平稳换装到中方准轨车辆上。今年43岁的高兴源是绥芬河站装卸车间的一名电动起重机司机，拥有17年操作经验。“看着一趟趟中欧班列像长龙似的在口岸安全进出，我心里就特别骄傲和自豪。”高兴源说。

班列谁来开出国门？今年44岁的吕亮，是国铁哈尔滨局牡丹江机务段绥芬河运用车间牵引中欧班列驶出国门的火车司机，亲历并见证着绥芬河口岸国际运输的稳步发展。绥芬河至俄罗斯格罗迭科沃国境线全长26公里，这条线路标准轨与宽轨同铺、高坡大岭蜿蜒曲折，沿线缺少监控数据，四季环境变化对行车影响极大，不足30公里的线路却要连续驾驶3小时以上。担当出国任务以来，吕亮凭着高超的技术已安全牵引中欧班列达412趟，安全运行21156公里。

线路谁来养护？绥芬河口岸有4.9公里国境铁路，宽窄双轨嵌套并行，被称作“骑马线”，养护难度远超普通线路。70后工长曲广利是家里的第三代养路工，爷爷、父亲都干这个。扎根线路多年的他，守护这4.9公里的国门通道安全。“有时俄罗斯火车司机开过来，看见我们站在铁轨旁，会特意按一串喇叭打招呼。”曲广利说。

从15米高空的龙门吊驾驶室，到26公里国境线上的机车头，再到4.9公里“骑马线”上的养护……护航人守护的不只是一趟班列的准点，更是一条通道的可靠和一份托付的信任。

数字让通道更快，商流让通道更值，护航让通道更暖。14万列是一个累计数字，更是这条以铁轨铺展的现代“丝绸之路”赋能亚欧大陆互联互通和中国高水平对外开放的生动注脚。14万列之后，汽笛依旧，新的壮阔征程正在亚欧大陆上铺展。

“毛泽东号”机车三任司机长话变迁

“闸把虽然轻，责任重千钧”

李佳宸

今年10月30日，安全走行1300万公里的“毛泽东号”机车迎来命名80周年。近日，笔者走进国铁北京局丰台机务段，广场中央退役的蒸汽机车静静伫立。这台从解放战争中走来的机车，历经蒸汽、内燃、电力三个时代、五次换型，在一代代“毛泽东号”机车组成员的讲述中，人们看见中国铁路的沧桑巨变。

从“拉国家建设”到“拉万家灯火”

指尖抚过退役机车的金属车身，第12任司机长刘钰峰的思绪被拉回到当年跑车的日子。“我19岁进入‘毛泽东号’机车组，38岁离开，整整干了19年。”回忆起那个年代，他的语调带着感慨。老式机车驾驶室空间拥挤，柴油机轰鸣震得耳膜发胀，夏日车厢闷热，连空调都没有。那时机车的首要使命，是物资保供、服务国家生产建设。

2014年，是他职业生涯的转折点。运行68年的“毛泽东号”机车告别货运，开始担当北京开往长沙的旅客列车，全程1500多公里，要跑一天一夜。“我几乎全程站着瞭望。”刘钰峰回忆，“心里一直绷着弦，不能辜负旅客的信任。”

列车抵达长沙站，站台熙熙攘攘，不少旅客特意绕到机车前拍照，隔着玻璃窗朝着驾驶室竖起大拇指。“看到旅客的认可，我们心里特别欣慰。”刘钰峰自豪地说。

角色的转变，带来标准的重塑。班组对标国旗护卫队立下铁规，手不离闸把（操纵机车牵引与制动的手柄）、眼不离前方、背不靠座椅、说话不对脸、吃饭不同时、沏茶不谦让。“毛泽东号”机车的重心，也在这样一趟趟奔驰的列车中，从“拉国家建设”转向“拉万家灯火”。

“操作必须做到极致”

2018年12月26日，闸把交到第13任司机长王振强手中。客运模式已经成熟，但“开好车”的考卷，才刚刚写下新的答案。“HXD3D型电力机车手柄一共有170个齿位，一齿对应一公里时速，操作必须做到极致。”这是他最直观的感受。轻巧的电力机车手柄，每推动一齿都要拿捏分寸，容不得半分鲁莽。

安全达标只是底线，旅客无感的平稳，才是新的追求。一趟往返交路，司机要完成上千次手比确认、上万句呼唤应答。机车广场西侧，笔者看到，一批铁路驾驶人员正在接受严苛的实作考核。“我们每月组织考试，10分钟之内找出全部故障预设，漏一处，就要重新考核。”王振强介绍。

2024年，交路调整为北京往返邯郸，沿途小站多、站台条件复杂。王振强带领班组重新勘线，逐个标定进站制动点位，把停车误差控制在2米以内。“过去只求列车‘跑得出’，如今我们追求‘跑得好、跑得精’。”王振强说。

把经验与数字工具结合

今年6月30日，宣杰接过闸把，成为第14任司机长。“接任前一天，我还没真切感受到这份重担。交接完，振强司机长跟我说‘闸把虽然轻，责任重千钧’。”这份重量早经磨砺，2017年他经过三个月考核进入机车组，2024年获评“全路技术能手”，背后是漏一处故障就重来一次的“魔鬼训练”。

行车路上，每一把闸都关乎生命。2018年春运深夜，宣杰值乘Z1次旅客列车，电台里突然传来列车长焦急的声音：“15车厢有旅客突发心脏病。”收到通知后，待乘司机迅速抓起送话器，申请侧线停车；宣杰一边操纵列车，一边快速寻找最佳制动时机。他根据早已计算好的制动距离，反复核对救护车位置，果断撂闸，车厢稳稳停在救护车前。“那一刻我们争取的不只是几分钟，更是一条生命。”

如今对标误差已细到半米，打磨标准的工具正被数字技术重写。过去靠5根小木棒、肉眼体感测冲动；如今数字化冲动测试仪把每一秒纵向冲动完整采集，点位与诱因清晰可查。实训设备也从铅笔、自制教具迭代为全仿真驾驶舱。“创新不完全是从无到有，更多是在前人基础上改良升级。”宣杰边操作数字化冲动测试仪边说。即便有智能设备辅助，“手不离闸把、眼不离前方”的老规矩依旧传承下来。他把经验与数字工具结合，手把手教给年轻成员。

80年，一台机车，穿越三个动力时代；一代代“毛泽东号”机车组成员，接续同一个初心。变的是车型与技术，不变的是“报效祖国、忠于职守、艰苦奋斗、永当先锋”的精神。从物资保供到服务民生，从安全达标到极致精进，从人工操作到数字赋能，“毛泽东号”机车的每一次飞驰，都是中国铁路蓬勃发展的缩影，更是中国式现代化阔步前行的生动注脚。



▶“毛泽东号”三任司机长（从左至右分别为王振强、刘钰峰、宣杰）。　受访者供图