

一起，是不是更有吸引力？”强东峰笑着说道。

今年爱菊集团的粮食铁路专用线已经接入到企业园区内。唐家龙说：“只要大门前的海关报关区建成，以后长安号就可以直接将货物拉进我们院子里。”

记者在采访中了解到，《“一带一路”粮油合作：爱菊集团案例》已成功入选陕西省社会科学院《陕西蓝皮书·陕西“一带一路”建设发展报告（2024）》。

下一步去向哪里

2023年5月30日，中兴通讯出口专列发车仪式暨“中兴通讯西安铁运枢纽中心”揭牌仪式在西安国际港站举行。满载中兴通讯设备的50个集装箱，搭乘中欧班列长安号，从西安国际港站鸣笛启程，一路向西，最终将抵达乌兹别克斯坦塔什干。全程运行距离为4667公里，预计运输时间10天。该班列的货物品类包括微波天线、基站天线、固定线卡等通讯设备，货值突破1亿元。

未来，中兴通讯将以西安国际港站为中亚业务板块的枢纽中心，实现更大体量、更为丰富的中兴通讯产品搭乘长安号出口中亚。

据悉，今年1-5月长安号共开行2122列，较去年同期增长53.4%，运送货物总重200.2万吨，较去年同期增长74.1%，高质量核心指标稳居全国第一。

回顾长安号十年历程，在1.0版本中，长安号在中国段、宽轨段、欧洲段运行时刻表首次实现全程贯通，使运输时间稳定。全程时刻表班列严格按照车站停留时间标准，采取“优先编组、优先挂运、优先发车”的方式，缩短了中欧班列各环节作业时间，减少口岸站办理列车换装时的无效停留时间，确保了按交接日期、时刻和规定车次完成每段承运，提升了中欧班列全程开行质量和中欧班列的市场竞争力。

新的2.0升级版班列则在1.0版本的基础上，实现“有去有回”，开行次数也从每周去程1班增加至每周去程2班、回程1班，并且在欧洲段铁路运行时采用最优编组，进一步提高班列换装时效。

截至2023年4月底，长安号已累计开行17643列，其中中亚方向累计开行4294列，开行干线达到17条，覆盖亚欧大陆全境。同时，通过“干支结合”的方式构建了“+西欧”集结体系，集结线路达到19条。班列的开行量、货运量、重箱率等核心指标稳居全国第一。从这些数据中可以看出，长安号已经实现了从“追赶者”“跟跑者”到“领先者”的角色转换，也让西安港实现了一个内陆普通货运站到世界一流内陆港的转变。

十年过后回头看，长安号一路走来，许多举措都极

具前瞻性。借助长安号的优异表现，西安国际港务区也实现了由物流运输到产业集聚的转变，并逐渐形成一条立体的物流大通道。用强东峰的话说，“长安号正处于高质量发展阶段。”

为了持续拓展境内外合作，推动国际港务区港产港贸港城融合发展，陕西省正在加快建设中欧班列西安集结中心。截至目前，临港产业园建设已全部完成，入园企业11家，京虹科技、硕达视创、思达智、威码逊等9家企业已投产运营。金属、粮食、木材、冷链、整车等大宗商品交易中心的建设也在稳步提升。2022年，大宗贸易营收规模1230亿元，同比增长17%。而在港城融合方面，国际港务区在建设招商局、华润、中电建、中粮等十大总部基础上，再引进中石化、国家电网、农行数字化等总部项目，打造中欧班列西安集结中心中央商务区。

国际港务区还引进了中远海、中林、山东港、五矿、陕林、陕投等国内外行业龙头企业，建设了集集装箱运输、冷链物流、期货交割、大宗商品、整车运输等功能于一体的中欧班列西安集结中心港口功能区。积极承接东南沿海产业转移，已引进世界500强企业31家、中国500强企业8家、中国民营500强企业5家，产业发展日渐壮大成势。

随着12条国际铁路发运线改造完成，西安集装箱中心站将成为全国第一个拥有3束6线的场站，国际集装箱作业到发线18条，未来可满足长安号年开行一万列以上的功能需求。这就意味着若在未来能继续从国际海运业务中挖掘到适铁运输的新伙伴，还有5400列的运力空间有可能获得充分释放。

以国际港务区为依托，西安成为国家支持建设的5个中欧班列枢纽城市之一。而长安号不仅是一条陆路的物流与贸易通道，更像是一个支点，将西安的陆港和空港“两大港区”链接起来，共同构建具有西安独特竞争力和优势的现代物流体系，并推动西安加快建设享有国际盛誉的综合枢纽和集散中心。

同时还要看到，随着中国中欧班列的不断开通和运行量的不断攀升，全世界物流格局正在被打破。特别是长安号的稳定开行，成为越来越多跨境电商企业的物流新通道，似乎在冲击和重塑着世界陆路物流的贸易规则。2022年长安号开行跨境电商专列198列，实现跨境电商交易额35.1亿元，同比增长约40.4%，交易额占西安市跨境电商交易额的24.33%，已具备拉动西安市外向型经济发展的新动能。

（本文图片由西安自贸港运营有限公司与爱菊集团提供，特别致谢！）