

常态化运行。2016年8月18日，长安号西安-华沙开行；2016年12月6日，长安号西安-莫斯科开行；2017年4月1日，长安号西安-布达佩斯开行；2017年11月10日，长安号科沃拉-西安开行。长安号对欧洲、中亚和俄罗斯等多条路线的开行，构建了连接中亚、辐射欧洲腹地的黄金物流大通道，客货在途时间从以前的海路30天至45天缩短到现在的8天至15天，为中国商品进出口开辟了一条安全、高效、便捷的国际进出口贸易大通道。

与此同时，西安国际港务区的进境粮食口岸、进口肉类口岸都是内陆地区首家获批的专门口岸。

运行量迅猛增长的背后

2018年，长安号全年开通了1235列。对于这个数字，西安自贸港建设运营有限公司市场一部负责人贾晓黎印象非常深刻。要知道在此之前，2014年长安号开行的班列数仅43列，2015年95列，2016年151列，2017年194列。“从100多列一下子增加到1000多列，这是一个突破性的增量。”贾晓黎说。

当时的背景是，2018年年初，西安市领导班子提出长安号全年开运量要突破1000列，为完成这个任务，国际港务区创新了多平台化运营的模式。三家平台公司同时开始运营，而且开辟了欧洲新线路和新站点。

所谓多平台化运营模式，是指从2018年起，国际港

务区调整营运政策，实行“一企一线”的运营思路，让有实力的物流企业以承包运行线路的方式，共同参与中欧班列运营。

“俄罗斯、白俄罗斯的去程回程和中亚的回程交给了招商局集团运营；伊朗、阿富汗的去程和回程交给陆港大陆桥公司运营，其余线路由陆港多式联运公司运营。”在贾晓黎看来，还有一个重要原因，就是从2018年开始，长安号又开发了多条欧洲新线路，譬如西安-汉堡、西安-杜伊斯堡等等。“当时还采用了量价互保的营销模式。长安号运营的平台公司与铁路、海关的配合也至关重要。”

长安号的运营团队将“通道+口岸、通道+电商、通道+产业”三项运营方式融合，让长安号成为一条开放通道，把西安乃至陕西从内陆腹地推到开放前沿。贸易快速发展的同时，产业也快速聚集，而产业的聚集又反作用于长安号的高质量运营，形成良性循环。

长安号运营中还采用多种方式降低企业成本，提高运营质量，开发了“线上订仓平台”提高班列运行效率，采用了“舱单归并”为企业节约成本。与北斗合作研发“北斗在途监测系统”，实时掌握货物运送情况，对光感、温度、湿度全程监控，提高货物运输的安全性。特别是首创中欧班列“延误险”，给企业吃上“定心丸”。



长安号成为一条开放通道，把西安乃至陕西从内陆腹地推到开放前沿。