

“山东制造”天天直通粤港澳

从每周两班到“天天班”，烟台福山至广东班列跑出“加速度”

本报烟台3月17日讯(记者秦雪丽 张琪 杨凡 于洋)3月13日5时06分,一列满载山东制造的货运班列从烟台福山站驶出,奔向2000多公里外的广东大朗站,这是“福山—广东”班列每日发车的寻常一景。班列是烟威地区首条纳入国铁集团图定方案的鲁粤直通线路,近来实现了从“每周两班”到“天天班”的跨越,成为连通粤港澳大湾区的钢铁“驼队”。

记者在现场看到,货物涉及化工、食品、机械设备等三大核心品类,有来自鲁花集团的调味品,万华化学的聚碳酸酯、聚醚,裕龙石化的化工产品等,主要送达深圳、东莞等地,在东莞常平、深圳石龙两大站点的卸货量占比超九成。

货源组织方是山东德宝多式联运有限公司,公司董事长赵德生算了一笔账:班列单趟运费约40万元,较同等公路运量运输节约13万元以上,综合物流成本降幅达25%。运行时间也从初期72小时压缩至最快42小时,“企业敢接以前不敢接的急单了”。“既准点又省心,现在发货就像赶火车,还比水路快,比公路省钱。”一位商贸货主感叹,“再也不用愁怎么跟客户解释到货时间了。”

班列的由来得益于一套“组合拳”,是政策赋能、市场运作、资源整合、多方协同的产物。福山区牵头推出“1+N”集群发运模式:德宝物流作为“大管家”统一组货;万华、鲁花、张裕等企业的产品搭车发货;铁路部门将班列纳入国铁运行图。2025年4月11日班列开行,恰逢国家“公转铁”战略窗口期,享受定时定点运营和优先装卸、优先放行保障,按图运行率达100%。职能部门、铁路方、物流企业、货主四方协同,确保班列运营全程无断点。

福山区交通运输局党组书记、局长张新萌介绍,一年来,班列交出亮眼成绩单。截至目前,班列发运货物总量近20万吨,日发送量从500吨猛增至1500吨以上,货源已覆盖烟威两地的20余个区市。

烟台处胶东半岛交通末端,铁路运输是短板,货物南下走公路成本高,走海运时效慢,班列恰好补齐短板。“以前是参团旅游,现在是组团游”,济南铁路物流中心烟台营业部经理金石说,依托政策和市场的双轮驱动,班列实现了从培育期到常态化的快速跨越,“这个速度在圈内很少见!”

据烟台福山区交通局统计:截至目前,累计发运近20万吨,日发送量从500吨跃升至1500吨以上,货源覆盖烟威地区20余个县区,从一周两三班到“天天班”。“货物运输品类也在悄然变化。”福山区交通运输局党组书记、局长张新萌介绍,班列的“乘客”,从最初的化工品、调味品,如今已扩展到食品、日用品、工程机械等,货物主要送达深圳、东莞、佛山、珠海等珠三角核心城市。



城市还在沉睡中,山东济铁烟台物流园内一片繁忙,“福山—广东”班列整装待发。 王建鸿 摄

“钢铁驼队”南下记

在广州超市的货架上,一批鲁花花生油刚刚上架。几天前,它们还远在2000多公里外的烟台工厂,经由“福山—广东”图定货运班列最快42小时抵达。一趟班列,让“山东制造”融入了大湾区的日常。

连日来,齐鲁壹点记者蹲点烟台福山,以这趟班列为切片,试图窥见一场正在发生的物流变革,看一条铁路如何撬动资源流动、重塑交通格局、为山东制造南下打开新通道。

记者 秦雪丽 张琪 杨凡 于洋 烟台报道

从一周两班到“天天班”

“你看现在园区挺安静,一到晚上可热闹了,当天集结的货当天就得发走,最晚能忙到晚上11点。”3月9日上午,谈到广东班列,山东德宝多式联运有限公司(以下简称德宝物流)董事长赵德生难掩内心的喜悦。

作为烟威地区首条纳入国铁集团图定方案的直通铁路班列,2025年4月11日,山东烟台福山至广东货运铁路班列(简称广东班列)首班开行,鲁粤之间的物流货运有了新通道。

“运行近一年,效果远超预期。”济南铁路物流中心烟台营业部经理金石如是评价,依托“政策+市场”双轮驱动,广州班列实现了从“培育期”到“常态化”的快速跨越,“这个速度在圈内很少见!”

据烟台福山区交通局统计:截至目前,累计发运近20万吨,日发送量从500吨跃升至1500吨以上,货源覆盖烟威地区20余个县区,从一周两三班到“天天班”。

“货物运输品类也在悄然变化。”福山区交通运输局党组书记、局长张新萌介绍,班列的“乘客”,从最初的化工品、调味品,如今已扩展到食品、日用品、工程机械等,货物主要送达深圳、东莞、佛山、珠海等珠三角核心城市。

“三笔账”背后的降本增效

这条“鲁粤大动脉”不是一条简单的铁路线路,而是烟台制造降本增效的生动注脚。站在市场的角度,“物流大管家”赵德生为我们算

了三笔账,通过这三笔账,也就看懂了它为何如此重要。

第一笔账:企业的成本账。对货主而言,运费是最敏感的神经。广东班列依托多式联运模式与规模化运营,实现综合物流成本大幅降低。这笔账算下来,成效立竿见影。班列单趟运费约40万元,相较于同等运量的公路运输,单次可节约13万元以上,综合物流成本降幅达25%。以万华化学的聚碳酸酯运输为例,通过班列发往华南市场,每吨货物的综合物流成本降低17%以上。

第二笔账:时效催生的“扩员账”。“更关键的是时间账。”赵德生介绍,班列开通初期,单程运行需72小时,如今已压缩至最快42小时,压缩幅度达41.7%。“这节省下来的时间,让企业敢于承接以前不敢接的紧急订单。”

为优化服务,广东班列推出“门对门”定制化服务,提供前置仓、后置仓储存服务,这种“公路+铁路+公路”多式联运模式,让货主放心的同时少操心。

第三笔账:市场的竞争力账。“在制造业竞争激烈的当下,成本管控是企业生存和发展的关键。”赵德生介绍,物流优势将最终转化为市场竞争力,比如成本降低,企业在广东市场有了更大的议价空间,时效稳定,广东客户对烟台供应商的信任度随之提升。

从单打独斗到搭伙南下

这趟班列能跑通、跑快,靠的不是单打独斗,而是在于形成了“政策赋能、市场运作、资源整合、多方协同”的闭环机制,构建了四维联动的运营体系。

班列开行的时机,恰好赶上了国家“公转铁”的战略窗口期,

国家《有效降低全社会物流成本行动方案》提出要“优化运输结构”,山东配套方案明确要“加密班列频次”。政策有了方向,铁路部门又拿出了实打实的资源:纳入国铁集团运行图。用赵德生的话说:“政策给了名分,铁路给了保障,这事就有谱了。”

在充分调研的基础上,“1+N”集群发运模式由此诞生:德宝物流作为核心牵头主体,统一对接下游分散货主,系统归集多品类零散货源,通过集中组货实现“整列发运”的规模效应。首发即实现40车编组、超2000吨运量,彻底改变了此前区域内“公路零担为主、铁路零散发运”的分散格局。

沿海城市的“陆港”梦

在交通运输经济专家、鲁东大学教授刘良忠看来,烟台福山—广东铁路班列这条新动脉的意义,远不止于“打通”二字。它的开通恰逢全市加快建设面向东北亚国际陆海物流枢纽的关键节点,是烟台深度融入国家“公转铁”战略,完善大交通,构建大通道,推动大开放的重要实践。铁路班列的常态化,表面是物流效率提升与成本降低,深层却是资源配置方式的革命。

在烟台“十五五”规划蓝图中,“织密海陆空综合立体交通网络,现代化大交通格局全面形成”摆在重要位置。从末端到枢纽,立足于烟台市“国家港口型物流枢纽城市”总体功能定位,广东班列也在努力提升运营质效。

张新萌介绍,下一步力争将单程平均运行时间压缩至40小时以内;启动黄渤海国际陆港建设,构建“前港后仓、通关一体”的陆港枢纽,与烟台港共同形成“陆海统筹”双枢纽的格局。

评论

记者 闫丽君 秦雪丽 于洋

从每周“两班”到“天天班”,烟台福山至广东班列,开行不到一年,凭什么能跑出这样的“加速度”?

钢铁“驼队”为啥这么牛?答案就在一个“拼”字。

过去,烟台企业发货去广东,那可真费劲。走公路,运费贵;走海运,效率低;走铁路,企业单打独斗,货少难成列。怎么办?

去年,烟台福山区把难题给解了。简单说,就是“拼”出了一条新路。由政府搭台,物流企业牵线,万华的化工品、鲁花的食用油、几十家企业的货凑一列,大家“组团拼车”南下的创新场景就来了。

这一“拼”,拼出了规模,更拼出了效益:物流成本直降四分之一,时间缩短近一半。“山东制造”直达大湾区,像赶火车一样准点。对企业来说,这趟班列,省的是真金白银,赢的是市场先机。

但这笔账远不止于此:班列更像一根针,缝合了地理与市场的裂痕。班列一头连着胶东半岛的工业重镇,一头连着粤港澳的广阔市场,遥不可及的两大经济圈,在钢铁“驼队”的牵引下紧紧握手。

破障碍,物流通,循环畅。这支钢铁“驼队”,不仅让企业敢接急单了,能赚大钱了,还让区域间的资源要素真正转起来,市场活起来了。它打通的不仅是物流线路,更是南北产业协同的桥梁:“山东好货”顺利南下,南方市场要素反向赋能,这不就是增强国内大循环的生动实践吗?

当“堵点”变“通途”,当“末梢”变“枢纽”,当越来越多的钢铁“驼队”织密成网,做强国内大循环的内生动力就会越来越强,经济高质量发展的底气就会越来越足。

拼市场之路,架循环之桥