

兰州成为西北最大的商品汽车集散地——

经济
观察

新甘肃·甘肃日报记者 刘 健

盛夏时节,兰州东川铁路物流园,密密麻麻停放着数以千计的全新国产小汽车。

轿车、SUV、小货车……车型多样、颜色丰富,场面蔚为壮观。

这些车从何处来,将运往何处去?大规模集结背后,又有哪些鲜为人知的故事?

日前,记者走访兰州东川铁路物流园,得到的答案,比想象中更令人鼓舞——

满载国产小汽车的钢铁巨龙从这里出发,辐射西北、西南,直奔中亚、欧洲。如今的兰州,已成为西北地区最大的商品汽车整车发运集散地。

商品汽车到达量迈上新台阶

从兰州市城关区出发,开车约1个小时,就到了西固区东川镇——兰州国际陆港的核心区所在地。中国铁路兰州局集团有限公司兰州铁路物流中心所属的东川铁路物流园便坐落于此。

作为东川铁路物流园的重要组成,特货作业区承担着园区汽车的仓储及发运业务,停车区占地面积就达到了12.5万平方米,约等于17个标准足球场的大小。

“平时每天停放的小汽车维持在2000台左右,最多可停满5000台小汽车。通过铁转公、公转铁,每天有1000台左右的车进出物流园。”中铁特货兰州分公司东川经营部经理赵志斌告诉记者,东川铁路物流园的车辆仓储能力,在全国屈指可数。

“2024年,到达东川铁路物流园的小汽车达到19万台,2025年,增长到20万台。”他说。

“20万台?”数量之多,出乎记者意料。

作为老工业基地,兰州拥有雄厚的工业基础,但汽车产业却并非强项,生产小汽车的企业仅有一家。到达东川铁路物流园的20万台汽车究竟是从哪里运来的?

“安徽、陕西、重庆、北京、吉林……货源来自全国10多个省份。”赵志斌说,但凡生产小汽车的企业,现在几乎都会向兰州发车。这些车大部分是由铁路运来的,还有一部分通过公路运输抵达园区。

车由八方汇聚兰州,得益于兰州独特的区位优势。打开中国地图,兰州正处于陆域几何中心。陇海、兰新、兰青、包兰、兰渝五条铁路干线在此交会,中欧班列西通道穿城而过。以兰州为圆心,2000公里半径覆盖了华北、华东、西南、西北的大片区域。

除了区位优势,另外还有一个重要因素就是园区强大的承载能力。东川铁路物流园是甘青宁三省区最大的一级铁路物流货场,拥有10条铁路装卸线,特货作业区与集装箱作业区功能互补,仓储、中转、公铁联运融为一体。正是这样的硬件优势,才有了吸引全国各地车企的底气。

赵志斌介绍,车汇聚到兰州之后,将通过外贸和内销走向市场。

园区80%以上的车辆会通过铁路、公路二次分拨至甘、青、宁、藏、新5省区,剩余部分搭乘班列远赴中亚。

“兰州已成为西北地区规模最大的商品汽车中转贸易基地,向西出口整车的重要平台。”他说。

一年20万台国产新车从这里发运



图片由AI生成

- 2024年,到达东川铁路物流园的小汽车达到**19万台**,2025年,增长到**20万台**
- 园区**80%**以上的车辆会通过铁路、公路二次分拨至甘、青、宁、藏、新5省区,剩余部分搭乘班列远赴中亚

图定班列串起向西开放新动脉

恰逢刚刚完成装车,工作人员正在检查小汽车是否固定到位。

“每节车体上下两层各放了5台小汽车,这列车有29节车体,一共装了290台。”一位工作人员边说边拿着手电,一辆接着一辆,仔细观察每台车是否固定到位。

这列车将驶往何处?

答案是:新疆霍尔果斯。

从霍尔果斯口岸出境,这290台车将通

过铁路或公路,再分拨至中亚五国及俄罗斯、白俄罗斯等国家。

“目前,这趟列车已经是图定班列,实现了常态化开行,最少一周开行一列,有时一周能发两三列。”兰州东川铁路物流营业部经理王怀德说。

所谓图定班列,就是按客车化管理——发车时间固定,运行路径固定,不受运力紧张影响,不受口岸拥堵影响。对客户而言,运到

时限有了可靠保障。

“我们这趟JSQ班列是全国为数不多的JSQ图定班列之一,今年上半年,已经累计发运国产车11538辆。”说起这趟班列,王怀德颇为自豪。

数据显示,自2024年10月17日被列入图定班列以来,兰州至霍尔果斯JSQ班列已累计开行176列,运输各类小汽车4.76万台。

可以说,现在中国通过陆路向西出口的小汽车,有相当一部分都是通过东川物流园发出的。兰州已成为全国向西开放的铁路物流版图中的重要节点。

深耕市场蹚出铁路货运新路子

兰州铁路物流中心常务副主任、甘肃西部物流有限责任公司经理张宏介绍,铁路运输汽车的优势在于运量大,受天气、路况等因素影响小,安全性、环保性和准点率都高于公路长途运输。一趟29节编组的JSQ列车,一次就能运载近300台商品车,这是公路运输无法比拟的。

铁路部门从调研中发现,长期以来,大量的汽车订单都存在零星化的问题。

“少了只有十台八台,多了也就四五十台,根本凑不成整列。”张宏说,这些零星订单过去全靠汽车拉运,时效慢、成本高、安全性低。特别是出口车辆,还要经过出境,口岸一堵就卡住出不去。

于是,中国铁路兰州局集团有限公司决定将兰州东川铁路物流园打造成一个商品汽车集散中心,通过公路或铁路运输,将全国各地汽车厂商的车辆集结到东川铁路物流园

来,再重新发运。

不过,从物流角度来讲,要做到这一点,是要下很大功夫的。

张宏介绍,铁路部门花了大量时间跑市场、摸需求、建渠道,吉利、比亚迪、长安、奇瑞、上汽、一汽……国内主要的汽车生产厂家几乎跑了个遍。各个汽车厂商有多少订单、零散货源占比多大、主要流向哪些方向,需要逐一了解清楚。

以兰州至霍尔果斯JSQ图定班列为例,因为订单量不多,以前,各厂商主要靠卡车运往霍尔果斯。但通过铁路部门主动跑市场,将零散车辆在兰州集结,集零为整,最终推动了JSQ班列的开行。

“最初开行的只是JSQ临时列车,但随着市场和客户认可,越来越多的订单就来了。”张宏说,正是由于汽车数量有了稳定保障,兰州至霍尔果斯JSQ班列才能成为图定班列。

服务升级开启物流新篇章

局三方签约,决定在东川铁路物流园打造中石油中西部物流集散基地。签约当日,一列满载中石油独山子石化分公司产品的化工产品专列从新疆跨越2000多公里,顺利抵达东川铁路物流园。

这一基地缘何落地东川?

近年来,随着新疆经济加速发展,新疆铁路运输承受着较大的压力。在疆煤外运、农产品季节性运输叠加时期,化工品铁路运力更加紧张。而兰州辐射华北、华东、西南,是承接新疆产能联通国内、国际市场的天然节点。在此建设集散基地,是破解中石油石化产品出疆物流难题的重要路径。

“运输化工产品的列车可以直达园区,我们能提供装卸、仓储、配送等全链条的服务,真正实现中石油西部石化产品的前置和就近分拨。”张宏表示。

与之类似的还有靖远煤业集团刘化化工有限公司。由于企业库房容量较小,旺季库存

告急。铁路部门主动上门,表示可以提供仓储服务,不用在外面另租库房。淡季,产品存放在铁路物流园,春耕秋耕时节,随用随发。

2026年6月25日,满载1210吨兰州石化高端橡塑产品的专列从东川驶向波兰华沙,全程18天,较传统陆海联运缩短50%以上。这是甘肃首次开行直达欧洲的橡塑产品专列。

“整列直达、全程不解编”,曾经用来描述JSQ汽车班列的语句,如今也用在了橡塑产品上。

“今后,我们还要进一步延伸服务,把包装、配送全部打包进去。企业只管生产,物流的事全部交给我们。”对未来,张宏信心满满。

从整车集结到全品类前置,从“集零为整”到“全程物流”,兰州东川走出了一条西部内陆铁路物流园转型升级的新路径。

汽笛长鸣,车轮滚滚,以兰州为节点,“钢铁驼队”正以全新的姿态,把“中国制造”“甘肃制造”送往世界。

记者手记

以“闯劲”
换“胜势”

刘 健

在兰州东川铁路物流园采访,最让人震撼的是无人机在空中拍下的密密麻麻数千台全新小汽车。

兰州基本不产车,但一年20万台量级的商品汽车汇集兰州,又分拨运输至周边地区,甚至走向国门,这件事着实让人振奋。

兰州地处陆域几何中心,区位优势得天独厚,但这种优势不会自动转化为产业胜势。把地理中心变成物流枢纽,不仅要靠硬件支撑,更要靠改变传统思维,靠一步一个脚印的实干。

面对车企零星散单凑不成整列的痛点,兰州铁路部门没有止步于市场现状,而是主动出击,跑遍国内主流车企摸需求、建渠道,硬是把零散订单“集零为整”,跑出了全国为数不多的JSQ图定班列,蹚出了铁路货运的新路子。

东川铁路物流园变身西北最大商品汽车发运集散地,对甘肃的意义不止于铁路。放眼全省,如何让“过路”变“停留”、“通道”变“枢纽”,是摆在各个行业面前的共同课题。只要有“无中生有”的闯劲,“集零为整”的干劲和“延链强链”的钻劲,把区位优势转化为产业胜势,甘肃这片内陆腹地,定能蹚出更多通江达海的新路子。