



一座山城如何把“海”搬到家门口

怀化四年把货值超260亿湖南造送出海,还顺手把榴莲价格打下来了

潇湘晨报·晨视频记者骆一歌 报道

吴立新只花了一周时间便做出决定:在怀化开一家箱包公司。那还是2023年9月,这位在河北白沟经营箱包生意多年的温州商人来怀化考察。

白沟号称“中国箱包之都”,业内流传“南义乌,北白沟”,那里有吴立新扎根多年的生产基地和完整供应链。而怀化,是一座被武陵山和雪峰山夹在中间的山城。

考察完一周后,吴立新再次来到怀化签了合同。这次,同行的4家企业也一起签了合同。

不是一时冲动。吸引他们的,是一个叫怀化国际陆港的地方,“湖南造”正从这里走向世界。

近日,潇湘晨报·晨视频记者随“活力中国调研行”媒体团来到怀化国际陆港。

怀化国际陆港2021年启动建设,2022年首趟班列发车,累计开行3700列,班列货值超260亿。截至2026年8月,累计开通7条国际物流大通道,通达全球75个国家和地区的252个港口及站点。

港口一定要有水?怀化的回答是:不。

一座山城,硬是把“海”搬到了家门口。内陆城市的出海逻辑,也正在被改写。

一周就签约,多家企业同时落地

“2023年,怀化市委市政府到我们那边去招商,给出的相关配套政策非常吸引人。”吴立新接受潇湘晨报·晨视频记者采访时说。

这次招商不久后,他便独自一人来到怀化考察。不到一个星期,他又来了。这次,跟他一起来的4家企业当场签下合同。

一周签约不是一时冲动,他算了一笔账。

“在白沟出发走天津港,到欧洲大概要一个半月。”吴立新说,怀化铁海联运从深圳盐田港出发,相同的目的地只要1个月,“物流成本降低了约15%,时间也压缩了1/3”。

对于箱包这种毛利薄、走量的行当,这组数字的意味很明显。于是2023年10月,吴立新担任董事长的湖南森茂箱包有限公司成立,入驻怀化国际陆港的箱包产业园。

落地后,怀化送上了政策大礼包。厂房租金比白沟那边低了50%;政府牵头成立怀化市箱包行业协会,促进产业集聚。而后,做拉杆、轮子、里布、色母、拉链、包装等配件的企业相继到位。

截至目前,怀化全市箱包产业链企业已达225家,总产值突破60亿元。“最近的配套企业离我们只有几百米。”吴立新说。他细数落地之后的变化,一年左右就新开拓了美国等市场,今年的产值有望达到4000万元。

如今,怀化国际箱包皮具产业园每天有数千个拉杆箱、背包装箱出海,销往东南亚、中东、非洲等地。吴立新告诉记者:“正在考虑把白沟的公司搬过来合并。”

怀化国际陆港,货场集装箱整齐堆放,班列有序开行。
组图/受访者提供



物流成本砍掉15%,还把榴莲价格打下来了

为什么选择怀化?吸引吴立新和两百多家箱包企业相继落户的,是短短几年怀化就从“山城货站”向“国际枢纽”跃迁的实力,更是三个关键变化。

第一,时效变了。过去,湘西的货物要绕远路出海;如今,依托西部陆海新通道,货物30小时即可通江达海,3天可达东盟国家。本地的竹木制品、工程机械等货物也能快速走向全球。

第二,方式变了。以前是公路卡班,现在是公铁海联运。铁海联运衔接北部湾、湛江、深圳盐田等港口,湘货从怀化出发,经铁路快速抵达沿海港口,再换装远洋班轮奔赴全球。

第三,服务变了。内陆企业出海最头疼的事之一,集装箱得去沿海借,用完还得还。怀化国际陆港发展有限公司副总经理朱萃介绍:“如今中远海运、马士基等头部船公司将海运空箱前置布局到怀化陆港,设立还箱点,企业在家门口就能完成提箱、装货、封箱全流程。”

以前要靠自己联系货运站、铁路、海关,现在与中远海运合作,可以搞全程物流“一口价”。

以前需要跑到沿海口岸办的手续,如今在怀化全部搞定。怀化海关全面推行“铁路快通”“直装直提”等改革举措,通关时长较传统模式压缩约30%。

三个变化叠加,内陆企业出海的体验被彻底改写了,

港口服务前置到了家门口。

朱萃告诉记者,正是这套高效运转的体系,让物流成本直接砍下15%。

目前,陆港共布局10条产业链,新材料、新能源等产业正在招引中。朱萃介绍,“未来将以点带面地推动临港产业集群发展”。

湘货出海更快了,东盟的优质商品也在加速奔向国人。

“东盟水果和云南蔬菜往东输送至国内市场,怀化是必经之地。”怀化国际陆港经济开发区管委会副主任胡刚接受采访时表示,中、东部市场有需求,怀化也因此打造了智慧冷链物流中心。

冷链是怀化国际陆港的王牌。2024年8月22日,“湘滇·澜湄线”昆明至怀化冷链图定班列正式首发,一条跨越山海的“果蔬鲜花高铁”打通了。

怀化海关副关长李淳介绍:“东盟的火龙果、冻榴莲等3天时间内就可以到达怀化国际陆港,比以往开行的铁路速度快1-2天。”

数据显示,今年上半年,怀化自东盟进口冷链水果超过6000万元,增长28.4%,冷链班列规模稳居全国内陆港第一。区域冷链物流成本下降了21%,而东盟进口水果价格降低20%以上。

内陆城市的出海逻辑正在被改写

一个被武陵山和雪峰山夹在中间的城市,凭什么做成这件事?

被两大山脉夹持,按理说适合大规模产业发展的连片平地很少。但它的底气偏偏就来自地理位置。

怀化位于湘鄂渝黔桂五省份边区中心,向西,汇入沪昆铁路线,连通云贵川内陆地区;向南,融入西部陆海新通道,直达东盟各国;向东,连通日韩经济循环通道;向北,又能对接中欧班列……

这种“十字型”枢纽格局,让怀化成为天然的物流“路由器”。国家也看到了这一点。

2019年,《西部陆海新通道总体规划》将怀化定位为东线主通道上的重要节点城市;2021年,国家综合立体交通网规划进一步将怀化纳入多条国家级通道主轴。

2022年是破局关键之年。这一年,国家发展改革委批复怀化加

入西部陆海新通道省际协商合作机制,通道省区市由“13+1”拓展为“13+2”,怀化正式进入国家战略“朋友圈”。同年,怀化被确定为商贸服务型国家物流枢纽,完成了从“过路站”到“枢纽站”的身份跃升。

但怀化国际陆港真正的价值,不只在那些政策描述里。中国有大量内陆城市,有产业、有产能、有产品,但出海这件事上天然比沿海吃亏。距离远、物流贵、周转慢,这些内陆城市的企业需要的是把出海效率提上去,把成本降下来。

怀化国际陆港证明了用铁路网络连接海港,把沿海服务前置到内陆,让企业在家门口完成出海全流程。当提箱、装货、通关、还箱都可以在内陆完成,地理上有没有海就不再重要了。

把群山推远,把大海拉近,这是怀化国际陆港一直在做的事。这座山城的出海故事告诉我们,通江达海,不在于脚下有水,而在于心中有路。