

全力以赴拼经济搞建设——贯彻落实省委工作会议精神

成都国际铁路港多式联运项目通过竣工验收

华西都市报(记者 邹阿江)8月5日,记者从成都市青白江区获悉,成都国际铁路港多式联运项目已通过竣工验收,即将投入运营。

据介绍,多式联运基地项目由中远海运物流发展有限公司和成都国际铁路港投资发展有限公司共同打造,是成都国际铁路港以全球化视野谋篇布局“供应链版图”的一块重要“拼图”,是成都市政府与中远海运集团战略合作功能平台性项目,也是国家发展改革委、交通运输部首批多式联运示范工程。

作为成都国际铁路港物流园区的一部分,该项目紧邻青白江区大弯货站,仓库占地总面积约6万平方米,基地内规划了4栋丙二类双层仓库、1栋丙一类仓库(二期)、1栋冷链仓库(二期)以及集装箱堆场、综合楼、辅助用房等。



即将投运的成都国际铁路港多式联运项目。成都市青白江区委宣传部供图

该项目现场负责人王麟介绍,项目

作为中欧班列和西部陆海新通道在成

都的集散与枢纽中心,提供往返集装箱

集结、换箱、拆箱后配送等服务,货物运抵项目基地后可实现无缝对接,一站式发往全国,缩短客户物流时长,降低物流成本,全方位服务物资转运需求。“具体来说,可提供多式联运物流、冷链物流、仓储物流、区域及城乡配送、物流增值功能等服务,还可提供拆装箱功能的集装箱货运场站和堆场功能。”

下一步,该项目将聚焦定位,充分发挥中远海运集团和成都国际铁路港双方优势,着力打造特色鲜明、设施先进的一站式全程物流服务创新平台和多式联运物流园区,为全球客户提供更加先进高效的服务,支持、带动全程供应链产品开发和多式联运业务发展,助力西部地区国家物流枢纽建设和青白江供应链物流体系高质量发展。

首列下诺夫哥罗德-成都-胡志明国际班列发车 成都中欧班列境外站点增至75个

华西都市报-封面新闻记者 邹阿江
成都市青白江区委宣传部供图

8月1日,伴随着一声清脆的火车汽笛鸣响,首列下诺夫哥罗德-成都-胡志明国际班列满载着汽车配件顺利发车,从成都国际铁路港驶向越南胡志明市。

这是一次新的突破,该国际班列的顺利发车实现了中欧班列和中越班列的联程运输,而连接俄罗斯下诺夫哥罗德,更是标志着成都中欧班列境外站点增至75个。

时间回溯到去年年底,中老铁路(成渝-万象)国际货运班列分别从成都国际铁路港和重庆国际枢纽园区始发,途经云南,在3天后抵达老挝首都万象,这是中老铁路贯通后,成渝发出的首列国际铁路直达货运班列。

成都国际铁路港管理委员会相关工作人员表示,在中欧班列接续中老班列之后,驶向越南胡志明市的这条班列成为连接欧亚、东南亚贸易的桥梁,将进一步强化成都贯通亚欧、东盟国家贸易往来的集散地功能。

运输时间再缩短

推进中欧班列多通道多路径发展

“以前,我们的货物都是从俄罗斯圣彼得堡经海运到达越南,时间一般需要60天-90天。”货主方成都大洋供应链管理有限公司副总经理陈建锋介绍,与之前不同的是,开往越南胡志明市的测试班列预计走完全程要30天-40天,跟海运相比,时间上能够节省一半以上,这必将成为俄罗斯货物出口到东南亚的一条快捷通道。

运输时间缩短,线路不断拓宽。今年5月,载着来自华南、华东地区的VR眼镜、机械设备、百货等50个货柜的海铁联运班列,从广州市南沙港运至成都国际铁路港,在成都报关后搭乘中欧班列出口至莫斯科。沿海地区的外贸货物出口到莫斯科,只需要10余天。

中铁快运股份有限公司成都分公司多式联运部副主任吴佳介绍,在广州南沙港铁路未开通前,南沙到俄罗斯的货物都是走海运,需要35天到40天。南沙港铁路通车后,货物由船舶运输到南



成都国际铁路港。

沙港口,然后直接通过铁路运到成都国际铁路港,实现海铁无缝衔接,光时间上就要节约20多天。

成都国际铁路班列有限公司相关负责人表示,成都国际铁路班列将继续加强境外线路研判和探索,全力推进中欧班列多通道、多路径发展,不断扩大中欧班列的开行辐射范围和品牌全球影响力,更好服务“一带一路”建设和助力构建新发展格局。

通关时间再压缩

进境采用“铁路快通”新模式

不同于成都大洋供应链管理有限公司,米仓供应链集团有限公司瞄准的是成都国际铁路港国际班列带来的时效和运营成本的双降。

今年5月10日,全国首列采用进境“铁路快通”新模式的中老班列顺利抵达成都国际铁路港,并完成所有清关程序。此次共装载了25个集装箱500吨木薯淀粉,该班列的顺利抵达,标志着中老班列正式迈入“铁路快通”时代。

“之前公司大多通过陆运和海运进行木薯粉运输,时间大概在一个月左右,加之海运易受天气等因素影响,时间有可能会延长。中老铁路的开通让公司有了更加高效的物流选择,通过铁路运输,运输时间仅需以往的1/3。”米

仓供应链集团总裁孙剑巍介绍说,“铁路快通”模式在中老铁路上应用,无论在成本、通关操作及时效上都带来了极大便利。”

孙剑巍介绍,在没开展铁路快通模式之前,班列到站后才能向海关申报,海关审单、放行,所有做完大概要1天到2天。有了快通模式后,班列还没到站前就可以向海关提交申请,集装箱入境后,中心站提前录入纸质国联运单,核对运单号、箱号、车号等信息无误后,海关回执“允许快通”,全程只需要3至5小时。

成都海关所属青白江海关副关长刘良介绍,新增“铁路快通”模式,海关、班列公司、铁路部门三方可通过信息化系统实现物流数据的互联共享、自动比对匹配,在实现关企协同监管的同时,进一步简化企业操作流程,提升通关效率,降低企业的运营成本。

跨境购物流程再简化

不出国门就可以体验异国风情

除了企业,国际班列的“加速度”也体现在人们的日常生活中。在成都国际铁路港不远处,坐落着亚蓉欧国家(商品)馆,这里汇聚了30余个国家(商品)馆,馆内的母婴、美妆、零食、服饰、轻奢、家具、汽车等消费品就是搭乘中

欧班列(成都)来到这里的。

除了为顾客提供非常实惠的全球商品,亚蓉欧国家(商品)馆还会不定期开展线上和线下中外文化交流,如举办法国葡萄酒品鉴、意大利啤酒现酿体验等互动活动,顾客不出国门就可以体验异国风情。

记者了解到,在商品馆的OTO跨境体验中心,不到15分钟顾客就可以完成从扫码下单到报关、清关、提货。体验中心销售的进口商品80%都是进口保税商品,消费者享受零关税价格。

成都泛亚国际货运代理有限公司相关负责人介绍,正是依托中欧班列(成都)的稳定开行和国际铁路港的快速发展,公司业务很快从货代运输延伸到国际贸易、跨境电商等领域,扩大了经营格局。仅外贸这一块,公司每年的营收就从最初的2000多万元升至去年的近6亿元。

着力拓展“大通道”

增强西部陆海新通道枢纽功能

作为内陆城市,成都跳出了“盆地意识”,也打破“西部宿命”,一条条承载着中西方贸易往来、互融互通的铁路让成都“走出去”的脚步越来越快。

截至目前,成都开展“多式联运一单制改革”等实践探索,推动中欧班列(成渝)开行超2万列,完成进出口贸易额超7200亿元。此外,推出的设备零配件便捷监管模式、“冰鲜水产品两段准入监管模式”等创新举措,也将进出口通关时间分别压缩63.24%、86.49%。

成都国际铁路港管理委员会相关工作人员表示,今年下半年,成都国际铁路港将全面增强陆港枢纽功能,着力拓展“大通道”,持续构建“7+5”国际铁路通道、铁海联运通道,巩固拓展“西进欧洲、北上俄蒙、东联日韩、南拓东盟”的国际班列网络,增强西部陆海新通道枢纽功能。

全力提升开放能级,着力做强“大平台”。深化经开区、自贸区、综保区联动,推动开放平台创新集成发展。探索赋予综保区口岸功能,实现综保区与中心站货物直转,打造内陆首个区港联动综保区。