

泰國輪胎經海運到瀋陽再搭專列前往莫斯科 粵港澳日用品全口岸通行

位於遼寧瀋陽蒲河物流基地的中歐班列(瀋陽)集結中心(瀋陽)集結中心。目前,這裏已在全國率先將鐵路線圍入海關監管區,全力滿足中歐班列持續增長的運輸需求。香港文匯報記者于珈琳 攝

編者按

東北是中國北方最便捷的出海大通道和連接歐亞大陸的重要樞紐,擁有全國重要的糧食生產基地、傳統的老工業基地及沿海沿邊的區位優勢。隨着東北振興國家戰略的確立和中國向北開放的重要窗口定位,東北對外開放的步伐越走越快。



海關統計顯示,今年前10個月,東北三省進出口1.02萬億元(人民幣,下同),同比增長1.9%。對俄、日、韓農業、產業、能源等傳統合作轉型不斷升級,貿易夥伴遍布亞、歐、非、北美、拉美、大洋洲,全方位深度融入共建「一帶一路」的新東北,正在如火如荼發展成為向北開放的新高地。

東北海陸大通道

南貨北上達全球

一標櫃來自中國廣東的家電產品如何跨越數千里北上到達歐洲消費者的手中?在粵港澳大灣區和長三角、京津冀等區域貨物北上俄羅斯等歐洲國家的關鍵節點——位於遼寧瀋陽蒲河物流基地的中歐班列(瀋陽)集結中心,答案就藏在一櫃櫃從這裏始發跨境的「中國製造」中。

香港文匯報記者 于珈琳 瀋陽報道

「從國內到國外,我們為中外企業提供了門到門的便利服務,為我們中國產品安全高效的出口保駕護航。」瀋陽中歐班列平台負責人王東告訴香港文匯報記者,鐵路幹線是東北海陸大通道建設中的核心載體,依託這一通道縱貫東北、聯通全球的功能優勢,經港口中轉再到瀋陽始發的中歐班列成為南貨北上、西進歐洲的最優選擇。「瀋陽中歐班列作為東北地區開行規模最大的中歐班列,在國際運輸通道中發揮着越來越重要的作用。」

單櫃成本比內陸鐵運降低上千元

「來自廣東等粵港澳大灣區的貨品經北方口岸北上歐洲的第一站就是瀋陽。」參與了瀋陽中歐班列從無到有,再到如今發展壯大的全過程,王東對於瀋陽中歐班列的功能優勢熟稔於心。「海鐵聯運,對於距離較遠的南方貨物的北上運輸,是兼顧成本效益與時效的最佳方案。」從客戶的店門、廠門到歐洲客戶的「家門」,王東常常要根據客戶不同貨品的個性化需求出具定制化的服務方案,「遼寧是東北唯一具有海鐵聯運優勢的省份,通過大連港、營口港轉運到瀋陽集結中心,再搭乘瀋陽中歐班列出境到俄羅斯等歐洲國家。」王東介紹,海鐵聯運在比海運運輸大幅縮短時效的同時,還能比內陸鐵運降低上千元的單櫃運輸成本,「現在在東南沿海地區的貨物已經形成了在瀋陽集結的局面。」

運輸時間為海運1/4 價格為空運1/5

歷時12天到16天,自瀋陽始發的中歐班列就會陸續抵達俄羅斯莫斯科、聖彼得堡以及德國漢堡等主要節點城市。「我們與大連、營口、威海、青島、虎門等沿海城市開展公海鐵多式聯運貨物集散合作,整體運輸時間為海運的1/4,價格為空運的1/5,平均降低企業綜合物流成本15%左右。」王東介紹,最近,一批廣東生產的牙膏產品就通過直航船到達遼寧的營口港,再通過公路運輸到瀋陽集結中心,奔赴歐洲。在節省成本的同時,一批先行先試的創新舉措也在這裏誕生——全國首創的將海關監管規則嵌入班列場站作業流程,能夠顯著提高關口作業效率、降低物流成本;全國首創的鐵路與海關共享一台貨櫃安檢設備,則能實現安檢數據的共享。

目前瀋陽平台的貨運品類主要為遼寧本地的汽車零部件、機械零件等,以及來自粵港澳地區的冰櫃、電視等家用電器和牙膏等日用品,以及其他南方省份的汽車零部件等。「近年來,面向京津冀、長三角、珠三角、粵港澳等地區,瀋陽中歐班列平台廣泛開展貨物集散合作,今年我們已經實現了「三通道六口岸」的全覆蓋,成為國內實現全口岸通行時最短城市。」

王東說。「三通道六口岸」具體指從瀋陽出發,分別抵達新疆阿拉山口口岸、霍爾果斯口岸的西通道,抵達內蒙古滿洲里口



瀋陽中歐班列平台負責人王東通過數字化監管平台介紹瀋陽中歐班列實時運營情況。香港文匯報 瀋陽傳真

岸、黑龍江綏芬河口口岸、同江口岸的東通道,以及抵達內蒙古二連浩特的中通道。

東南亞貨物至歐洲節約15至20天

中歐班列瀋陽運營部工作人員張立冬至今珍藏着一份韓國客戶發來的感謝郵件。「2022年1月,經過積極溝通,我們為這單韓國客戶的商品解決了貨櫃超重、面臨臨車的難題,對方的總經理特意發來了這份感謝郵件。」自2019年進入瀋陽中歐班列平台工作,張立冬就參與到服務國內外進出口企業的一線工作中,「國際中轉業務是一個比較新的物流通道,我們的服務對象也從日、韓、俄等國家的進出口企業拓展到東南亞地區。」

就在上個月,裝載着12國際標準櫃泰國產輪胎的貨車順利抵達瀋陽,準備發往莫斯科。「這是瀋陽班列平台開通以來首列以海鐵聯運方式完成的『泰國—瀋陽—莫斯科』國際中轉貨物的運輸。」張立冬告訴香港文匯報記者,該批貨物自泰國以海運方式從該國港口起運,到達遼寧大連港,隨後在瀋陽綜合保稅區完成中轉,最終搭乘瀋陽班列前往莫斯科,「這條線路的開通比傳統海運方式節約物流時間15天至20天,成功拓展了東南亞國家與歐洲大陸之間的溝通新渠道。」

遼寧省已初步形成海陸通道體系

目前,擁有東北海陸大通道上的多個重要海上、陸上節點,遼寧省已初步形成了自沿海口岸南下、經中歐班列北上西行的海陸通道體系。至今年2月,中歐班列已累計開行2,149列,居東北第一,全國排名第七位,在漢堡、杜伊斯堡、莫斯科等國家地區設立10個境外終到站,貨物輻射全球20餘個國家、50餘個境外城市。2018年至2022年,班列年開行數量由168列增長至627列,重櫃率保持100%,居全國第一位,櫃均貨值7.5萬美元。貨櫃海運航線達到185條,聯通160多個國家和地區300多個港口,實現了日韓和東南亞國家核心港口全覆蓋。

橋頭堡作用越來越明顯 商貿空間不斷壯大



遼寧承智商貿有限公司運營總監孟祥宇(中)在今年4月參加俄羅斯莫斯科舉行的國際物流展。

「板材貿易是我們一直想做卻一直沒做成的領域,因為成本、資源等因素影響,一直就沒開展起來。直到去年,隨着瀋陽中歐班列平台建設的完善,我們終於開拓了進口俄羅斯木材的業務領域,這是一塊長遠可期的新業務。」遼寧承智商貿有限公司運營總監孟祥宇告訴香港文匯報記者,作為本地進出口貿易商,公司的發展壯大正受益於此間海陸大通道的功能建設,特別是瀋陽作為南方貨物經海鐵聯運北上的第一站,「這種橋頭堡的作用越來越明顯,我們的發展空間不斷壯大。」

通道建設帶來全流程變革

自2018年首次搭載中歐班列出口海外,孟祥宇所在的貿易公司每月的貨物量已從最初的每月50車增至如今的150車,貨物量倍增的背後是通道建設帶來的全流程的變革。孟祥宇對這種變化十分歡迎,「過去根本沒有集貨的概念,在中歐班列開行以前,

我們的貨物都是零散發運,在哪採購就在哪發貨,物流成本非常高,像一些單價比較低的貨品,運費佔比甚至達到貨價的一半。」作為他在貿易公司的主要貨物類型,牙膏等日用品就屬於這類商品——價格便宜、附加值低,「運費往往是最主要的成本開支。」

但孟祥宇認為通道建設的功能並不僅僅在於眼前的短期效益。「節約成本只是一個方面,更重要是搶佔貿易的先機。」他給香港文匯報記者算了一筆時間賬,「過去零散發貨時代,我們發往俄羅斯的貨物在開始運輸之前就需要長達20多天的前期準備,跑各種手續、找代辦公司等,但現在經過中歐班列平台僅需7天之內就可以辦妥,搶到的時間就是最重要的銷售時機。」他以俄羅斯商家在當地採購的羽絨服為例,「如果說11月是銷售的最好時機,但如果12月貨物才到,很可能就失去了商機。」

汽車及零部件出口是新商機

目前,對俄羅斯進出口貿易仍是經濟瀋陽中歐班列北上貨物的主要部分。「除了日用品,汽車、服裝都是我們這幾年的主要貨物類型。」特別是今年4月份在俄羅斯參加的莫斯科國際物流展,讓孟祥宇敏銳捕捉到未來汽車及其零部件出口的新商機,「我們期待通過東北海陸大通道的不斷暢通和完美,促成更多貿易往來。」

探訪錦州港：全新監管體系高效運轉

在中國最北海港錦州港,海關工作人員通過融合了物聯網、大數據、「北斗」定位、5G通信等科技手段的全新港區監管體系工作。香港文匯報 瀋陽傳真

特稿
通達全球的物流通道建設中,智能化、數字化的海關監管是影響物流通關時效的重要一環。在東北海陸大通道建設的重要節點——遼寧錦州港,一套應用了物聯網、「北斗」定位、5G通信等科技手段,並融合了海關物流平台、港口管理系統、海關「智能卡口」平台和海關視頻監控系統等多個信息化平台的全新港區監管體系正高效運轉。

據瀋陽海關提供的數據,在這套體系的智能化管理下,今年前三個月,錦州海關監管進出口貨運量同比增加22.3%,其中進口貨運量增加20.5%,出口貨運量增加42.5%。

每天通行外貿車輛達3000輛

錦州港碼頭內,一輛貨車經過無感稱重、識別,自動抬桿放行,一路順暢。貨車司機李師傅對如此科技感十足的通過方式表示歡迎,「之前進出港通道上排的長隊不見了,智能卡口模式應用後,車輛放行只需25秒,排隊時間明顯縮短,要是做短途運輸的活兒,一天還能多跑一單。」在效率大幅提高的背後,是瀋陽海關創新卡口應用模式的突破。據瀋陽海關科技處處長袁子期介紹,瀋陽海關通過增設關鍵卡口卡口設備、整合所有卡口採集的信息,為海關監管提供了錦州港外貿物流的全景邏輯鏈條,解決了分散混堆場的貨物監管難題。同時,使用電子車牌識別系統取代刷卡,實現快速放行。至今,錦州港每天通行外貿車輛可達3,000輛。

「北斗」定位5G通信提效率

在應用了「北斗」定位、5G通信等技術的在途監管系統內,海關工作人員通過一塊加載着錦州港全景地圖的大屏幕就能實時監管過卡貨車。瀋陽海關科技處信息化管理科科長李智介紹,在途監管系統能夠動態顯示進出境船舶及其載貨情況、車輛運輸狀態及配載情況、外貿堆場作業情況等數據。同時,信息平台有效暢通了「海關—港口—企業」三方信息聯動,使口岸通關效率大幅提高。錦州海關應用在途監管系統,疊加實施「抵港直裝」作業,可減少貨物二次倒運帶來的損耗,貨物港口作業時間由72小時縮短至36小時,降低企業成本30%,大大提升了港口作業效率。



圖為滿載着日用品和電子配件的瀋陽—芝加哥跨境電商航空運輸在上貨。香港文匯報記者于珈琳 攝
今年3月,由新建成投運的中歐班列(瀋陽)集結中心駛出的首發列車滿載100餘種貨物向歐洲進發。香港文匯報記者于珈琳 攝

話你知

東北海陸大通道

東北地區是中國北方重要的開放門戶,東接日韓亞太、西聯中亞歐洲、南通東盟南亞、北連蒙俄大陸,沿邊向海陸輻射優勢明顯,是便捷的出海大通道和「一帶一路」的重要節點,也是中國對接東亞、聯通歐亞大陸橋的重要樞紐。東北海陸大通道以大連港、營口港、錦州港等沿海樞紐港口為海向支點,以瀋陽、長春、哈爾濱等經濟中心城市為內陸口岸樞紐和貨物集結中樞,縱貫中國東北地區。東北海陸大通道以幹線鐵路為核心載體,連接沿海樞紐港口和陸路邊境口岸,通過公路、鐵路、海運、航空等多種物流組織方式的高效聯動,構建聯通全球的互聯互通網絡。