

# 天津出口货物到欧洲、中亚、俄罗斯（鸡爪、凤爪、牛肉、水果、冷链低温产品）-冷链班列国际铁运订舱

产品名称	天津出口货物到欧洲、中亚、俄罗斯（鸡爪、凤爪、牛肉、水果、冷链低温产品）-冷链班列国际铁运订舱
公司名称	郑州环航国际货运代理有限公司
价格	.00/个
规格参数	服务类型:国际物流 运输形式:铁路集装箱,汽运整车 装运日:按需求定制
公司地址	郑州市（河南自贸区郑东片区）商都路中兴南路凯利国际中心A座24层
联系电话	0371-88886948 13007536032

## 产品详情

郑州环航货运代理有限公司

10余年中欧班列操作经验

与多家境外段铁路承运代理商建立战略合作

提供集装箱租赁、汽运拖车、报关发运以及目的港派送等一条龙服务

集铁路发运、海运订舱、拖车运输，仓储装卸等综合性现代化物流企业

主营业务

铁路运输

班列铁路集装箱、整车门到门；国内批量零散快运门到门

天津港多地区仓储及中转服务、轿运车发运、集装箱全国门到门

商品车，新能源车铁路发运，装箱、拆箱、仓储、加固等综合场站服务

自京津冀、青岛、江浙沪、广州等地区向铁路中心站的集装箱长途拖车业务，一体化通关、冷链运输、海关监管运输

港口及清关服务，特殊货品运输方案制定、批复（可海关监管）

## 多式联运业务

全国出发至蒙古、中亚五国、俄罗斯全境等，中欧班列运输及公路运输

## 、国内海运进出口

中远海、马士基、万海、达飞等

天津港及其他港口出发的海运集装箱货散货运输

货物起运港运输，清关、送货等一站式服务、海铁联运过境业务

天津出口货物到欧洲、中亚、俄罗斯（鸡爪、凤爪、牛肉、水果、冷链低温产品）-冷链班列铁运订舱  
中欧班列深化中波互利共赢合作 2023-12-11 09:37:16 作为共建“一带一路”的标志性品牌，中欧班列10年来累计开行8.1万列，运送货物760万标箱，货值超3400亿美元，通达欧洲25个国家的200多座城市，开创了亚欧运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台

波兰是中欧班列进入欧盟的重要门户，约90%的中欧班列过境或抵达该国 在东部边境扩建列车货运枢纽，在中部城市新建铁路物流中心……“钢铁驼队”万里联通，为波兰经贸和物业发展持续增添动力  
创造机遇，助中波企业实现共同发展

上午11时，位于波兰首都华沙市郊的SYMLOG货运公司主仓库里一派繁忙

一辆30立方米装载量的中型卡车已装满货物从仓库驶离，预计当晚即可抵达波兰中西部城市波兹南 在公司约2000平方米的主仓库内，80%以上的货物来自，它们将被分发至波兰各地，以及德国、法国、意大利和西班牙等欧盟国家 主仓库对面，一个6500平方米的新仓库即将启用 公司创始人巴尔托什·米什凯维奇告诉记者：“今年7月，超过50个集装箱的货物通过我们的仓库向欧洲各地转运

公司的业务近年来始终非常稳定”

2013年底，郑州陆港开发建设有限公司主动联系米什凯维奇，商谈在波兰和欧洲地区的陆路运输合作

“当时我们公司规模很小，主要面向中亚国家客户，还没有与企业合作的机会”在伙伴的介绍下，米什凯维奇次了解到共建“一带一路”倡议，“我们当时就意识到，这将是发展的重要机遇”尽管已经有了心理准备，但米什凯维奇还是没料到，原本的主营业务变成了“副业”，与伙伴合作的物流运输成了“主业”，并且规模还在不断扩大

从2016年开始，随着与中欧班列对接后业务量快速上升，公司年营业额从100万欧元升至近千万欧元

为了更好地和客户沟通，米什凯维奇一直努力了解

“我几乎每年都要去两次，不仅与合作伙伴结下了深厚友谊，而且对的认识也在不断加深”在朋友的建议下，米什凯维奇现在又在波兰注册了一家贸易公司，为到开展进出口业务的企业提供咨询和服务，为波中双方开展更多合作牵线搭桥 联通亚欧，让优质商品进入千家万户 大卫·西曼斯基家住波兰南部城市琴斯托霍瓦，他一大早就发动厢式小货车，启程前往位于华沙市郊的商城

在一家腰带批发店内，西曼斯基选购了满满两大袋男士腰带

他对记者说：“这些腰带都是真皮的，不仅质量过硬，价格也实惠”

今年30岁的西曼斯基对商城十分熟悉

西曼斯基的父母在波兰经营多家商店，他从15岁起就随父母来商城进货

两年前，西曼斯基自己开始创业，如今已在琴斯托霍瓦拥有两家男装店，商城是其店铺的重要进货渠道

“一直以来，中欧班列为商城提供了可靠的运输保障”商城总经理韩宝华向记者介绍，商城创立于1994年，现已形成占地40公顷的大型商品和物流中心，驻场经营的多国客商超过1000家，“借助中欧班列的运输能力，各类优质商品通过波兰和周边国家的零售商，进入欧洲千家万户”近年来，的电子产品、纺织、服装、鞋帽、玩具等商品，通过中欧班列等途径抵达商城，使其成为中东欧地区乃至整个欧洲的商品集散地 不少来自匈牙利、捷克、斯洛伐克等周边国家的批发商也经常来这里进货 在商城内经营两家家居服饰商铺的土耳其商人奥尔哈·达尼西卡亚告诉记者，商铺货品中有一半来自，除了在波兰销售外，还销往邻近其他国家“得益于中欧班列，我从的进货有了更多选择，货物运输更加方便了

”达尼西卡亚满意地说

据统计，今年前9个月，中欧班列开行1.3万列、发送货物142万标箱，同比分别增长7%、20%  
运往欧洲的货物已由初期的手机、电脑等电子产品，逐步扩大到汽车整车、机械设备等5万多种商品  
欧洲运往的货物从早期的木材、汽车及零配件等拓展到机电产品、器械、机械设备等  
澎湃活力，促货运枢纽持续换代升级 天刚透亮，43岁的乌卡什·扎涌兹驾车来到位于波兰东部边境的马拉舍维奇铁路货运场站，开始了一天的工作

整理清单、调度协调，作为马拉舍维奇货运场站副站长，扎涌兹在这个边境货运站点已经工作了4年多  
场站内，随处可见来自或即将发往的集装箱

马拉舍维奇曾是波兰重要陆路转运站，上世纪90年代后逐渐衰落

中欧班列的开行，令这座边境小城再现活力，成为欧盟重要铁路物流转运枢纽

目前，从成都发出的中欧班列到马拉舍维奇只需10天，时效大幅提升

中欧班列运载的货物进入欧盟后在这里进行次转运，再发往欧洲各地

扎涌兹告诉记者：“最多时场站每天有120个来自的装满货物的集装箱 为了进一步提升转运能力，我们刚刚结束了历时一年半的场站现代化改造，目前场站内的货场可以容纳超过1800个集装箱 ”

11月15日，由波兰国家铁路货运集团公司投资建设的卡什尼采铁路物流中心正式投入运营 卡什尼采铁路物流中心位于波兰中部重要工业城市罗兹市的市郊，是波兰国家铁路货运集团公司的核心投资项目 中心占地13公顷，建设周期15个月，总投资1.28亿兹罗提（约合3200万美元），建筑面积约50万平方米，其物流网络连接南北，横贯东西，将为中欧班列提供的货运服务

“卡什尼采将成为波兰自动化水平的铁路物流中心，为中欧班列的运行发挥更加重要的作用

”面对记者，卡什尼采铁路物流中心建设负责人卡布瑞尔·格雷秋克难掩内心的自豪感

据他介绍，卡什尼采是连接波罗的海和亚得里亚海的南北交通大动脉与中欧班列线路的交汇点  
得益于优越的地理位置和巨大的发展潜力，它将成为欧洲交通版图上最重要的铁路货运枢纽之一

今年是共建“一带一路”倡议提出10周年

10年来，中欧班列日夜不息，驰骋万里，成为共建“一带一路”行稳致远的生动实践 站在新的起点上，  
作为与“一带一路”共建国家互联互通、互利共赢的重要载体，中欧班列将进一步为共建国家带来更多  
商机，提升亚欧大陆互联互通水平（来源：人民日报）铁路超限超重货物运输知识 货物装车后，车辆  
停留在水平直线上，货物的任何部位超出机车车辆限界基本轮廓者或车辆行经半径为300米的曲线时，货  
物的计算宽度超出机车车辆限界基本轮廓者，均为超限货物 铁路超限超重货物运输规则 超限货物定义  
货物装车后，车辆停留在水平直线上，货物的任何部位超出机车车辆限界基本轮廓者或车辆行经半径为3  
00米的曲线时，货物的计算宽度超出机车车辆限界基本轮廓者，均为超限货物 超限货物等级划分

根据货物的超限程度，超限货物分为三个等级：一级超限、二级超限和超级超限

一级超限：自轨面起高度在1250毫米及其以上超限但未超出一级超限限界者；二级超限：超出一级超限  
限界而未超出二级超限限界者，以及自轨面起高度在150毫米至未满足1250毫米间超限但未超出二级超限限  
界者；超级超限：超出二级超限限界者 超限货物超限位置

根据货物超限部位所在的高度，超限货物分为三种类型：上部超限、中部超限和下部超限

上部超限：自轨面起高度超过3600毫米，任何部位超限者；

中部超限：自轨面起高度在1250毫米至3600毫米之间，任何部位超限者；

下部超限：自轨面起高度在150毫米至未满足1250毫米之间，任何部位超限者 超重货物定义及等级划分

装车后，重车总重活载效应超过桥涵设计标准活载（中-活载）的货物，称为超重货物

根据货物的超重程度，超重货物分为三个等级：一级超重、二级超重和超级超重

一级超重： $1.00 < Q \leq 1.05$ ；二级超重： $1.05 < Q \leq 1.09$ ；超级超重： $Q > 1.09$  注：Q为活载系数

超限超重货物运输标识 装车后，应用颜色醒目的油漆标画易于判定货物是否移动的检查线，并在货物两  
侧明显处以油漆书写、印或粘贴“X级超限、X级超重”，或挂牌标识 超限车运行速度的规定 超限货物  
的任何超限部位与建筑限界之间的距离（以下简称限界距离），在100毫米至150毫米之间时，时速不得  
超过15公里；限界距离在超过150毫米至200毫米之间时，时速不得超过25公里；

限界距离不足100毫米时，由铁路局根据实际情况规定运行办法 建筑限界管理 铁路局必须按《铁路技术  
管理规程》规定定期对管内建筑限界进行检测，并将办理超限货物运输线路的建筑限界资料报铁道部备  
案 建筑限界资料应包括分区段的综合限界尺寸表和断面图，以及线路的相关技术资料（线间距、曲线半  
径、道岔辙岔号等）办理超限货物运输线路上需要临时缩小既有限界施工时，施工单位应书面向铁路局申  
请，铁路局审核后上报铁道部，经批准后方可施工 局超限货物运输线路建筑限界管理细则 限界的概念  
铁路建筑限界是一个和线路中心线垂直的极限横断面轮廓，其分类和标准执行《铁路技术管理规程》有

关规定 限界检测是指对既有设施设备在距轨面不同高度处最接近线路中心线的点共同构成的横断面轮廓(即实际限界)的检查和测量 限界的管理原则 各有关单位要高度重视铁路建筑限界管理工作,健全管理机构,明确管理职责,动态掌握超限货物通行径路及其限界变化情况,确保限界资料完整、准确,并积极运用先进的技术和设备,不断提高限界管理水平 专用线限界管理的职责划分 委托国铁管理的铁路、专用铁路、铁路专用线的限界资料由相关业务站段负责;未委托国铁管理的铁路、专用铁路、铁路专用线的限界由产权单位负责管理,必须满足铁路建筑限界标准,限界资料由产权单位负责加盖公章后提报总工室 限界的日常管理 设施设备管理单位应定期对所属设施设备限界进行检测,绘制限界资料并及时向路局对口业务主管部门上报,路局业务主管部门审核后,提报总工室

桥隧综合建筑接近限界图及尺寸表由工务处组织调查绘制 设施设备管理单位应动态掌握设施设备限界变化情况,并及时向路局业务主管部门报告,路局业务主管部门审核后,将限界数据报总工室 区段综合限界发生变化时,总工室应及时通知货运处、运输处、调度所;区段综合限界缩小时,须报铁道部运输局 既有线施工需要临时缩小限界的,由建设管理单位(项目管理机构)提前30天按《施工缩小限界申请表》格式要求提出申请,路局业务主管部门审核后,报货运处审批 施工限界小于所在区段的综合限界,货运处以超限超重货物运输电报形式报铁道部运输局审批(施工时间不超过10天,或施工期间可以临时恢复原限界,或可以组织绕行,不影响超限车辆正常通行的除外) 施工单位申请施工时,应附限界变更批复凭证 设施设备日常维修(如线路拨道、抬道等),造成其他设备限界变化时,施工设施设备的管理单位须通知相关设施设备管理单位共同确认限界后逐级上报

因不可抗力造成限界缩小的,设施设备管理单位要在确保安全的情况下,及时测量限界并逐级上报 每年春秋两季对铁路技术设备进行定期检查时,认真核查其限界变化情况(桥梁、隧道等必须使用专用检测车的设施设备除外) 限界检测内容 隧道、桥梁(包括半穿式、下承式桁梁)、立体交叉的下层线路以及安装在线路上的各种工务安全检测装置和靠近建筑限界的其它建筑物、设备等的实测断面及距离线路中心的尺寸以及曲线半径、曲线方向、外轨超高值、线间距等

其中桥隧内附属设施的检测工作由其所属部门负责 限界检测方式

采用限界检测车、激光检测仪和人工检查测量相结合

人工检查测量主要用于限界检测车不能检测的设备及建筑物的检测 特别是对于桥隧内的变截面和各种原因引起的突出点处,桥隧内的各种附属设施以及其它采用限界检测车无法检测出来的处所,必须用人工方式进行检测 限界检测要求 检测结果要与前次检测的限界资料进行核对,限界缩小的要进一步核实,由于日常维护等造成限界缩小者,要立即整治恢复原限界 对桥隧内附属设施侵入《技规》规定标准建筑接近限界的,必须由有关责任业务部门负责组织整治并达标 超限超重货物运输工作职责

负责组织管内的桥隧限界检测、审核和数据汇总,并动态掌握 提供超限超重货物发送、到达业务正线(区段)的线路及桥隧设备的相关技术资料;审核由产权单位委托工务段检测超限超重货物发送、到达业务车站的专用线、专用铁路的线路及桥隧设备的相关技术资料;负责制定工务部门管辖的侵限设施设备和病害线路、路基、桥隧建筑物整治计划并实施;负责按规定向限界主管部门提供桥隧限界资料;负责桥涵承载能力检定(检算),确定桥涵安全通行超重货物的等级及其对应运行条件,并按规定向超限超重运输主管部门提供超重货物运输相关资料;定期测量桥隧等设备限界并提供资料;

根据超限超重运输电报,检算、提供装载超重货物车辆通过桥路的限制条件;

组织对特准线路工务设备改善限界的施工、恢复工作;

超限超重货物运输需要时,指派专业人员添乘,监视超限超重货物列车运行状态

超限超重货物运输作业管理 超限超重车辆通行前需审核设备建筑限界资料;凡超限超重货物接近设备建筑限界,需要限速或拆移设备扩大建筑限界时,由路局将文电下发至相关站段 相关站段接到文电后,按照文电要求及时审查所管辖的限界尺寸,对存在影响超限超重车辆通行的设备,应立即电告路局并及时采取有效措施,确保安全 设备建筑限界管理 在超限超重货物运输过程中,如因设备建筑限界提供不准确、不齐全或不提供,而危及超限超重货物列车运行安全时,由设备管理单位负责

各单位在养护、维修设备时,不得任意缩小其设备的建筑限界,危及超限超重货物列车运行安全 因工程施工或其他特殊情况,需要临时改变原限界或安装设置施工拱架侵入实际设备建筑限界时,除办理一般正常手续外,建设项目管理机构须提前一个月按规定将改变原限界或侵入设备限界的施工地点、项目名称、日期、轮廓尺寸、线路状况(曲线半径、外轨超高、施工限界加宽值折减等情况)以及超限超重货物列车通过的安全措施上报至路局有关部门,由货运处审查后上报铁道部审批,经批准后,方可立架施工 重点是路外施工防护设施限界审查 超重货物运输安全管理 工务段、工务设备检测所负责对超重货物车所经径路上线桥设备进行检查、检算、监控、加固等工作,确保超重货物运输中线桥设备的安全 工务处组织工务设备检测所对超限超重批示电报中的运输径路及工务段提供的桥梁病害资料进行必要的现场

检测，根据铁道部《关于加强和规范超限货物运输管理工作的通知》（铁运函〔1999〕158号）对超重货物等级的界定和《铁路桥梁检定规范》有关规定，通过对桥梁承载能力的检算，确定超重货物车通行径路上桥梁的运行限制条件。工务段根据铁道部《铁路桥隧建筑物修理规则》规定的设备检查方法、标准，负责超重货物运输前、后的线桥设备检查，将设备状态上报工务处；负责实施超重货物运输时的线桥设备监控、加固工作；配合工务设备检测所对线桥设备进行现场检测。超重货物车通行径路上桥梁的运行限制条件包括：特种车辆的编组隔离限制、所经径路上的运行速度、病害桥梁的监控措施及必要时的加固方案等。监控措施：桥梁承载能力恰好满足超重货物车限速通过时，由工务段或工务设备检测所对桥梁病害、状态进行监测，以确保超重货物车运输安全和桥梁设备安全。

加固方案分临时加固和永久加固，根据超重货物运送数量及桥梁实际承载能力确定。

江苏连云港：力争到2025年建成服务共建“一带一路”倡议特色智慧口岸。近日，国家口岸管理办公室发文批复，同意江苏省以太仓、连云港两个水运口岸为起步，扎实有序推进全省智慧口岸建设。以此为契机，连云港提出力争到2025年，实现智慧口岸发展水平位于全国前列，建成服务共建“一带一路”倡议特色智慧口岸。口岸是一个国家对外的门户，是实现国家对外开放战略的重要引擎。近年来，连云港持续深入推进智慧口岸建设，智能化自动装车系统、E港通等平台上线，港口生产运营实现数字化。连云港还以打造数智型港口口岸为目标，积极进行数字化转型，制定智慧口岸三年行动计划，努力打造“E港通”一站式智慧口岸服务品牌，提供、便捷的智慧物流服务。在口岸单位支持下，连云港港相继推出“港航通”特色贸易“单一窗口”、“一带一路”陆海联运信息共享、铁路审单“网上办”以及口岸“一站式”订舱和集装箱集拼出口业务“先报后装”等新模式，整个流通环节效率显著提升。当前，连云港正在加大硬件和软件投入力度，全力推动位于新海岸大厦的“大数据中心”核心——主数据中心建设，打造功能性倍增的连云港贸易单一窗口，汇集广大客商、船货代企业、口岸各单位和港口业务数据，让大数据中心真正成为智慧港口的“大脑”。未来，连云港还将对标国内先进水平，依托江苏“单一窗口”，加快口岸智慧化应用场景建设，提升口岸业务协同和监管服务的数字化智能化能级，健全数字化跨境贸易生态体系，建设设施智能化、服务便利化、监管化的数字化口岸，为平安、效能、智慧、法治、绿色“五型”口岸建设提供有力支撑。

天津出口货物到欧洲、中亚、俄罗斯（鸡爪、凤爪、牛肉、水果、冷链低温产品）-冷链班列铁运订舱11年前，“苏满欧”铁路货运班列启动运行，苏州成为全国第三座开行中欧班列的城市。苏州以“探路者”的姿态，与共建“一带一路”国家携手，加强政策、规则的“软联通”，共同铺就繁荣互惠的经贸“高速公路”。在苏州西站的货场，“中俄快线”即将发车，而此刻列车进行编组的工作，正是将装载着苏州制造的扫地机器人等货物的集装箱装到平板车上，只需要12天便可运送至俄罗斯莫斯科，相较于传统的运行速度有效缩短4到5天。

稳定的时效、较低的成本，吸引着越来越多的“苏州智造”选择搭乘这条“铁轨上的新丝路”前往欧洲。然而11年前，这样的“苏州速度”还未诞生。苏州佳世达电通有限公司进出口部负责人徐海明介绍，早在2012年之前，单台空运的成本大概需要20美元，海运则需要6-8周的时间。徐海明所在的科技型企业主要生产液晶显示器、投影仪等电子产品，价格波动快，寻找高性价比的出口物流对他来说至关重要。“其实当时苏州外贸规模已经非常大了，已经超过3000亿美元，出口到欧洲的货物大概占到整个苏州出口总值20%左右，但苏州并没有一个从铁路运输出去的通道”，苏州海关驻虎丘办事处副主任王颖说。急切期盼结构调整、转型升级的苏州，成为了早期探索开行亚欧列车的城市之一，但是前往欧洲的道路千万条，苏州该选哪一条？王颖介绍，具体有三种选择，一是在中西部通过新疆的阿拉山口海关出境，二是从中部，二连浩特口岸，第三个则是直接从满洲里出境，考虑到国家东北部铁路的运网较为完善，且俄罗斯铁路的换装能力又比较突出、明显，因此即使多了1000公里，但整个境内的铁路线路为双线电气化铁路，基础设施非常好。2012年11月，“苏满欧”铁运专线开通，这趟列车由20多位中外司机接力完成，潘翔就是其中一位，和他一样见证历史的，还有代理报关的物流公司负责人——张奇麟。“苏州的企业走苏州班列是‘吃螃蟹的人’，我属于‘铁路报关的人’，我们不敢全部发送就一单一试，箱子就是俄铁箱，箱公司就是TC箱，TKRU开头的，记得很清楚的是去欧洲的一个柜子拼箱，做了九十几报关单，真的是首例”，苏州优吉通物流公司总经理张奇麟说。

货物从苏州通关后，到满洲里还要第二次验关，列车往往要在口岸停留两到三天。面对这条“新丝路”出现的连而不通、通而不畅等问题，苏州海关与满洲里海关携手试点通关一体化改革，推行“一次申报、一次查验、一次放行”的通关模式，将满洲里口岸通关时间压缩至3小时。

2016年6月8日，铁路正式启用中欧班列统一品牌，分别从8个城市始发，苏州也是始发地之一。

近年来，苏州中欧班列发展势头迅猛，货源品类不断丰富。

当年破旧落后的货场，如今则是集装箱星罗棋布，吊装机械交替作业，井然有序。

中欧班列的开行，也深刻改变了跨国企业的供应链。现在，徐海明公司的业务量也翻了一番。“我们的液晶显

示器将要运到欧洲,目前正在装箱,我们是24小时装箱基本全年无休,中欧班列开通帮助了苏州制造以及高端化转型升级走向”,徐海明说

2012年至今,苏州中欧班列发运数从1列增至500列,进出口货值从0.06亿美元增至21.02亿美元 截至今年9月30日,苏州中欧班列累计开行2223列,并创新开行跨境电商专列、自贸区专列、长三角一体化示范区专列等特色班列 一封感谢信的背后,是苏州与班列沿线国家互联互通、携手并进的有力印证 这封信来自于距离苏州4700公里的塔吉克斯坦办公室,信中盛赞了苏州中欧班列开辟多条“绿色通道”,用“苏州速度”将设备材料及时运抵施工现场,为其新大楼提供了有力支持 近日,一列满载100个标箱来自江苏省内及长三角地区货物的中欧班列,从国铁上海局集团徐州货运中心铜山铁路货场驶出,将经霍尔果斯口岸出境,开往哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦 该趟列车采用公共班列模式,既搭载了徐工集团的工程机械,也装载了来自常州的设备生产线和长三角地区的纺织布料,这是徐州班列发挥枢纽集结功能、服务长三角发展的缩影,也是江苏今年的第2000列中欧(亚)班列,标志着江苏班列提前32天完成全年开行任务,连续四年创新高 从2019年的1119列到2023年的2000列以上,班列运行规模迈上新台阶 今年以来,江苏班列积极克服市场下行压力和地缘冲突影响,锚定年度重大专项任务,着力发挥全省班列统筹发展作用和集团贸易主业优势,强化运行组织和市场需求保障,保持开行规模稳中有进,截至11月29日,实现同比增长11.1%,去程回程比也进一步优化至1.5:1以内,运行质效持续提升,不断朝着更高质量、更好效益、更加安全方向发展 在通道建设上,江苏班列在持续打造优势线路基础上,今年进一步聚力提升境外通达性,先后首开南京-白俄罗斯明斯克、海安-老挝琅勃拉邦、徐州-

俄罗斯叶卡捷琳堡3条新线路,实现至明斯克线路稳定运营,提前完成全年新线路开行任务

目前江苏班列已稳定运营中欧(亚)班列线路24条,覆盖欧亚26国

在服务地方上,江苏班列持续大力组织跨境电商、重点企业、商品车、冷链等特色班列开行 积极保障徐工、南京LG等省内出口龙头企业开行企业专列,靠前服务跨境电商发展,强化组织省内接续班列;大力发展JSQ型商品车出口专列,年内已开行JSQ型中欧班列46列,较去年增加37列,规模居东部地区首位,提前完成全年特色班列开行任务 在运贸融合上,江苏班列积极组建运贸中心,大力发挥苏豪控股集团进出口贸易及境外渠道优势,1—10月通过运贸一体项目推动新增进口俄罗斯植物油5.8万吨,货值4.11亿元 依托江苏班列荷兰“前展后仓”项目,有效发挥其仓储、展示功能,促成省内多家企业获得出口订单;紧抓中欧班列合作论坛举办等契机,今年在哈萨克斯坦、俄罗斯先后签署2处合作海外仓,提前完成全年海外发展任务,为运贸融合拓展新平台 在创新发展上,江苏班列应用铁路“快速通关”模式,运行“班列+市采通”“跨境电商特殊区域出口”等班列,上线“中俄快线”产品,进一步提升班列服务效率和品质;苏州班列研发货物装卸发明专利,有效检测集装箱偏载情况,提升运输安全;聚力打造“数字班列”,“单一窗口”数据接入进入建设期,将有力推动报关无纸化、通关便利化及业务智能化,提升班列运输时效 国铁集团数据显示,前11个月,中欧班列累计开行16145列,发送货物174.9万标箱,同比分别增长7%、19%,其中运量已超2022年全年总量 今年以来,国铁集团加快中欧班列通道建设,兰新铁路精河至阿拉山口段增建二线投入运营,运输能力由1500万吨提升到6000万吨,同时加强口岸运输组织,列车通关时间平均缩短40分钟

截至11月底,成都至波兰罗兹、西安至德国杜伊斯堡全程时刻表中欧班列已累计开通5条线路

目前,中欧班列已通达欧洲25个国家217个城市,运量持续大幅增长,凸显我国对外贸易稳中向好态势 新疆自有品牌班列——中欧(中亚)“天山号”班列发运一周来,已有6列从乌鲁木齐陆港区驶离,奔向哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦,这也标志着“天山号”班列实现常态化发运 12月2日“天山号”班列正式发运至12月8日,货物集结量和发运量明显增加,发运的货物包括五金、汽配、家电、百货等 当天,在陆港区的新疆工作人员忙碌着对接与“天山号”班列发运的各项业务,公司操作部主管喻健正在确认当天即将发运的货品“‘天山号’发运之后,我们的客户增多了,发运量也增加了

该公司已为20多家客户发运“天山号”班列,客户来自广东、山东、浙江等地

“天山号”班列比较稳定,且可以保障仓储一体化服务,受到了客户的好评 比如,原来发运中欧班列,需集结完整列才能发运,现在只要确定了货量,就可提前订仓,货品即到即发 同时,货物从各地集结到陆港区后,可直接转到堆场,班列发运前统一上场站装车,无需再找库房存货,为企业节省时间成本和物流成本 12月8日,在陆港区中欧班列(乌鲁木齐)集结中心,龙门吊正在抓取集装箱 两大中心内,正面吊起重机和龙门吊忙碌着装卸集装箱,有些是全国集结而来的货品,有些是即将发运国外市场的货批品 以往基本都是白天装卸集装箱,“天山号”发运以来,平均每天来来往往的集装箱有近200个,大家从早上9时30分就开始忙碌,经常装卸到夜间,保障各企业集结而来的货品尽快发运到国外客户手中 该品牌班列是(新疆)自由贸易试验区揭牌后的创新实践,是整合全疆商贸物业资源打造的全疆班列统一发运平台,旨在更好地服务新疆“八大产业集群”建设,进一步发挥“一港”示范作用 该公司将按照“



集货、建园、聚产业、强物流”的要求，以“天山号”发运作为契机，推动陆港区高质量发展。接下来还将继续通过常态化发运“天山号”班列，为新疆的高质量发展和高水平开放作出积极贡献。6日，随着一列满载着货物的中欧班列从福建厦门驶向俄罗斯莫斯科，厦门前场铁路大型货场首趟中欧班列正式始发。厦门物流港公司董事长沈庆龙介绍，位于货场内的多式联运监管中心当天也投入使用，实现了海关监管场与货场同场运营，中欧(厦门)班列将实现“一次性货物集结、一次性海关查验、一次性放行”，实现“零换乘”。自2015年8月以来，中欧(厦门)班列累计开行1311列、112180个标箱，累计货值48.91亿美元，畅达12个国家30多个城市，成为横贯亚欧大陆的物流新通道，为保障外贸供应链、服务本地产业链发挥了积极作用。据悉，厦门前场铁路大型货场位于厦门五大物业聚集区之一的前场物流园区，地处海沧和集美两区间高速公路与高速铁路夹角地带，南临鹰(潭)厦(门)、龙(岩)厦(门)等铁路线，北靠沈海高速公路，紧邻厦门港和厦门高崎机场，在发展公路、铁路、水路、联运方面具有得天独厚的优势。中欧(厦门)班列实现货物集结报关“零换乘”，不仅能极大降低运输成本，提高作业效率，还能进一步优化厦门交通布局，减轻码头交通压力。国家铁路集团有限公司数据显示，1月至11月，中欧班列累计开行16145列，发送货物174.9万标箱，同比分别增长7%、19%，综合重箱率，其中货物运量已超2022年全年。国铁集团货运部负责人介绍，国铁集团坚持共商共建共享原则，加强国内协调合作，持续推动中欧班列高质量发展。加快中欧班列通道建设，兰新铁路精河至阿拉山口段增建二线工程今年11月30日开通运营，年运输能力由1500万吨提升至6000万吨。

持续实施扩编增吨措施，中欧班列编组辆数和牵引质量不断增加，班列运输能力提升10%。全程时刻表中欧班列稳定开行，运输时间较普通班列平均压缩20%以上，截至11月底累计开通5条线路。下一步，国铁集团将推动中欧班列朝着更高质量、更好效益、更加安全方向发展，为促进经贸往来、增进沿民福祉、服务和支撑共建“一带一路”高质量发展注入强劲动能。

12月5日上午10时许，伴随着汽笛鸣响，一列从越南河内始发的货运班列缓缓驶入石家庄陆港。这是河北迎来的首趟中越回程班列，标志着石家庄成功打通了与越南双向往来、互联互通的物流快捷通道。本趟中越回程班列由越南铁路运输与贸易有限公司与石家庄陆港共同组织，于11月30日从越南河内东英站启程，满载35个40英尺集装箱、约800吨木材和木薯淀粉等越南产品，全程运输5天后抵达石家庄陆港，随后将分拨至京津冀地区乃至全国市场。相较越南到河北传统的海运加汽运最少15天的路线，该班列将货物在途时间缩短一半，基本一周内就能抵达，运输效能大幅提升。今年7月24日，石家庄陆港开行了首趟石家庄—河内的中越班列，随后15列中越班列穿梭于两座城市之间，将18000多吨的京津冀产品出口到越南及东南亚地区。此次中越回程班列的开通，将有助于继续释放RCEP政策红利，为河北与东盟国家双边互联互通、经贸合作注入更大动力。今年1-11月，石家庄陆港已累计开行班列560列，同比增长20%，已突破去年全年开行量。日前，一列载着50车40英尺集装箱货物的75102次中欧班列“天马号”中亚回程粮饲“牧原”专列顺利抵达甘肃武威南车站。此次班列的到达标志着到达武威南车站的进口饲料原料首次超过万吨。

据悉，本次班列总重1325吨，货值321万元，全程运行5362公里，用时15天到达武威南车站。班列的到达，为武威地区乃至全省粮食饲料加工企业提供了全流程跨境供应链服务。为确保本次班列顺利抵达，铁路兰州局按照“优先取送”的原则，落实货检、编组、调车等关键环节卡控，在确保安全的前提下，提高作业效率。同时，合理安排汽车吊进行装卸作业，保证班列的各环节运输组织工作顺利畅通。有力推动京津冀地区与亚欧各国贸易优势互补、互惠互利。11月30日，满载299.4吨聚氯、汽车配件、柴油机、饮料等货物的24505次中越快速通关班列从广西南宁铁路港缓缓驶出，14.5小时后到达越南安员站。这是广西开出的第1073列中越跨境货物列车。

2017年11月28日，首趟中越跨境货物列车从南宁铁路港驶向越南河内。6年来，铁路南宁局集团有限公司重点从优化运输组织、提高通关效率、实施运价优惠、提升服务质量等方面着手，不断提升中越跨境货物列车开行质量。截至目前，中越跨境货物列车累计运送进出口货物59.45万吨，集货地已覆盖四川、贵州、浙江等6个省份20多个地市，货物品名由过去205种拓展至工业机械、科技产品、各地区特产等620余种，跨境货物运输覆盖老挝、泰国、越南等国，搭建起与东盟国家间贸易往来的“快车道”。

不断扩大的中越跨境货物运输“朋友圈”，对运输提出了新要求。对此，南宁局集团公司坚持市场需求导向，科学谋划部署，不断优化运输组织、丰富货运产品。自今年6月底起，该局集团公司实施每周常态化开行3列中越快速通关班列，南宁至越南河内运输时间从原来的20多个小时缩短至14.5小时。截至11月30日，凭祥铁路口岸今年进出口货物31.2万吨；其中，进口货物中家具、鱼粉同比分别增长110.2%、496%，出口货物中胶合板、钢材同比分别增长101.54%、94.4%。12月10日10时，由四川成都开往湖北荆州的铁水联运“长江班列”，在四川省成都市青白江区城厢中心站成功。该趟班列将经铁路到达湖北荆州，再由长江水运分拨至江苏、上海等地，运输时间将由原来的15—20天缩短为10天左右。据了解，长江三峡枢纽投运20年来过闸运量快速增长，数据显示，2022年三峡枢纽过闸运量

已达设计限值1.6亿吨，2023年的前三季度更是再创历史新高，达到了1.27亿吨，同比增长10.02%，待闸时间已从2011年的17小时增加至2022年的223小时，三峡船闸待闸压船现象已成常态，客观上造成了船舶周转效率下降、运营成本大幅上升，直接影响到川渝地区水运进出主通道的承载能力。通过铁水联运“长江班列”能够有效减轻三峡枢纽过闸负荷，大幅缩短货物运输时间，切实增强长江沿岸上下游货物通道运输能力。“长江班列”将通过试点引导、逐步拓展、有序扩张的方式，实现常态化双向开行。预计到2030年，将完成对三峡枢纽1500万吨以上的通航运量缺口分流，约占未来三峡分流运输总量的30%，有效解除川渝及西部地区水运交通所带来的掣肘，为更好地服务和融入国内双循环贡献力量。