

欧洲班列-进出口铁路运输汽车到天津

产品名称	欧洲班列-进出口铁路运输汽车到天津
公司名称	河南铁桥国际货运代理有限公司国际联运部
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	河南自贸试验区郑州片区（郑东）寿丰街50号24层2413号
联系电话	037188886948 13938213388

产品详情

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

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

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、刷印或粘贴“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

口岸是一个国家对往的门户，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。

欧洲班列-进出口铁路运输汽车到天津 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波兰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，我进的货有了更多选择，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）

昔日四等小站跑出中欧班列（渝新欧）“加速度” 2023-12-11 08:49:42 12月8日，重庆市沙坪坝区团结村中心站，一列满载新能源车的中欧班列缓缓驶出，这是本月以来这里发出的第19趟专列。这个在十多年前还被农田围绕，只有20多名员工的四等小站，如今已成为“一带一路”物流枢纽。11月，从这里发出的中欧班列达到136列，环比增加35列，各类“重庆造”的产品通过这里走向世界。就在11月6日，中东欧国家高级别官员代表团还现场见证了满载“重庆造”汽摩整车及零配件、日用百货等货物的中欧班列（成渝）重庆——中东欧国家专列从团结村发车。在重庆整车进口口岸获批后，团结村中心站开始接运国外汽车进入重庆，逐渐成为中欧班列（渝新欧）回程班列重要货源种类的汽车，正不断刷新物流“加速度”。10月11日，一列满载重质纯碱、汽油机等货物的西部陆海新通道班列，从位于重庆物流枢纽园区的重庆团结村中心站驶出。新华社记者黄伟摄。今年以来，团结村站加强了对接和深入走访班列平台公司及上下游客户，借助“畅通中欧班列”品牌效应，不断优化调度指挥、车辆调配、运输衔接等关键环节。

这是10月11日在重庆物流枢纽园区拍摄的等待出口的汽车（无人机照片）。新华社记者黄伟摄。铁路成都局集团有限公司团结村车站副站长王乙淇介绍，车站不断优化运输组织流程，以实现列车“快进快出、快到快发”，保证客户运到时效，从而吸引了不少品牌的汽油车和新能源车出口项目增加。以团结村中心站为主要到发点，中欧班列（渝新欧）已建立“3+8+N”，既3个主要场站、8个分拨中心、N个城市的集结分拨体系，稳定运行线路近50条，辐射40个国家100余个城市。不只是中欧班列，2017年，团结村中心站率先开行

西部陆海新通道铁海联运班列，进一步有效拉近了我国西部内陆与世界的距离

王乙淇告诉记者，“今年，从团结村车站始发的陆海新通道班列已达209列/8309车”