

重庆邮路 从内陆走向世界

中欧班列(渝新欧)运邮打通国际物流大通道

1月12日,渝北区民安大道170号,重庆国际邮件互换局一派繁忙。一件件包裹通过分拣机按寄达国家封装进不同的邮袋,报关报检后装入集装箱运抵沙坪坝区团结村,经渝新欧国际铁路联运大通道,运往欧洲24个国家。

小邮件,大使命。所谓“渝新欧”,是指从重庆出发到达欧洲的国际铁路联运大通道。中国邮政重庆市分公司(以下简称“重庆邮政”)相关负责人称,中欧班列运邮对于中国邮政建设高效、稳定的海陆空国际立体运输网络,担负起了“国家队”的使命和责任。他透露,2022年,重庆国际邮件互换局出口量达193.3万件、进口量115.9万件。

从覆盖城乡愈加完善的网络优势,到国际物流大通道日益畅通、作用愈加凸显。重庆邮路,正从内陆走向世界——



重庆国际邮件互换局生产场地

开通新线路实现双线路运邮入欧

“呜……”1月6日凌晨,深冬的寒意与响彻云端的火车汽笛声相互交融,中欧班列(渝新欧)即将开启她的新一趟旅程。这趟班列上,搭载的编号为HNKU6071297的邮包集装箱,正是重庆邮政发出的第1288个邮包集装箱,也是驶往白俄罗斯的第12箱国际邮件,最快将于15天后抵达明斯克。

12年前的春天,中欧班列(渝新欧)首次全程运行,拉开了中欧班列发展的序幕,开启了中国对外开放的“内陆时代”;12年后的冬天,中欧班列(渝新欧)运邮项目发展壮大,新增的白俄罗斯线路已实现常态化运作,保持每周1个发运频次,每次发送邮件2箱—3箱。

“春节快到了,很多客户购买清油火锅底料、茶叶、取暖器等年货通过包括白俄罗斯在内的线路寄出去,我们基本上一周要出口5箱—6箱,是平时的两倍还多!”作为中欧班列(渝新欧)运邮项目经理,这些年,勾美仑一直关注项目进展,也实现了自我蜕变。对于这段铁路运邮的历史,没人比她更“心知肚明”了。

她介绍,多年以来,邮件一直是国际铁路禁运物品。直到2014年7月,铁路合作组织召开运输法专门委员会会议,讨论通过了国家铁路局、中国铁路总公司关于修改《国际铁路货物联运协定》中有关禁止运

邮规定的申请。

随着“铁路禁邮”这一障碍被突破,2016年,重庆成为全国首个海关总署批准的铁路运邮试点城市;2017年,中欧班列(渝新欧)去程至波兰全程运邮测试成功;2018年,中欧班列(渝新欧)首次回程运邮测试成功。步履不停的3年,标志着铁路运邮历史彻底改写。

国际形势复杂多变,在助力国家“建桥铺路”携手欧洲走向发展繁荣的道路上,邮政人的努力远不止于此。为提升改善波兰去程出口运邮质效,分散线路运营风险,在集团公司和海关总署以及重庆市政府的大力支持下,去年8月9日,中欧班列去程出口运邮首个白俄罗斯线路邮包测试集装箱顺利运抵白俄罗斯首都明斯克。

重庆邮政寄递事业部国际营销中心经理龙彦介绍,这条线路经白俄罗斯邮政经转分拨至欧洲11个国家,不仅能增加邮件入欧通道、扩大路向,而且能在转运时效上有所提升,在成本上有所降低。至此,随着“重庆—明斯克”去程运邮新线路开通,中欧班列实现双线路运邮入欧。

据统计,截至2022年底,重庆邮政共计出口邮包集装箱1286个,发送欧向国际邮件超2795万件,总重量8514吨,总货值超3亿美元。



“渝新欧”运邮项目组员工处理邮件 摄/朱亚坤



“跨两海”回程测试邮包正在进行装箱

实现去回程运邮双向畅通

湛蓝天空,万里无云。法兰克福邮件互换局垛口,蓝色中欧班列(渝新欧)集装箱赫然矗立,德国邮政几名工作人员正将第一批“跨两海”回程测试邮包装入集装箱。

在经历一番长途旅程后,这个装载210件、重量达1674.1公斤进口邮件的集装箱在当年10月28日顺利抵达团结村铁路口岸。而这一天,迎接她的人更是挤满了铁路月台。人群中,勾美仑终于长舒了一口气,至此,自己追踪大半年的“回程运邮”总算有了新结果——全国首个通过中欧班列回程运邮的满箱测试成功。

故事缘起于2022年初。在重庆邮政2022年工作报告里,“打造全国国际铁路货邮枢纽”一句话被总经理周新峰反复提及,也刻下了国际业务的重点发展方向。以此为基调,中欧班列(渝新欧)运邮项目组在2022年开足马力,首要瞄准目标就是积极推动去回程运邮双向畅通。

勾美仑介绍:“早前我们更多努力是放在去程邮路上,打造的主要线路‘重庆—马拉舍维奇’已成为全国唯一不中断,保持常态化、规模化利用中欧

班列运邮的线路。”在不断总结经验,积极与集团公司、海关等单位沟通后,去年3月18日,第一批来自德国的国际进口邮件就通过“渝新欧”运抵重庆。她说,“这标志着中欧班列(渝新欧)运邮大通道真正实现双向畅通。”

去年初受新冠疫情持续影响,上海、北京等国内重要口岸邮件互换局处理能力急剧下降,导致数万欧向进境邮件滞压海外。为解决这一现实难题,同年5月,海关总署正式批复重庆口岸“利用渝新欧班列回程,带运欧洲发运至中国的国际进口邮件,在重庆海关验放后发运至全国各地”。重庆铁路口岸成为首个国际铁路邮件进口第一口岸,也是目前唯一可开展中欧班列进口运邮的城市。

同样经历过“回程运邮”畅通前的点点滴滴,重庆国际邮件互换局负责人皮亚东在分享这一个接一个的好消息时,脸上兜不住的笑容。“这些来自欧洲的邮件沿着一条崭新的路线来到中国,而且首次突破实现了海铁多式联运运邮。未来,我们还将开创更多可能!”他满是憧憬。

关邮合作保畅通

与许多邮件处理场地不同,重庆国际邮件互换局与重庆邮局海关是在同场地办公作业,这大大提升了邮件通关效率。

皮亚东介绍,重庆海关建立了中欧班列(渝新欧)出口邮包当天到场、当天验放、当天转运的“日清”工作机制;同时充分利用海关智慧监管系统,实现出口邮包在海关作业环节“零等待、零延迟”。他说,“这为‘渝新欧’运邮的顺利开展和正在打造的国际铁路货邮枢纽提供了保障支持。”

邮政与海关同场地办公,还有不远处的国际邮件报关大厅。这些天,随着春节脚步的临近,越来越多的进口邮件让工作人员更是忙得不亦乐乎。“女儿要回来过年了,我来把她寄回来的行李先取回家。”临近中午,前来取件的客户不在少数,几位市民正向邮政工作人员咨询业务办理流程。据了解,客户只要简单完成邮件登记、海关审核、征税后,就能领取邮件。“呐,你看到旁边的小通道没,是直通我们后面处理场地,客户前台一登记,我们系统就会发出指令,邮件会由专人送到前台,平均5分钟—6分钟就能领取到邮件。”勾美仑说。

关邮合作的新深带来的影响力,在收寄前端的渝北邮政寄递事业部市场部业务管理人员吴仲国那里,就映射在日益高涨的发货量上。“最近,大量本地年货搭乘中欧班列(渝新欧)寄往欧洲。”吴仲国称,经济逐渐复苏后,合作两年多的某跨境电商大客户发货量与日俱增,日均达900公斤,原因之一也是看中高效优质的通关服务。

“曾经,我的许多客户习惯走水运、空运,可尝过铁路运输的甜头后,就再也不想回头了,他们纷纷反映,海关提供的春节不打烊服务非常贴心。”巴南片区寄递事业部揽收人员姜翔海说,重庆邮局海关工作人员十分负责,为其解决了很多难题。

服务乡村,随着重庆邮政积极推进三级物流体系建设,邮路覆盖到每个建制村,惠及乡民;服务“一带一路”,随着中欧班列(渝新欧)运邮项目全力保障邮件进出口,助力国际物流大通道畅通,为重庆邮政融入“双循环”发展格局带来了全新机遇。

未来,从乡村到全世界,中欧班列(渝新欧)运邮会让万水千山不再是冰冷的数字和遥远的距离,而是以一次次开拓创新,推动回程运邮常态化、拓展俄罗斯方向去程运邮、探索西部陆海新通道运邮,用一幅幅新图景凝聚起奋进新征程的强大力量。

魏馨 李平

图片除署名外由中国邮政重庆市分公司提供



中欧班列(渝新欧)“中国邮政号”首发 摄/朱亚坤



出口邮件经扫描后依次进入集装箱内 摄/魏馨