

编者按:

“一带一路”倡议提出近6年来,中欧班列快速发展,累计开行超过14000列,覆盖中国60个城市与欧洲15个国家的50座城市,成为“一带一路”建设的标志性成果。在欧亚大陆间飞驰的一趟趟班列,不仅促进了区域经贸往来,为世界经济持续增长带来新机遇,也改变了沿途成千上万人的工作和生活。借助探索新丝路“我在中欧班列一线”征集评选活动,我们结识了中欧班列的基层工作者田会子和托马斯。对于他们而言,中欧班列不只是数字与货柜,更是凝结着汗水,承载着希望的列车。

波兰CLIP物流集团铁路调度员托马斯:

“希望波兰抓住中欧班列发展机遇,帮助企业发展!”

□ 本报记者 张钰梅

托马斯来自波兰波兹南,他所在的CLIP物流集团负责为抵达当地集装箱站的中欧班列进行货物分拨。曾经是汽车调度员的托马斯,如今从事着铁路调度工作。托马斯告诉记者,他十分庆幸自己在适当的时候选择了职业生涯的新道路,也感谢中欧班列为波兰以及他个人带来的新机会。

记者:作为一名火车调度员,目前您的日常工作职责是什么?

托马斯:在做铁路物流之前,我从事的是汽车调度工作,我所在的CLIP物流集团主要经营联运站、仓储、地配和欧洲境内一些短程班列业务。随着集团逐步开展了更多的铁路相关业务,我决定转到铁路行业。目前,我的主要工作是进行进出站火车的调度分配、轨道支配、集装箱平板车的质量检查以及与各物流企业进行沟通协调等。转行之前,我完成了国际关系方向的硕士课程学习,这也为我现在的工作提供了不少帮助。

记者:能否谈谈,中欧班列的到来给您和您所在的城市(企业)带来了什么样的变化?您们是如何看待这一变化的?

托马斯:我所在的城市叫波兹南,现在越来越多的中欧班列选择将波兹南作为分拨中心或卸货终点。波兹南作为中欧班列在波兰最早的选择,得到了政府的大力支持和宣传。现在,波兹南地区也慢慢被中国伙伴们所熟悉。随着周边客户不断被发掘,人们意识到将波兹南作为一个新的物流中心可以为物流运输带来很多的便利。因此,许多班列平台运营者开始计划新路线,将火车开到这里。

波兹南紧邻德国,交通便利,工人素质较高,相信未来会有更多的合作伙伴发现我们的优势。作为波兹南少有的物流集团,CLIP也受益于此。在我记忆中,自2015年起,CLIP陆续开展了与中国的合作,平均每周大约有2-3列从中国开来的列车。当时虽然次数多,但是并非整列火车。经过合作方的不断摸索,现在我们和中国伙伴的合作更趋稳定了,每周固定有一班整列班列以波兹南为终点。虽然表面上看班列数量减少了,但实际货量并没有降低。我们有了稳定的装卸量,合作伙伴也摸索出了最佳的运输方案,这是我们双方都愿意看到的。目前,CLIP还在不断修缮场站,加大容量,提高效率,很快新场站就会与大家见面。波兹南知名度提高了,对吸引中国客户有很大帮助。

记者:您对中欧班列的未来有什么期待?

托马斯:我经常听到一句话:你若盛开,蝴蝶自来。2018年年底,CLIP集团购置了自己的集装箱平板车,黄色的车身,黑色的字体,颜色十分鲜明。我看着它们缓缓开进闸门,就像看到CLIP的希望。有了平板车,就会有源源不断的货物来到我们的场站,希望CLIP能不断完善设备和基础设施,认真做好市场宣传,从各个方面满足中国合作方的需求。我相信,在知名度和实力都具备的情况下,中欧班列必然会选择波兹南作为下一个物流节点。我希望波兰可以抓住这一时机加快铁路基建,增加海关部门人员专门处理来欧货物,加强对新兴物流节点的宣传,帮助像我们这样的企业发展。我也希望中欧班列各平台之间加强合作,合理安排线路,加大欧洲客户的发掘力度,密切与本地代理合作。我相信,只要各国各企业之间深化沟通,坦诚相见,中欧班列事业一定会在不久的将来迎来新的高峰。

匈牙利Ouhua Logistics 物流操作员田会子:

“中欧班列让家和欧洲不再遥远”

□ 本报记者 张钰梅

出生于西安的田会子,目前工作生活在匈牙利首都布达佩斯,她供职的一家本土物流企业也是中欧班列的合作方之一。2017年年底,在匈牙利攻读国际经济与商务硕士学位的田会子,因为需要作一份关于中国电子商务物流在欧洲发展的实证研究,以实习生的身份进入到这家公司,并因此结缘中欧班列。“每当看到来自中国的商品远销欧洲甚至全球,我都无比自豪!每当看到排列整齐的来自家乡的集装箱,我似乎看到了远方的家,看到了那个我生活了二十几年的城市。”在田会子眼中,中欧班列让家和欧洲不再相隔遥远,每天为班列服务,琐碎繁忙都别有意义。

记者:在为中欧班列工作的过程中,有没有令您印象特别深刻的场景?

田会子:我所在的匈牙利欧华物

流是一家匈牙利本土公司,目前公司负责为进入欧洲的中欧班列货物提供运输、进口清关、清关、仓储、第三方欧洲境内派送等一条龙服务。我是一名普通的物流操作人员,日常工作主要是让班列运来的货物合法化地进入欧洲市场。每天我会联系匈牙利清关行进行单据操作,在货物清关后,再根据客户的要求把货物送到指定的地点。有一件事情我印象特别深刻,也正是因为这件事情,我才意识到自己真的想不顾一切地为中欧班列服务。每年12月初圣诞节前夕都是班列最繁忙的时候。那段时间,每天都有大量的货柜需要派送。有一天晚上,因为仓库工人忙不过来,我就跟同事去仓库帮忙贴亚马逊标签,一个大箱子突然掉下来直直地砸在了我头上,我当时疼得哭了起来,可还是一边哭一边翻箱子。因为第二天货物都要派走,如果晚上熬夜做不完的话,亚马逊平台可能会断货,会影响一些圣诞产品的销售。那段时间又累又困,可是每次看到中欧班列的集装箱过来,好像又有了使不完的力气。那个时候,我开始体会到自己的工作还是很有意义的。

记者:中欧班列正在飞速发展,出现了不少新的变化,也遭遇到一些挑战。这些变化在您的工作中有什么体现吗?您和您所在的公司又是如何应对挑战的?

田会子:近一年来,中欧班列的货源

品类不断丰富,班列次数也在迅速增加,但在发展中确实也遭遇了一些挑战。毕竟中欧班列是跨国性的运输,不同的国家政策,不同的海关要求,包括自然灾害、人文环境都会影响班列的发展。我们在工作中遇到的一个主要问题是淡旺季班列发展不均衡,每年12月也就是旺季的时候,货柜会大量涌来,往往会出现堆场拥挤的情况。这个问题目前我们已经有了很好的解决措施,每次货柜太多,仓库放不下,我们会直接把货柜放在拖车上等待清关,现在和拖车公司已经合作得很默契了。

记者:能否谈一下您在中欧班列一线工作的感受和体会?

田会子:中欧班列的发展促进了中国货物更好地进入欧洲市场,但是在迅速发展的同时也衍生出一些问题,比如一些货主对欧洲的贸易政策不够熟悉,有些货物在欧盟国与非欧盟国的派送方式都有区别,有些货物属于反倾销货物,有些货物是仿牌侵权货物,这都需要我们班列工作人员深入到具体国家进行具体了解,妥善处理。这些挑战都需要我们一道道去攻克。但不管怎样,中欧班列带来了更多外国人不知道的小商品,还有中国的艺术品和手工艺品,确实让各国人民更加了解中国,也让中国更好地走向了世界,让全球贸易发展得更加迅速和富有活力。

一带一路 大通关合作蓝图渐成

□ 本报记者 刘昕

今年一季度,与“一带一路”沿线国家的贸易额占我国进出口比重由去年同期的27.5%提升至28.6%,合计进出口为2万亿元,增长7.8%,高出外贸整体增速4.1个百分点。与“一带一路”共建国家贸易合作潜力持续释放,并进而成为拉动中国外贸发展的新动力,离不开共建国家大通关合作效率和紧密度的提升。

近年来,中国海关以促进“五通”为目标,同“一带一路”共建国家积极开展大通关合作。随着《推进“一带一路”沿线大通关合作行动计划(2018~2020年)》、“经认证的经营者”(AEO)互认等顶层设计的制定,大通关合作在促进“一带一路”设施联通和贸易畅通中的基础性和关键性作用得以充分发挥,不仅进一步提升了沿线贸易安全和便利水平,而且以“关通天下”为契机推进着“一带一路”建成和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路这一目标的实现。

据悉,在第二届“一带一路”国际合作高峰论坛期间,中国海关将与白俄罗斯、哈萨克斯坦以及新加入“一带一路”倡议的乌拉圭分别签署双边《AEO互认安排》,与俄罗斯签署《中俄海关AEO互认行动计划》。

深化大通关合作机制

在通关合作《行动计划》中,中国政府聚焦大通关合作主题,推出了17条具体措施,主要以“信息互换、监管互认、执法互助”为重点提出建立适应沿线国家贸易投资需求、适应新技术发展的高水平大通关国际合作机制,涵盖机制衔接、贸易便利和安全、科技创新、能力建设、国内环境、口岸开放等多个领域。

对此,海关总署相关负责人表示,为深化大通关合作机制的衔接,中国海关积极与沿线国家发展战略对接有关部署安排,加强与周边国家海关、沿线重点国家和地区海关的合作,实现与沿线贸易量大、政局稳定国家的海关合作文件全覆盖。推动建立“一带一路”海关协调联络机制,开展沟通协调、经验分享,形成参与度高的“一带一路”国家海关合作圈,同时推进亚欧会议(ASEM)框架下“互联互通一海关过境外安排”等项目合作,建立我国与中东欧国家海关合作机制。

在推进贸易便利方面,中国重点推动了8项合作:推动《1975年国际公路运输公约》(TIR公约)实施,促进“陆上丝绸之路”联通;出台“一带一路”重点港口海关合作计划,推动“海上丝绸之路”联通;支持滨海国际运输走廊等项目落地,打造“冰上丝绸之路”;支持拓展货运航线网络和

增开国际客运航线,助力“空中丝绸之路”建设;制定跨境电商海关监管标准框架,加快“网上丝绸之路”建设;推动“关铁通”合作倡议实施,深化中欧班列通关便利化合作;推动沿线AEO国际互认合作,力争2020年完成与沿线所有已建立AEO制度且有愿意与我合作国家的互认;推广实施“绿色通道”“一地两检”“联合监管”“信任通道”等通关模式创新,深化边境互联互通合作。

在贸易安全方面,重点针对涉恐涉爆、武器枪械、毒品、有害生物及其制品、濒危动植物及其制品、污染环境的废物原料等非传统安全因素,中国海关推动了两个层面合作:在防控层面推动风险管理情报合作,开展风险信息共享、风险联合研判以及情报交流合作;在执法层面开展联合执法、联合行动以及多层次执法互助合作。

此外,中国海关积极营造良好的合作环境,进一步改善国内大通关环境,提升沿线口岸开放水平,支持“一带一路”综合试验区、跨境经济合作区、中哈物流基地等“一带一路”开放平台建设,完善海关特殊监管区域布局,深化全国通关一体化改革,为“一带一路”建设营造更加便捷高效的通关环境,建设“一带一路”海关信息互换和共享服务平台,提出“到2020年实现与沿线主要国家‘单一窗口’互联互通”,营造沿线国家积极参与“一带一路”大通关建设的良好氛围。

与14个参与国实现AEO互认

截至目前,中国海关已与欧盟、新加坡、韩国、瑞士、新西兰等9个经济体的36个国家(地区)实现AEO互认,其中包括14个“一带一路”沿线国家。据中国海关调查显示,我国AEO企业货物出口到已实施互认国家(地区)时,查验率可降低60%~80%,通关时间和通关成本可降低50%以上。

为促进国际供应链安全和便利,世界海关组织倡导并大力推行AEO制度,旨在通过海关对守法程度、信用状况和安全水平高的企业进行认证,给予企业相应的通关便利,从而在确保贸易安全的前提下,显著提升贸易效率,大幅压缩通关时间。

目前,中国海关以“一带一路”共建国家及主要贸易国家为重点,全力推进与相关国家的AEO互认磋商,并取得阶段性成果。2018年,中国海关与日本海关签署了互认安排,与以色列正式实施互认,同时与蒙古国、哈萨克斯坦、白俄罗斯完成了互认磋商;与马来西亚、塞尔维亚、俄罗

斯、伊朗、墨西哥等10余个国家正在开展互认磋商。

在2018年关检融合改革的大背景下,海关总署颁布了新的企业信用管理办法,出台了新的AEO认证标准,基本形成新海关全国统一的企业信用管理制度体系,实现了国际贸易供应链上各类参与企业信用管理的全覆盖。同时,中国海关对国内AEO企业开展信用评估,通过动态监控与评估,确保中国AEO企业持续守法合规经营。中国海关还对已签署的各项AEO互认安排开展实施成效评估,从通关时间、查验率等不同角度对已实施情况开展绩效评估,推动便利措施有效落实,不断提升AEO企业“获得感”。

海关总署表示,目前中国海关已与蒙古国、马来西亚、阿联酋等国家海关基本完成AEO互认磋商,有望于年内实现互认。海关总署将力争于2020年年底完成与“一带一路”沿线所有已实施AEO制度且有合作意愿国家的AEO互认磋商。