



# 从西部中心到欧亚枢纽

## ——成都物流产业日新月异

本报记者 柴逸扉

刘琼英是奢侈女鞋品牌Sheme的创始人。29年前，她刚开始做生意时，刘琼英只知道要在自己的自行车后座叠上几层鞋盒、推着车把货运出去售卖。

如今，她的工厂每年制造的女鞋超过150万双，自行车的运货方式也不复存在。她仅仅需要制定计划，就可以通过DHL这样的国际性物流公司把自己的鞋子快速地送到全球各地40多个国家和地区的消费者手中。

伴随着成都经济发展水平的升级、国际化程度的提高，成都物流产业同样日新月异，将昔日西部中心的“蓉城”打造成为联通欧亚的物流枢纽。

### 1：互联互通不忘“最后一公里”

在富士康科技集团成都园区的出入口处，满载货物的物流车辆来来往往，现场一片忙碌的景象。这些车辆将生产原材料运入园区，再将加工好的电子产品运出去，然后走向世界各个角落。不过，这些货物无论从哪里来、到哪里去，都首先在园区门口不远处走上高速公路。

当下的成都拥有世界五百强企业中的268家，外资企业达6650多家。全球2/3的iPad、60%的电脑芯片组和55%的笔记本电脑CPU都在这里生产，这些“成都制造”正在此走向全球。因此，要做到真正的“互联互通”，交通力的改善、完善的基础设施建设必不可少。

“为了保障富士康物流通道的顺畅，我们在离园区最近的高速公路上特意开设了一个收费站，后来又进行了扩建。解决它在家门口的运输问题。此外，在双流机场我们也为它安排了货运区，方便货物的中转。”成都市交委有关负责人这样说到。

作为全国第四大航空枢纽，成都双流国际机场目前已开通国内航线163条，国际航线80多条，可满足年旅客吞吐量5000万人次，年货邮处置能力150万吨；另外，规划有6条跑道的新机场也正准备开工建设。作为西南地区最大的铁路客货运输枢纽，成

渝、宝成、成昆、达成4大铁路主干线在成都交汇，“蓉欧快铁”贯穿整个欧亚大陆；在未来，多条铁路还将改建提速，来往成都—西安、成都—郑州的列车有望运行得更为快捷。

在成都与国内重点城市及其他国家和地区的联通不断便利之时，成都仍然用心建设，在连接“千万里”的同时不忘打通门前的“最后一公里”。富士康园区、青白江物流园区、龙泉驿区汽车城都是如此。

根据最新调整的《汽车制造2025发展纲要》，龙泉驿区（成都经开区）汽车产业规划到2020年，力争整车产能达到220万辆。为了方便运输，临近汽车城南区的新兴铁路货站在2015年完成扩能改造后具备60万辆/年的整车运输能力，新规划的成昆铁路货车外绕线和新增的龙泉铁路货站以及北拓区铁路货运专用线建设方案正在研究。成都新机场高速、新双龙路、西陵大道和绕城高速—老成渝路互通立交、新兴互通立交等总投资约186.8亿元的项目也正在规划中。

此外，成都双流国际机场、新的天府国际机场之间，成都东站等大型火车站之间，基本实现了相互运用航空、高铁、公交、地铁、出租汽车和长途汽车的“无缝换乘”，初步构建起综合型的交通体系。



成都铁路口岸 资料图片

### 2：“蓉欧+”打造欧亚区域枢纽

站在成都青白江铁路口岸现代物流大厦的楼顶，记者一眼望去的是层层叠起的集装箱和现代化的物流园区。铁轨旁耸立着多个巨大的龙门吊，它们像钢铁侠一般有力，把庞大的箱子从火车上转移至地面，再从地面转移至卡车上进行运输。

每周六，满载货物的班列将从这里出发，路过中国的陕西、甘肃、新疆，出阿拉山口后路过哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯，用12天走完9826公里的路，达到波兰罗兹，将货物分装后通过运输可在1-3天内到达欧洲各地。这便是著名的“蓉欧快铁”。

“过去，成都与世界的联系只能是‘向东出海’，成都的铁路口岸单纯是货物发出的起点或接收的终点。不过有了‘蓉欧快铁’之后，成都就多了一条向西行驶的通道，这条通道与原来向东的交通线路一起，构成了横跨欧亚的路网。”

在成都市物流发展办公室，相关负责人向记者谈起成都与世界“互联互通”的新

变化。在他眼里，“蓉欧快铁”不只是连接了成都本地与欧洲，更是将成都由西部中心发展成为连接东亚与欧洲的枢纽。而“蓉欧+”则是实现这种方式的重要途径。

“如果‘蓉欧快铁’只是把成都本地的货物运到欧洲，把欧洲的商品运到成都销售，那么意义仍然有限。但如果把其他地区同成都的物流通道先打开，然后借‘蓉欧快铁’运到欧洲，那么成都就会成为一个跨区域的物流集散地，地位不可同日而语。”

这位负责人举例说，比如8月16日开通的“厦蓉欧”快铁，班列就是由厦门出发途经成都再到欧洲，这条线路全程1万多公里，用时15天，较传统海运节省20-25天，较空运节省运费80%。

“作为海西重要的港口城市，厦门与海峡对岸的台湾联系紧密。尤其是厦门自贸区的成立，台湾的商品能更加方便地进入厦门、企业更

容易在厦门投资设厂。在这种情况下，‘厦蓉欧’快铁实际上连接了台湾地区与欧洲。比起海运，这条线路优势明显。”

通过开通成都—宁波的班列，成都都可以成为日韩与欧洲之间的陆上枢纽；通过开通成都—昆明的班列，成都可以实现东南亚与欧洲之间的物流中转。“蓉欧+”的实践让不临江、不靠海的成都凭着“陆海联运”的模式，正努力成为大吞吐量的“无水内陆港”。

厦蓉欧班列开启“蓉欧快铁+”时代 资料图片



### 3：通关环节里的“成都速度”



成都许多餐厅都主打海鲜自助、日本料理，因而像三文鱼刺身等冰鲜水产必不可少。虽然成都地处西部内陆，但这些餐厅依然能供应食材新鲜且价位适中的海鲜，甚至有的上桌时还活蹦乱跳。

“要知道，海鲜对物流运输的速度要求极高，通常走的是空运。为了不耽误及时的配送，所以我们也都极力配合，在尽可能短的时间里让它们过关。”在双流国际机场的国际航空货运站里，机场海关工作人员这样说到。

“比如三文鱼的配送，一般要求从打捞到最后上餐桌不超过40个小时。因而海关部门

在面对这些企业的特殊需求时推出‘7×24小时’预约工作承诺和机制。虽然多数航班是晚上或凌晨抵达成都，但是机场海关、检验检疫等监管部门却随时可以加班查验货物。如果航班是在非工作时间到达，只需要在下班之前向机场海关提出申请，就有海关工作人员加班等候。”

这位工作人员接着表示，从飞机抵达成都到货物清关放行，最多只花不到3个小时，其中清关环节花费时间不到1个小时。加上成都相比北上广而言距离欧洲更近，航空运输成本较低，因而为三文鱼直接供应本地及转运周边地区提供了契机。从最初每个月只有十几吨的三文鱼进口量增加到目前平均每个月达300吨，预计今年从成都入境的进口三文鱼，占全国的比例将达到50%—60%。

除了“7×24小时”随时应战的工作状态，运用智慧手段优化通关流程、实行“全域通”

的模式也为成都物流实现了加速通关。“在过去，通关环节的单据都需要人工填写、手动盖章，负责每一环节的部门相互之间未必共享信息，因而我们的流程存在复杂、重复作业的状况。”采访中，成都海关相关负责人向记者描述起之前的通关状况。

而在无纸化报关开始推行后，企业所有的单证、资料，都可以在系统中录入进行传输，甚至货物在上飞机时就已经由供应商将相关单据传到海关及物流企业和收件方。之后，海关的系统进行自动比对，没有问题时可以自动放行。从一叠单据到一张单据，通关时间从以往的几个小时压缩到现在的几分钟。

另外，针对“全域通”的建设，成都海关实现“一次申报、一次查验、一次放行”、“本地报关、异地放行”的通关模式，通过电子锁、GPS车辆定位等智慧手段保证在提高通关速度的情况下控制风险。



成都铁路集装箱中心站 杨玉如摄

「蓉城」物流园建设如火如茶

本报记者 陆培法

快速发展的成都物流产业离不开日渐便捷的交通运输、离不开政府简化优化的审批流程，也离不开物流及商贸园区的建设。

在青白江铁路口岸，各种大型仓库围绕着铁路口岸分布，许多地块正在开工建设新的商贸城及总部基地。据现场工作人员介绍，成都市青白江现代物流与商贸园区占地约20平方公里，凭着紧邻成都铁路集装箱中心站、成都铁路局大弯货站的优势，建成有成都国际集装箱物流园区、成都青白江散货物流园区、电子商务及物流配送核心区、物流总部及口岸配套服务区、大型商品商贸区，实现交通枢纽、物流基地、国际口岸、保税物流、临港工业区、商贸聚集区“六位一体、无缝衔接”的建设模式。

“园区近期设计吞吐能力为100万标箱、900万吨散货；远期为250万标箱、1900万吨散货。截至2014年底，园区累计完成固定资产投资251.11亿元，正朝着综合性内陆港口、开放口岸的方向快速发展。”

根据成都市现代物流业发展“十二五”规划，强化以“四园区四中心，若干服务站”为主要框架的物流集中发展区布局体系，重点建设航空物流园区、国际集装箱物流园区两个国际性枢纽型物流园区，加快建设青白江物流园区、新津物流园区两个铁路散货物流园区，加快建设新都、龙泉、双流、保税4个区域性综合型物流中心，合理发展一批专业性物流配送站。

“到2017年，成都将基本建成西部区域物流中心。到2020年，全面建成西部区域物流中心，构建起‘服务西部、辐射全国、影响全球’的现代物流服务体系。”成都市物流办相关负责人还告诉记者，除了在本地建物流园，成都还打算在国外建双向联系的物流园。

“比如在‘蓉欧快铁’的终点波兰罗兹，我们可以建设一个以中国商品为主的直销中心。而在成都，我们则对应建一个欧洲商品的直销中心，届时来自欧洲的乳制品、红酒、牛肉都可以在成都实现大批量交易。”

园区集装箱物流 资料图片

