

沿边看新城

绥芬河铁路口岸助力共建“一带一路”高质量发展

高城

繁忙的铁路换装线,高高耸立的龙门塔吊,一列列整装待发的货运列车……在安静的边陲小城牡丹江绥芬河市,铁路口岸却是一片忙碌的景象。

随着一记长而深沉的鸣笛声,火车慢慢启动,车厢之间传来的金属摩擦声与列车引擎的轰鸣声交织在一起,满载着家用电器和国产汽车的3704次中欧班列从绥芬河站始发,经绥芬河口岸开往俄罗斯谢列季诺站。

2022年6月17日,黑龙江省人民政府印发《黑龙江省产业振兴行动计划(2022—2026年)》,《行动计划》提出,畅通对俄欧陆路通道,贯通绥芬河陆海联运通道,加快建设哈尔滨、黑河、绥芬河—东宁国家物流枢纽,争取建设哈尔滨中欧班列东部通道集结中心。

8月2日,绥芬河铁路口岸中欧班列迎来开行五周年。五年间,该口岸累计通行中欧班列2290列,发送货物212469标箱,班列运输持续保持高位运行。“边陲小镇”绥芬河,正在通过中欧班列被全世界知晓。

中欧班列带来“新机遇” 铁路部门推进口岸通行量创新高

绥芬河铁路口岸位于黑龙江省东南部,是我国沿边开放的重要窗口,属于国家一类口岸,2018年8月正式开通中欧班列集装箱运输业务。五年来,中国铁路哈尔滨局集团有限公司通过不断完善班列运行保障机制,提高口岸站运输能力建设等途径,推动了班列开行数量逐年递增,货物品类不断丰富,运输货值成倍增长。

“今年以来,绥芬河站货场增设了一台‘龙门吊’设备,两台‘正面吊’设备,集装箱装卸效率大幅提升。曾经需要四到五个小时才能完成的装运作业,现在三个小时以内就能

完成。”中国铁路哈尔滨局集团有限公司绥芬河站副站长刘迎东表示,除了运输设施的不断更新,哈铁还陆续完成了绥芬河站的滨绥铁路电气化改造、扩能改造、货场改造等重点工程,使国内通道运输能力不断升级。绥芬河铁路口岸通行的中欧班列从2018年全年20余列,到目前单月最高95列,通行量连续四年实现两位数以上增长,其中2022年度增幅达61%,增长率居全国口岸首位。

走进绥芬河口岸铁路联检大楼,来自俄罗斯的中欧班列跟车司机正将联运单递进国际货运窗口,经工作人员录入后,班列的货物信息和车辆信息便能精准地传送到绥芬河海关。待到海关放行后,联运换装场便开始对班列进行换装作业,最终将班列发往国内的各个站点。

“除板材、玉米、大豆、化肥等货物外,经绥芬河铁路口岸出入境的中欧班列还负责运输汽车、机电设备等重要货物。为此,我们特地开通了‘绿色通道’窗口,由专门的值班员办理票据交接手续,有效提高了中欧班列的通关效率。”中国铁路哈尔滨局集团有限公司绥芬河站交接所车间副主任李义刚介绍,绥芬河站坚持“班列优先”的原则,准确把握班列在境外的开行时间、数量和货物品类,充分利用95306“数字口岸”系统实现信息共享。

目前,经绥芬河铁路口岸出境的中欧班列已通达欧洲5个国家,入境班列覆盖国内25个城市,运输货物从最初的电器产品扩大到日用百货、工业机械、农副产品等14大品类,辐射带动效应日益凸显。

优化服务提质效 多部门携手助力中欧班列高效通行

2023年是共建“一带一路”倡议提出十周年。十年来,中欧班列凭借全天候、大运力、

绿色低碳、畅通安全等优势,有力保障了国际产业链供应链稳定畅通,成为中国与“一带一路”沿线国家互联互通互惠的重要载体,被誉为联通亚欧的“钢铁驼队”。

依托于中欧班列整车国际联运的运输方式,绥芬河铁路口岸加速要素资源跨境流动,吸引了国内多家知名木材加工企业落户绥芬河,推动形成了上中下游全链条、产业内相互匹配的发展业态。截至目前,已有3800余家企业入驻中国(黑龙江)自由贸易试验区绥芬河片区,口岸城市正由“通道经济”向“产业经济”加速转型。

2019年8月30日,中国(黑龙江)自由贸易试验区绥芬河片区正式授牌,其重要功能就是建设面向国际陆海通道的陆上边境口岸型国家物流枢纽,打造中俄战略合作及东北亚开放合作的重要平台。“今年以来,绥芬河片区管委会牵头成立了口岸通关便利化专班,通过多部门联合调研,围绕口岸通关堵点问题梳理形成创新方向,以制度创新为牵引助力中欧班列畅通运行。”中国(黑龙江)自由贸易试验区绥芬河片区管委会副主任王志宏说。

为服务促进中欧班列高质量运行,中国(黑龙江)自贸试验区绥芬河片区组织协调铁路、海关、边检等部门,持续优化班列开行作业流程,提升中欧班列的开行质量和出入境效率,压缩非生产作业时间。绥芬河海关推出“一揽子”支持措施,为企业提供了专人专岗、延时办公等服务,实行7×24小时的预约通关,铁路舱单信息确认升级为电子审核,铁路舱单归并、数据传输实现无纸化,企业不到场即可完成舱单归并、放行等操作。同时,绥芬河出入境边防检查站优化服务模式,做到全天候不间断查验与全岗位提前迎候待检,配套出台中欧班列优先查验等专项服务举措,保障中欧班列办理边检手续“零等待、零延误”。

再添贸易“新动脉” 国际贸易企业满满“获得感”

“作为一家国际物流企业,绥芬河铁路口岸通行中欧班列数量的不断增加为我们带来了可观的经济效益。”绥芬河华运国际物流有限公司负责人付丽娟表示,“得益于更快的通关效率和更短的运输时间,中欧班列目前成为很多国际贸易公司的首选运输方式。从最初的每个月10列,到如今的每个月30余列,五年来,我们见证了中欧班列的飞速发展。可以说,中欧班列的开行为国际物流企业带来了前所未有的发展机遇。”

一直以来,绥芬河口岸都是中欧班列东部通道的重要口岸。随着中国与“一带一路”沿线国家经贸往来的双向深入,中外企业对铁路运输服务需求持续增长,中欧班列“定制”业务也不断发展,促使中欧班列开行数量持续增加,对推动国际贸易和经济合作发挥了重要作用。

“为打造中欧班列国际品牌产品,我们与北京长久物流、大连港集团合资组建哈欧国际物流股份有限公司,开展国际跨境铁路运输业务,与沃尔沃、大众奥迪、长城汽车等多家国内外知名企业保持合作。”中国铁路哈尔滨局集团有限公司货运营销中心负责人介绍,“通过发挥绥芬河铁路口岸位于中欧班列‘东通道’的区位优势,我们的客户群体覆盖多个产业,运送货物超过70多个品类,与多家国内外知名生产型和贸易型企业保持战略合作,中欧班列国际品牌影响力日益扩大。”

从“一个喇叭听全城”的边陲小城,到通海达洋的陆上边境口岸型国家物流枢纽,近年来,随着从绥芬河口岸出境的中欧班列持续高位运行,中欧班列“东通道”正在为中欧及沿线国家物流畅通发挥更加重大作用。(来源:人民网—黑龙江频道)

禁止擅自占用、改变用途! 重庆居住区绿地管理新规来了

据重庆客户网讯(王旭睿)近日,重庆市城市管理局、重庆市住房和城乡建设委员会联合发布《关于进一步加强居住区绿地管理的通知》(以下简称《通知》),《通知》提出了五项具体工作要求,其中明确指出,居住区绿地是居住区业主共有物业,属于城市园林绿地的重要组成部分,禁止擅自占用,并严禁擅自改变居住区绿地性质、用途。

《通知》要求,新建居住区应严格按照规划要求完成绿化建设。新建居住区绿地率应当符合《重庆市城市园林绿化条例》规定,投入使用前,其绿化建设应当按照城市管理部门审核通过的方案完成,确因季节原因不能完成的,应当确定绿化建设完成期限并在小区内公示。

同时,居住区共有绿化应当在物业服务合同约定。物业服务企业承接新建物业前,应当与建设单位共同对居住区共有绿化进行查验、确认。物业管理应当将居住区共有绿化纳入物业服务合同约定,明确养护管理责任。业主擅自使用属于居住区附属绿地的,应当按照《重庆市城市园林绿化条例》有关附属绿地管理规定管理,不得擅自破坏,其养护管理按照业主公约、物业管理规定等有关管理规定。

《通知》指出,居住区绿地管理应当以保护绿地、维护良好生态环境为基本原则,科学规范修剪树木,防治病虫害等。应尽可能采取常规修剪方式解决树木影响通风采光及安全问题。常规修剪以疏枝为主,主要修剪枯枝、过密枝、病虫枝等,应当由专业人员实施,宜每年组织实施一次,在春季萌芽前或秋季新梢停止生长后进行。修剪之前应当拟定修剪方案并向业主公示,公示无异议后组织实施。



8月9日,游客在安徽省黄山市屯溪区屯光镇汉沙村欣赏向日葵花海。暑期,人们来到户外亲近自然,放松心情,乐享假期。 新华社发(施亚磊 摄)

综保区写真

业务增长超十倍

嘉兴综合保税区积极打造进口跨境电商生态圈

据嘉兴日报(记者 迟伟涛)跨境电商保税进口业务对开放型经济发展具有不可替代的支撑作用。近日,记者从嘉兴综合保税区获悉,上半年该园区已实现跨境电商“1210”进口额5.55亿元,同比增长超十倍,出口包裹486518个。

跨境电商保税进口即“1210”保税备货模式。对企业而言,该模式降低了进口环节税,能够降低商品的采购成本和物流成本,为进口产品带来更高的利润和更具竞争力的价格。

这一模式吸引了众多优质跨境电商平台入驻嘉兴综合保税区,如京东嘉兴外贸产业聚集平台、菜鸟嘉兴跨境保税仓项目,涵盖京东、天猫、考拉、小红书、拼多多等多个平台业务。

去年10月,菜鸟嘉兴跨境保税仓项目在嘉兴综保区正式开业。记者了解到,该项目与区内京东跨境电商项目、跨境无止境项目等一起,助力综保区形成较为完整的跨境电商

产业链条,通过跨境电商产业集聚效应,有效提升了产业影响力。

该项目相关负责人介绍,上半年“菜鸟嘉兴”跨境进口额已达2.15亿元。尤其在今年“618”大促期间,该企业业务量激增,仓库备货量最高峰达到30000多件,“临时用工”解决了企业仓库承载力不足难题,企业完成销售金额超8500万元。

吸引跨境电商企业入驻的,不仅是嘉兴综合保税区“境内关外”的政策优势,更重要的是完善的配套环境。该区聚焦新方向,打造新业态,对监管场所、监管系统、卡口、保税仓等进行提档升级,形成匹配跨境电商产业新要求的环境条件。

同时,嘉兴综合保税区正加快建设跨境电商运营中心和跨境电商展示展销中心,打造集仓储、生产、办公、展示展销为一体的大型跨境电商综合平台,为企业提供一站式服

务,未来将成为跨境电商企业“线上+线下”融合的对标窗口。

企业引进来,服务跟上去,才能留得住。伴随着跨境电商消费热潮而来的,是消费者退换货业务的增长,嘉兴综合保税区推出的跨境电商退货中心仓“海淘”退货不再愁,相关管理部门实地指导企业开展退货中心仓规划建设改造,更新仓储管理、视频监控等信息化系统,助企完善退货全流程制度,打通退换货“最后一公里”。

据了解,今年“618”大促前期,针对企业普遍存在的“临时用工”需求,园区紧急腾挪5400平方米平安仓,保障电商企业平稳过峰,解决企业燃眉之急。此外,嘉兴综合保税区注重跨境电商企业的培育,致力招引电商总部机构、直播机构入驻,开展直播带货,吸引相关人才、资源集聚,积极鼓励区内跨境电商企业参加省、市级跨境电商博览会等活动,帮助电商企业拓展市场,上半年组织企业参展参会18家次。

日前,全国多地遭受了暴雨袭击,并引发山洪和内涝等自然灾害。不少车辆被水淹没,有些甚至被直接冲走,带来巨大财产损失。

据国家金融监督管理总局数据,截至8月8日10时,河北、北京等16个受灾地区的保险机构收到保险报案20.79万件,估损金额71.31亿元。

车辆被淹能否获得赔偿?作为社会“稳定器”的保险业如何最大程度保护人身和财产安全?根据机动车辆损失保险(以下简称“车损险”)的相关规定,因自然灾害、意外事故造成的机动车直接损失,且不属于免赔范围内的,保险公司都可以依照约定进行赔偿。在对自然灾害的解释中,雷击、暴风、暴雨、洪水、龙卷风、冰雹、台风、热带风暴等均包含在内。

中国社会科学院保险与经济发展研究中心副主任王向楠表示,现在遇到极端天气,车主不需要担心因为没上涉水险而无法获得赔付。2020年正式实施的《关于实施车险综合改革的指导意见》就对我国的车险进行了重大改革,改革之后的新保用户和续保用户,在其购买的车损险中就已包含了涉水险等附加险,车辆涉水、泡水等情况,保险均可进行赔付,无需再单独投保。

但有一种情况除外。阳光财险理赔服务部负责人肖广森介绍,如果车辆在行驶过程中因积水导致熄火无法正常行驶,车主应避免再次启动车辆。因为在车辆被淹的情况下强行启动,会导致发动机进水造成发动机二次损坏。根据相关保险条款,该行为属于人为操作不当扩大的损失,不在保险赔付范畴。

此外,可能导致赔付失败的情况还有:发生保险事故时被保险机动车行驶证、号牌被注销的,或未按规定检验或检验不合格以及违反安全装载规定的车辆等。

如果车辆被洪水冲走了,保险公司又该如何赔付?据了解,如果能找到被洪水冲走的车辆,车主应在找到车之后即刻联系保险公司进行报案,再由理赔专员进行后续流程处理。但是如果车辆被水冲走后无法再找到,就需要车主联系属地派出所进行报案,再携带派出所出具的车辆丢失证明致电保险公司进行报案,保险公司会根据当年车险保额进行推定全损的赔付。

记者在采访中了解到,新能源汽车的赔付与燃油车的理赔标准基本一样。据中国保险行业协会在2021年发布的《新能源汽车商业保险专属条款(试行)》,在保险期间内,被保险人或被保险新能源汽车驾驶人使用被保险新能源汽车过程中,因自然灾害、意外事故(含起火燃烧)造成被保险新能源汽车车身、电池及储能系统、电机及驱动系统、其他控制系统,以及其他所有出厂时的设备的直接损失,且不属于免除保险人责任的范围,保险人依照本保险合同的约定负责赔偿。上述使用新能源汽车的过程包括行驶、停放、充电及作业。

另外,不少车主担心自家充电桩的安全。事实上,新能源汽车的保险条款中包含了《附加自用充电桩损失保险》这一附加险,也就是说充电桩也是有保险的。但前提是需要投保该附加险种相对应的商业主险——车损险之后才能购买。

该保险的条款显示,自用充电桩损失险是指在保险期间内,保险单载明地址的,属于被保险人的符合各项标准的自用充电桩,因自然灾害、意外事故、被盗窃或遭他人损坏导致的充电桩自身损失,保险人在保险单载明的本附加险的保险金额内,按照实际损失计算赔偿。保险金额由投保人和保险人在投保时协商确定。此项保险可有效保障自用充电桩的损失,适用于所有自家安装了充电桩的车主。

点击京津冀

天津海关保税货物“预查检” 出库通关时间压缩超80%

据天津日报(记者 马晓冬)日前,一辆装载着3000余件医疗器械的货车驶离天津联保供应链管理有限公司的公用保税仓库,由武清区驶往北京市。采用天津海关保税仓库货物“预查检”模式,这批货物从申报到装车出发仅用了不到两个小时。

据了解,保税仓库是指经海关批准设立的专门存放保税货物及其他未办结海关手续货物的仓库,具有保税功能,其存储的保税货物申报进口时,需要按相关要求实施查检。

“我们的保税仓库每年有约60万件商品从武清发运到京津冀各个地区。其中,医疗器械等商品需要在通关前逐批完成法定检验,在‘预查检’模式下,货物可以提前完成这些检验项目,申报后出库通关时间至少能压缩80%。”联保保税仓库副总经理宁国保表示。

近年来,天津市“保税+”业态已具备一定产业基础和聚集优势,逐渐形成了辐射京津冀地区的保税仓储产业集群,越来越多的进口商品借助保税仓储模式开拓国内市场。与此同时,企业对于物流配送效率要求也在不断提高。

为此,天津海关推动了提前申报、京津冀协同核查等业务改革,针对医疗器械等集中进口的商品,创新推出保税仓库“预查检+分批核销/分送集报”监管模式,将属地查检流程由出库环节前移到入库和仓储环节,产品出库时不再实施同类查检。在确保进口水平安全合规的同时,实现了出库查检放行“零延时”“零等待”。如今,依托保税仓库的政策优势,已有多家知名医疗器械企业整合行业上下游资源,在天津建立了辐射北方的进口医疗器械分拨中心。

天津武清海关关长武剑表示,今年上半年,该关共快速验放进口医疗器械135批,同比提升155%,货值达2.38亿元,增长122%。