

区来说都是第一次。“粮油通过长安号进口到国内要打通关好多关卡，先前没有流程，我们也没有办法借鉴。对于哈萨克斯坦来说也是第一次出口这种特殊商品，我们的工作人员先是在哈萨克斯坦海关、铁路、税务等部门完成了所有的出口通关流程。”唐家龙说：“这也是我们一开始没有敢在哈萨克斯坦建厂的原因，因为必须走完国外、国内全部流程，才能计算出企业所需成本。”

爱菊集团通过中欧班列返程进口粮油的业务，对于国内海关、税务机关、铁路等部门来说同样也是第一次，流程比哈萨克斯坦还复杂。在此之前，国内企业还从没有通过中欧班列直接从哈萨克斯坦进口过粮油，用哪一种方式运输？是用集装箱运还是油罐运？这类东西能否过得了中方的质检？怎样能够快速通关？所有这些事情，都需要国内各相关职能部门和企业的密切配合。

唐家龙告诉记者，为解决爱菊集团粮油通过中欧班列进口遇到的实际问题，当时陕西省商务厅一位副厅长带领陕西省商务厅、西安市商务局和国际港务区自贸办的相关人员，去新疆各个厅局和口岸协调爱菊集团粮油进口贸易的相关手续。

2016年3月26日10点35分，历经4800公里的长途跋涉，运载着2000吨哈萨克斯坦上好油脂的长安号终于抵达西安港。爱菊集团为中国粮油企业通过长安号在“一带一路”沿线国家开展进出口贸易蹚开了先河。

这趟首次回程班列，对于长安号和陕西省来说，都是意义非凡的，意味着“一带一路”倡议实施以来，中国陕西与中亚地区铁路贸易真正实现“有来有往”。



爱菊集团董事长贾合义在哈萨克斯坦园区油菜基地

西安国际港务区将其定义为内陆地区与中亚、欧洲开展贸易往来，特别是通过铁路从当地进口大宗的货物、物资，探索了一条道路，为陕西打造国内最大的、辐射全国乃至周边国家的内陆港奠定了基础。

返程班列得以稳定，是中欧班列至关重要的物流成本的保证。据统计，长安号开行并常态化运营，运输时间比海运缩短约30天，综合物流成本降低了15%。

2017年5月，西安港进口肉类口岸、陕西出入境检验检疫局、西安海关和西安国际港务区都在协调一单50吨肉品的进口事宜。这是西安港首单从西班牙进口的50吨肉品，将运抵西安港进口肉类口岸。检验检疫合格后，于6月摆上西安人的餐桌。这也是西安新的贸易往来模式的又一个现象级事件。

从2017年开始，长安号基本实现每周两三趟频率的



爱菊集团鸟瞰