

我国「单一窗口」建设「在路上」

上海国际航运研究中心 中心信息化研究室 彭宜 董 徐凯 郭胜 董

据中华人民共和国商务部1月23日消息,中国(云南)国际贸易“单一窗口”边民互市管理系统商务端自去年3月上线运行以来,中国(云南)国际贸易“单一窗口”边民互市管理系统已覆盖到云南16个边民互市点,日均交易量约8000票,货值约6000万元。目前,云南边民互市贸易进口商品主要为农产品和水产品,出口商品主要为纸箱、食品、玩具和日用品等。

国际贸易“单一窗口”是实施贸易便利化,提高口岸通关效率,提升国家或地区贸易竞争力的重要手段。近年来,包括中国在内的许多国家都将“单一窗口”视为提升对外贸易竞争力的重要内容,并对“单一窗口”的建设进行了长期探索与研究。

根据上海国际航运研究中心最新发布的《2018版全球港航信息化发展报告》显示,中国2017年以来在“单一窗口”建设方面取得较大成效,新加坡、美国、东盟、欧洲等国家和地区的“单一窗口”建设也有进一步的发展。

“单一窗口”标准版全覆盖

简单地讲,贸易商能够通过“单一窗口”,向各相关政府机构提交货物进出口或转运所需要的单证或电子数据。“单一窗口”的核心价值在于信息交换和共享,其中包括进出口生产、贸易、运输、银行等物流和金融服务业信息,包括为进出口贸易服务的报关行、货代、信息化服务企业以及外贸综合服务代理信息,还包括海关、国检、外汇等政府各个监管部门的监管信息等,涉及国际贸易全链条。

“单一窗口”能够使得贸易相关的监管数据在申报和共享时更加便利,从而让政府与企业获得共赢。对于政府而言,“单一窗口”通过整合现有的系统和工作流程,能够更加准确快速地验证并发送信息,在提高政府监管部门之间协作效率的同时也降低了差错率;对于企业而言,通过“单一窗口”进行监管数据和文件的提交,能够提高监管部门放行货物的效率,从而大大降低供应链成本。

党的十八大以来,中央全面深化改革举措为“单一窗口”建设创造了良好氛围、指明了方向。2016年和2017年《政府工作报告》连续两年提出要推广国际贸易“单一窗口”,实现全国通关一体化。

中国已实现国际贸易“单一窗口”标准版全覆盖。2017年1月,“中国国际贸易单一窗口”统一门户网站正式上线,国际贸易“单一窗口”标准版是全国通关一体化的重要依托平台,为全国“单一窗口”提供统一入口。以“运输工具申报”为例,国际贸易“单一窗口”标准版实现了海关、检验检疫、海事及边检一单一窗口“标准版”对外提供服务事项129项,实现了与公安部、环境保护部、交通运输部、农业部、商务部、人民银行、海关总署、工商总局、质检总局和林业局等11个部委系统“总对总”对接。截至2017年底,国际贸易“单一窗口”标准版已覆盖中国31个省区市(港澳台除外),每日申报业务量10万余单,累计注册用户3.5万家。

依托“单一窗口”加快全国通关一体化。2017年7月1日起,全国海关通关一体化全面推开,企业可以在全国范围内任意一个海关完成相关手续。口岸各相关部门以压缩货物通关时间三分之一为目标,依托国际贸易“单一窗口”,以“信息互换、监管互认、执法互助”为机制化保障,跨地区、跨层级、跨部门通关协作。国际贸易“单一窗口”将原来涉及4家口岸查验部门的1781个数据项减少到731个,综合简化率达59%,实现数据“一次录入、多次使用、横向复用”。

2018年4月,“国际邮轮申报及快速通关系统”正式启用,该系统是中国(辽宁)国际贸易单一窗口平台“人员旅客”板块下的子系统之一,在应用流程和功能设计上全面对标上海的成熟模型,主要包括“旅客快速通关”、“船员上下船管理”、“港内限定区域管理”等功能模块。在技术形态应用方面,该系统在全国首创“旅客移动应用终端”和“边检单兵作业终端”,实现了国际邮轮边检业务中

监管部门、旅行社、船舶代理、邮轮公司、游客等各环节的全流程数字化服务和信息自动核验。

中越两国建立“两国一检”新型通关模式。2017年2月,中国(广西)国际贸易单一窗口友谊关口岸公共服务平台正式上线。此平台具有“一单一报”的功能,报关、报检业务可以直接通过该平台申报,中越联检部门会同时收到相应数据并进行处理。当年9月,中越友谊关-友谊国际口岸货运专用通道正式通车运行,标志着中越“两国一检”新型通关模式取得阶段性的胜利,中越“两国一检”新型通关模式

是在两国指定的口岸,按商定的方式对进出口货物进行“合作查验,一次放行”。

2017年8月,中方在金砖国家经贸部长会议上首次提出探索建立金砖国家示范电子口岸网络,加强“单一窗口”等领域合作。当年9月,中国海关总署署长于广州与金砖国家海关署长和代表共同签署《金砖国家海关合作战略框架》(简称《战略框架》),携手提升货物快速通关能力,通过共同建立相关标准,加快跨境货物和金砖国家共同关注的货物通关;在海关合作中提升信息技术应用,积极建立海关数据交换、服务和共享的平台,探索运用国际间广泛认可的设备,保障供应链安全。另外,《战略框架》明确金砖国家海关将共同建立数字海关,实施《金砖国家单一窗口合作框架》,通过无缝的海关通关流程支持跨境电商等新兴商业形式发展。

“单一窗口”建设亟需顶层设计

“单一窗口”很重要的一个功能就是实现数据的共享,但由于目前缺少顶层设计,各地区电子口岸建设缺乏统一的标准,均按照各自需要进行建设,导致各地区平台的数据结构虽然能够满足自身需求,但彼此之间存在差异性,这无疑是对全国的“一体化”建设造成了阻碍。因此,建议应做好顶层设计,将“单一窗口”的数据结构(包括数据标准、数据格式、对应代码等)进行统一,对于暂时未能标准化的数据项,可以通过关联性分析以及对应代码匹配等方式实现相近数据的关联应用。

政府主导是完善“单一窗口”建设的关键。目前,“单一窗口”建设已经取得阶段性成果的厦门、上海、广东等地,均是由政府主导。在地方政府的主导下,建立了协调推进机制,能够有效组织各部门、机构、企业共同推进“单一窗口”建设。目前“单一窗口”建设滞后的单位,多数因政府没有主导建设,由海关、口岸、质检等单个部门主导建设,造成单位窗口应用部门间不信任、权责不明、利益分配不均。因此,建议中央层面通过国务院口岸工作部际联席会议统筹协调推进“单一窗口”建设,地方层面由各省(区、市)人民政府牵头形成“单一窗口”建设协调推进机制,负责推动相关工作的具体落实。

“单一窗口”要实现快速、高效,标准化是基础。在目前世界上“单一窗口”建设比较成功的国家和地区当中,贸易单证的数据和格式大多使用的是国际统一标准。相反地,如果国际贸易单证的数据和格式不统一、不一致,就会造成国际贸易无法进行数据交换。因此,质检总局应积极推动国家层面尽快建立和完善“单一窗口”建设的标准体系,指导和规范各地“单一窗口”建设,重点采用 UN/CEFACT标准推进“单一窗口”平台建设。UN/CEFACT标准体系由联合国下设机构提出,其制定的标准被ISO等很多国际组织所引用,被很多国家采用。目前与质检总局开展电子证书国际合作的荷兰、澳大利亚、新西兰等国亦采用此标准。

虽然目前我国“单一窗口”已经取得阶段性成效,但仍需要加大业务创新力度,加速转型升级:第一,要全面实施报检无纸化,加快实现检验检疫业务全流程无纸化,实现传统窗口转型升级;第二,要优化检验检疫流程,根据产品安全风险分类验放,将出入境货物检验检疫放行时间压缩三分之一;第三,要开放数据通道,积极向各地“单一窗口”开放数据通道,通过开放检验检疫业务系统的网络通道、数据接口,实现“单一窗口”平台与检验检疫业务系统直接对接。

“单一窗口”要讲好“世界语”

2017年以来,我国“单一窗口”的建设迅速发展并建立了很好的基础,但发展并不会是一帆风顺,未来更应坚持问题导向,继续大步前进:要深化改革方案,充分挖掘“单一窗口”自身潜力,将更多的服务功能纳入到“单一窗口”中,如海关特殊监管区、自贸试验区、跨境电商综合试验区、自由贸易港等;要进一步完善“单一窗口”各系统功能,并以其为平台,提高通关效率,深化通关一体化改革。

我国“单一窗口”建设尚“在路上”。对于未来的“单一窗口”建设,虽然无法具体地描绘出其全部内容,但可以肯定的是,它一定是开放化、国际化、一体化的。因此,我国“单一窗口”建设仅仅讲好“普通话”还远远不够,更要掌握好“世界语”,只有这样,“单一窗口”才能够在国际大通关合作机制当中,发挥其至关重要的作用。中国是国际贸易大国,“单一窗口”的重要性不言而喻,在国家的领导以及各地区积极的协作之下,相信在不久的将来,我国“单一窗口”会变得更大、更强、更好。

本文配图来源于网络,请作者与本报联系,以奉稿酬。



“泛洲6”轮满载9个模块首航休斯敦

本报讯 1月25日,江苏泛洲船务有限公司新建的重大件运输船“泛洲6”轮投入营运,首航由江苏南通装载9个模块开往美国休斯敦(见下图)。

“泛洲6”轮船长168.53米、型宽36米、型深10.2米,主机功率为6000KW,采用电力推进系统,无限航区,入级CCS,设计航速12节,甲板有效面积

140*36米,载重吨为19500吨,为重大件运输船。

此次在江苏惠生(南通)重工有限公司装载的9个模块,最大的模块长40.23米,宽15.24米,高19.2米,单件重达618吨,装载难度大,绑扎要求高。为此泛洲船务技术部门多次与业主就装载方案、绑扎方案进行计算核

准,作业细节方面沟通完善,专门制作了88个承载墩,172根海固撑杆进行绑扎,保证了模块顺利装船。

“泛洲6”轮此次航行距离15500海里,途经台湾海峡、中国南海、巽他海峡、印度洋、好望角、大西洋,加勒比海,预计航行时间两个月。

(陈钦秀)



“客运+物流”演绎跨界融合

“现在只需一个电话,城乡公交车就把蜜梨运到城里,再也不用我来回折腾了。”浙江永康市西溪镇永东水果专业合作社负责人黄先生让50箱蜜梨搭上寨口村通村公交,足不出村就把自家的好产品送到客户手中。

近日,浙江省永康市9个农村物流主要网点的正式运营,实现了小件快运也和老百姓一样“坐”城乡公交。

去年永康市全面实现公交“村村通”后,浙江交通物流局就农村物流“最后一公里”问题进行广泛调研,提出“客运+物流”概念,即依托覆盖全域的城乡公交体系,构建“客运+物流”城乡三级物流配送体系,实现快件“上午出村、下午进城”。目前,该市新型“客运+物流”三级城乡物流体系正在全面铺开,成为浙江省率先探索该模式的市(县)。

客运下滑货运补上

长期以来,农村物流基础弱、布局散、链条长、环节多,“客运+物流”模式,是利用公交车运送的基本“零成本”和“高效转运”优势,车辆在空闲运营时带一些去乡下的快件,给村民带来便利。

“客运班线相比普通快递运输的优势在于班次密度高。”浙江舟汽快客分公司支部书记徐建文介绍,“巴士速递”不受收货时间限制,无需常规的中转站分拨,且巴士重心低、货物堆码不高,对路面的颠簸有较好减震作用,降低了行包运输的破损率。

“客运+物流”,并不止于永康。宁波到杭州客运班线上增加的新业务——跨境快递开展以来,日均收件量达10-15件。

据了解,在内蒙古地区,由于客运市场客流下滑严重,很多线路需依靠拉货来维持营运收入;湛江地区的客运企业平常几乎是“拉货为主、拉客为辅”,只有在春运等客流量高峰期才会全力载客。据重庆交通大学公共交通运输学者王健介绍,目前很多地区的客运公司从事小件快运的收益已占客运总收益的20%~30%。

不仅如此,目前全国很多地区的客运站还成立了小件快运中心。例如浙江东南客运站,该站每条班线都可以从事货物物流业务,经过几年经营,已培养出自己的客户群;陕西平安运输集团建立了快运信息平台,并计划对小件快运业务进行整合,之后可能会单独成立公司。据青岛交运集团相关负责人介绍,该公司的小件快运还提供上门取货和送货上门服务。

在货运物流市场发展几近饱和的情况下,客运行业的物流服务为何仍有一定的市场需求?从市场需求角度来说,伴随我国电商行业爆发式增长,大城市物流配送需求激增的同时,乡镇农村也产生了对于消费品购买以及新鲜瓜果等农产品外销的巨大需求,但“快递不下乡、农村不包邮”,农村物流“最后一公里”难以畅通等问题凸显。

从市场供应角度来看,公路客运市场受高铁、航空以及网约车的冲击,市场份额、客流量逐渐下滑,客运企业也

在寻求转型发展,探索新的盈利点。

坐拥“填空”的先天优势

在海格客车某大区销售经理刘海(化名)看来,客运公司进入快件运送领域有很大优势:首先,客车比货车可靠性更高,且货车受进城限制,门到门服务几乎无法实现。其次,客运公司的快件服务及时性比快递高,快递公司一天内最多发货三次且包含分拣快递这一必要环节,而客运拥有不同时段路线的班次,自由度更大。

“除了上述优势外,‘客运+物流’模式还有一大特点。”客运行业资深专家分析,“因‘定时、定点’即可达的特点,客运直发快件无需仓储,运输成本低,自然收取的费用比货运少,价格也是吸引服务型企业前来尝试的重要因素之一。”

对于“客运+物流”模式的兴起,有专家认为,这是客运与物流有效融合的产物,是以旅客运输为载体实现物品从供应地向接收地的实体流转。客运企业进入快件运送领域的优势在于,对于货车较难覆盖或受进入时间限制的区域,客车比货车可靠性更高,更容易实现“门到门”的服务。同时,客运企业的快件服务及时性较高,拥有不同时段路线的班次,自由度更大。客运服务定时定点、直发快件无需仓储、运输成本较低,这些也是吸引用户的重要因素。

此外,货运物流市场虽然近饱和,但是仍然存在空白点,特别是对于中国广大乡镇农村的物流需求尚未满足而言,现阶段“客运+物流”这种新生业态模式也不失为集约化的运输方式。

“目前,顺丰采用多式联运,继空运、高铁、海运等中远距离的有效结合外,这种‘客运+物流’短距离的城际高效运行模式,正是物流行业有价值的补充。”宁波顺丰相关负责人认为,客运干线高频班次及准点率的优势,结合顺丰收派两端的同城配送服务,较好地完善了物流“最后一公里”。

宁波顺丰相关负责人介绍,基于江浙沪城市的高密集性,巴士、汽运等快运资源和网络非常丰富,宁波顺丰将在江浙沪快速复制,积极搭建智能化汽运快运网络,通过“客运+物流”模式创新升级,满足用户短距离、高时效的寄递需求同时,提升寄递服务体验。

据了解,根据永康市的长远规划,该市“客运+物流”三级农村物流体系不仅将实现同城配送,还将依托企业间合作,搭乘公路、铁路将货物发往全国、全世界。

自救还是跨界?

业界人士认为,在“生死存亡”之际,像客运企业尝试“客运+物流”的做法不失为一种自救良策。

然而,虽然多数业内人士支持客运行业进行转型升级,但对于“客运+物流”模式在全国的普及却并不十分看好。

专家认为,“‘客运+物流’模式具有天然的局限性,由于客运实现的是点到点的跨城运输,该运输方式在货物类型

以及货运量方面均存在明显劣势。此外,客运的本质业务仍然是对于人的运输,特别在人口流动较大的时间节点,物流业务无法保证。所以,‘客运+物流’模式应该是在特殊区域、特殊时间节点衍生的阶段性产物,并不适宜在全国范围内推广。”

“目前,很多客运企业另辟蹊径,开始从事快递运送服务,这的确是一条谋生之路,短期也会盈利,但长远来看,这不过是个权宜之计。”某车企企业负责人分析说:“最主要的制约因素是,现在公路客运市场正在逐步萎缩,线路长度、数量、发车频次都在减少,依托于客运的快件业务自然规模也在缩小。另外,近几年快递公司发展迅猛,纷纷推出当天送达服务,对客运公司的快递业务冲击也比较大。”

“客观来说,‘客运+物流’模式的适用范围有一定局限性。”一位业界人士分析,一方面跨城快递市场需求量较小,仅对餐饮、医疗和生鲜类的企业有吸引力,同时其承载量与货运相比,也有十分明显的劣势;另一方面,客运主要的收益源于人而非物。尽管跨城快递服务能够带来一定的收益,但在春运和假期等人口流动较大的时间节点,客运企业也不会本末倒置,此时物流快递业务的开展就无法得以保证,而国家未来是否会加强对跨城物流的监管也未可知。这就意味着公路客运送快递的新尝试在全国范围内推行难度很大。

据了解,如何将“客运+物流”模式的“站到站”变为“门到门”也需要突破。对这些现实问题,永康分别采取了有针对性的探索措施:一方面是加大各物流点的管理和信息化建设。通过培育两个渠道,实现“一站式”物流,通过线下的网点布设和线路优化,线上的平台搭建和功能完善,实现邮政、商贸、快递等相关部门信息资源,搭建农村物流综合信息平台,及时高效组织调配各类物流资源,积极与菜鸟乡村、货运滴滴等物流平台合作,将社会资源整合到农村物流综合信息平台中。另一方面将城乡公交小件快运服务从“站到站”延伸为“门到门”:一是上门取货的可行方式。委托当地的快递公司或邮递员上门取货,可以在人流非常密集的村庄设置取货点,由双飞班车或快递车辆定期取货,也可以在在线登记上门取货需求,将多个取货点串联后设计最优路线上门取货等;二是送货上门的可行方式。让快递物流在电商平台页面(淘宝、京东)中成为可选项,包邮送到镇,加三五元送到村。

专家认为,“‘客运+物流’模式现阶段,对于特殊物品以及在配送问题尚未解决的广大乡镇农村可形成有益补充,一定程度上能够完善物流‘最后一公里’问题,但其本身对于物流业似乎并不会产生巨大冲击。”

“‘客运+物流’模式也好,运力共享也罢,物流行业模式迭代迫在眉睫,尤其是改造末端配送体系,其既是难点也是主战场。”

“新模式的衍生与发展,总是需要多方位的考量,能否成功,还需要时间来验证。”这位专家说。

(本报综合报道)