

国际贸易「单一窗口」建设释放更多红利

彭宜蕾 徐凯

日前,世界银行最新发布的《2019年营商环境报告:为改革而培训》显示,中国是此次营商环境改善排名前十的经济体之一,中国跨境贸易得分排名上升32位,跃升至今年第65位,是营商环境改善最为显著的经济体之一。而这一改善与我国海关总署正在推进的国际贸易“单一窗口”标准版的推广成效密不可分。

一点接入、一站式办理,从“串联式”申报,到一次性、同步化“并联式”流程再造……作为一项发端于自贸试验区、颇具代表性的制度创新,国际贸易“单一窗口”有力助推了我国国际贸易监管体系与国际接轨,成为打造国际一流营商环境的突破口和重要抓手。

国际贸易“单一窗口”是指参与国际贸易和运输的各方,通过单一的平台向相关政府部门提交标准化的信息和单证以满足相关法律法规及管理的要求。“单一窗口”作为联合国促进全球贸易便利化战略的核心,已经被世界上包括中国在内的70多个国家和经济体引进,作为国际通行做法。

当前,在国家的统筹规划以及各地方部门的共同努力下,我国的“单一窗口”建设取得了显著成效,我国通关流程变得更加高效便捷。

据海关总署4月18日最新披露的数据,截至2018年底,“单一窗口”已实现了与25个部委系统、各地方电子口岸平台间的信息共享,共同打造了全国一体化的“单一窗口”环境,对外提供服务事项495项。海关与检验检疫

通关无纸化是实现电子口岸业务服务高效化的必要手段,是贸易便利化建设中必须解决的问题。

近年来,我国一直在努力推进通关无纸化。2018年11月,《海关专用缴款书》在全国全面推广,至此,海关通关无纸化改革的“最后一公里”被打通。进出口企业、单位通过电子支付方式缴纳税款后,就可以通过“互联网+海关”一体化网上办事平台或国际贸易“单一窗口”标准版,下载、打印税单,不必再到海关取税单。

就在2018年10月,海关总署发布了《关于全面推行转关作业无纸化的公告》,根据该公告,企

当前,“单一窗口”建设正行驶在信息高速公路上,这对于“把正方向”提出了更高的要求。笔者建议:

首先,要提高通关监管水平。应加快跨境贸易管理大数据平台的建设,拓展数据采集范围,审核平台与大数据中心、“单一窗口”、企业、港口之间的对接,促进全领域风险管控;应提升口岸监管的科技化水平,加大新型监管设备的应用力度,提高单兵作业设备配备率;应优化海关监管模式,大力推广“汇总征税”“关税保证保险”。

其次,继续改善口岸服务质量。应拓展国际贸易“单一窗口”



大连港码头。辽宁港口集团供图

“单一窗口”让通关高效便捷

也进行了业务融合及系统集成,货物申报应用率高达100%。

海关还积极优化口岸业务办理流程,依托“单一窗口”,协调精简进出口环节监管证件数量,只保留46种监管证件的联网核查。在“单一窗口”标准版全覆盖的基础上,海关加大推进力度,提高主要申报业务应用率达80%以上。

在“单一窗口”建设中,交通运输部海事局在船舶监管模式上不断创新,扮演了重要角色。海事系统全面接入“船舶网络安全监督系统”,实现了网络申报以及内网审批,各地方电子口岸平台间的信息共享,共同打造了全国一体化的“单一窗口”环境,对外提供服务事项495项。海关与检验检疫

通关无纸化为进出境物流提供便利

业无需再以纸质提交转关申报单或者汽车载货清单,交验《汽车载货登记簿》、《中国籍国际航行船舶进出境(港)海关监管簿》、《司机签证簿》。此举进一步简化并规范了转关货物的海关监管手续,实现了全流程无纸化管理的转关作业方式。

今年12月,海关总署发布了《关于全面开展舱单及相关电子数据变更作业无纸化的通知》,根据通知,舱单传输人、舱单相关电子数据传输人可通过手工录入或

“单一窗口”申报审批制;实行了国际航行船舶联合登临检查制度。

另外,在信息化快速发展的当下,大数据、云计算、区块链、人工智能、移动应用等新兴技术已经成为“单一窗口”建设的主要技术支撑,并且将持续引领“单一窗口”打造更具智能化的服务。

上海海关就依托上海口岸优势,建设跨境贸易管理大数据平台,用大数据的理念和方法,实现口岸安全与便利的有机统一。截至2019年3月,平台已汇集各方数据7亿余条,与“单一窗口”、船公司和港务部门实现无缝对接,企业能够依靠平台数据实现“靠泊即提”。

当然,跨境贸易营商环境的

报文导入的方式,向海关办理舱单及相关电子数据变更手续,无需提交纸质单证资料,舱单及相关电子数据变更作业无纸化工作就此全面展开,这项举措进一步为进出境物流提供了便利。

目前,海关减免税的无纸化改革也在各地逐步推进。北京海关、合肥海关、银川海关等地已经开始实施减免税的无纸化改革。改革之后,企业无需再多次往返于海关,只要将进口货物的发票箱单、采购订单等单据、文件扫描

口岸服务质量仍需改善

的服务功能,试点推进重点行业“监管+供应链”信息服务,设立跨境贸易营商环境服务中心;应完善企业意见反馈机制,充分发挥海关、市场监管、“单一窗口”、港口、船公司等热点电话服务作用,及时与企业保持沟通和反馈;实施联合惩戒,一旦发现并核实在监管过程中出现违法违规行为,依法纳入公共信用信息平台。

第三,加强数据安全。数据的管理应做到权责一致、安全保密和全程可控,确保任何时候都能找到对数据负责的人员;

对“单一窗口”数据的访问、加工等实行身份认证、授权访问等控制措施,建立数据追溯机制,防止未授权的机构或个人修改数据;“单一窗口”数据共享以“共享为原则,不共享为例外”,在确保数据安全的前提下,做到数据授权使用和对对外许可提供,最大限度发挥数据应用效益。

第四,促进互联互通互信。全国各省市之间需加强“单一窗口”的对接与合作,除京津冀、长三角、粤港澳等主要地区外,其余各地也应因地制宜,发挥地区

优化离不开国家和地方政府在政策上的支持。

2018年10月,国务院发布了《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》,工作任务中明确提出要提升口岸管理信息化智能化水平,加强国际贸易“单一窗口”建设,将“单一窗口”功能覆盖至海关特殊监管区域和跨境电子商务综合试验区,对接全国版跨境电商线上综合服务平台。

随后,全国各地纷纷出台相应实施方案与计划。今年3月,上海市接连发布《上海市进一步优化营商环境实施计划》与《上海口岸深化跨境贸易营商环境改革若干措施》,要求实施跨境贸易便利化专项行动,加快跨境贸易管理大数据平台建设并与“单一窗口”无缝对接,丰富“单一窗口”服务功能。

并传给海关。海关通过网络反馈审核结果,自动生成《中华人民共和国海关进出口货物征免税证明》(以下简称《证明》)。企业录入《证明》单号,就可以在海运、空运口岸办理相关货物进口申报手续,无需再提供纸质单据。

虽然我国通关无纸化进展取得很大进展,但也有些口岸纸质单证因为涉及境外监管互认,还不能马上实现无纸化。为此,海关也充分运用信息技术手段实现单证便利化。自2019年3月25日起,海关总署在上海、北京等12个直属关开展了原产地证书自助打印试点工作。

优势,健全区域合作机制;在不同的经济体制之间,应根据地区差异开创新型通关模式,努力创造共赢局面;我国海关应同“一带一路”沿线国家深化大通关合作,使其能够在“一带一路”设施联通和贸易畅通中发挥出基础性和关键性作用,并为“一带一路”建成和平之路、繁荣之路、开放之路、创新之路、文明之路作出新的贡献。



司机扫码提箱。宁波舟山港供图

4月29日,宁波舟山港全面实现出口集装箱在工厂、货代、堆场、码头、船公司等流程各环节的信息实时动态可视、可控,由此成为全国首个实现集装箱进出口全程操作无纸化、节点可视化的港口。

宁波舟山港集装箱进出口无纸化项目紧跟“互联网+港口”步伐,历经多年探索和持续创新,完成了流程再造与重构,取得了良好的经济效益、社会效益和生态效益。这是交通运输部落实“三服务”、推动物流降本增效的重要举措,是推进“六争攻坚、三年攀高”行动的阶段性成果,是浙江省海港、陆港、空港、信息港“四港”联动的成果展现,是“电子商务最多跑一次”跑出的宁波速度,更是建设国际强港迈出的重要一步。

线上提箱占比达90%

在传统进出口集装箱环节中,船公司、货代、车队、集卡司机、堆场、码头等之间的业务往来需要通过纸质单证进行人工流转,存在运输效率低下、成本高企的缺点。

在浙江省推进“最多跑一次”改革的新背景下,2016年,宁波市交通运输局开发了集装箱堆场公共提箱预约系统,试点构建政府公共物流信息平台来简化集装箱进出口提还箱操作,提高港口运作效率。

2017年12月,宁波市交通运输局、宁波舟山港共同联手,在原提还箱系统基础上启动集装箱进出口全程无纸化项目,致力于打造更加便捷高效的智慧港口体系。

2018年4月15日,宁波舟山港率先实现集装箱进口业务全程无纸化,打通了除船公司以外的各“神经元”,为推进出口全程无纸化奠定了基础。

此次宁波舟山港全面上线集装箱出口业务全程无纸化服务功能,实现了宁波地区从事出口集装箱业务的5家码头、60余家船公司、28家港外堆场、200余家订舱货代、1200余家实际用箱人、2.8万名集卡司机之间的系统互联、数据互通,线上提箱占比已经达到90%以上。

为行业降本超1.5亿元

“以前遇到码头、堆场箱子紧张,我们不知道哪里有箱子,要跑好几个地方才能提到箱。现在手机一查就能知道哪里有箱子,提前预约时间,到了地方二维码一扫就能提箱,不用空跑也不用排队。”对此,舟山市诺安物流有限公司集卡司机王宽宽深有感触。

据介绍,无纸化后,船公司将出口设备交接单以电子数据形式传输至宁波舟山港电商平台,货代确认后获取提箱二维码,司机凭提箱二维码到码头快速办理提空箱业务,免去了装箱单、设备交接单等5份纸质单据的人工跑单,每箱至少可节约流程时间1.5小时,在进一步降低运输成本的同时,有效缓解了港区道路的拥堵现象,改善了集卡司机的从业环境。

据测算,按照目前宁波舟山港年进出口集装箱量来测算,可减少集卡司机作业总时长约700万小时,节省燃油成本1.2亿元,减少二氧化碳排放4.4万吨,减少各类单证用纸6300万张,折算成经济成本可为物流业降本1.5亿元以上。

与此同时,宁波舟山港电商平台进一步升级,在“无纸化”的基础上实现了“可视化”服务,在电脑和手机上同步动态展示司机堆场提箱、工厂装货、码头进港等集装箱进出口全程各环节信息,为货代、船公司营销服务提供科学参考依据,为港口、车队、堆场生产作业计划提供数据支持。“现在手机会自动推送箱子的物流信息,和查看快递信息一样既准确又方便。”浙江简达物流股份有限公司操作部主管谢静说。

扩大“无纸化”应用

在顺利推进“无纸化”“可视化”两大创新后,宁波舟山港电商平台不断探索扩大“无纸化”在港航物流服务中的应用,搭建了港口综合物流信息平台,充分利用大数据资源,延伸港口服务功能,进一步放大“无纸化”的社会、经济效益。

目前,宁波舟山港电商平台已推出货代系统“一键下单”“自动预约”“车队信息共享”以及“铅封自助发放机服务”等多项服务功能,运用信息技术和数据关联最大程度简化业务操作流程。

“通过‘自动预约’功能可以快速获取提箱二维码,然后输入提单号完成‘一键下单’,平台会通过智能调度直接将二维码派发给接单司机。我们不需要重复输入信息,差错率减少了,业务办理方便很多了。司机接单后货物的信息,我们货主和车队都能随时看到,服务保障度上比以前提升不少。”浙江兴港国际货运代理有限公司出口操作部副经理王耀说。

未来,宁波舟山港将进一步推动“N家货代+1个平台+M家车队”模式布局,构建智能化集装箱运输网络,推进港域内“箱循环”管理,实现集卡运输交易集约化、规模化、高效化发展。

宁波市交通运输局相关负责人表示,将按照高质量发展的要求,以集装箱进出口全程操作无纸化、节点可视化为基础,深入建设数字交通,推动宁波舟山港向国际强港转型,为创建交通强国示范城市提供更加有力的支撑。



司机扫码提箱。宁波舟山港供图

集装箱进出口实现「全程无纸化」

宁波舟山港让大数据「跑」起来

全媒体记者 陈俊杰 通讯员 余明霞 冯健洪 宇翔

2019年BDI第17周报(4月23-26日)

BCI从低谷突围 BDI周增幅年内第二

俞鹤年

截至本周,BCI连续4周劲升,提前从低谷突围。BDI周增幅登临年内第二高峰。

总体状况:
BDI数值从2013年1月2日至本周,共1580个交易日,其中2000点以上占28个交易日即1.77%;2000-1000点区间占700个交易日即44.31%;1000点以下占852个交易日即53.92%,合计1552个交易日即98.23%在2000点以下。今年1月23日至至本周已连续62日跌破千点。

BDI:本周一波交所因传统假日休市,故续为4个交易日。BDI继续全四升,收盘值889点;周增幅11.99%,较上周高3.54%;周均值857点,环比上周高96点或12.61%,同比去年的1350点低493点或36.52%。本周BDI四项指标继续全部高于上周,其中,最高值与收盘值重合,高99点或12.53%;最低值与开盘值重合,高83点或11.25%。

BCI:本周BCI亦继续全四升,收盘值783点,环比上周高293点或59.80%;周增幅49.97%,较上周高33.66%;年内净增续升至-0.32%。周均值为674点较上周高210点或45.26%,较上周的

9.97%高35.29%;同比去年的2202点低1528点或69.39%,去年周增幅为16.83%,比本周低33.14%。

BPI:本周BPI亦继续全四升,收盘值为1186点,周均值1177点,同比去年的1272点低93点或7.31%。本周均值同比BCI续高505点或74.93%,较上周缩68.60%的反超差距。

BSI:本周BSI三升一降,收盘值为780点,周均值771点,同比去年的1035点低264点或25.51%。

涨跌势:
本周BDI延续上周形成8连升第四波涨势,累增20.44%,与上一波涨势仅时隔2个交易日。

BDI亦延续上周形成8连升第三波涨势,累增66.28%,与上一波涨势仅时隔2个交易日。

BPI延续上周第三波涨势为9连升,累增10.28%,本周占0.04%。
BSI延续上周形成7连升第三波涨,累增8.11%,与上一波涨势时隔13个交易日。

营运状况:
本周主型船运价日均获利:
海岬型船净增1972美元,环比上周高1085美元或122.32%;周增幅为

26.96%,环比增12.26%,年内净增续升至-38.28%。周均值较上周高1717美元或27.77%,为7899美元。

巴拿马型船净增190美元,环比上周低528美元或73.54%,年内净增续升至-1901美元;周增幅为2.03%,较上周低6.09%;年内净增续升为-13.97%。周均值较上周高390美元或4.32%,为9428美元,本周同比海岬型船高1529美元或19.36%,较上周缩小26.84%的反超差距。

超灵便型船净增504美元,环比上周高272美元或117.24%,年内净增续升至-2522美元;周增幅为6.04%,较上周高3.15%,年内净增续升至-22.47%;周均值较上周高519美元或6.41%,为8610美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:
海岬型船收盘为8596美元,较上周高1972美元或29.77%;去年同期为17713美元,比本周高9814美元或124.24%。

巴拿马型船收盘为9485美元,较上周高190美元或2.04%;去年同期为10250美元,比本周高765美元或8.07%。
超灵便型船收盘为8199美元,较上

周高504美元或6.15%;去年同期为11507美元,比本周高2804美元或32.22%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续亏0.2成,较上周减亏1.2成;巴拿马型船盈3.3成,较上周增盈0.8成;超灵便型船续盈8.5成,较上周增盈1.1成。

走势看点:
本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI续升至-33.06%,BCI续升至-0.32%,BPI转为-13.83%,BSI转为-20.49%。

本周大盘继续脱离低谷,BDI架构出现如下3个特点:
BDI架构除BSI收盘下跌外,全部上行,其中BCI已连续4周劲升,本月开始迄今已累增222.91%,与去年同期相比,提前从低谷突围。BDI周增幅趋势继第11周(12.12%)之后,登临年内第二高峰。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以26.96%对49.97%,落差为23.01%,较上周的1.61%拉大了21.40%的差距,波动加剧。

同比之下,运价日均获利与对应指数的周增幅落差,巴拿马型船与BPI为0.01%,相当平稳;超灵便型船与BSI为0.98%,出现微波荡漾。