

“中国洋浦港”船籍港建设卓有成效

□ 全媒体记者 张植凡

近日,推进儋州一体化高质量发展系列新闻发布会——“建设‘中国洋浦港’船籍港 服务‘一带一路’”专场在洋浦国际航运大厦举行。

“中国洋浦港”船籍港是《海南自由贸易港建设总体方案》(简称《总体方案》)赋予洋浦经济开发区独有的自贸港政策之一。近年来,

洋浦充分发挥地处西部陆海新通道和“21世纪海上丝绸之路”交汇点的区位优势,抢抓海南自贸港建设重大历史机遇,充分运用“中国洋浦港”船籍港等自贸港航运政策优势,大胆创新、先行先试,带动洋浦港物流产业快速发展,为海南省加深与共建“一带一路”沿线国家贸易往来作出了突出贡献。

制度不断创新 航运要素加速集聚

“儋州按照‘首创性、已实施、集成性、效果好’原则,以‘中国洋浦港’船籍港政策为核心,围绕运输来往自由便利,聚焦国际船舶注册落地、监管服务等一系列流程中存在的难点堵点,联动海事、海关、税务、交通等多部门,探索形成了10余项制度创新成果。”在发布会上,洋浦交通运输和港航局党组书记、副局长戴文达介绍。

戴文达告诉记者,2022年9月形成的“中国洋浦港”船籍港制度集成创新案例,作为海南自贸港第十四批制度集成创新案例对外公布。包括率先实施“全岛一港”国际船舶注册机制、“两级审查”国际船舶登记流程以及创新保税油供应船舶装船作业报告流程;改进“一船一报一审批”传统方式,将装船作业报告制替代申报审批制;率先研发并应用了“船舶安全监督远程复查系统”,对外籍船舶开

展远程港口国监督检查,提高船舶周转率;率先实施外籍人员在船员领域准入制度。

多项制度创新使得“中国洋浦港”船籍港政策、船舶出口退税、保税油加注等一系列航运扩大开放政策快速落地见效,更多航运要素快速聚集洋浦,为加快建设西部陆海新通道国际航运枢纽,更好地服务“一带一路”提供了制度保障和有力支撑。

截至目前,共有42艘国际船舶入籍“中国洋浦港”,总载重吨达531万吨,助力海南省国际船舶总吨位跃居全国第二。3年来,洋浦新增航运相关企业近600家,类型涵盖航运电商平台、融资租赁、船舶管理、船员管理、海事咨询服务以及燃料供应等,新增登记船舶300余艘,总载重吨超1200万吨,港航物流产业已初具规模。



洋浦国际集装箱码头。

海事主动作为 登记效率稳步提高

“海事部门在‘中国洋浦港’船籍港建设工作中主动担当作为,高效落实《总体方案》,实施更加开放的船舶运输政策。”洋浦海事局政务中心主任姜玉峰介绍,洋浦海事局在《总体方案》发布当天顺利完成首艘以“中国洋浦港”为船籍港船舶登记工作,使“中国洋浦港”船籍港政策成为《总体方案》出台后首个落地的政策。

海事部门系统谋划,对标国际海事规则,制定并发布了《海南自由贸易港国际

船舶登记程序规定》,在优化审批流程、简化申请材料、压缩办结时限以及便利船舶换籍等方面进行创新探索,创设了与国际接轨的国际船舶登记新程序。优化审批流程后,可为企业节省近90%的办证时间,使国际船舶提前投入营运,增加企业营运收益。

姜玉峰介绍,洋浦海事局还牵头起草并推动出台《海南自由贸易港国际船舶条例》,将《总体方案》和《中华人民共和国海南自由贸易港法》关于便利航运发展的

制度设计要求转化为实际举措,系统性地提出了船舶、船员、营运、进出境、税费和航运服务等领域的制度条款,为推动海南自贸港国际航运高质量发展奠定了良好的法律基础。

此外,洋浦海事局正在推进海南自由贸易港船舶综合质量评价系统建设,制定并印发实施《海南自由贸易港国际船舶综合质量评价管理办法》,加强事前管控,强化事中事后监管,注重安全风险防控。

“软硬”设施齐发力 建设区域国际枢纽港

“伴随‘中国洋浦港’船籍港等各项航运政策落地见效,洋浦航运产业呈快速发展的良好态势。儋州重点在完善港航基础设施、提升港航信息化水平、丰富内外贸集装箱航线、政策支持港航物流产业发展等方面,积极做好软、硬件配套服务。”洋浦交通运输和港航局高级雇员黄贤顺告诉记者。

在完善港航基础设施方面,黄贤顺介绍,洋浦区域国际集装箱枢纽港扩建工程和洋浦港区航道改扩建工程已于今年开工,项目建成后,泊位等级和航道等级将由目前5万吨级提升至20万吨级,能满足目前最大集装箱船靠泊要求,年集装箱通

过能力将达到560万标箱。

在提升港航信息化水平方面,洋浦国际集装箱码头引进远程半自动化堆场管理,实现堆场远控作业覆盖率超92%,带动码头生产效率大幅提升;正在加快推进洋浦智慧口岸(一期)项目建设,以港航EDI中心为基础,整合洋浦现有码头信息化系统,构建一站式智慧口岸公共信息服务平台,全面提升无纸化覆盖率,加快单证流转速度,加速港航各项业务办理,目前该平台已通过初步验收上线试运行,计划年底前正式上线。

此外,洋浦港在开辟内外贸新航线方面不断发力。近5年,洋浦港新开通内外

贸集装箱航线23条,目前洋浦港稳定运行航线达到44条,基本覆盖国内沿海和东南亚地区主要港口,航线通达太平洋、印度洋和大西洋,初步形成以洋浦港为国际中转港的航线框架。后续,将进一步开辟远洋和洲际干线,提升国内沿海干线运力,加密北部湾等区域航线密度,形成较为完善的航线网络。

“我们将进一步对标国际先进自贸港,不断扩大‘中国洋浦港’船籍港政策实施效应,提升港口综合服务能力,持续做大做强港航物流产业,将洋浦港建设成为具有较强服务功能和辐射能力的区域国际集装箱枢纽港。”黄贤顺说。



国投孚宝30万吨级原油码头。本文图片由本报资料室提供

电子提单繁荣背后的安全隐忧

□ 任跃

近日,GSBN—海贸服务平台首单散货跨境贸易海运电子提单在海口江东新区总部经济区(生态CBD)贯通签发。这是海南新型国际贸易综合服务平台与全球航运商业网络(GSBN)合作,首单采用电子提单签发的散货离岸贸易业务。

近年来,电子提单正在成为港航物流企业发力和布局的重点。今年2月,数字集装箱航运协会(DCSA)宣布,其九家航运公司成员已签署一份承诺,在未来五年内将50%的原始纸质提单转换为数字化电子提单,并到2030年将100%采用基于DCSA标准的电子提单(eBL)。

DCSA在公告中表示,放弃使用实物纸质提单,可为客户、银行、海关/政府当局、海运服务提供商等所有海运供应链利益相关者节省65亿美元的直接成本,并实现每年30亿—400亿美元的全球贸易增长。

与纸质文件相比,电子提单具备特有的安全性、高效及快速流转等优点,越来越多的企业和机构走向运用电子提单的探索之路。然而,电子提单在其推广和使用过程中还面临一些新型的风险,比如网络安全隐忧以及数据合规风险,这些需要引起港航企业的关注。

发展势头强劲

电子提单是一种由承运人或者其代理人根据海上货物运输合同以电子手段或者类似手段签发或者发出的一条或者多条的电子记录。目前,电子提单已经成为各方的共识和发展趋势。

2021年,全球海运巨头企业地中海航运(MSC)率先为全球客户推出了自己公司的电子提单产品,以推进航运数字化进程。

继MSC之后,又有多家港航企业、组织在探索和实践采用电子提单。其中,中远海运集团、中远海运港口、赫伯罗特、和记港口集团、东方海外、山东港口青岛港、PSA国际港务集团和上海国际港务集团等8家全球航运公司和码头运营商联合创立了GSBN,其目的是搭建一个现代、高效的全球贸易所需的数据基础设施,以支持国际贸易各参与方之间的可信交易、无缝合作和数字化转型。GSBN第一步上线的就是与电子提单有关的“无纸化放货”应用。

而DCSA官网除了宣布全球前10大船公司中9家海运承运人到2030年将实现100%数字化外,还以标准化的方案规范了电子提单的使用。承运人签发的纸质提单包含非结构化数据,由承运人、银行和海关等相关客户运输和处理。但eBL上的操作会避免从订舱到货物放行的端到端文件流程中重新输入相关数据,当运营商使用DCSA标准发布eBL时,数据被标准化并通过API在系统之间传递,提高了数据质量和效率。

放货与数据存隐患

虽然电子提单发展势头强劲,但在发展的过程中,仍然存在着放货与数据安全的风险和问题。

电放提单是指收货人(进口商)在没有拿到正本提单的情况下,要求托运人(出口商)指示承运人,以电讯的方式通知其在目的港代理人直接向具名收货人放货。电放提单不同于提货担保之处在于,申请提单电放时,需由托运人向承运人出具保函。

事实上,在贸易实践中,由于收货人只需提供电放提单传真件或复印件便可提

货,因此船公司一般不会出具非指示性抬头的电放提单,电放提单中的收货人大多为具名实体。

电放提单对于收货人和承运人来说风险较小,承运人只要能证明指示电放的申请人是货物的托运人,即可凭借电放保函将风险转嫁托运人。而对于托运人(出口商)来说电放提单风险较大,托运人放弃对货权的控制后,若不能及时收回货款,将会面临钱货两空的尴尬局面。在这种情况下,船公司也常常为此遭受不应有的损失。

此外,随着技术的不断发展,电子化、数字化已经拓展到航运的方方面面,保证提单真实性、唯一性与安全性,避免提单丢失或被篡改也变得至关重要。

据了解,在EDI技术应用到国际货运行业后,租船订舱由电子计算机自动进行,提单便表现为存储于电子计算机内部的电子数据,由特定的规则组合形成,并由电子计算机通信途径将提单信息转化为数字信息后,在网络上高速传递,经由EDI中心,最后由接收方的计算机处理还原为原信息,其中缮制、修改、转让、储存全部过程都在计算机内部进行,这就是电子提单的应用。

从电子提单的应用过程可知,电子提单的电子数据传递方式使其产生了与传统纸质提单完全不同的安全问题。在网络传输过程中,电子提单可能会被网络黑客拦截,也可能遭到网络故障;同时存在欺诈的可能性,比如通过修改提单密码的方式对提单进行伪造,进而提取货物;在电子提单流转的过程中,工作人员操作失误或者数据被篡改不容易被发现。



集装箱班轮航行中。本报资料室供图

字系统。同时,海关的数据提交需要人工翻译和录入,这在给海关部门带来庞大工作量的同时也导致海关的数据质量下降,海关需要依靠这些数据来保护贸易的合法进行和避免其他犯罪行为出现。

区块链技术解决难题

面对电子提单发展过程中存在的数据安全问题,MSC作为全球领先的集装箱航运公司,多年来坚持不懈地推进电子提单的应用普及和持续改善。

MSC推出的电子提单eBL,允许参与货运预定的所有各方通过WAVEBL以电子方式签发、转移、背书和管理文件。这个应用系统适用于全球所有行业和规模的托运人、进口商和贸易商,无需额外的IT基础设施或运营变更。WAVEBL联合创始人Gadi-Ruschin表示,是区块链技术实现这一切。

区块链技术本身可以生产一套无法篡改的、记录时间先后的、可信度极高的数据库。该数据库的最大特点是去中心化,它

能有效保障数据安全。利用区块链技术后,区块被分配到各个流通的环节,依照时间先后顺序完成当事人信息采集、身份验证、交易确认、资金清算以及背书追溯、核查等工作,不会出现第三方数据库维护失职而导致数据丢失的隐患。

资料显示,区块链基础上的电子提单与BitTorrent等文件共享的方式类似,通过高效连接节点而不是通过中央服务器由节点在世界各地用户自愿使用的计算机或服务上运行,因此没有中央数据库。同时,任何参与节点都可以随时查看日志,而不需要向中央存储位置请求许可。通过共识系统达成网络中关于使用最有效的区块链的协议。因此将区块链技术应用于国际航运业可使参与者使用更高效和更具有增值潜力的技术基础架构的系统。

而且,使用区块链技术的电子提单具有不可复制性,可建立一个不可打破的链区域,链网实现不可逆和防篡改,在此环境中传送的数据只有在该区域内所有节点达成共识才能完成变更。