

# 上海推进亚太示范电子口岸网络建设

## 打造覆盖 APEC 乃至全球主要口岸的国际贸易通关信息网络

■本报记者 杨珍莹 浦东报道

上海一直致力于建设开放度最高、便利化最优的自贸试验区,希望不断深化贸易监管制度的创新,拓展国际枢纽的港口功能。APEC 则是亚太地区最重要的经贸合作论坛,旨在推动区域贸易投资自由化和便利化,促进实现亚太地区经济一体化发展。

日前,亚太示范电子口岸网络(以下称 APMEN)第二次公私对话会在上海举行。会议就 APEC 经济体电子口岸法律政策框架、单一窗口系统案例和 APMEN 试点项目等三个议题进行了讨论。会议透露,上海正抓紧推进亚太示范电子口岸网络建设。这对自贸区发展又是一个好消息。

APMEN,是2014年11月在北京举行的亚太经合组织 APEC 第二十二次领导人

会议批准实施的一项贸易便利化倡议,旨在推进亚太地区主要贸易口岸数据互联、互通、互用。澳大利亚、加拿大、中国香港、马来西亚、墨西哥、秘鲁、中国、越南等国家和地区成为第一批 APMEN 成员,其运营中心设在上海。

本次会议上,APMEN 运营中心回顾了 APEC 经济体电子口岸的法律政策框架,并与各界代表深入探讨了如何在法律政策层面创造有利于贸易便利化的外部环境,推动电子口岸的发展和贸易便利化项目的实施。

会议期间,APMEN 成员和观察员代表分享了运营最佳实践案例,包括主要口岸运用单一窗口系统等手段促进贸易便利化和供应链的互联互通。

包括来自澳大利亚新南威尔士港、加拿大温哥华弗雷泽港、上海电子口岸、新

加坡 CrimsonLogic 科技公司的代表,分别介绍了当地口岸的发展历程与经验,包括发展港口互联互通、运用海关数据和促进单一窗口建设等,展现了促进贸易便利化和互联互通的前沿理念、技术及未来合作趋势。

据悉,随着成员沟通的深入,亚太示范电子口岸的合作已由初创阶段,正逐步走向实质性合作阶段,其目标就是要打造覆盖 APEC 乃至全球主要口岸的国际贸易通关信息网络。

相关数据显示,2015 年上海口岸实现货物贸易进出口额约 1.1 万亿美元,上海港集装箱吞吐量达到 3170 万国际标准箱,连续第六年位居世界第一。其中,上海与 APEC 各经济体实现进出口贸易额近 3000 亿美元,占全市进出口贸易额的比重超过 60%。

观点畅论

## 定要墙内开花墙内外齐香

□仲伟林

“国际贸易单一窗口”是自贸区的一项功能创新,开通一年,浦东现代物流行业协会在调研时发现,竟有相当多的会员单位还不知道有这个创新,即使有人知道也只当是在进行试点,不知道它已是常态化功能。一项好的创新为什么会形成这样的结局?再联想到之前也有不少好东西发展总是不尽人意,可谓墙内的花不能结果,更不要说是墙外香了,这非常值得我们深思。

一项好的政策和功能要达到预计的效果,真正做到“墙内开花,墙内外齐香”,首先一定要在宣传上下功夫,力争做到家喻户晓。这次单一窗口推广应用不足之处就是宣传不够,有人称之为“不知道,不清楚,不畅通”,“三不”严重阻碍推广。一项政策、一个方针,要经常讲,反复讲,要让大家都知道,这是我们办成一件事情的基本方法。再好的政策和功能,企业不知道,又怎样能实行呢?束之高阁的政策只能是空中月。

其次,要在政策功能的厚度上下功夫,切忌浮躁。习近平总书记在与高校师生座谈时曾引用庄子“且夫水之积也不厚,则其负大舟也无力……风之积也不厚,则其负大翼也无力。”告诫大家在求知、投道上一定要“积厚”,“深富厚养”。自贸区成立以来,已经有了不少成功的经验,若想让这些经验像明珠一样发出耀眼的光芒,就一定要串成一串,而不能单打独斗。最近,浦东新区区委提出“四个一”抓自贸区进度,即形成一个核心制度和基础制度体系、一批可复制可推广的经验、一批生动形象的案例、一批可展示的项目。这就是“积厚”,就是“深富厚养”。现在到了三年应考之时,

我们的经验推广都要有相当成熟的制度。如果开什么花、结什么果,只是当局者清楚,这就是一种失败。自贸区要的是成套的改革开放新经验,而不是零打碎敲的点滴做法。只有将所有的经验认真地进行总结,脚踏实地进行推广,才能使“积厚”发挥巨大的威力,才能开花结果。

第三,要善于和敢于找问题,并运用创新的思维提出解决问题的思路。这次单一窗口为什么会不畅通呢?其主要原因是这个“国际贸易单一窗口”系统与现有通关、法检系统没有理顺关系。“一点接入”实际上成了“两点接入”,企业感到不方便。坚持问题导向是马克思主义的鲜明特点,问题是创新的起点,也是创新的动力源。只有聆听时代的声音,回应时代的呼唤,认真研究解决重大而紧迫的问题,才能真正把握住历史脉络,找到发展规律,推动理论创新。自贸区的功能发展也是这样,只有从已经产生的做法中,通过试行、试点、试验,找出不畅通的原因,才能使功能真正发挥作用。这就要求我们要善于从运行中发现问题,提出解决问题的方法。只能通过不断地发现问题解决问题,才会使政策日益完善。负面清单的不断更新,单一窗口的新版本就是对发现问题的一种解决。在全面深化改革的进程中,坚持问题导向,发展就会加速。

大潮涌起,风正帆悬,全面深化改革的壮丽画卷正徐徐展开。只要以锲而不舍的精神,让新的创造、新的成果似朵朵鲜花开放在祖国大地上,就定能推动中国经济巨轮行稳致远,驶向更加光明的崭新领域。

## 龙吴公司建议获创新奖

近日,上海职工创新推进会传出喜讯:龙吴公司《装载机综合熄火保护装置》合理化建议荣获“2015 年度上海市职工合理化建议项目创新奖”。该建议先后在 11 台装载机上实施,使用至今未发生因水箱缺水、变速箱缺油而造成的发动机拉缸现象,大大降低修理人员的工作量,为前方生产提供了机械设备保障,每年节约修理费 10 余万元。

(张明性)

## 各部门一线送清凉

今夏上海暑气蒸腾,闷热难耐,申城气温一度持续在 37℃—40℃ 间,而自贸区内的许多劳动者,为创建和谐平安园区仍坚守在工作第一线。为此,上海外高桥保税区管理局外高桥办事处、公安局、投资实业公司、浦东现代物流行业协会及医疗保健中心特组织联合慰问团,冒着酷暑前往外高桥保税物流园区,对在“桑拿天”里坚持工作在一线的执勤工作人员、协管人员、公安、海关、交警及洋山、空港办事处员工进行慰

问,为他们送上防暑降温的菊花、决明子、人丹、清凉油、花露水等保健用品及药品,道一声“辛苦”,送上一分“清凉”。同时,慰问团提醒劳动者们注意高温作业环境中的降温工作,注重安全与身体健康。

据悉,联合慰问团至今已连续了 13 年,每年医疗保健中心都会从专业角度配备高温慰问品,让一线员工实实在在享受到防暑降温的功效。

(陆华丽)

## 吴淞港启用最大变频岸电 邮轮靠泊实现零排

建设上海国际航运中心,发展邮轮是其中一个重要方面。上海吴淞国际邮轮港岸基供电一期项目日前正式投运,这不仅是目前世界最大邮轮变频岸电系统,也是亚洲首套邮轮岸电系统。这一系统一年可实现替代电量 3660 万千瓦时,减排二氧化碳 3.6 万吨。

上海吴淞国际邮轮港岸基供电项目整体建设共分为两期,全面建成后将覆盖 4 个泊位。本次投运的为一期项目,覆盖 2 个泊位,容量为 1.6 万千瓦安,不仅可为用电频率为 60 赫兹的国际邮轮

供电,也可为用电频率为 50 赫兹的国内客轮、货轮供电,实现了供电对象的全覆盖。

今年,上海吴淞国际邮轮港计划有 488 个航次,岸电项目投运后,停靠邮轮可实现港零排放,实现替代电量 3660 万千瓦时。以邮轮平均吨级 15 万吨计算,可每年减排二氧化碳 3.6 万吨、二氧化硫 750 吨、氮氧化物 65 吨。2017 年,该港年停泊邮轮次将突破 1200 艘次,预计将实现替代电量 8780 万千瓦时,减排成效将更为明显。

(明性)



7月14日,杭州跨境电商东洲内河国际港正式开港。加大“互联网+”物流发展,共同打造适应未来的经济,蕴藏着巨大机会。

□东方 IC 供图

## “供给侧结构性改革与物流业”系列之二 “互联网+物流”模式是改革的突破口

互联网在供给侧起到的作用,正在让中国新近提出的“扩大有效供给”这一经济发展新措施找到坚实基础。可以说,互联网正在与供给侧结构性改革发生“化学反应”。

### 互联网在供给侧端的作用

一个经济体的发展成效,很大程度上取决于其交易成本,而与交易成本直接相关的,就是这个经济体的物流成本。

随着电商等新兴产业的兴起,物流业发展能否适应发展趋势,在很大程度上决定了经济发展潜力能否得到有效释放。这些年,我国物流业发展迅速,为经济发展作出巨大贡献。但与发展趋势相比,物流服务还需更上层楼。比如,一到购物旺季,物流就成为瓶颈。从国际比较看,如果用物流绩效指数来衡量各国物流发展水平,2014 年我国物流绩效指数排名 28 位,与我国经济总量排名、贸易总量排名差距很大。因此,在经济下行压力加大的背景下,物流业的发展成为供给侧结构性改革的一个重要突破口。物流行业的转型升级可以释放巨大的增长红利,在某些方面甚至发挥立竿见影的效果。

物流业转型升级的方向是什么?从欧洲物流集群发展的经验看,制度层面的配套革新、要素资源和基础设施条件优化、大型龙头企业的引领带动等等,都成为这些物流集群得以快速发展壮大的重要支撑。而从我国物流业的现实状况和发展趋势看,当前的重要一步是主动融入大数据,主动融入互联网。

### “互联网+”带给行业的变革

“互联网+物流”并不是简单地将互联网当成一种工具,而是真正从互联网的角度去看待传统产业,用互联网思维、信息化

技术来改造传统物流产业,充分利用互联网的优势,在新的领域创造一种新的物流生态。

现在正在进入的移动互联时代,就是无线服务时代。风头尚健的 O2O,运行模式就是线上互联网,线下店铺,背后是物流在支持。然而,这个模式本身就可能被颠覆,因为将来或许是没有线下店的:线上是无线端的订单,线下就是物流端的递送。这一正在发生的改变,意味着极其重要的变革,即国民经济产业的基本形态,将由无线端信息和物流端递送两者构成。这一改变也将会颠覆以商业地产、各种不动产为核心的基本产业。时至今日,无论园区还是企业,都是基于不动产的,而不动产的时代即将过去。

物流本身正在发生重大的战略性变局。以往,人们一直把物流看作是其其他产业的支持性产业。现在,产业本身变得非常的动态,动态中的物流行业会由一个后台的行业转变为一个前台的行业。今天,物流行业的核心就是前台化。这是物流行业面临的最大变局。在大变局下,会有一些具体的发展方向和创新创业的机会:

一、轻资产快速扩张,重构物流生态。

过去,大物流公司都已积淀了大量重资产。下一步,这些资产将会用轻资产的形态来加以新的管理,从而形成专业化的供应模式。

在管理领域中间,以 APP 的形式将中间某个特定资产端加以有效的管理,包括用科技手段对物流产业涉及的各种形态和需要加以专门管理。2013 年美国有一个上市公司,专门服务卡车司机,在物流线路上的每个地方,从加油到饮食,所有生活需要,凭借这一整套的服务就做成了上市公司。这样的形态在美国经历了若干年之后才会出现,但今天,这种新型的业务在国内很快就会发展出来。

二、IT 技术从后台走向前台。

很多 IT 解决方案越来越变成一个前台式的解决方案,基于数据或信息汇集,基于匹配,基于快速高效的产业链衔接,成为一个非常重要的板块。

在整个物流行业,IT 过去不是一个紧要的角色,但今天大不同,原因在于现在有一个在线的信息管理系统,既是在线数据获得的端口,也是一个在线精准营销的端口。实际上 IT 本身不只是后台管理,前后台打通一旦实现,不仅形成规模的用户量,同时也能够形成很好的收入量。

三、物流与电商融合加速。

这两者的融合具有两个不同的方向:一方面是从电商向物流端的发展;一方面是从物流向电商端的发展。要实现转型升级,需要有国家层面的顶层设计,需要构建一个基于大数据的信息管理系统。

四、“互联网+”改造现有的传统物流业态。

加大“互联网+”物流发展,用大数据和互联网改造现有物流业态。在经济新常态下,只有对传统行业进行管理、技术、商业模式的创新,才能形成新的经济活力。

互联互通商业网络搭建起来之后,其中产生的数据积累会激发更大的想象空间。平台上面可衍生出保险服务、加油服务、汽车维修、保养服务、社交等,具备潜在的增值空间。此外,以移动端支付为核心提供金融服务,也是可融入的领域。这一轮信息和技术革命,过去 20 年是互联网技术发展,未来 30 年互联网和传统经济结合,共同打造适应未来的经济,通过技术创新、模式创新,形成新型实体经济,这是巨大机会。

(木白汇辑整理)

本版合作单位:  
中国(上海)自由贸易试验区管委会  
上海浦东现代物流行业协会  
浦东新区经济和信息化委员会