

确保进出口货物快转快运

本报记者 周琳 刘成 李景

日前,商务部印发《支持外贸稳定发展若干政策措施》提出,进一步促进贸易畅通。提升港口集疏运和境内运输效率,确保进出口货物快转快运。各地海关港口等部门企业在提升港口集疏运效率方面做了哪些工作,在降低货物通关成本方面有哪些经验做法,接下来还有哪些举措?记者进行了采访。

“直提直装”加快通关

受疫情及国际环境影响,部分行业产业链供应链受到冲击,在一定程度上影响了企业生产和经营活动。稳外贸,提高港口疏运效率、降低货物通关成本,成为迫切需要解决的问题。创新成为破解诸多痛点的关键。

在天津,“直提直装”新模式广受好评。今年8月份,天津口岸进口集装箱货物实施“船边直提”作业比例达35%,出口集装箱货物通过“抵港直装”模式在码头运抵后24小时内装船的比例达28%。

天津海关口岸监管处处长官宁介绍,天津海关在天津海港口岸创新实施“船边直提”“抵港直装”物流通关新模式,为切实畅通产业链供应链、促进企业外贸保稳提质发挥了积极作用。在“直提直装”新模式下,进口货物企业提箱作业时间由以往1天到2天,最短可以压缩到1.5小时;出口企业货物集港预期时间由原来的5天压缩到2天以内。这不仅保障了进口原料及时投入企业生产,同时也缩短了出口货物通关周期,为进出口企业提供了更便利的物流选择。

天津海关还进一步结合中欧班列特点,创新“港场直通”模式,助力中欧班列快速发展,服务“一带一路”建设。目前,中欧班列承运的海铁联运过境货物可实施“船边直提”作业,从船舶卸船时直接卸至车辆,并提高码头转运至铁路堆场,海铁联运过境货物从天津港转运至铁路堆场的等待发运时间从原来的2天至3天最短压缩至3小时,有效提升了天津中欧班列发运效率。今年1月至9月,天津口岸监管发运中欧班列585列、6.28万标箱,同比增长均超过72%。

青岛海关和山东港口青岛港则联合发力,利用“船转直转”新型转运模式,为亟需原料的钢铁企业解燃眉之急。

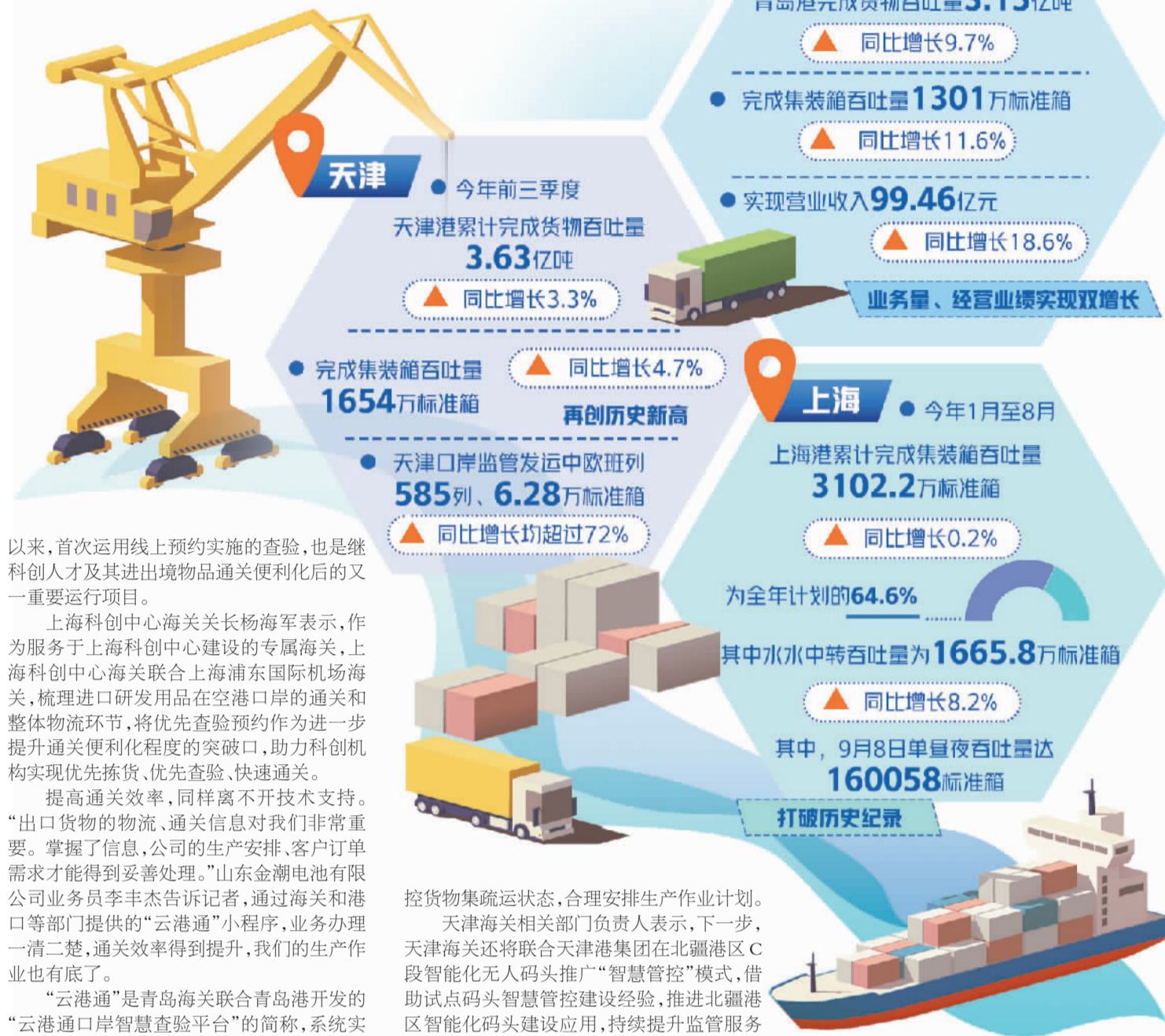
“船转直转”转运模式就是为保障进口矿石产品快速流转而推出的创新之举。“这就相当于提供了一条大宗矿产品快速转运通道。以一节装载量4000吨的火车为例,从入场到驶离仅需2小时。”青岛海关查检二处二科科长张明超说,该模式下,单船可为港口节省1万平方米堆场,节省搬倒费用50万元至80万元,而节省下的堆场及装车时间进一步加快了港口货物周转,形成正向循环。

“之前,我们进口铁矿石从卸船到运至工厂至少需要7天时间,现在用时不到2天,这种创新模式帮了我们大忙。”山东九羊集团有限公司贸易物流部总经理王乐飞说。

为企业量体裁衣

不仅是传统的进出口企业,一些科技创新企业也面临提高通关效率的问题。9月19日,徕博科医药研发(上海)有限公司通过“科创一体化信息管理平台”应用项目“科创研发用品优先查验预约”系统,向上海科创中心海关申请一批研发用进口人体血浆、人体血清。接到企业申请后,上海科创中心海关和上海浦东国际机场海关对这批研发用品优先查验,确认无误后货物快速通关。

“比预想提前2天运抵实验室投入研发,保证了整个研发项目进度顺利推进。”徕博科医药物流合规经理倪平表示,这是上海科创中心海关“科创研发用品优先查验预约”上线



以来,首次运用线上预约实施的查验,也是继科创人才及其进出境物品通关便利化后的又一重要运行项目。

上海科创中心海关关长杨海军表示,作为服务于上海科创中心建设的专属海关,上海科创中心海关联合上海浦东国际机场海关,梳理进口研发用品在空港口岸的通关和整体物流环节,将优先查验预约作为进一步提升通关便利化程度的突破口,助力科创机构实现优先查验、优先查验、快速通关。

提高通关效率,同样离不开技术支持。“出口货物的物流、通关信息对我们非常重要。掌握了信息,公司的生产安排、客户订单需求才能得到妥善处理。”山东金潮电池有限公司业务员李丰杰告诉记者,通过海关和港口等部门提供的“云港通”小程序,业务办理一清二楚,通关效率得到提升,我们的生产作业也有了底。

“云港通”是青岛海关联合青岛港开发的“云港通口岸智慧查验平台”的简称,系统实现了预约查验、查询、缴费、提离等业务“一站式”办理,提高了口岸查验效率30%以上。

“今年以来,平均每月通过‘云港通口岸智慧查验平台’办理业务的数量达到1.7万箱,比去年增长了28%。海关联合港口等部门推出‘云港通口岸智慧查验平台’系统等为代表的创新应用,叠加各项举措,目的就是解决当前形势下进出口货物转运慢、转运难的难题,服务好广大进出口企业,促进外贸平稳发展、保稳提质。”青岛海关查检一处机检审像科科长张逸雷说。

精准匹配协同联动

面对疫情带来的不利影响,港口和码头为稳定作业效率竭尽全力。天津港远航矿石码头有限公司相关部门负责人介绍,第三季度以来,公司迅速调集两班次员工组成生产作业突击队,坚守生产作业第一线,充分发挥公司生产信息化系统线上组织、调配作业资源的优势,补齐临时人员缺口,确保公司船舶接卸和陆运提货作业平稳有序开展。

信息化手段在推动进出口货物快转快运方面贡献颇多。“关港集疏港智慧平台”是天津海关联合天津港集团共同建设的智慧平台,该平台从港口核心装卸环节出发嵌入海关监管流程,将“网约车”理念融入港口集疏运作业,实现“车货船三维智能匹配”“双重匹配”。通过平台的物流链可视化功能,企业可实时查询货物的海关申报、放行等通关信息,以及提箱状态、车辆轨迹等物流信息,及时掌握

控货物集疏运状态,合理安排生产作业计划。

天津海关相关部门负责人表示,下一步,天津海关还将联合天津港集团在北疆港区C段智能化无人码头推广“智慧管控”模式,借助试点码头智慧管控建设经验,推进北疆港区智能化码头建设应用,持续提升监管服务效率和精准性。

天津东疆综合保税区相关部门负责人介绍:“今年前三季度,东疆综保区二手车出口货值超4500万美元,约占全市八成,尤其在降低货物通关成本方面,东疆综保区践行党建引领共同缔造理念,落实天津‘直提直装’新模式受到好评。”

“在上海港,由于近洋航线集中在外高桥口岸,远洋航线集中在洋山口岸,因此跨关区中转是实际市场发展中的重要环节。”外港海关查检三科副科长张轶凡介绍,对企业而言,依托上海港两港联动进行国际中转集拼,可以有效整合港口货物资源和航线优势,

扩充国际中转集拼业务量;对于海关而言,监管手段实现了创新,成功运用物流电子锁系统、车辆监控视频、AI智能识别计算、电子围网和GPS定位等相关技术,实现货物进出监管仓的自动审批及途中运输全程可视化监控。

张轶凡表示,拓展上海港国际中转集拼业务,有利于进一步发展上海生产性服务业,吸引国际采购、分拨配送等高附加值物流增值服务向上海港集聚,推进上海港向港口综合物流服务提供商转变。

江河流域保护再添标志性立法——

黄河保护法意义重大

本报记者 李万祥

黄河保护法包括总则、规划与管控、生态保护与修复、水资源节约集约利用、水沙调控与防洪安全、污染防治、促进高质量发展、黄河文化保护传承弘扬、保障与监督、法律责任和附则11章,共122条。注重全流域生态的保护和修复,做好保水、固土、治沙的文章。

的要求,贯彻生态优先、绿色发展,量水而行、节水为重,因地制宜、分类施策,统筹谋划、协同推进的原则。坚持以水为核心、河为纽带、流域为基础,全方位贯彻以水定城、以水定地、以水定人、以水定产,把水资源作为最大的刚性约束。

生态环境脆弱是黄河流域最大的问题。对此,黄河保护法主要从加强生态保护与修复和加强污染防治两个方面作了规定。在加强生态保护与修复方面,法律明确实行自然恢复为主、自然恢复与人工修复相结合的系统治理,编制黄河流域国土空间生态修复规划,组织实施重大生态修复工程。在加强污染防治方面,法律规定的一大亮点是在黄河流域开展有毒有害物质调查监测,环境风险评估与管控,加强对新污染物的管控、治理。

水资源短缺是黄河流域最大的矛盾。为此,黄河保护法明确,国家在黄河流域强化农业节水增效、工业节水减排和城镇节水降损措施,有效实现水资源节约集约利用,推进节水型社会建设;黄河流域水资源利用,应当坚持节水优先、统筹兼顾、集约使用、精打细算;国家对黄河水量实行统一配置,制定水量分配方案;国家对黄河流域水资源实行统一调度,遵循总量控制、断面流量控制、

分级管理、分级负责的原则,根据水情变化进行动态调整。

洪水是黄河流域最大的威胁。“要保障黄河长久安澜,必须紧紧抓住水沙关系调节这个‘牛鼻子’。”袁杰表示,黄河保护法健全水沙调控与防洪安全制度,加强流域及流域间防洪体系协同,推进黄河上中下游防汛抗旱、防凌联动,构建科学高效的综合性防洪减灾体系等。

高质量发展不充分是黄河流域最大的短板。为此,法律明确促进黄河流域高质量发展应当坚持新发展理念,加快发展方式绿色转型,以生态保护为前提优化调整区域经济和生产力布局;协同推进黄河流域生态保护和高质量发展战略与乡村振兴战略、新型城镇化战略和中部崛起、西部大开发等区域协调发展战略的实施。

“实施好黄河保护法,使命光荣,责任重大。”袁杰表示,黄河保护法颁布后,各有关方面要切实履行黄河保护法规定的各项职责义务,全方位贯彻“四水四定”原则,强化刚性约束,依法保护好黄河;及时制定、修改法规、规章、规划、标准等配套规定,保证法律规定的各项制度落地生根、有效实施。

新能源是否健康发展,不能仅以装机规模论英雄。电力运行本身是一个源、网、荷、储等多侧协同发力的集成系统,想让新能源多出力,要更好发挥电源侧、电网侧、需求侧、储能侧“几家抬”的作用。

陈发明

近日,甘肃新能源日发电量首次突破3亿千瓦时,占当日甘肃全网总发电量的53.09%,创历史新高。专家预计,今年西北电网新能源总装机将超火电,成为该区域第一大电源,西北电网也将由此成为全国新能源装机第一的区域电网。

新能源是否健康发展,不能仅以装机规模论英雄。地域广阔,风光资源富集,是西北地区发展新能源的最大优势;就地消纳能力有限,是制约西北地区新能源发展的最大瓶颈。同时,新能源自身的波动性,也对区域电网安全和调峰能力提出了考验。新能源装机规模越大,其波动性、间歇性的特性对电力实时平衡带来的挑战也会增加,区域电网面临的利用效率问题和稳定运行压力也就越突出。

在“双碳”目标指引下,西北地区新能源将进入大规模快速发展和高比例并网阶段。需要注意的是,电力运行本身是一个源、网、荷、储等多侧协同发力的集成系统,如果过度追求装机规模,在就地消纳水平不高、外送通道建设滞后、交易机制有待进一步健全的情况下,或许会重演几年前的弃风弃光现象,为整个行业健康发展和电力系统安全运行带来隐患。因此,要想让新能源多出力,就要更好发挥电源侧、电网侧、需求侧、储能侧“几家抬”的作用,才能为早日实现碳达峰、碳中和目标作出更大贡献。

甘肃电网新能源单日发电量创新高只是“日考”数据,但绝非昙花一现,亮眼成绩背后是多年的持续积累。其中,电源侧的装机规模持续增加是“基础分”,电网侧的外送能力日益提升是“保障分”,供需两侧的技术探索、调度水平和交易方式的优化是“加分项”,多方面因素叠加共同造就了这个“单日突破”。

辩证地看,西北地区新能源装机规模的跨越式增长,虽然会带来诸多挑战,但并不意味着裹足不前,而是要在多侧协同下呈现出更具质量和效益的螺旋式上升趋势。在全国范围内,西北电网新能源装机及发电量占比目前还处于全国区域电网前列。随着区域内消纳能力、调峰能力、储能水平的不断提升,多条外送通道的建成投运,新能源布局结构的优化完善,甘肃电网乃至西北地区的新能源还会有更多的亮眼成绩。



10月30日,满载跨境商品的集装箱货柜抵达深圳盐田港码头。目前,盐田港已开通国际班轮航线逾100条。同时,开展多式联运、“香港-盐田”海上供港快线服务和15条电商海运快线,实现快速通关。王美燕摄(中经视觉)

本版编辑 孟飞 辛自强 美编 王子莹