

## “义新欧”班列数字化场景运转效率如何? 记者跟随集卡车司机体验——

# 一个集装箱的数字之旅

本报记者 何贤君 杜羽丰 共享联盟义乌站 吴峰宇



正面吊司机在堆场内调度集装箱。

当我们跟着杨永的集卡车进入堆场之后,正面吊司机朱林峰在平板电脑上接到堆位指令。共享联盟义乌站 吴峰宇 摄

“出发,去铁路口岸!”

上午,位于义乌市诚信大道的义乌港内,工人们忙着装载货物,集卡车有序进出,一派繁忙景象。人群中,我们找到了集卡车司机杨永。当天,他接到车队的派工,要从义乌港短驳一批装满货物的集装箱到义乌市陆港铁路口岸通关落箱,并经“义新欧”中欧班列发往国外。

一个集装箱货物要出口,要向海关报关,经海关监管后即可通关放行。通俗讲,集装箱从运抵铁路口岸,到通过海关关卡进入集装箱堆场,是通关最为常规的形式。

为了抢抓出货时间,铁路口岸集装箱堆场内最多时堆了2600多个集装箱。一个个数字化场景是如何运转的?我们跟着杨永,体验一个集装箱的数字通关之旅。

1月1日到3月14日,义乌铁路口岸发运“义新欧”中欧班列270列22472标箱,海铁联运发运170列14650标箱。一个个数字化场景是如何运转的?我们跟着杨永,体验一个集装箱的数字通关之旅。

### 9:00 预约 线上“云”排队

9时,义乌港车水马龙。坐进集卡车的副驾驶室,我们发现,杨永并没有急着开车。只见他拿出手机,向我们展示了一个名为“铁路口岸进场证预约”的数字化平台。“现在有了这个,方便多了。”只见他在平台界面上输入进场单号、车牌号和集装箱号后,点击开始预约。不到1分钟,杨永就收到了平台发送过来的反馈信息:集装箱已报关,预约通关进场时间为9时50分。

按照约定的时间,我们跟着杨永发车启程,赶往铁路口岸。

“其实早在发车前,这个集装箱的数字通关之旅就已经开启了。”路上,坐在后排的陆港铁路口岸场站运营中心副经理龚英来告诉我们,报关就是走在前面的一环。

“樱桃去核器7000个,劳保手套39128双,保温瓶2484个……”就在发车前半小时,义乌通欧报关代理有限公司报关员陈嘉炜就打开电脑,登录“中国国际贸易单一窗口”的“义新欧”中欧班列业务系统(以下简称“义新欧系统”),为杨永车上的这一个集装箱货物报关了。

义乌打造的这一系统,实现了海关、铁路、场站、交通、运营单位等主体间数据共享,打通“通关+物流”各信息节点。实现了“义新欧”中欧班列集装箱全流程可视化。

一路上,龚英来反复跟我们强调:集装箱报关是预约的前提,而预约是为了更加方便地通关进场。报关的同时,意味着数据共享的开启。

始。海关、铁路、场站、运营单位等主体,都会同步收到这个集装箱的信息。“什么产品,目的地是哪里,一目了然。无论到哪个环节,集装箱都能畅通无阻。”龚英来说,预约则让原来排长队进场的集卡车,提前在线上“云”排队。

### 9:50 通关 现场“零”等候

驱车约半小时后,杨永的集卡车于9时45分抵达铁路口岸门口。离约定的进场时间还有5分钟,此时,排在我们前面,有10多辆同样等待进场的集卡车。让人意外的是,轮到进场的时候,每一辆车几乎都是“秒进场”。

“和以前比,差别很大。”老家在河南的杨永在义乌跑了6年集卡车,往来于义乌港和铁路口岸,见证着这里的日渐繁荣。

据统计,义乌铁路口岸2021全年发运“义新欧”班列1277列,10529标箱,同比增长31%,海铁联运班列811列,68432标箱,同比增长100%。随着业务量的增加,集卡车车辆排队等候进场的时长也长了起来。

“我见过最夸张的时候,通关的车队要排到几公里外。”杨永告诉我们,没有数字化系统之前,他们根本不知道什么时候能进场,也不知道自己运送的集装箱是否已报关。“所有信息都是靠人工,报关行、货代公司层层传达,车队、司机接收信息很不及时。”提前到铁路口岸首等,成了最稳妥的办法。

“有时候未报关的集装箱排在前面进不去,报了关的堵在后面进不了。”在杨永的印象中,时间最长的一次,短短200多米路,他整整等了24小时,“吃喝全在车上,哪也去不了。”

现在好了,数据共享后,杨永只要通过铁路口岸进场证预约平台,

就能随时掌握集装箱的通关动态,合理安排时间。

9时50分,卡口自动识别集装箱号后,杨永的集卡车顺利进场。从抵达铁路口岸排队到通关进场,只用了5分钟时间,刚好与预约进场的时间相符。

### 10:06 落箱 堆场“智”调度

通关进场之后,如何最快找到集装箱所要堆放的位置呢?

在海关监管场进出卡口边上的调度房内,我们见到了陆港铁路口岸集装箱堆场调度员尹小华。当杨永的集装箱被识别进入海关卡口后,我们在他的电脑上看见,一个矩形的橙色模块——集装箱3D化模型——冒了出来。

“这是什么原理?”在我们的追问下,尹小华道出了背后的玄机。

这一模型的生成,归功于陆港铁路口岸场站智能化作业系统。“我们通过对重箱堆场、集装箱等比例缩放进行3D建模,相当于把场站搬到了网上。”尹小华说,他只要在电脑前,通过简单的“拖拉拽”,进行堆场集装箱的调度作业,就能实现堆场堆存情况“云监测”。

在3D模型上,我们看到,集装箱堆场按照发往地不同,被划分为ABCDE等不同区块。A区是中东和俄罗斯,BCD区是中欧方向。而集装箱则按照堆放层次的不同被分为多种颜色,一层为绿色,二层为黄色,三层为白色。刚进入卡口,未调度的集装箱则以橙色显示。

“我们会按照先进先出、班列的发运计划,尽量减少翻箱等原则堆放集装箱。”经过综合考虑,尹小华最终把杨永的集装箱用鼠标拖到了A3-12-1。

而此时的堆场内,负责装卸集装箱的正面吊司机的平板电脑上,也第一时间出现了这一串编号。

当我们跟着杨永的集卡车进入堆场之后,在平板电脑上接到堆位指令的正面吊司机朱林峰,第一时间出现在了我们的面前。寻找堆位、起吊集装箱……在他的指引下,16分钟后,杨永的集装箱就精准落箱了。我们看了看表,时间显示是10时06分。

“我们还实时统计分析堆位使用率、预约箱量、客户进场箱量、正面吊作业量等关键数据,帮助铁路口岸更直观地掌握场站运营情况。”尹小华说。

后来,我们也发现,从义乌港进入义乌铁路口岸,作业全程居然不用下一次车、全程无接触,直到离开口岸。



何贤君

杜羽丰

## 记者来到宁波舟山港,看数字通关理念如何深入船舶进出口岸各个环节——

# 一座港口的智慧“加速度”

本报记者 钱弘慧 夏艺瑄 黄宇璐

硕大的集装箱轮迎来送往,一座座桥吊不间断运作……宁波舟山港金塘港区大浦口集装箱码头,是舟山口岸首个现代化集装箱码头,每天都有来自各地的集装箱源源不断地汇集到此扬帆出海。

同样忙碌的还有一群“幕后英雄”,他们让集装箱通关变得高效,使船舶加油远程可控,正是在他们的辛勤付出下,宁波舟山港货物吞吐量连续13年位居全球第一、成为全球第三个3000万级集装箱大港。

近日,我们来到舟山的保税燃料油加注现场、海关业务窗口和船舶代理公司,感受数字通关理念如何深入到船舶进出口岸的各个环节。

### 锚地利用率提升30%

舟山是全球第六大加油港,去年保税船用燃料油加注量突破550万吨。日前,我们走进了位于舟山临城的浙江自贸区中石油燃料油有限责任公司,探寻外轮加油效率提升背后的奥秘。

窗明几净的办公区,工作人员或全神贯注地盯着电脑屏幕处理信息,或接听电话沟通业务,现场忙碌紧张却又井然有序。看到我们进来,调度执行员金佳峰热情地招呼我们。“今天加油单子多,我先把任务领好。”说完他便坐回电脑前。

凑近一看,金佳峰正在保税船用燃料油调度系统上领任务。这是舟山港综合保税区管委会近年来建立并持续完善的国际船舶加油智能监管服务应用场景之一。金佳峰指着办公桌上的两台电脑说:“现在锚地供应业务已实现全流程信息化,我在电脑前就能完成指挥调度。”

此时,系统弹出一条新的任务订单:太平洋东营,散货船,计划加油1290吨……

认领任务后,金佳峰迅速点击“正式计划表”,当下各锚地排队情



宁波舟山港金塘港区 拍友 姚峰 任洁 摄

吴桐正在通过“舟山数字口岸综合服务平台”对船舶物料供应进行线上审批。 本报记者 夏艺瑄 摄

况一目了然。他又结合船舶航速、锚地实况、气象风力等数据,向船务代理人发送了“建议停靠秀山东锚地”的信息。在金佳峰看来,能在短时间内给出最优建议,正是调度系统发挥了“智慧大脑”的优势。

“没有这个系统前,我们只能通过打电话获知现场锚位使用情况,经常发生船舶到港时间和加注时间存在较大间隔的情况;现在,我们可实时了解各锚地排队情况及前方船舶加油进度,并根据排队顺序提早准备,锚地利用率提升了30%!”

此时,太平洋东营船正全速驶向秀山东锚地,系统显示第二天就能到港。“我们马上要做的是按照订单量,将油库里的油提到供油船上,这需要跟海关申报。”金佳峰一边介绍,一边将系统切换至“中国国际贸易单一窗口”,细致地填写了出库申请。

“一次也不用跑,两三个小时就能完成审批!”金佳峰回忆,原先保税燃料油从出库到核销需向多个管理部门分别进行纸质申报,现在简

化为线上平台统一申报,最快两三分钟就能完成审批。

### 大厅里空荡荡

网上申报、实时审批,让金佳峰的油品出库申请飞快通过。而在网络的另一端,负责进出口岸各环节审批的海关部门也从各类智能系统的上线中获益。

日前,我们在宁波舟山港金塘港区内的海关监管二科科员吴桐的目光正紧盯电脑。“刚好港通19集装箱船有两票物料供应需要审批。”

这是今日处理业务200余票的地方,各类船单、舱单、转关、通关等业务均需在此办理。我们推门而入,却发现本以为繁忙的大厅内,只有两名工作人员点击鼠标和敲打键盘的声音。

我们忍不住看了看墙上的钟,时间指向上午9时15分,应该是窗口最忙碌的时候。再看工作人员——舟山海关监管二科科员吴桐的目光正紧盯电脑。“刚好港通19集装箱船有两票物料供应需要审批。”



吴桐解释道。

“那么多业务量,居然只有两名工作人员?”我们心生好奇,凑近一看,屏幕显示的是“舟山数字口岸综合服务平台”。只见吴桐娴熟地打开申报查询,查看随证单上的供应合同、发票等材料,确认无误后,他又打开海关运输工具系统,对该票业务审核通过,整个过程吴桐电脑里还收藏了杭州海关大通关应用、“智慧口岸”等多个智能化应用系统。吴桐说,以往各项业务申报,企业都得拿着资料来回跑,现在有了这些应用,业务办理驶入了“高速公路”。

正说着,舟山兴港国际船舶代理有限公司的业务员拿着一张转关核销表来找吴桐,5票货物出口转关因信息填写错误,未能自动核销,需

要人工审核。

“甬舟出口转关货物自动核销功能上线前,每一单都需要我们手动输入16位预录入号,费时费力。”吴桐告诉我,遇上集装箱数量多,光办理这一项业务,就要占用半天时间。“自动核销功能上线后,集装箱卸入堆场发送运抵报告,海关验核完封志后,系统随即就可以完成核销。”

工作方式变了,窗口人少了。吴桐指着略显空荡的大厅说,最多的时候这里有6名关员处理业务,大厅里面都是来现场办理业务的货代、船代公司人员。这几年,舟山海关通过数字赋能深化各项业务改革,简手续缩流程,货物进、出口整体通关时限分别压缩至30小时、2小时以内,大幅提升了通关口岸效率。

### 从排长队到立等可取

正如吴桐所说,曾经船代公司员工为了让船舶顺利进出口岸,需要跑遍海关、海事等各个部门。随着数字通关的触手延伸到角落,他们的工作又发生了哪些变化?

见到孙林林时,他正在浙江海事局政务服务网上进行“油污基金申报”。作为舟山中外运船务服务有限公司的一名外勤,这是他所负责的业务之一。

填写信息、打印资料、扫描上传……半小时内,他熟练地完成了前期准备后点击提交,并在微信群中告知了舟山海事局的工作人员,开始等待网上审核。一切如行云流水,只待审核通过后去现场领取发票。

“以前所有的材料都要带去现场,万一有遗漏或者错误,往返就是一小时。”参加工作才两年,他已经深刻体验到数字化改革带来的便利。

“我的工作主要是为船舶办理

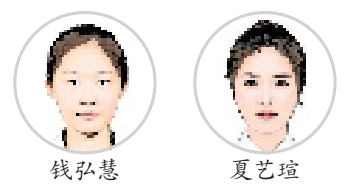
各项规定手续,确保船舶顺利进出口岸。”孙林林介绍,“船舶资料无纸化施行后,真的方便了很多。”

下午,有一艘船将要靠岸,孙林林似乎又有任务了。他在背包里面装上防护服、消毒水、救生衣等物品。“这是要去哪儿?”我们心生疑惑。

“去港口收取船员护照。”按照防疫规定,我们不能一同前往。一个多小时后,他带着装有护照的密封箱返回。任务虽然进展顺利,但也令我很不解:“既然已经推行数字通关,去偏远的港口取件岂不是很不方便?”

孙林林一边驱车前往舟山口岸通关服务中心,一边给我们讲述工作中的变化:“以前可不是取十几本护照就够,船长提供的材料至少要这么厚一沓。”他用手指比划了大约两厘米宽度:“有一回我检查出一个小错误,向船长提出修改,花了一个多小时才拿到手。不仅我身心疲惫,也耽误了船进港装卸货物的时间。”

到达通关中心,边检办理入境许可,再到海事局领取发票,不到一小时,两项业务都成功办结。“以前只能现场审核,到处都是排队的人。现在几乎立等可取,我这个外勤坐办公室的时间可比以前多了!”他轻快的步伐,似乎让我们也感受到工作效率提升带来的快乐。



钱弘慧

夏艺瑄



黄宇璐

