



关务通
双语系列

“关务通”致力于：关企零距离，通关零障碍，关务零风险！

国际海关新视野

上海海关◎编译

New Vision of Global Customs

汇集国际海关先进经验

展望国际海关业务发展新趋势

中国海关出版社

国际海关新视野

上海海关◎编译

中国海关出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

国际海关新视野/上海海关编译. —北京: 中国海关出版社, 2012. 10

(“关务通·双语系列”丛书)

ISBN 978-7-80165-918-7

I. ①国… II. ①上… III. ①海关—研究—世界—汉、英 IV. ①F745

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 243285 号

国际海关新视野

GUOJI HAIGUAN XINSHIYE

编 译: 上海海关

总 策 划: 谭宁

策划团队: 刘倩 马超 冯楠 钟刘

责任编辑: 刘倩

特约编辑: 张幸天

责任监制: 王岫岩

出版发行: 中国海关出版社

社 址: 北京市朝阳区东四环南路甲 1 号

邮政编码: 100023

网 址: www.hgchs.com.cn; www.hgbookvip.com

编 辑 部: 01065194242 - 7554 (电话)

01065194234 (传真)

发 行 部: 01065194221/4238/4246 (电话)

01065194233 (传真)

社办书店: 01065195616/5127 (电话/传真)

01065194262/63 (邮购电话)

北京市建国门内大街 6 号海关总署东配楼一层

印 刷: 北京京都六环印刷厂

经 销: 新华书店

开 本: 710mm × 1000mm 1/16

印 张: 16.75

字 数: 256 千字

版 次: 2012 年 12 月第 1 版

印 次: 2012 年 12 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-80165-918-7

定 价: 60.00 元



海关版图书, 版权所有, 侵权必究

海关版图书, 印装错误可随时退换

前 言

为适应海关国际合作形势的发展与深化，满足海关现代化改革发展对海关对外交往与合作的现实需求，努力落实“四好”总体要求，上海海关在外事工作的实践基础上，借助海关关际合作、与商界交流合作等平台，介绍和解析当前国际海关工作的热点与难点，呈现国际海关的全新视野，以期与广大读者共同探询国际合作与海关业务改革发展的契合点，更好地务实推进海关国际合作，为海关改革与现代化建设服务。

本书共分为“供应链管理”“海关三大技术支柱”“国际海关最佳实践”三大板块。全书采用中英文对照形式，内容上既涵盖了供应链安全方面的常见问题、主要项目和最新技术，也有对海关估价、归类和原产地三大技术领域的知识普及和难点探究，同时亦关注全球海关所日益面临的非传统职能的改革与挑战，分享国际性战略项目在各国海关的推广及其实施经验。

“合抱之木，生于毫末；九层之台，起于累土。”我们将一如既往地遵循求真、务实的宗旨，本着严谨、踏实的态度，不断收集、编译有关国际海关的先进经验和最佳做法，以适应海关改革发展与国际做法接轨的需求，开拓更加广阔的交流平台。

本书由上海海关关员翻译。由于时间仓促，水平有限，书中不足之处，还望各位读者批评指正。

Preface

This book is published to adapt to the development and enhancement of the international cooperation between Customs and to fulfill the demand of China Customs' modernization reform for customs international exchange and cooperation, as well as making great efforts to achieve Four Goals of safeguarding national gateway, providing quality service, preventing potential risks and building qualified forces. On the practical basis of foreign affairs of Shanghai Customs, taking advantage of the Customs – to – Customs and Customs – to – Business cooperation platforms, the book introduces and analyses the international hot points and difficulties for Customs work currently, presenting a new vision from the international Customs community. With this book, we hope to discuss with the readers about the corresponding point between Customs international cooperation and the development and reform of Customs business, to carry forward Customs international cooperation in a better and pragmatic way, and to serve Customs reform and modernization.

This book includes 3 parts, Supply Chain Management, Three Technical Pillars of Customs and International Customs Best Practices, presenting bilingually. This book covers frequently asked questions, major programmes and cutting edge technologies involving supply chain security, general knowledge and difficult points of Customs valuation, classification and rules of origin, and it focuses on the non – traditional challenges and reform for Customs globally as well, sharing practical experience of Customs worldwide in implementing international strategic programs.

Just as the saying goes, “A huge tree must grow from a tiny sprout, and a

New Vision of Global Customs

nine – storied terrace must be built upon its lowly base. ” We will always follow the truth – seeking and pragmatic purpose, bearing a rigorous, pragmatic attitude, and constantly collect and translate, cutting edge experience and best practices of foreign Customs in order to meet demands of China Customs development and reform for getting connections with international standards, as well as to broaden the communication platform.

All the translations are done by officers of Shanghai Customs. Owing to the limitation of time and our abilities, please correct us on some inappropriate parts in this book.

目 录

第一编 供应链管理

供应链管理常见问题	3
Frequently Asked Questions About Supply Chain Management	12
强制性供应链安全项目	24
Compulsory SCS Programs	32
自愿性供应链安全项目	42
Voluntary SCS Programs	51
其他重要供应链安全项目	62
Other Significant SCS Programs	68
供应链安全技术	77
Supply Chain Security Technologies	101

第二编 海关三大技术支柱

WTO 估价知识简介	137
Customs Valuation	150
WCO 归类知识简介	167
Customs Classification	179
FTA 原产地知识简介	195
Free Trade Agreements (FTA)	205

第三编 国际海关最佳实践

韩国海关 UNI - PASS 电子通关系统 221

UNI - PASS Korean Customs Service 230

协调的边境管理——加拿大协调的边境管理 241

Integrated Border Management in Canada 244

协调的边境管理——欧盟协调的边境管理 248

Border Management in the European Union 253

第一编

供应链管理

供应链管理常见问题

(原文摘自《供应链安全指南》，世界银行编写)

(办公室外事办 庄硕 冯赞 译)

一、供应链安全是什么？

“供应链安全”可以被定义为用于解决针对供应链的威胁，以及针对公民和有序社会经济、社会和身体健康方面的相关威胁的包含项目、制度、程序、技术和解决方案的一个概念。

供应链中有许多风险，其中大部分属于犯罪活动和恐怖主义威胁。本文对自然灾害和“天灾”的讨论将是有限的，但必须指出的是，本文提到的许多预防、减轻和恢复措施对这些问题也是最有效的。

目前在国际贸易和运输方面最重要的问题是犯罪活动。犯罪威胁包括以下方面：一是货物盗窃；二是运输工具盗窃；三是走私和偷渡；四是逃税；五是攻击某一运输节点。

供应链安全方面的恐怖主义威胁可分为以下几类：一是将货物用作武器；二是将集装箱用作武器；三是将集装箱用作运输武器、炸药、生化或放射污染物及其前体的工具；四是将运输工具用作武器；五是利用运输工具进行传递；六是产业间谍或破坏。

恐怖活动的目标包括：一是破坏、摧毁或利用供应链、物流系统、基础设施与信息管理系统；二是造成人员伤亡；三是造成经济危害和损失；四是导致人们的自由遭到限制并且失去安康感。

为有效应对这些威胁及其后果，供应链安全有如下五大支柱：

意识：识别/理解威胁，评估薄弱点，确定潜在的影响和后果；

- 预防：侦测、阻止和减轻威胁；
- 保护：保护人民和关键基础设施，使财产免受犯罪侵害；
- 回应：管理和协调对犯罪行为或其他紧急情况的应对措施；
- 恢复：犯罪行为或其他紧急情况发生后，组织力量恢复运营。

二、供应链安全中的主要成员是谁？

表 1-1 描述了供应链安全的主要成员在供应链当中的角色：

表 1-1 供应链安全的主要成员及其担当的角色

角色	供应链参与者
	第三方物流提供商
	买方（收货方、进口商）
便利交易	买方代理
	货运代理或无船公共承运人
	报关公司
	船运代理
运输任务（对货物或集装箱的物理移动）	集装箱空箱站经营者
	仓库/集装箱货运站经营者
	多式联运经营者（如公路—铁路，公路—驳船，铁路—驳船）
	卡车司机与多式联运（短途，长途）
	铁路承运人
	驳船经营者
	海运承运人
	港口码头经营者
	其他港口服务经营者
授权/管理	海关与移民管理局
	进口/出口许可证管理局
	农业、卫生、兽医管理部门
	港口管理部门
	进出口统计部门
	其他（商会，领事馆等）

续表

经费筹措	银行（卖方通知银行，买方或开证银行）
	保险提供商（运输保险）

三、了解供应链安全为何重要？

许多国家的政府和企业可能会提出这样一个问题：“供应链安全与我有关吗？”不同群体对此有不同的答案。

对各国政府来说，绝大多数已签署了《世界海关组织（WCO）全球贸易安全与便利标准框架》（以下简称《标准框架》）。该框架要求各国政府实施国家供应链安全计划，其中包括技术、认证、相互承认认证、风险管理和提前货物信息（ACI）。这意味着大多数国家的政府都致力于发展自己的国家计划。因此，作为世界海关组织的缔约国政府，理解《标准框架》的支柱和要求，并着手制订切实计划、实施国家供应链安全计划，非常重要。

世界海关组织为此提供了多项工具，本文将提到这些工具作为参考。

在实施国家供应链安全计划后，相互承认其他现有的计划是下一个“热点”问题。这就需要相关国家从政治上作出努力，往往事关时间，特别是国家间的互信。由于只有少数几个国家签订了相互承认国家供应链安全认证协议，相互承认在本文中作为一个尚待解决的问题进行讨论。尽管存在这些问题，但没有必要再搞创造发明，这是因为，诸如《标准框架》所建议的工具提供了一个在国际上多边的公认平台，如果得到充分执行，将有助于顺利推动彼此兼容与承认。

企业方面，则另有动因。竞争力，行业需求，以及越来越多的发生在外包地点的意外事故，如盗窃、盗版和自然灾害都引发了安全意识的提升。尤其是在风险管理方面。今天，商业领域对于安全的投资集中于两个方面：一是在发生灾难或其他破坏性事件时，造成了商业运作中断时须保持业务连续性；二是减少盗窃/犯罪。同样重要的是，企业会对参加各种国家或国际项目的成本和利益二者之间进行权衡。

对企业来说，越来越多的是“如果你不参与其中，你就出局了”，意思是说，虽然大多数情况下供应链安全计划是自愿参加的，但如果没有参加，该公司就有可能被排除在国际贸易与货运之外，或是可能会发现自己与参与计划的竞争者相比处于不利的位置。

四、什么是供应链安全管理？

根据海提萨 2009 年的看法，供应链安全管理涉及首尾相接地系统地打击供应链犯罪的所有流程、技术和利用的资源。每一项供应链安全管理措施的首要目标不是防止、侦查犯罪，就是犯罪事件发生后尽快复原。单一的供应链安全管理措施通常分为五类：货物、设施、人力资源、信息技术和管理系统。典型的供应链犯罪包括盗窃、走私、伪造、破坏、获取经济利益、恐怖主义破坏以及任何形式的欺诈和腐败行为（具体犯罪定义要参照国家和国际规定）。

供应链安全管理可以定义为运用政策、程序和技术来保护供应链资产免受盗窃、损坏或恐怖主义侵害，并防止未经授权的走私货物、人员或大规模杀伤性武器进入供应链（克劳斯与麦盖瑞，2004 年）。

五、什么是风险管理？

风险管理的重点是确定和采取措施来限制风险暴露或发生负面或不良结果的事件的可能性。在贸易方面，风险管理的重点是系统地确定最有可能违反海关法律法规的进出口和对国家安全造成的最大风险。海关当局凭借多层次方法，使用多种风险管理战略，能够识别和定位风险最集中的领域，并据此相应地分配资源。各类货物安全项目一般通过以下措施实施类似的风险管理战略：一是从各种渠道收集数据内容和详细货物信息；二是利用基于规则的计算机程序和海关布控团队分析和评估风险；三是授权行动，如进行非侵入式/人工查验或扣押；四是跟踪和监测风险管理过程和结果（拉杜巴，2005 年）。

六、什么是多层次方法？

供应链安全多层次方法背后的假设是，以同样数额的资金仅投入两个或两个以上的安全层，相比一个安全层能够实现“更好的安全结果”。任何节点或运输环节的不安全因素会损害整个供应链。因此，确保供应链安全的努力依赖于多层次安全的概念。这种方法在系统内建立了有余量的和额外的保护措施，因此某一层次的安全问题可以在下一层次得到解决。例如，在实际情况下，多层次方法可以由以下组合构成：一是提前出示货物信息的监管要求；二是实施风险管理；三是倾向于使用非侵入式查验设备；四是经认证的经营者计划（“被信赖的经营者”认证计划）。在多层次供应链安全中，每一层都能应对其他执行层的潜在漏洞，从而使彼此的结合比任意单一层更能确保安全。

七、什么是相互承认？

相互承认是指各个国家接受通用安全参数与彼此认证。目前，美国海关商界反恐伙伴项目实现了与约旦、新西兰和加拿大的互认。美国海关和边境保护局与欧盟已经制定了相互承认的路线图，计划到 2009 年年底实现相互承认海关商界反恐伙伴项目与欧盟经认证的经营者项目。

八、港口/货运界的作用是什么？

港口/货运界是供应链安全中最重要的参与者之一。这基于两方面的事实，一是它们代表供应链中的节点，二是它们使用专用系统捕捉并传播相关的货物数据。《国际船舶和港口设施保安规则》（ISPS 码）早于其他全球性计划得到通过并实施，这证实了它们的重要性。

与此相关的是，港口/货运界通常是较早采纳各种计划的参与者之一，因为在这样一个竞争很激烈的领域，它们要实施新措施以获得竞争优势，在经济环境困难的时候尤为如此。

尽管这些参与者非常重要，但所有国际贸易成员在供应链安全中照例都是重要的，因为链条的强度取决于最薄弱的一环。

九、供应链安全现状如何？

供应链犯罪与供应链安全并非是新现象。犯罪和安全都有很长的历史。海盗、土匪和走私一直影响我们的贸易路线，而企业和政府一直在争论采取何种安全措施，需要安全到何种程度，以及最重要的，谁来承担安保费用。

政府的传统职能更关注于税收征集与保护，主要是海关在跨境流通上的任务；调查重大盗窃案，主要是警察的任务；处置盗版产品，海关和警察的共同任务。而且一般国家只有少部分约束性法规，且主要针对危险货物运输和储存，以及航空运输。如今，各个部门执行的供应链安全项目或计划为数众多，往往缺乏协作。政府与企业之间、不同的政府机构之间、不同的国家以及不同的大洲之间都存在计划和目标差异，需要国际社会参与以拼凑出一个协同的标准。其中的一个例子是《标准框架》。

十、供应链安全管理经历了怎样的发展？

诸如海盗之类的供应链犯罪可以追溯到 3000 多年前。最早记载的海盗行径始于一个称为“海洋人”的组织。这些海上袭击者生活在公元前 1200 年左右，他们驶往地中海东岸，造成政治动乱，并中断了所有贸易。在非洲东海岸，我们可以看到，这种状况至今没有多少改变。

“9·11”恐怖主义袭击已成为供应链安全管理的标志性时刻。在此之前，政府的重点是贸易便利化、依法纳税以及京都公约推行的环境所要求的协调贸易规则和实践。“9·11”事件后，全球贸易经历了极端的转变，注重点从贸易便利与协调转变为安全和反恐措施。这一急剧变化从整体上修改了供应链安全规则。

2001 年 9 月 11 日前，货物运输安全讨论的重点是控制盗窃，减少毒品等违禁品、非法移民、出口被窃车辆与建筑设备。9 月 11 日后，货物运

输安全的最高定义由防盗转变为防止供应链破坏。(李和沃尔夫, 2003 年)

新焦点的部分要素包括: 一是防止生化物质侵入产品; 二是防止非法商品混入货物; 三是防止非法货物或人员与货物掉包; 四是防止货物被利用为武器。(赖斯和卡尼亚托, 2003 年)

这一新的以安全为导向的反恐机制也向供应链管理提出了新的要求。过去, 安全仅限于“企业内部”, 现在安全的观念已扩大到整个供应链。由于相互依存的世界贸易, 一个国家或区域的特定重点方式已经扩大为全球重点方式。

“9·11”恐怖袭击说明了供应链中的相互依存不仅存在于贸易伙伴之间, 还存在于涉及货物流通和运输基础设施的政府机构。今天的贸易运行环境也要求有新的组织能力。具体来说公司需要与致力于使供应链更安全的政府机构建立新的关系。同样地, 供应商与客户应建立更深层次的关系, 以共同创造一个更加安全的网络。来自内部的最大组织挑战可能是使个人切实理解目前存在的相互依存关系和业务需要。(赖斯和卡尼亚托, 2003 年)

由于这些新的安全要求和政府与企业间相互依存的需要, 各国政府、国际组织和一些协会发起了各种安全倡议, 包括: 一是 24 小时舱单规则; 二是海关—商界反恐伙伴关系; 三是美国的集装箱安全倡议; 四是拉丁美洲的安全商务伙伴计划; 五是经认证的经营者项目; 六是《标准框架》; 七是运输资产保护协会; 八是全球性的《国际船舶和港口设施保安规则》。

所有这些倡议的共同目标是在便利全球贸易无缝流动的同时, 把供应链遭破坏的风险降到最低。

十一、目前有哪些强制要求?

目前世界上共有 8 个强制性供应链安全项目, 包括: 一是 2003 年美国的提前货物信息计划, 即 24 小时舱单规则; 二是 2007 年日本、加拿大和墨西哥采用的提前货物信息计划; 三是 2009 年到 2010 年美国采取的“10+2”提前货物信息计划; 四是 2009 年到 2011 年欧盟采取的到达前/离境前提前货物信息规则; 五是 2009 年中国采取的提前货物信息规则;