

### 热点观察

## “直装直提”提升进出境时效

# 口岸全力保障货运物流运输畅通

□ 本报记者 刘昕

6月7日,苏州天顺新能源科技有限公司一批重达2655吨的风塔及其配件,在大仓海关监管下通过“抵港直装”模式顺利出口。“这批订单已临近交货期,‘抵港直装’模式出口帮我们赶上了船期,真是解了燃眉之急。”苏州天顺新能源科技有限公司项目经理丁维强兴奋地对记者说:“货物从工厂拉到码头后直接装船,通过车、船无缝对接,在港口停留的时间压缩了90%。”

丁维强口中的“抵港直装”是海关为促进进出口物流安全畅通,深入推进的改革措施之一。

近日,国办印发的《关于推动外贸稳质提质的意见》提出,全力保障货运物流运输畅通,有力有序疏通海港等集疏运。在6月8日举行的国务院政策例行吹风会上,海关总署综合业务司司长金海表示,为促进进出口物流安全畅通,在加大口岸通关现场力量投入的同时,海关深入推进进口货物“船边直提”和出口货物“抵港直装”试点。

“进口货物‘船边直提’、出口货物‘抵港直装’政策实施后,经与码头等相关单位磨合,操作模式已逐步顺畅、成熟。外贸企业通关操作环节得到了有效压缩,特殊商品运输安全得到了保障,进出口企业的选择更多了。”太仓海关物流管理科科长魏蔚告诉记者。

随着长三角地区复工复产的推进,外贸企业干劲十足,货物进出口明显恢复。在繁忙的江苏如皋港,近日,一批20吨保税润滑油在海关监管下通过“船边直提”模式顺利进口。企业反映,该批润滑油在海关放行1个小时后即进入企业仓库,极大缩短了进境时间,帮企业节省了多项成本。

作为一家从事船用润滑油代供服务的物料供应企业,南通中燃船舶燃料有限公司的服务范围覆盖江苏境内各江海港区。“近期受新冠肺炎疫情影响,我公司保税润滑油的国外货源补充不太稳定,进口通关时效对我们至关重要。因为一旦库存短缺未能及时补充,则可能导致国际航行船舶延误船期,对公司经营的影响较大。”南通中燃船舶燃料有限公司物流总

监范晓冬表示。

了解到企业需求后,如皋海关牵头组织多方开展研讨,在统筹协调港口调度计划、船舶疫情防控和货物查验要求的前提下,最终确定了区港联动“船边直提”方案,即船舶到港前,通过船舶管理系统、AIS系统和船讯网等实时监控船舶到港时间,联系企业提前组织运力;船舶到港,货物得到放行信息后,通过“船边直提”由港口作业车辆直接运至保税物流中心,进入企业仓库前货不落岸;通过预约监管等措施,实现“货到即查,高效验放”。

通过该业务模式,企业可以利用货物在途运输时间办理报关申报、单证审核等通关手续,待船舶抵港后,无需海关查验,货物即可放行,货物停留港区的的时间由此前的2.5天缩短至1.4小时,部分货物实现放行后1小时即可入库。

据介绍,在落实海关总署稳质提质十条措施的基础上,南京海关结合江苏省实际情况推出了促进外贸发展18项细化措施要求,在关区17个水运口岸全面推广进口货物“船边直提”、出口货物“抵港直

装”模式的基础上,积极引导企业逐步扩大试点商品范围和覆盖面。

为保证“直装”“直提”畅通无阻,南京海关利用大数据贯通全程,通过数据分析合理协调港区调运、海关监管、疏港集运的人力和设施调拨,通过全天候通关服务、柔性指导申报、高效开展监管,密切各环节通关衔接,通过大件散货“厂门”与“船边”全流程便捷通道,满足企业对通关、物流时效和特殊商品运输安全的迫切要求,进一步缩短急需货物的通关时间、压缩通关成本,积极打造“监管打头、服务全程、快速便捷”的进出口通关环境。

今年1-5月,南京海关已累计开展“船边直提”1610票,涉及货物1025.4万吨;开展“抵港直装”1490票,涉及货物140.68万吨。

记者了解到,除“直装直提”外,目前,海关总署正积极扩大海运及内河运输船舶“联动接卸”、转关货物“离港确认”等措施,支持开展铁路“快速通关”等业务,服务保障口岸通关环节安全畅通,提高进出口物流便利化水平。

## 牵手海铁联运

# 义乌跨境电商出口有了新通道

□ 本报记者 刘昕

6月9日,一批包裹在义乌快件(跨境)监管中心以跨境电商(9610)业务模式办结通关手续,随后以海铁联运模式通过铁路运输至宁波北仑港装船出境。这标志着浙江省首单“跨境电商(9610)+海铁联运”出口业务顺利落地。

这单业务由浙江盈和国际物流有限公司承运,涉及服饰和生活用品等出口海运跨境小包裹,共755件、价值38.86万元,包裹通过义乌国际贸易公共服务平台以9610清单模式向海关申报,经铁路转关运抵宁波北仑港后装船海运出口。

“过去,义乌的跨境电商9610商品一般通过空运出口,时效快但运输成本高、运货量有限。受新冠肺炎疫情影响,国际航空运力下降,无法满足跨境电商商品大量出口的需要。”浙江盈和国际物流有限公司总监洪凌枫告诉记者,跨境电商(9610)海运具有运输成本低、运货量大的优势,相比空运可节省40%-50%的费用,为中小跨境电商企业出口低附加值和高货量包裹提供了新选择,可确保“中国制造”在特殊时期送达海外消费者手中。

同时,跨境电商商品的海铁联运也充分发挥了义乌—宁波舟山港“第六港区”海铁联运专列的优势。进入义乌西站后,跨境电商商品通过平台完成宁波港域集装箱码头的预放行和预配载等流程,货物经海关放行后“视同进港”,实现了“一次申报、一次查验、一次放行”,相较于普通海运出口模式可以节省2-3天的时间。

为确保新通道的安全顺畅,义乌海关与口岸海关共同做好对接,制定监管方案,优化监管流程,理顺跨境电商出口包裹“监管中心验收—铁路转关运输—宁波北仑港出境”的出口通道,实现“一次施封、全程通关、抵港直装”,有效提升了跨境电商小包裹的转运效率。

据介绍,跨境电商9610即B2C出口,其监管代码为9610,适用于境内个人或电子商务企业通过电子商务交易平台实现交易,采用“清单核放、汇总申报”模式办理通关手续的电子商务零售进出口商品。

## “甩挂运输”搭档“船边直提” 中韩“海上高速公路” 提速再添妙招

□ 本报记者 刘昕

近日,4辆装载有进口晶圆清洗机的韩国恒温箱挂车陆续通过“甩挂运输”方式驶下青岛大港的中韩班轮。在港口码头泊位旁的缓冲区内,挂车换上刚刚驶来的国内牵引车,通过“船边直提”模式直接驶出监管作业场所。从货物下船到放行驶离,整个过程共耗时不到30分钟,这批进口晶圆清洗机就已被装载驶往位于江苏南通的半导体工厂。

这是青岛大港口岸首次实现进口货物“船边直提”。“‘甩挂运输’是我国和韩国政府约定的运输方式,青岛至仁川通道作为首批开通的六个通道之一,业务量一直稳居全国首位。”青岛大港海关物流监管科科长刘兵告诉记者,持续优化的“甩挂运输”监管模式,探索出为企业提供更加安全、便捷的通关物流体验。此次叠加“船边直提”模式,使得船舶抵港后,无需查验的货物可直接放行并在船边完成接卸提货。

“当‘甩挂运输’搭档‘船边直提’,依托毗邻地理位置优势和便捷物流通关优势发展起来的中韩‘海上高速公路’,实现了进一步提速。”据刘兵介绍,从青岛大港口岸进口的很多中韩贸易货物属于高价值的精密仪器或者半导体配件,其对运输过程中的安全性和平稳性要求较高。通过“甩挂运输”加挂牵引车头后直接驶出口岸限制区域,可省去口岸吊装作业环节,大幅提升了运输安全性,避免了因吊装搬运造成碰撞带来的经济损失,还可使货物快速提离,运输时间比普通海运直接运至工厂码头压缩了2-3天。

与此同时,为进一步加速口岸物流,实现“船边直提”,企业在货物离开韩国港口后即进行了“提前申报”,经海关审核申报要素无误后已触发报关单放行,货物无须在监管作业场所内等待查验指令,抵港后可直接提离,使口岸操作环节再次提速3-6个小时,真正实现了以“海运价格”跑出“空运速度”。

在海关指导下,口岸经营单位不断完善业务系统,在细节上优化用户体验,增强对“船边直提”等业务模式的支持,客户能更方便地查询和接收货物放行状态,及时安排物流车辆,进一步压缩口岸集疏环节的时长。

“公司在青岛大港口岸开展门到门‘甩挂运输’业务,客户遍及江苏、重庆和北京等10余个省市,今年前5个月的业务量已达956标箱,同比翻番增长。”中国外运华中有限公司物流事业部经理孙坤勇的感受是,叠加“船边直提”政策后,物流速度再次提升,企业也获得了更大的领先优势。

孙坤勇表示,正是看重青岛口岸高效、便捷的物流和通关环境,公司今年准备继续扩大甩挂运输业务规模。“享受海关和港口不断推出的政策红利、便利措施,公司对发展口岸物流业务也更有信心了。”

为缓解新冠肺炎疫情为实体经济、口岸物流带来的冲击,今年以来,一系列帮扶优化口岸营商环境、持续提升口岸通关效率的措施不断推出,中国港口竞争力也在稳步增强。特别是“甩挂运输”“联运中转”“抵港直装”“船边直提”等措施“组合”,为外贸企业提供了更加稳定的通关物流预期,持续保障产业链供应链稳定畅通。



### 图片新闻

## 多措并举助企纾困

近期,湖南省邵阳市武冈市进一步加大助企纾困力度,通过采取“减、免、缓、退、扶”等措施精准服务企业,帮助企业解决用工难、资金周转困难等问题,确保企业产业链供应链正常运行。

图为6月12日,武冈经开区康瑞科技有限公司的员工在生产出口的霓虹灯具。中新社供图

# 发展供应链金融 疏解企业融资难

□ 本报记者 汤莉

国际环境的不确定性和不稳定性显著上升,国内疫情多点散发,供需两端持续承压,尤其是需求收缩对中小微企业造成明显冲击。

日前发布的CMF(中国宏观经济论坛)中国宏观经济专题报告指出,在新冠肺炎疫情背景下,各国经济和生产活动的不对称复苏导致部分出口转移。因部分东南亚国家的产业结构与中国具有一定的相似性,且近期经济发展相对平稳,部分产业和贸易有向这些国家转移的迹象。面对内外因素叠加的多重冲击,报告建议进一步完善针对中小微企业的纾困政策,通过增加直接补贴力度、扩大支持政策覆盖面和发展供应链金融等举措提振市场信心。

融资困难、流动资金紧张是中小微企业当前面临的主要挑战之一。调查显示,原材料成本增加、应收账款拖欠和用工成本增加是导致企业资金紧张的主要原因。在现阶段,中小微企业融资的主要渠道仍是银行贷款,调查中反映银行贷款要求较高、缺乏针对中小微企业的融资产品和融资成本过高的企业占比分别为20%、14.8%和12.5%。

与此同时,新冠肺炎疫情使得各行业供应链支付周期拉长,而减税降费普惠金融政策难以解决应收账款占款问题,发展供应链金融的需求更为迫切。当前,中国应收账款融资发展缓慢,企业尤其是中小微企业发行的商票较少,这也在一定程度上影响了中小微企业应收账款的流动性。

为缓解中小微企业的融资难题,报告建议,发展以中小企业票据发行为主的供应链金融模式。首先,要积极建立全国统一的担保市场大平台,依托央行电子票据系统(ECDS)推进政策担保公司、省级再担保公司、国家融资担保基金和融资银行等多方主体

形成商业合作机制。其次,要制度化推进商业票据市场的发展。通过信用扶持机制和相关法规的制定颁布提高中小企业商票的市场认可度,调整商业承兑汇票的相关规定,并与企业融资贷款和银票贴现业务开户要求保持一致。再次,要推动中小企业票据的监管协调,将中小企业签发或持有的票据贴现融资计入普惠金融信贷考核,并在疫情期间适度调整对亏损企业不允许开展信贷业务的规定。

在报告发布同期举办的CMF宏观经济热点问题线上研讨会上,中国中小企业协会专职副会长朱玉建议,加大纾困专项资金支持力度,扩大企业现金流。在针对中小微企业的帮扶过程中,要降低投入侧成本,稳定主要生产要素的价格,将针对中小微企业的减税减租和贴息补助政策落地落细,兼顾好疫情防控和复工复产的推进。

中国民生银行首席研究员温彬指出,要更加精准有效地投放政策为中小微企业纾困,在对企业的帮扶过程中要区分企业的固定成本和可变成本,加大有关部门的减租、让租力

度。要做好政策衔接,银行要进一步利用金融科技创新,通过供应链、生态金融及社会信用资源来拓展对中小微企业的融资支持,降低企业的融资难度和成本。

在企业复苏阶段,增加投资和扩大就业不会一蹴而就。就此,报告建议,在企业复工复产阶段要出台引导性政策,如在企业融资时对新增部分进行贴息或是提供更大力度的担保,助力产能扩大和经济恢复。

在加大财税金融支持力度之外,朱玉表示,中小微企业要修炼内功、融通发展。企业要主动走专精特新发展的道路,通过不断增强产品创新能力、掌握关键核心技术以切实增强抗风险能力;要主动实施数字化转型路线;要主动顺应当前提出的大中小企业融通发展的趋势,学习研究大中小企业融通创新的典型模式和经验,探索出一条适合自己的融通发展道路,与大型企业在产业链、供应链和协同创新等方面实现更高效、更便利的对接,获得龙头企业开放的技术、市场、标准和人才等创新资源,成为产业链、供应链上稳定的一环。

