**港口管理**

**海淘族有福利！跨境电商清单、税收优惠额度有变化**

文章来源：中国质量网 更新时间：2018-12-04

11月30日，备受关注的跨境电商调整政策来了！提高享受税收优惠政策的交易限额，2019年1月1日起实施。另外，新的跨境电商零售进口商品清单发布！新增消费需求比较旺盛的63个税目商品，以后通过跨境电商“买买买”进口商品有更多选择。



**新增葡萄汽酒等63个商品**

此次政策调整颇受关注的一大亮点是，跨境电商零售进口商品清单扩容。近年来消费需求比较旺盛的部分商品被纳入清单，增加了葡萄汽酒、麦芽酿造的啤酒、健身器材等63个税目商品，调整后的清单共1321个税目。原来公布的两批清单实施之日作废。

财政部表示，政策的实施将有利于促进跨境电商新业态的健康发展，培育贸易新业态新模式。对外经济贸易大学国际商务与经济合作学系主任、国际商务研究中心主任王健认为，此次清单扩容和年度消费额度的提升，不仅满足消费升级的需要，同时还会将国人去海外的购物消费拉回国内。

**单次购买5000元内享税收优惠**

享受税收优惠的商品交易限额提高，是跨境电商政策的调整是另一大亮点。

单次交易限值由以前的2000元提高至5000元，年度交易限值由每人每年20000元提高至26000元，今后随居民收入提高相机调高。也就是说，如果你一年购买的清单内的进口商品超26000元后，不能再享受税收优惠政策。

值得注意的是，有一种情况，即便交易额在年度上限内，也不会享受税收优惠政策。即单次交易限值超过5000元，且订单下仅一件商品时。这种情况可自跨境电商零售渠道进口，但按照货物税率全额征收关税和进口环节增值税、消费税，交易额计入年度交易总额。

限额内就不需要交税？一些消费者疑问，“如果我每年跨境电商平台上买商品很少，完全在政策调整后的2.6万元范围内，还需交税吗？要交多少税？”

答案是，需要交税！

跨境电商零售进口清单内商品实行限额内零关税。即，免的是关税。增值税和消费税依然得交，只是清单内商品按照法定应纳税额的70%征收。

举个例子，某跨境电商平台显示“新西兰进口 a2 Platinum 白金版婴幼儿奶粉 3段(1-3岁) 900g/罐”售价218元，平台显示进口税预计24.42元，这是怎么算出来的？

简单来计算，218元(商品价格)\*16%(一般贸易增值税税率)\*70%=24.416元。(注：目前很多商品消费税为0)

**个人代购何去何从？**

有延续，也有变化。跨境电商政策调整除了清单扩容和税收优惠政策的商品限额提高外，还明确已经购买的跨境电商零售进口商品不得进入国内市场再次销售。电子商务研究中心主任曹磊接受中新网记者采访时表示，这是再次明确跨境电商零售进口商品不得进入国内市场再次销售，基本对跨境电商行业不会产生新的影响。

“不过对个人代购或会产生一定影响。”曹磊说，“以公司为单位运作的个人代购公司明显是违法的，本来就处于灰色地带，以后运作更难。”

那个人或者“背包客”代购呢？例如，目前存有大量个人代购的C2C跨境电商平台洋码头，商品售价基本都是含税，关税等由卖家承担，但具体卖家如何通关，卖家再如何寻找买主，那就“八仙过海，各显神通”了。

**海外直邮、保税，哪个好？**



“国外有熟人，我让外国朋友买了直邮给我；或我直接在C2C电商平台买，税是不是可少一点？”这其实涉及到跨境电商的两个模式，也是网友经常问的问题：我在跨境电商平台上买东西，到底海外直邮好还是保税好？

海外直邮是入关时申报为个人物品，根据物品种类不同，对应不同的行邮税税率。保税模式电商平台用的较多，就是提前备货到保税仓，消费者下单后，根据消费者提交的个人信息再清关。

两个模式在交税上，哪个更划算，这个没有标准答案，因为不同的商品税收税率也不一样。个人直邮的方式，需要缴纳行邮税，税率分别为15%、30%、60%。这个数值大于一般跨境电商商品税率(16%\*70%=11.2%)。

例如，原来的服装要收20%的行邮税，但2016年跨境电商税收政策执行后可走保税模式，现在可以按照11.2%的税率征收，显然是交税更少了。

**跨境电商新政引外流的“钱袋子”回国 消费者在国内即可享受到海外商品质量与价格**

文章来源：中国质量网 更新时间：2018-12-04

日前，国务院召开常务会议决定，从明年1月1日起，延续和完善跨境电商零售进口政策，对跨境电商零售进口商品不执行首次进口许可批件、注册或备案要求，而按个人自用进境物品监管。同时，政策适用范围从之前的杭州等15个城市，再扩大到北京、沈阳、厦门等22个新设跨境电商综合试验区的城市。

“跨境电商网络零售进口的进一步放开，让消费者在国内就能够享受到海外的商品质量和价格。”对于这一跨境电商新政，外经济贸易大学教授、APEC跨境电商创新发展研究中心主任王健表示，在某种程度上适应了国内消费升级的需要，同时还将海外的购物需求拉回了国内。

商务部新闻发言人高峰在11月22日召开的例行新闻发布会上表示，跨境电商零售进口过渡期后的监管方案已经过国务院第三十一次常务会议审议并原则通过。方案出台以后，商务部将密切跟踪政策运行的情况，根据需要及时完善相关的政策措施，并将会同相关部门尽快印发监管方案，做好组织实施。

据了解，自2016年5月份以来，中国对跨境电商零售进口实行“暂按个人物品监管”的过渡期安排，有效促进了相关行业的发展。据中国海关统计，今年1～9月份，中国跨境电商零售进口579亿元，同比增长56.6%。与此同时，跨境电商企业也普遍反映，希望尽快明确过渡期后监管的方案，稳定市场预期，厘清各方责任，促进行业健康发展。

据电子商务研究中心主任曹磊介绍，这是“四八新政”出台后第三次延期执行，新政将给中国进口跨境电商行业带来重大利好，不仅延续了个人自用进境物品监管，继续有利于跨境电商企业做大做强，同时，跨境电商零售进口的监管模式和措施继续完善也会加强对质量的监管和把控。

“跨境电商零售进口政策再延期，也显示了中国对全世界开放中国市场的信号。”王健说，新政会给“一带一路”沿线国家以及全世界其他的国家提供更多的商业机会，共享中国改革开放的红利。这有助于改进中国的进出口平衡，也有助于中国企业海外扩展。有进有出，贸易的互补，可以让所有的国家都共同发展。该政策也是显示中国进一步深化改革开放的非常重要的信号，长远来看对中国产业融入全球市场有益。

在关税环节，国务院常务会议指出，在对跨境电商零售进口清单内商品实行限额内零关税、进口环节增值税和消费税按法定应纳税额70%征收基础上，新增居民需求量大的63个税目商品，并将单次交易限值由目前的2000元提高至5000元，将年度交易限值由目前的每人每年2万元提高至2.6万元，今后随居民收入提高酌情调增。

宁波新东方工贸有限公司总经理朱秋城指出，进一步扩大政策范围、提高个人的采购限额，将推动未来跨境零售迅猛发展，同时有利于推进中国的供给侧结构性改革调整，加快产业升级。

那么跨境零售的迅猛发展是否会对中国产业形成冲击呢？对于上述担忧，王健表示，不仅不会形成冲击，反而会刺激产业升级，加快供给侧结构性改革。“中国的消费品生产已经形成了很完整的体系，我们需要通过扩大进口来刺激国内的产业升级，把国内和国际市场统一起来”。

“跨境进口电商未来将向中高端市场发展，行业巨头更加凸显自身供应链管理及资金运营优势，带动整个行业走向更加规范的道路。”曹磊也表示，提高单次交易限值和年底交易限值，将给进口电商行业带来更大的发展空间。进口跨境电商依靠减少中间环节提高了交易效率，降低了成本，更好迎合了国内消费者的新消费需求。

**航次租船合同与提单证明的运输合同**

**不是特别规定与一般规定的关系**

文章来源：海商法研究中心 更新时间：2018-12-6

问题的提出：自去年7月启动《海商法》修改以来，航次租船合同一节是保留在海上货物运输合同一章，还是移到租船合同一章?一直是争执不下的问题。表面上看是立法技术问题，实质有是非之争。关键是《海商法》在处理航次租船合同与提单证明的运输合同的关系上将航次租船合同定位为提单证明的运输合同的特别规定，这样处理两者的关系显然是欠妥当的。这个问题不解决，将它放在那里都会受到质疑。
 1. 现行《海商法》下航次租船合同与提单证明的运输合同的关系
 首先，《海商法》第四章第1-6节的规定，其核心条款基本是以《海牙-维斯比规则》为基础，少数技术性条款参考了《汉堡规则》，《海牙-维斯比规则》同《海牙规则》一样，是调整提单所证明的运输合同，《海商法》第71条规定：“提单，是指用以证明海上货物运输合同…的单证”。
 航次租船合同放在第四章第7节，题目是“航次租船合同的特别规定”，这就意味着该章第1-6节提单证明的运输合同的有关规定是航次租船合同的一般规定。一般规定与特别规定的关系是，特别规定优先适用，特别规定没有规定的，适用一般规定。因此，第94条第2款规定，“本章其他有关合同当事人之间的权利、义务的规定，仅在航次租船合同没有规定或者没有不同规定时，适用于航次租船合同的出租人和承租人。”这一款规定表明了，《海商法》将提单证明的运输合同与航次租船合同的关系定位为一般规定与特别规定的关系。这是问题的关键。
 2. 航次租船合同与提单证明的运输合同关系不是特别规定与一般规定的关系
 尽管航次租船合同多数情况下也是海上货物运输合同，但并非所有海上货物运输合同都受第四章调整。在这些海上货物运输合同中，相互间都是各自独立的，并行不悖的。航次租船合同与提单证明的运输合同也是一样，他们是不同性质的海上货物运输合同，不可能一个合同没有约定去适用另一个合同，除非法律做出硬性规定。航次租船合同作为特别规定，应该是相对于一般法——《合同法》中有关运输合同的规定。只是因为航次租船合同有着标准的合同范本，几乎没有一般法做补充的余地。
 提单证明的运输合同不应成为航次租船合同的一般规定的具体理由有：
 (1) 提单关系的立法目的是为了限制承运人滥用合同自由而对承运人的最大权利和最小义务做出强制性的法律规定;而航次租船合同实行的是合同自由原则。如若不是为了规范、引导航运市场，租船合同完全可以不做任何规定，即使规定也都是任意性的规定。航次租船合同有时订有“首要条款”，约定《海牙规则》或者《海牙维斯比规则》有关承运人的权利和免责适用航次租船合同的出租人，这也只能说明是合同自由的体现。如果航次租船合同没有约定，就硬性规定适用提单运输的强制性规定，未免有公法过多地干预司法之嫌。
 (2) 提单关系中，合同相对性原则已经多次突破，而航次租船合同仍然严格遵循合同相对性原则。合同相对性原则的核心是合同只能对合同当事人产生拘束力，既不产生对合同之外第三人的效力，也不受第三人权利义务的拘束。依据这一原则，一般情况下，航次租船合同的出租人不会也不应该受提单运输合同的承运人的权利义务影响。
 (3)两种合同缺乏共同的基础性条款，两种合同当事方的权利、义务、责任、豁免，不尽相同，如果航次租船合同没有约定，法律硬性规定适用提单关系当事方的权利义务，就会出现“水土不服”的现象。比如：航次租船合同下有没有实际承运人?航次租船合同的出租人能不能享受单位责任限制?如果没有“首要条款”，出租人能不能享受承运人的免责事项?等等，在实践中已经发生多次争议。 3. 第94条第2款规定造成立法逻辑上的混乱
 《海商法》第94条第2款的规定，不仅混淆了两种不同性质的运输合同的关系，同时还造成了立法逻辑上的混乱。
 (1)造成第95条与第94条第2款规定的不协调性
 第95条规定：航次租船合同下签发提单，提单持有人不是承租人的，承运人与该提单持有之间的权利义务关系，适用提单的约定。反推过来也是成立的，如果提单持有人是承租人的，就不适用提单的约定，也就不会受第四章的调整，不存在适用第四章的问题，这已是共识。然而，第94条第2款规定，航次租船合同没有约定或者没有不同约定的，适用第四章(承托双方当事人的权利义务)这两条是不协调的，按照第95条，航次租船的出租人与承租人之间唯一的合同关系就是航次租船合同关系，永远不会适用提单及调整提单关系的第四章，而按照第94条第2款规定，只要租船合同没有约定，就存在适用第四章的可能。这两条是不协调的，问题出在第94条第2款。
 (2)《海商法》第六章船舶租用第127条规定：“本章出租人和承租人之间权利、义务的规定，仅在船舶租用合同没有约定或者没有不同约定时适用。”这一条规定体现的是合同自由原则，意味着第六章是任意性条款，既然是非强制性的，还做出详细规定，目的在于当合同没有约定或者没有不同约定时，第六章的规定起到规范和引导租船市场的作用。航次租船合同同样是实行合同自由原则，立法的目的也是为了规范和引导航次租船市场，如果航次租船合同没有约定或者没有不同约定的，理应适用航次租船合同的规定，以实现立法目的。然而，有了第94条第2款的规定后，发生上述情况时，不是适用航次租船合同的规定做补充，而是强制适用提单关系的有关规定，这样一来，除了94条第2款的规定外，第7节的其他条款就形同虚设了，没有起到任何规范和引导航次租船市场的作用，显然，问题又是出在第94条第2款。
 所以，在稳定与立法瑕疵发生矛盾时，稳定必须退居第二位，不能让稳定阻却了对瑕疵的修改。删除94条第2款，回归航次租船合同和提单证明的运输合同各自的应然地位。这样修改的结果，航次租船回归租船合同一章应是更为合理的选择。
 4. 国际公约及各国立法例
 所有海上货物运输的国际公约，不论生效的还是没有生效的，一律排除对租船合同的适用。各国海商法的规定一般有两种立法例类型：一种是不设租船合同专章，仅有航次租船合同的规定，与件杂货运输合同放在同一章，但各自独立;另一种是专设租船合同一章，航次租船合同和定期租船合同放在同一章，件杂货运输合同单列一章。不管哪种类型，都没有把航次租船合同与提单证明的运输合同视作一般规定与特别规定的关系。即使把航次租船合同和提单运输放在运输合同的同一章节中，也是各自独立的，不是一般规定与特别规定的关系。在对航次租船合同自由进行限制的问题上，绝大多数国家的海商法都是不予限制的，我国《海商法》仅仅是就船舶适航和不得不合理绕航给予了强制性限制，唯有德国《商法典》限制的范围较大，该法第527条规定，第481-511条及第513—525条规定(与件杂货运输有关的规定)准用航次租船合同。但这并不说明航次租船合同与提单运输合同是一般规定和特别规定的关系。《台湾海商法》(修改稿)第三章货物运送，第36条规定：“本章排除对租船合同的适用”。
 5. 解决途径
 如果《海商法》专设租船合同一章，最佳的选择是将航次租船合同移至该章。删除第94条第2款，第94条第1款强制适用的规定是否保留，甚至扩大强制适用的范围，可另行考虑。第95条关于合并条款的效力问题仍留在第四章，因为这一条款本身就是强制性规定。
 如果《海商法》不专设租船合同一章或者基于其他考虑，航次租船合同可以保留在第四章—“海上货物运输合同”一章，但要做适当修改：第7节名称应删除“特别”二字，删除第94条第2款，增加一条本节为任意性规定的条款，即除强制性条款除外，本节关于出租人和承租人之间权利、义务的规定，仅在航次租船合同没有约定或者没有不同约定时适用。

## 中谷物流在天津港吞吐量首次突破百万标箱

文章来源：中国海运信息网 更新时间：2018-12-5

2018年12月1日，随着中谷物流一个标有“100万TEU”的集装箱在码头被徐徐吊起，中谷物流在天津港的集装箱发展迎来了重要的一刻：中谷物流在天津港集装箱吞吐量首次突破100万TEU，实现了历史性的跨越。

天津港是中国北方最大的综合性港口，是京津冀的海上门户，是中蒙俄经济走廊东部起点、新亚欧大陆桥重要节点、21世纪海上丝绸之路战略支点。从2006年开始进入天津港集装箱物流市场开始，到开通“天津—上海”首条精品航线，再到16艘大船、4大航线的稳定运营，中谷物流非常注重在天津港的发展，一步一个脚印，到今年首次突破年度100万TEU吞吐量大关。



中谷物流董事长卢宗俊表示，中谷物流在天津港的发展得益于天津港集团与各合作伙伴单位，在过去十多年里，它们为中谷物流的发展提供了优质的服务和强有力的支持；此外，中谷物流的发展也得益于港航合作、港航联动的双赢理念。百万标箱对中谷物流和天津港来说，仅仅只是未来双方深入合作的起点。全球港航业正在发生深刻变革，港航企业应全面提升战略合作关系，打造新模式，共商新局面。

众所周知，集装箱的出现，带来了运输方式革命性变化，标准化集装箱运输模式在中国的出现和发展，给中国物流业带来巨大的变化，促进了中国经济全球化进程。在“一带一路”、长江经济带、京津冀协同发展、粤港澳大湾区等国家战略的引领之下，内贸集装箱运输市场将大有可为。辽阔的地域、丰富的资源、旺盛的内需，将为内贸集装箱运输市场提供源源不断的货源。