

涉外政策速递

iTrade 国际贸易俱乐部

深圳市天地纵横企业管理顾问有限公司

2016 年 10 月 11 日

目录

海关部政策动态	3
海关总署公告 2016 年第 56 号（关于《商务部 海关总署 2016 年第 45 号公告》执行有关问题的公告）	3
行业动态	4
营造内外资企业一视同仁的营商环境	4
新海关条例实施 引入第三方机构参与稽查	5
自贸区格局下的航运机遇	5
北京局开展邮政普遍服务和特殊服务“双随机”区域互查工作	7
物流企业成本调查 利润越来越薄	8



天地纵横



iTrade

最可依赖的贸易合规事务专家
最高水准的涉外综合服务团队

海关部政策动态

海关总署公告 2016 年第 56 号（关于《商务部 海关总署 2016 年第 45 号公告》执行有关问题的公告）

为落实《国务院关于促进加工贸易创新发展的若干意见》（国发〔2016〕4号）、《国务院关于促进外贸回稳向好的若干意见》（国发〔2016〕27号）要求，确保商务主管部门取消加工贸易业务审批后有关业务的顺利开展，根据《商务部 海关总署 2016 年 45 号公告》和相关法律法规规章，现就有关执行问题公告如下：

一、加工贸易手（账）册设立（变更）

（一）企业向主管海关办理手（账）册设立（变更）手续时，不再提交《加工贸易业务批准证》、《联网监管企业加工贸易业务批准证》，应当向主管海关提交以下材料：

1. 商务主管部门出具的加工企业《加工贸易企业经营状况和生产能力证明》（以下简称《生产能力证明》）；
2. 按照《中华人民共和国海关加工贸易货物监管办法》（海关总署令第 219 号）和《中华人民共和国海关加工贸易企业联网监管办法》（海关总署令第 150 号）有关规定应提交的其他材料。

（二）企业应当按照《生产能力证明》中列明的税目范围申报料件、成品等信息，主管海关办理加工贸易手（账）册设立（变更）时，比对前 4 位商品编码、料件及成品品名等信息。

（三）企业应当按照合同有效期申报手册有效期，但原则上不超过一年，经主管海关确认，可予以延期，最长不超过两年。

开展飞机、船舶等大型装备制造的加工贸易企业，经主管海关确认，可参照合同实际有效期确定手册有效期。

二、加工贸易内销管理

加工贸易保税进口料件、成品、边角料、剩余料件、残次品、副产品、受灾保税货物等转内销的，企业不再提交《加工贸易保税进口料件内销批准证》。

三、涉及商务部核准的商品范围

《商务部 海关总署 2016 年 45 号公告》第二条“禁止或限制开展加工贸易”的商品范围，是指铜精矿、生皮、卫星电视接收设施、成品油、易制毒化学品等根据有关规定设定了企业资质或数量等限制条件的商品，符合条件的企业凭商务部核准文件到海关办理有关业务。

四、海关特殊监管区域内加工贸易管理

海关特殊监管区域内企业凭海关特殊监管区域管委会出具的《生产能力证明》办理加工贸易账册设立（变更）手续。主管海关按照《生产能力证明》中列明的税目范围（即商品编码前 4 位），比对企业申报的料件、成品等信息。

五、过渡期内的海关监管问题

（一）关于已设立手册的变更。2016 年 9 月 1 日前已设立的加工贸易手册，可在手册有效期内继续执

行。在过渡期，涉及新增商品项目商品编码前 4 位发生变化的，企业应向主管海关提交新版《生产能力证明》（即 9 月 1 日后商务主管部门出具的《生产能力证明》）或有效期内的旧版《生产能力证明》（即 9 月 1 日前商务主管部门出具的《生产能力证明》），旧版《生产能力证明》应随附商务主管部门出具的包含商品编码前 4 位的商品清单；涉及其他内容发生变更的，企业可凭有效的旧版《生产能力证明》向主管海关办理手册变更手续。

（二）关于新设立手册。2016 年 9 月 1 日后新设立手册的，企业应当提交新版《生产能力证明》。无法提交新版《生产能力证明》的，企业可在过渡期内凭有效的旧版《生产能力证明》随附商务主管部门出具的包含商品编码前 4 位的商品清单办理手册设立手续。

电子账册过渡期内的设立（变更）手续参照上述要求办理。

过渡期从 2016 年 9 月 1 日至 2017 年 8 月 31 日。

特此公告。

海关总署

2016 年 9 月 18 日

行业动态

营造内外资企业一视同仁的营商环境

日前召开的国务院常务会议提出，营造内外资企业一视同仁、公平竞争的营商环境，是推进新一轮高水平对外开放的重要内容。根据全国人大常委会关于修改外资企业法等法律的决定，会议确定，今后举办外商投资企业，凡不涉及 2015 年版《外商投资产业指导目录》中禁止类、限制类和鼓励类中有股权、高管要求的规定等准入特别管理措施的，企业设立及变更一律由审批改为备案，且备案不作为办理工商、外汇登记等手续的前置条件。

采取这一改革措施，外商投资企业设立及变更审批将减少 95% 以上，将改变自改革开放以来运行了 30 多年的外商投资“逐案审批”管理模式，是我国外商投资管理体制的一次重大变革。这不仅体现了“法无禁止皆可为”的法治理念，也充分展现出中国加强法治建设，进一步优化投资营商环境的决心。

一段时间以来，部分外媒和机构频频抛出所谓“中国对外开放停滞，投资环境‘恶化’，对待外企‘不公’”的提法，认为中国的投资环境正在恶化。这类“以偏概全”的言论，不能反映中国投资环境的全貌。在世界经济整体增长放缓、全球复苏乏力的大背景下，中国吸收外资仍保持了相当的水准。

数据显示，2015 年中国吸收外资增长 6.4%，今年前 8 个月增长 4.5%，中国连续 24 年位居发展中国家实际利用外资的首位。中国美国商会调查显示，超过 60% 的会员企业将中国列为全球三大投资目的地之一，68% 的会员企业有扩大在华投资的计划。无论是杭州的 G20 工商峰会还是厦门的中国国际投资贸易洽谈会，跨国公司参会都积极踊跃，这些都表明了多数国外企业对中国投资的信心。

这种投资信心，源于对中国政府一以贯之地完善法治化、国际化、便利化的营商环境。数据显示，仅 2013 年以来，国务院各部门共取消和下放了 618 项行政审批事项，占原有审批事项的 36%，非行政许可审批彻底终结。上海等自贸试验区的负面清单由最初的 190 项特别管理措施缩减到现在的 122 项，而且还要

进一步压减。前不久，全国人大常委会审议通过了《中外合资经营企业法》等4部法律修正案，从今年10月1日起，在全国范围内对外商投资企业实行负面清单管理制度，负面清单以外的外商投资企业设立和变更事项，将由审批改为备案，这将大幅度提高外资准入开放度和便利度。这使得在华外资企业近几年面临的法治环境、政策环境比过去更规范、更透明、更公平。

“对于比较在乎优惠政策和想挣快钱的外资企业，他们可能感觉中国投资环境变差了，但是对于真正有眼光、有竞争力、愿意在中国长期发展的外资企业，他们会感到中国的投资环境变得更好了。”这是商务部新闻发言人沈丹阳在谈到中国营商环境时的表述。这表明，中国将一如既往地坚持积极有效吸收外资的方针，保持外资政策的连续性和稳定性，重视外资企业的关切，不断营造更加公平、更为透明、更可预期的投资环境。我们相信，只要内外资企业把握好中国经济增长、技术和消费升级等巨大机遇，调整投资布局，创新经营方式，就一定能够在中国市场取得新的更好的业绩。

来源：经济日报

新海关条例实施 引入第三方机构参与稽查

国务院颁布的新《海关稽查条例》10月1日起正式实施。新修订的条例进一步完善了稽查制度，创新海关后续监管方式，增加企业主动披露、引入社会中介机构协助稽查等内容，形成海关、社会力量以及企业三方主体协同治理格局。同时，坚持“阳光稽查”“公正稽查”理念，明确海关稽查职权边界，进一步保护被稽查人的合法权益、规范被稽查人的义务。

据介绍，新稽查制度拓展了海关监管的时间和空间，监管时间由口岸通关的短暂停留延伸到通关后三年内，监管对象由传统的单一对货物监管向对企业和货物监管并重转变，推动了海关监管时空的“前推”和“后移”。新增加的企业主动披露制度依托企业的自我规范，鼓励企业对海关尚未发现的问题主动上报，促使企业自我规范，诚信经营。引入社会专业机构参与海关稽查制度，实现了过去“以海关为主”的监管模式向企业自主管理、社会力量参与共同管理的综合治理模式转变。

此外，为促进新条例落地生根，海关总署在充分听取吸收社会和行政相对人意见的基础上，修订出台了《海关稽查条例实施办法》，该实施办法将于11月1日起施行。

来源：中国经济网(北京)

自贸区格局下的航运机遇

近日，党中央、国务院决定，在辽宁省、浙江省、河南省、湖北省、重庆市、四川省、陕西省新设立7个自由贸易试验区（以下简称自贸区），这是继2013年上海，2015年广东、天津、福建自由贸易试验区获批后的第三批试点。

前两批自贸区在金融、保险、航运等领域都进行了有益的探索，并且取得了十分明显的成效，为航运金融的发展、市场话语权的建立都奠定了坚实的基础，对经济和社会发展都产生了深远的影响。在自贸区升级的新格局下，航运业又会有什么样的新机遇？

A 高度契合国家战略

“第三批自贸试验区的获批表明了政府深化体制改革，加大对外开放的信心和决心。”上海国际航运研究中心国内航运研究室主任、中国航运景气指数编制室主任周德全在接受本报记者采访时表示，自贸区第三次布局之后，我国自贸区的格局基本上由点呈线，由线成面，逐步实现了全国大面积覆盖。

上海社会科学院学术室主任、经济研究所国际贸易研究室主任沈桂龙说，“这次东部地区只增加了两



个省份，向西开放的力度加强了，这是新设7个自贸试验区的一个显著特点。有梯度的向西延伸，避免了国家战略的碎片化，可以将‘一带一路’‘长江经济带’‘京津冀一体化’等战略有机结合在一起。”

作为国家级跨境电子商务综合试验区之一的浙江，优势比较明显。中央提出“探索建设舟山自由贸易港区”的要求，浙江将就推动大宗商品贸易自由化，提升大宗商品全球配置能力进行探索。

而东三省近些年来经济增速较慢，尤其是今年上半年，辽宁经济呈现负增长。此次选择辽宁的意义在于，使其在振兴东北的进程中成为一个有力抓手，在东北亚经济带中发挥更大的作用。

对此，辽宁省社科院经济研究所所长张万强表示：“东北地区属于老工业基地，产业基础较强，不过在某些经济发展领域的体制存在障碍，造成了发展态势缓慢的状况。希望通过自由贸易试验区的成立，能够有所创新，推进国际经贸往来，同时起到示范作用。”

据了解，中西部申报自由贸易试验区的省份不少，中央财经大学经济学院副教授兰日旭认为，河南、湖北、四川、重庆四个地区的选择，充分考虑了其特殊的区位优势以及经济发展基础。

河南自古就有“居天下之中”的优势，是进出西北六省的门户。将其纳入自由贸易试验区，可以构建连接东西、贯通南北的现代立体交通体系和物流空间体系，与郑州国际空港试验区的建设连接起来，打造“一带一路”战略建设的现代综合交通枢纽。

对于湖北的选择，是为了实现东西产业衔接、建设以及培育战略性产业和高新技术产业基地，为中部崛起、长江经济带建设铺垫基础和示范作用。因此，主要侧重的是其中部经济崛起的产业优势。

陕西、重庆和四川的自由贸易试验区建设，除了在承接西部开发的任务外，还具有打通、贯穿内陆与沿海地区经济发展的作用。

B 充分借鉴先行先试经验

作为对外开放的高地，自贸区的设立和发展备受关注。之前设立的四大自贸区形成了由南到北的布局，对我国航运业产生了重大的影响，在港口产业升级、国际航运中心建设、航运金融发展等方面都取得了不俗的成绩。

今年是上海自贸区成立三周年，三年来，上海自贸区在金融、保险、航运等领域都进行了重要的探索，充分发挥了“试验田”的作用，启运港退税、中资非五星红旗船外贸集装箱沿海捎带、国际中转集拼等业务相继启动试点，口岸监管制度不断创新，通关便利化水平进一步提高。一系列优惠扶持政策的密集出台，为金融、航运中心的发展插上了翅膀，对中国经济和社会发展都产生了深远的影响。

广东、天津、福建自贸区设立以来，不断创新管理方式，积极出台支持政策，也发挥了各自的作用。

广东横琴、南沙、前海自贸区自挂牌一年多以来，已经初步形成一块立足珠三角、联动粤港澳的深化改革试验田。南沙大力发展航运金融，着力打造航运金融中心。自贸区挂牌至今，广州航运交易所累计完成船舶交易数681艘，交易额24.14亿元。“珠江航运运价指数”已正式发布。借助这一指数，广州将以南沙港为龙头，进一步强化在珠江航运市场的话语权，打造航运“广州价格”。配合国际航运中心、物流中心、贸易中心的建设，南沙区正积极引导各种社会资本参与投资航运业，南沙航运产业基金已成立，以此促进航运金融、港航产业与船舶工业发展。

民生租赁、马士基航运等多家从事海事金融上下游服务的企业在天津自贸区东疆片区设立新项目。截至去年底，天津自贸区各类租赁公司达到1754家，租赁飞机累计超过600架，约占全国的90%，租赁船舶达到80艘，约占全国80%。天津自贸区东疆片区作为国家租赁创新的示范区，通过持续推动租赁改革创新，租赁产业已经领跑全国。

福建省积极创新自贸区航运管理制度，放宽外资准入条件，试点“沿海捎带”业务，推动邮轮运输发展，促进通关便利化，积极参与“一带一路”建设，已取得积极成效。

C 创新带给航运业新机遇

中国自由贸易区创新发展研究联盟秘书长王海平说，通过对比在此前获批的自贸区可以看到，通过加快人民币产品的创新、交易、定价和清算，探索推进人民币资本项目下的开放，企业可获得离岸金融服务、国际贸易融资产品、跨境人民币融资等综合金融服务。而这些配套服务和产品，能够解决企业在供应链不同时点上的发展需求。

“自贸区的范围扩大，对于航运业来说，绝对是机遇大于挑战。”周德全对本报记者说：“首先，自贸区范围的扩展，对复制推广上海、天津、福建、广东等自由贸易区的航运及相关产业政策，提供了更大的空间，形成了更大更广的市场，大部分航运政策的实施范围也无形中扩大，实现了更广区域与更深层次的开放。”

“其次，第三批自由贸易试验区的获批使体制、政策创新突破的压力转移给更多的区域，各地区可以根据自身的实际情况从多个点进行更深层次的突破探索，而且第三批自贸试验区本身就呈现出明显的自身特点，这对多点试验提供了更好的平台，加快了我国深化体制改革的速度与力度。航行为自贸试验区实验的重要内容，在一些关键政策上的创新突破也会迎来更好的契机。而且一旦一个区域实现突破之后，其他地区相应的政策复制相对是比较容易的。”

记者从公开信息源了解到，7个自贸区产业发展方向已经明确，无一例外将现代物流、航运金融等产业纳入发展重点。业内专家表示，从航运业的视角来看，自贸区为推动投资便利化而进行的制度改革与开放政策，必定会进一步吸引全球航运资源在区内密集配置，从而为航运业这个传统行业的发展带来丰厚的政策红利。此外，当前国际市场正在展开一轮长期的产业变革，传统产业正逐步通过商业模式创新，与新兴产业相互渗透、相得益彰。航运业的未来发展已不再仅停留在单一的运输及物流环节，而是通过不断整合市场资源，聚集平台功能，实现物流链向产业链上下游的延伸，在传统行业里重新构筑新的商业模式。

而且，刚刚出台的《长江经济带发展规划纲要》提出加快上海国际航运中心、武汉长江中游航运中心、重庆长江上游航运中心建设，积极培育高端航运服务业态，大力发展江海联运服务，与新设立的自贸区效应相叠加，共同促进航运业的发展。

与此同时，多位业内人士表示，自贸试验区的工作重点不是政策优惠，而是制度创新，是降低投资成本以及政府简政放权。“第三批自由贸易区要以制度创新为核心，要加快构建高标准投资贸易规模体系和加快营造贸易环境，这是每个自贸区都要探索的。”商务部部长高虎城表示，新设的7个自贸试验区，将继续依托现有经国务院批准的新区、园区，继续紧扣制度创新这一核心，进一步对接高标准国际经贸规则，在更广领域、更大范围形成各具特色、各有侧重的试点格局。

来源：中国水运报

北京局开展邮政普遍服务和特殊服务“双随机”区域互查工作

为贯彻落实国家邮政局工作要求，加强全市邮政普遍服务和特殊服务监督检查，强化邮政业“扫黄打非”工作要求落实，近期，北京局主动创新监管模式，按照“随机抽调检查人员、随机选取检查对象、跨区域间互查检查”的原则，集中整合市、区两级执法检查力量，兵分五路，深入一线，全面开展全市邮政普遍服务和特殊服务“双随机”区域互查工作。

此次“双随机”互查由北京局统一组织部署，将市、区两级执法人员进行随机抽调，重新整合，成立五个专项检查组，按照统一的检查标准，使用统一的检查表格，对全市16个区内随机抽取的邮政局所、

邮政报刊亭和快递企业进行集中检查，重点检查邮政局所提供邮政普遍服务和特殊服务是否符合标准、邮政快递企业是否严格落实“扫黄打非”工作要求。整个区域互查为期5天，各检查组不畏辛苦，尽职履责，累计出动检查人员600余人次，行程2100余公里，对分布在城乡的42个邮政局所、44个邮政报刊亭、8个快递企业以及北京国际邮电局、北京邮政商业信函局和北京报刊零售公司等进行检查。

此次互查，是全局首次采用“双随机”模式进行的跨区域互查，也是全国邮政管理系统中首次真正意义上的“双随机”区域互查，总体呈现出四方面特点：一是互查工作得到局领导高度重视，北京局局长亲自督导制定互查方案，要求各检查组认真检查，严格履职，确保查有实效，提升水平，北京局党组成员全程参加检查工作；二是“双随机”模式规避了“人情监管”、“任性检查”的情况，使得检查结果更加真实客观，能够如实反映出当地邮政普遍服务和特殊服务水平；三是由市局统一制定方案、部署任务、制作表格，各检查组按照统一要求开展检查，使检查标准更加统一，检查结果更加公平公正；四是来自不同部门或区局的检查人员能够在此次检查中更好地互相学习，深入沟通，取长补短，互相借鉴各自成功经验和好的方法，促使自身监管水平提升。

下一步，北京局将向市邮政公司通报检查结果，督促企业继续发扬长处，及时纠正问题，确保此次区域互查效果落到实处。同时，认真总结此次区域互查取得的各项成果，总结经验，弥补不足。

来源：北京市邮政管理局

物流企业成本调查 利润越来越薄

企业物流成本降低之路依然漫长。在超泰物流负责人唐超看来，企业物流成本依然居高不下甚至出现了上涨，“比如，劳动力成本在提高，仓储及用地成本依然较高。”

在业内专家看来，近年来，成本压力一直是阻碍物流企业发展的主要因素，以降低物流成本为契机，创新现代物流模式，努力提高企业和全社会的物流效率，是转变经济发展方式，实现社会经济转型升级的关键所在。

物流成本持续上涨

中国物流与采购联合会目前印发的《2015年度物流企业负担及营商情况调查报告》(以下简称《报告》)提出，企业用工成本、用地价格、仓库租金是影响企业物流成本的主要因素。

根据《报告》，近年来，企业用工成本呈逐年提高趋势，重点物流企业人力成本占主营业务成本的25%，比上年提高2个百分点；企业用工成本比上年增长13%，增幅提高3个百分点。企业用地价格持续上涨，2015年重点物流企业物流用地的平均价格普遍上涨。一线城市为80—100万元/亩，二线城市为40—50万元/亩，三线城市为10—15万元/亩。仓库租金增幅较大，重点物流企业2015年租用仓库的平均租金，一线城市约为1.2元/平方米·天，比上年增长16%；二线城市平均为0.9元/平方米·天，比上年增长16%，三线城市平均为0.6元/平方米·天，比上年增长20%。

对此，唐超在接受记者采访时表示，“受劳动力紧缺和社会经济压力的双重影响，超泰物流近年来经营成本和人工成本越来越高，企业用地和仓库租金飙升，物流成本出现上涨，但运力不增反降，使得整体利润变薄。快递公司、快运公司争相蚕食货量，原来以大批量为主的发货量已经改为现在的多批次、小批量发运。”

有着相同感受的全峰快递负责人戴长征告诉记者，“近年来，受油价波动、人工成本、市场成本、物价上浮等诸多因素的影响，全峰快递的物流成本呈上升趋势。”戴长征解释道，“物价上浮，企业用工成本和用地成本增加，服务成本、技术升级等带来的迭代成本日益增加，加上政府政策难落实，使企业面临巨大发展压力。物流成本的持续上涨挤占企业大量利润，部分小的物流公司不得不在夹缝中求生存。”

转型升级举步维艰

日前，中国物流与采购联合会副会长蔡进在《切实降低企业物流成本助推经济转型升级》报告中提出，物流是供给侧结构性改革的重要抓手，贯穿于企业生产经营的各个环节，也贯穿于社会经济各个环节和领域。

在戴长征看来，降低企业物流成本的根本难点在于政策的不落地。同时，经济大环境迫使企业利润下降，市场化竞争导致企业盈利减少。因此，企业需要依靠多元化发展扭转困局，但是转型升级并非易事。

唐超也认为，企业转型升级举步维艰，如果拥抱以小件为主的电商，发展电商物流，则不适合那种以吨位为主要衡量单位的企业发展；如果拥抱互联网，需要投入大量人力、物力、财力，对企业来说也是一种负担。

《报告》称，超过 60%的企业反映缴纳的税金有所上涨，其中，30%的企业认为显著增长，高于企业收入和利润的增长水平；“营改增”后公路货运行业税负大幅增加；土地使用税减半征收政策落实不够；企业所得税优惠政策难以享受；过路过桥费依然偏高，反映出物流企业税收负担依然较重。

唐超希望，“政府将减少税收的政策落到实处。并且不再变相用加油卡冲抵税收，加油卡漫天飞，物流企业收不到运费，税收不但没有减少，反而增加了企业负担。”

把政策落到实处

8月8日，国务院印发《降低实体经济企业成本工作方案》，对降低企业物流成本提出了内外结合、双管齐下的具体举措。要求政府在降低企业外部成本时做到以下三点：一是强调创新发展，大力发展战略新业态，重点是创新两个体系三种模式，创新与健全物流标准体系、创新与完善城市物流配送体系；创新多式联运、甩挂运输、无车承运模式。二是要规范执法，减轻企业负担。三是简政放权，降低制度性的物流成本。同时要求企业挖掘内部潜力降低成本，并且为企业降低物流成本提供政策引导与支持。

戴长征告诉记者，降低企业物流成本，把政策落到实处是关键。首先要加强政策支持，做好税收补贴是关键。其次，放宽政策审批条件，对于加盟型企业的人力、资质审批给予更大空间，准许一些小的物流企业进入市场，为市场注入新鲜血液，进行公平的市场化竞争。再次，加大资金支持力度，切实解决企业贷款难问题。第四，鼓励市场兼并组合，鼓励联盟，提高行业发展物流需求，发展综合物流。第五，加大研发力度，走智慧物流道路。

唐超建议，“政府牵头建立大型物流园区，为物流企业营造良好的发展环境。”

在蔡进看来，经过3年左右时间，《降低实体经济企业成本工作方案》提出的“经过1—2年的努力，降低实体经济企业成本工作取得初步成效，3年左右使实体经济企业综合成本合理下降，盈利能力较为明显增强，其中物流成本较大幅度降低。社会物流总费用占社会物流总额的比重由目前的4.9%降低0.5个百分点左右，工商业企业物流费用率由8.3%降低1个百分点”的目标，经过努力可以实现。

来源： 中国企业报(北京)



天地纵横--国际贸易全流程综合服务顾问
iTrade俱乐部--多维服务型国际贸易服务平台

海关|税务|外汇|商检|工商|外经等专项服务

涉外政府服务&政策研究	常年涉外综合服务顾问
企业信用认证（AEO）辅导	贸易安全体系辅导
外贸运营模式筹划	保税&减免税业务筹划
外贸综合服务平台运营	跨境电商运营筹划
海关预归类服务	供应链&贸易金融筹划

内容编辑：天地纵横顾问组
网站支持：<http://www.mbase.org.cn>
电话号码：0755-83274529
传真号码：0755-61673732
服务邮箱：service@mbase.org.cn