

# 海运出口，不要让“提前申报”成为企业的负担

## 一、政策依据

传统模式下，根据海关总署令第 103 号《中华人民共和国海关进出口货物申报管理规定》出口货物发货人、受委托的报关企业应当在货物运抵海关监管区后、装货的二十四小时以前向海关申报。

新作业模式下，根据海关总署公告 2014 年第 74 号（关于明确进出口货物提前申报管理要求的公告），进出口货物的收发货人、受委托的报关企业提前申报的，应当先取得提（运）单或载货清单（舱单）数据。其中，提前申报进口货物应于装载货物的进境运输工具启运后、运抵海关监管场所前向海关申报；提前申报出口货物应于货物运抵海关监管场所前 3 日内向海关申报。

## 二、目的和初衷

“提前申报”是海关为了加速企业通关，在货到以前提前进行单证审核，使货物到港后就能提货或装船的一项便捷通关措施。

## 三、我国营商环境改善取得了很大的成果

党中央、国务院高度重视营商环境的改善和优化，多次提出要营造市场化、法治化、国际化的营商环境。为贯彻落实海关总署关于优化口岸营商环境的决策部署，进一步提高口岸进出口货物通关时效，持续提升跨境贸易便利化水平，各地海关出台了相应措施，推行出口“提前申报、运抵验放”模式，并配套相关容错机制。还有的城市出台了奖励措施，每票报关单奖励 30-60 元。

在政府和企业的共同努力下，去年发布的世行营商环境报告中国排名由第 78 名提升 32 位，位列第 46 名，为世界银行营商环境报告发布以来中国最好名次。中国进入世界银行营商环境年度十大改进经济体之列。

世界银行最新发布的《2020 年营商环境报告》中，中国排名由去年的 46 名，再次提升 15 位，位列 31 位，首次进入全球前 40 位。

## 四、海运出口流程

推行“提前申报”对企业和口岸都是利好，尤其是陆运口岸。海运口岸进口由于实施了“提前申报”和“两步申报”，通关效率大大提高。而在海运出口，提前申报有一些困难，下面我们看一下海运出口流程：

### 1、订舱

将客户提供的订舱委托书发给船公司安排订舱。船公司批复仓位后，会有一份 S/O，就是装运通知书。S/O 中有关于这班船的所有详细信息，如船名航次，提单号，提箱场地等信息，客户按此时间要求安排出运货物，否则有可能造成延误船期。

### 2、提空装箱、重柜还场

集装箱的免费用箱期一般有七天（特殊申请除外），所以要根据客户货物的生产情况，合理安排提箱，拖车的时间，过早提空柜，会产生用箱费，提货晚了有可能造成延误船期。

### 3、申报放行

录入舱单，海关接收到数据，发送报关单，产生运抵报告，报关单放行或查验后放行。

这里说明一下，深圳出口通关时间是出口货物自运抵关监管区至报关单证放

行的时长。多数报关单是发送后电脑很快放行，所以如果“发送报关单”比“产生运抵报告”早，就是提前申报，如果晚就不是。

#### 4、装船

报关放行后，船到港，码头将集装箱装到船上。

#### 5、船舶离港

一般情况下，出口货柜是在船舶到港的二十四小时以前申报放行的，除非特别赶的情况，向船公司申请延迟交放行条时间，可以再晚一些放行。



### 五、海运出口的特点：

从流程可以看出，海运不象陆运，陆运一份报关单或多份报关单对应一个柜，通关后随时可以过境。而海运一份报关单可以对应多个柜子，报关单放行后，要等船到港了才能装船离港。也就是说在船到港前有 1-7 天时间可以报关。通常情况下，海运出口有几个关键时间点：截补资料—截还重柜—堆输舱单—截放行条。错过了一个环节，柜子就可能赶不上这水船，为了确保能赶上船，会提前几天还柜，以便有时间报关或查验。

### 六、什么情况确实需要“提前申报”

目前什么情况下确实需要用“提前申报”？那就是工厂确实赶货，或者是危险、易腐、冷藏类商品在结关前一天或半天还柜，留给报关的时间非常紧张，这时候提前申报可以争取半个小时的时间。需要工厂、车队司机、申报人员高度配合。工厂装完柜马上把申报资料发给报关人员，在司机从工厂到码头这段时间里，申报人员发送舱单，发送报关单，司机抵达码头，重柜还场产生运抵报告，报关单放行。如果遇到系统有问题无法申报或海关查验就赶不上这水船，需要改另外一水船。可谓需要天时地利人和。

### 七、海运出口“提前申报”遇到的困难：

目前海运出口有少数赶船的柜是先申报后重柜还场。多数是重柜先还场，再申报。

海运出口柜有 1-7 天的报关时间在码头等船到港，为什么一定要还柜前完成报关？如果一定要提前报关，主要问题有：

1、没装柜时申报数量只能估算，如果申报出现错误机率大。

2、工厂装好柜有准确的申报数量后，如果是晚上，不能还柜，要等提前申报后才能还柜，会耽误时间和产生停车费。

3、一份报关单报好几个柜子，有时几十个柜，要分几天才能装完柜。如果要等报关数据整理好、报关单发送后才能还柜。一是没地方停车，二是拖车不够，三是会产生堆积和大量停车费。

4、整个货柜重量一般到码头过磅才能确定，在工厂过磅一般是参考，另外有的工厂没有过磅设备。

5、柜子还码头前报关，也就是提前申报，S/O 的信息无法直接从码头获取，出现申报错误机率大。例如塞车或车坏了，柜子还场时过了截重柜时间，设备交接单上是没有船名的。还例如订舱人或船东更改了船名，如果已经提前申报，那就报错了。（这种情况由船公司改船，会增加时间和成本）

#### 八、修改撤销报关单的政策和时间

根据海关总署 2014 年第 74 号公告，出口提前申报货物，因故运抵海关监管场所的货物与提前申报内容不一致的，出口货物的发货人或其代理人需向海关提交说明材料，有关报关单修改或撤销按照《中华人民共和国海关进出口货物报关单修改和撤销管理办法》（海关总署令第 220 号）及相关规定办理。

就是说如果申报错误，需要准备资料，申请修改。目前在营商环境逐步改善的情况下，关员和科长二级审批，至少需要 1 天时间。

#### 九、“提前申报”给企业带来的困惑

为了完成海运出口提前申报任务，海关、码头、企业想尽各种办法：

1、将物流信息和电子信息分开，重柜还场时不产生运抵报告，只有在发送舱单后才产生运抵报告。

2、发送报关单后，由企业填写运抵信息发送给码头。

3、约谈大企业，要求大家提前申报。从前面的困难可以看出，企业要真正地提前申报是非常困难的，企业可以答应，但做不到。

4、有的规定没有提前申报就办理退关，作废报关单，重新提前申报后再还柜。

5、有的规定还柜后不能申报，结关前一天才能申报，以减少柜子在码头待的时间。如果碰到海关查验就赶不上船，要改下一水。

6、抢运抵，舱单录入后不发送，等报关单核对完成后再发送舱单，利用发送舱单到运抵报告正常有几分钟，抓住这个空隙时间，让“发送报关单”比“产生运抵报告”早，人为创造“提前申报”。

7、为了提高提前申报比例，海关接收到舱单信息后，码头延后发送运抵报告时间，延后一个多小时，企业一直查询报关单是否放行，有时真的就赶不上船了。

以上第 1 条是不真实的运抵时间，第 2 条稍微好一点，由企业掌控运抵时间，但增加了企业作业环节，第 3-7 成了企业的负担，申报人员一直要盯着这份单，不停地查询海关接收到舱单没有？一旦查到接收了，马上发送报关单。如果忙其他事，柜子产生了运抵报告，提前申报任务就失败了。申报企业苦不堪言，我们

已经忘了“提前申报”的初衷。

您可能说会不会是操作习惯问题？先申报再进场确实有很多好处呀？提高流通速度，降低成本，特别是对有较高时效要求的货物价值更实用。应该说海运出口全部实行“提前申报”是个理想状态。工厂和拖车公司不会牺牲成本来满足提前申报要求。所以这个提前申报的任务压到申报环节，但从目前的操作流程看实施效果不理想。

#### 十、建议：

1、针对不同运输方式设置不同的考核准则，陆运、空运和海运分开考核。海运出口可以设置：货物实际到码头的的时间（进闸时间，不是产生运抵报告的时间）到报关单申报的时间；报关单申报到海关放行的时间；柜子放行后到船离港的时间。这样可以清晰看出哪一段时间比较长，从而有针对性地采取措施，改善优化营商环境。而不是为了追求“产生运抵”和“申报放行”那几秒钟的时间倒置，给企业带来很大困扰和负担。

2、海运提前申报考核指标设置：进口提前申报的权重大于出口提前申报。

3、出台相应容错机制，方便快捷修改报关单。

4、为了迎接世界银行的考评，一定要在这个大前提下谈流程改进。物流不变，将信息流设置为发送报关单后再产生运抵报告，这样保证每一票都是提前报关，皆大欢喜。

（两种打开方式，二选一即可）

★ 电脑打开：评价此文章，请打开该网站：

<https://www.wjx.cn/jq/92179006.aspx>

★ 手机打开：评价此文章，请扫描该二维码：

