

从国际经贸角度看码头作业费问题

朱作贤

码头作业费之争曾被描述成班轮运输船货双方百年之争的一种历史延续。中国已经发展成为世界第一货物贸易国、第三船东大国,全面认识码头作业费并处理好相关问题,是当下面临的一个非常重要的国际经贸问题。

为推进新一轮更高水平的

对外开放、实现经济提质增效,国务院决定进一步优化口岸营商环境、促进跨境贸易便利化。在此大背景之下,自2019年3月20日开始,国内外主要班轮公司宣布自愿降低在中国大陆地区收取的码头作业费(THC)标准。此举值得欢迎,这是在中国航运法治不断完

善、航运监管日趋严格情况下班轮公司主动依法合规经营的一种表现,其主要是基于2018年沿海主要干线港口企业下调港口作业包干费后而相应做出的费用调整。据调查,目前班轮公司在我国港口收取的码头作业费标准在全球基本处于中等偏低水平。

TERMS建议当事人在集装箱货物情形下使用FCA(Free Carrier),在FCA条款之下,卖方只要将货物交付承运人就完成了对买方的交货义务,在起运港产生的码头作业费自然应由买方承担了。总之,码头作业费可以通过贸易合同的约定在买卖双方之间分担或转移。

规制码头作业费的原则——坚持船货利益平衡

航运与贸易相互依存,船货利益平衡是处理船货关系的重要原则之一,不能用“外贸利益”大于“航运利益”的简单思维解决问题。就码头作业费而言,一方面,不宜否定承运人单独收取码头作业费的国际商业惯常做法,国际上绝大多数国家的法律对此都是认可的;另一方面,亦需要完善机制,对承运人收取码头作业费标准的合理性进行必要监管。欧盟调查认为,码头作业费的数额是可协商的,但同时谨慎地指出“至少在大的托运人与承运人之间是如此”;在一些小的货主与班轮承运人之间,码头作业费则很少或不存在协商的空间。经济学研究告诉我们,发货人支付的码头作业费不会是一笔固定的损失,因为其全部或部分会通过货物价款或特别约定的方式转移至国外的买方,但中国口岸的码头作业费如高于其他国家,则必然会影响中国对外贸易业的国际竞争力。

利用好反垄断与反不正当竞争法律武器

我国竞争政策的基础性地位正在逐步确立,对国际航运市场的治理须充分利用反垄断与反不正当竞争的法律武器。国际航运市场已从班轮公会时代进入到航运联盟时代,对当前三大航运联盟(2M,OCEAN,THE)的监管是国际治理重点。因此,应当密切关注各联盟成员对码头作业费的收取是否存在“心照不宣”的协同行为、是否存在滥用共同市场优势地位等各种隐形垄断等;应当根据中国经验设计出既符合中国整体利益,又不违背国际法理,促进国际航运市场公平竞争的现代化法律监管规则。

(作者系大连海事大学法学院教授)

码头作业费的历史渊源

码头作业费是现代集装箱货物运输的产物,具体而言,是班轮承运人承担了港口经营人向其收取的集装箱从堆场至船边(或者从船边到堆场)的作业费及相关费用,再转而向货方收取的一种费用。在传统的件杂货班轮运输时代,承运人一般是在船边交接货物,故不会有码头作业费问题。1990年之后,班轮承运人收取码头作业费的做法逐步定型化,在此之前,班轮公司是延续件杂货运输时代的传统,只向托运人收取一笔完整运费。20世纪80年代末,欧洲托运人理事会(ESC)代表货方要求承运人将收费分开,目的是使收费更为透明;欧洲与日本国家船东协会理事会(CENSA)与ESC对此展开讨论,最终形成了著名的80/20规则。对于港口经营人收取的集装箱从堆场至船边(或者从船边到堆场)的作业费及相关费用,船货双方之间按20:80的比例承担,具体又分成若干细目,如日本国家船东协会理事会1989年8月2日公布的THC收费表格上有26项之多。

码头作业费属于“市场调节价”范畴

码头作业费的法律性质系运费的组成部分。交通部、发改委与国家工商总局于2006年4月18日联合发布的《关于公布国际班轮运输码头作业费调查结论的公告》中明确指出:“码头作业费在性质上属于国际集装箱班轮运费的组成部

分。”这一结论是正确的,不但符合前述码头作业费产生的历史渊源,而且符合海上运输合同的基本法理。简言之,码头作业费作为运费的一部分,系承运人的经营性收费,属于企业自主定价的范畴。按照我国《价格法》的规定,商品与服务价格分为“市场调节价”“政府指导价”与“政府定价”三种,码头作业费的定价属于“市场调节价”范畴。(2010)民提字第213号案,是中国海事法院成立30周年时最高人民法院公布的海事审判十大典型案例之一,该案判决明确指出:“国际海上集装箱班轮运输是服务于国际贸易的商事经营活动,不属于公用事业,不具有公益性特征……国际班轮运价不具有公共运输价格受严格管制的特征。”

收取码头作业费是国际商业惯例

班轮承运人收取码头作业费是一种国际商业惯例。前述三部委的调查结论指出:“班轮公司在装货港向发货人收取码头作业费、在卸货港向收货人收取码头作业费的做法在主要贸易国家(地区)是存在的。”欧盟委员会在《班轮公会时代及其之后的码头作业费》研究报告中亦有同样结论。

可见,从世界范围来看,收取码头作业费已成为一种国际商业惯例,是在国际航海贸易中逐渐形成的一种不成文的行为规则。国际惯例的形成不是偶然的,其存在长期演化定型的复杂机理。另外,单独收取码头作业费的做法并非

一成不变,实践中也有承托双方通过协商采用“All-in”方式将海运费与码头作业费加以合并收取,此在双方签订长期服务合同时较为常见。

可通过合同约定在买卖双方之间分担或转移

我国出口贸易合同多采用FOB(Free on Board,即船上交货),若FOB贸易术语不做变形处理、合同中也未有特别约定,则我国出口商在买卖合同下应负担码头作业费。国际商会《国际贸易术语解释通则》(简称INCOTERMS)较新版本有四个。

FOB贸易术语对国际贸易买卖双方各自的权利义务、相关费用承担以及货物灭失、损坏风险分担都有规定,大原则是以船舷为界(2010版本改为“货物装上船”为界)划分:货物越过船舷(或装上船)之前的费用由卖方承担,而货物越过船舷(或装上船)之后的费用应由买方承担。就中国起运港产生的码头作业费而言,其明显属于货物越过船舷前(或装上船前)的费用,因此应由FOB卖方承担。

另外,班轮承运人向FOB买方收取的运费仅是海运费,而不包括码头作业费;班轮公司事先须按规定报备运费,海运费与码头作业费等附加费按要求也是分别报备的,不会存在承运人重复收费的问题。在实践中,买卖双方可以选择使用不同的贸易术语,相关费用的分担原则因此也会发生变化。例如,INCO-

电踏车可助力实施电动自行车新国标

杨新苗 岳锦涛 马文欣

4月15日,《电动自行车安全技术规范(GB17761—2018)》(简称《新国标》)正式实施。《新国标》由国家市场监督管理总局和国家标准化管理委员会发布,明确电动自行车需具有脚踏骑行功能,最高时速不超过25公里,整车质

量不超过55千克。为推动《新国标》实施,2019年3月20日,国家市场监督管理总局、工业和信息化部、公安部联合发布了《关于加强电动自行车国家标准实施监督的意见》。三部委要求加强对电动自行车的生产、销售、登记使

用管理,妥善处理不符合标准的电动自行车,建立长效监管机制,保护消费者权益,保障电动自行车的使用安全。通过对出行行为及市场的分析,笔者认为,具有力矩传感器和安全电池的电动自行车,能够助力《新国标》实施。

有力矩传感器的电踏车具备多重适应性

电踏车传感器分为力矩传感器与速度传感器两类。建议使用的力矩传感器要能够检测踩踏的力度,踩踏力度越大时提供更大的电动力,以此来减轻骑行者负担。力矩传感器的工作原理更加符合出行者骑行习惯,更能适应城市道路起伏不平的复杂路况。



图3:国产力矩传感器

根据安装位置不同,力矩传感器有中轴式、牙盘式、后轮毂式三类,根据长期市场反馈与消费者体验结果,中轴式力矩传感器性能更加稳定,在颠簸、碰撞等多种非正常使用情境下不易受损,适合大范围普及使用。

P型电踏车采用轮毂电机。轮毂电机根据安装位置可分为前轮毂电机与后轮毂电机。推荐采用前轮毂电机和中轴力矩传感器结合的技术路线,既可以提高骑行效率,也为后轮处加装自动变速装置提供空间。电机助力结合机械变速能显著提升骑行体验,达到舒适流畅的水平。我国大部分城市道路的坡度起伏不大,P型电踏车完全可以满足城市出行需求。

《新国标》的实施将有助于提升电动自行车的品质,保障日常出行的安全。城市电踏车有轻量化的体积,便捷的使用方式,较高的出行效率,更具有安全的性能,可为《新国标》的实施、满足人民美好生活的出行需求提供有力工具。

(杨新苗系清华大学教授,岳锦涛、马文欣系清华大学学生)

我国城市更需要优质电动自行车

电踏车是《新国标》指出的优质电动自行车产品。在城市里面,电踏车可以媲美小汽车,适应各种出行需求,基本没有交通拥堵。依据欧盟研究报告,在最高时速25公里的安全前提下,电踏车旅行时速可达到18公里,也就是1个小时能骑到18公里。我国很多城市在上下班高峰堵车时段,开小汽车一小时走不出10公里。国内某知名互联网公司提出堵车的时候,让小汽车无人驾驶,人下车步行。这是处在小汽车霸权文化中的小汽车用户困境。我国不少城市有良好的自行车设施,还有大量会骑车的人,需要大量优质的电动自行车。



图1:国产P型电踏车

城市电踏车,也被称为P型电踏车(如图1所示),有以下特征:采用力矩传

感器,电池重量1千克,装备有前车篓、后车座以及铃铛、车灯等配件。P型电踏车在满足城市日常出行需求的基础上,降低了整车价格,适合大规模推广使用,助力《新国标》实施。电动自行车在城市交通大规模使用,有两个主要问题需要解决——用电安全问题与交通安全问题。《新国标》严格限定了最高时速,可以保障交通安全;用电安全则需要依靠电池科技的进步。

锂陶瓷固态电池可解决用电安全问题

由于在能量密度、使用寿命、便携等方面的优势,锂电池已成为日常生活中不可或缺的能量来源,如手机、电脑、电动自行车等。然而,只要是锂电池,就会有风险。手机中的锂电池也有使用风险,因为有风险而放弃使用手机,这显然不会有多少人响应。

只要对电动自行车电池的特性有了充分的了解,加强电池使用过程中的管理,就可以最大程度上避免电池安全事故。锂电池安全事故成因大致包括过充、短路、物理损坏三类,只要在使用过程中避免无人看管,提高电池与充电器相关标准,即可很大程度上降低过充与

短路风险。《新国标》中,对电动自行车充电器、电池的安全性能有详细的要求,指出当充电器输出线反接或短路时,充电器应具有有一定的保护功能,电池应满足多条防篡改要求等。物理损坏的情况比较极端,在使用过程中避免冲击即可避免。



图2:锂陶瓷电池安全性测试

当前使用的锂电池,准确讲是锂离子电池和锂聚合物电池。这两种电池使用中的风险,推动了安全电池的研发。下一代的锂陶瓷电池采用物理化学性质稳定的固态电解质,将能从根本上解决电动自行车的用电安全问题。台湾辉能公司的锂陶瓷电池,进行撞击、刺穿、火烧等多种极端破坏测试,也未发生起火、燃烧、爆炸等事故。锂陶瓷电池已完成研发测试,正在准备大规模量产应用。

中国经济释放复苏信号但风险犹存

张敬伟

中国经济释放复苏信号。今年3月份,全国CPI(居民消费价格)同比上涨2.3%;PPI(全国工业生产者出厂价格)同比上涨0.4%,环比上涨0.1%。CPI和PPI两项物价指数走高,固然存在生活通胀之忧,但从经济宏观面而言,PPI走高代表着工业品价格的上扬,即大宗商品、非金属制品、钢铁、煤炭等价格上涨,一方面凸显供给侧结构性改革的成果,另一方面也意味着市场需求走旺。经济复苏是靠一定的通胀(生活和工业)来支撑的。正因为如此,美日货币政策——加息目标必须实现核心通胀指标达到2%。

3月份中国制造业采购经理指数(PMI)是50.5%,较上月上升1.3%。50%被视为经济荣枯线,低于50%说明经济衰退,高于50%则意味着经济复苏。此外,10年期国债收益率从3%反弹至3.3%也彰显经济基本面好转。房地产市场迎来小阳春,1至2月份全国房地产开发投资同比增长11.6%,还有中央放宽城市落户政策的刺激,各城市房价上涨趋势显现。

4月9日,国际货币基金组织(IMF)发布《世界经济展望》报告,将2019年全球经济增长预期由1月报告中的3.5%下调至3.3%,并将中国经济增长预期由6.2%上调至6.3%。由此可见,国际社会对中国经济也充满乐观预期。

中国经济回暖,和2016至2017年经济复苏类似。而2018年中国和全球市场的风险要素之一,就是美国的贸易保护和单边主义,美国挑起和全球的贸易摩擦,中美贸易摩擦升级,引发全球市场焦虑;此外,美联储加息也给新兴市场带来股债汇“三杀”乱象。

刚刚结束的第九轮磋商,中美双方达成了接近签署协议文本的共识。中美贸易“和解”在望,中国市场解除了最大的外部警报,这是中国经济复苏的外因。美国经济的下行趋势,白宫给予美联储持续不断压力,美联储加息缩表进程受阻,给予中国和新兴市场的外溢效应降低,中国股债汇三市也呈现出平稳向好态势。外部风险要素降低,中美贸易摩擦压力缓解,中国经济可以轻装上阵。

中国经济内生动力增强。一方面,减税降费总额2万亿元,给整个市场带来了内生动力,给市场主体提供了可持续发展的新动能。另一方面,出台政策支持中小企业发展,六项措施旨在破除中小企业发展的沉疴痼疾,尤其是聚焦中小企业融资难、融资贵难题。

中国抓住5G技术商用的契机,继续要求三大电信运营商提速降费,并且通过《外商投资法》,引入外国电信运营商参与中国电信市场竞争,既倒逼国内电信市场有序竞争,也给予市场主体和消费者更多红利,更为拥有超过9亿移动互联网用户的市场提供了蓄势待发的5G技术环境。中小企业和消费者,5G时代或可成为从“互联网+”到“智能+”的新兴生产力,发掘人工智能的发明和使用红利,构建从产业上游到消费者终端的工业互联、车联网、家庭互联等产业消费互联新时代,将人工智能真正变成生产力工具。

2018年外部市场的风险倒逼中国放缓供给侧结构性改革,但也促使中国进行更具雄心和愿景的开放性动作,而且下定决心给市场主体减负,给外资提供可持续的发展环境。因此,供给侧结构性改革属于主动内生的消痼疾,外部环境倒逼下的改革则使中国改革开放提档升级。过程很艰难,但是这加速使中国与发达国家走到齐平竞争的起跑线上。

尽管如此,中国经济是否进入复苏周期,依然存在不确定因素。

美欧两大经济体因为飞机补贴问题正在进行新一轮贸易战,美国开出110亿美元的关税惩罚清单,欧盟准备了200亿美元的报复性关税清单。此外,英国脱欧变“拖欧”已成为影响欧盟和全球市场的最大“灰犀牛”。更糟的是,欧美经济数据已然不乐观,欧元区3月制造业PMI初值47.6,创69个月低点。欧元区和欧盟老大德国3月制造业PMI初值44.7,创79个月低点,连续第三个月位于荣枯线下方。美国2018年经济增速为2.9%,虽然为2015年以来最高,但低于特朗普政府设定的3%的年度目标。中美两强去年“掰手腕”导致中美和全球经济下行。美欧贸易摩擦的不确定性,对中国和全球经济前景的负面传导不容忽视。

内因方面,CPI指数已呈通胀趋势,若继续上扬,将制约政策宽松力度。房地产市场好转,也是值得关注的因素,防止过热和形成增长依赖的老问题要有新举措。外部压力舒缓下的经济增长举措,也需要适当调整。

(作者系中国人民大学重阳金融研究院客座研究员)

北京市朝阳区市场监督管理局推进外资企业设立业务免预约现场办理

本报讯 日前,北京市朝阳区市场监督管理局实施新政,推进外资企业设立业务免预约现场办理。对于外资新设立企业,凡符合且通过网上登记条件的,可以直接选择现场办理,无需预约具体日期。企业可根据自身需求,携带打印好的材料,在任意时间前往办理登记注册业务。登记科前台对于外资新设立企业,采取随来随办的模式受理业务。朝阳区市场监督管理局登记注册科副科长任丹丹表示,朝阳区目前外资企业注册13818户,占全市43%,今年一季度新设外资企业249户,占全市新设企业41%。针对外资企业内部审批流程相对复杂、时间存在不确定性的特点,本次实施的外资新设企业免预约办理设立业务,切实解决了外资企业注册过程中的“痛点”,受到了相关办事人员的肯定。据了解,该局还针对其他流程进行优化。如外资企业提交用蓝色笔书写或非A4纸张规格登记材料的问题,针对外方材料上未加盖红色公章的情况,尊重国际规则,根据实际情况,受理登记材料或启动容缺受理机制,不再因上述原因拒绝受理登记材料。朝阳区市场监督管理局 供稿