



泸州港口岸营商环境调研报告

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2018 年 12 月 3 日

泸州港口岸营商环境调研报告

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

说 明

受中国（四川）自由贸易试验区川南临港片区管理委员会委托，北京睿库贸易安全及便利化研究中心自 2018 年 7 月起至 2018 年 11 月采用多种调研方式，考察了泸州港口岸营商环境的若干方面，形成了本报告。

本报告首先对泸州市经济及泸州港基本情况进行了介绍，然后就与口岸营商环境密切相关的宏观因素方面进行了分析（即泸州港发展的有利因素和不利条件），之后通过对口岸营商环境最直接的两个截面：口岸作业耗时和口岸作业费用进行了较为详尽的分析，分别与国内先进内河港口及沿海口岸进行了对比。

本报告所涉调研方法主要包括数据分析、问卷调查、深度访谈。其中第一部分（泸州市经济与泸州港基本情况）较多地利用数据进行展示，第二部分（泸州港发展条件分析）则参考相关文献中提到的“B-V-S 模型”利用相关数据分析后绘制了泸州港竞争优势区域重叠图，第三部分（泸州港进出口货物口岸作业耗时分析）则利用了委托方提供的系统数据进行了大量数据运算得出统计结论，第四部分（泸州港进出口货物口岸作业常规费用分析）则利用问卷调查、访谈等形式获得的信息梳理后得出结论，第五部分（结论总结、存在的问题与建议）中所提及的问题则是通过座谈、电话/微信访谈搜集整理。

以下为调研报告详细内容。

目 录

一、泸州市经济与泸州港基本情况	1
（一）泸州市经济基本情况	1
（二）泸州港基本情况	2
二、泸州港发展条件分析	4
（一）泸州港发展有利因素	4
（二）泸州港发展不利条件	5
三、泸州港进出口货物口岸作业耗时分析	7
（一）口岸作业耗时分析的相关说明	8
（二）进口货物口岸作业耗时分析	8
（三）出口货物口岸作业耗时分析	11
四、泸州港进出口货物口岸作业常规费用分析	12
（一）口岸作业常规费用分析的假设	13
（二）进口口岸作业常规费用分析	13
（三）出口口岸作业常规费用分析	15
五、结论总结、存在的问题与解决建议	18
（一）结论总结	18
（二）存在的具体问题与建议	19
附件 1 泸州港进口货物口岸作业流程	22
附件 2 泸州港出口货物口岸作业流程	23

一、泸州市经济与泸州港基本情况

（一）泸州市经济基本情况

泸州是四川省地级市，位于川渝滇黔结合区域，是成渝经济圈重要的商贸物流中心，也是长江上游重要的港口城市，其整体经济发展水平在四川省位于中上游，地区生产总值增速高于全国平均水平，占四川省地区生产总值的比例基本稳定在 4.0%到 4.5%之间。

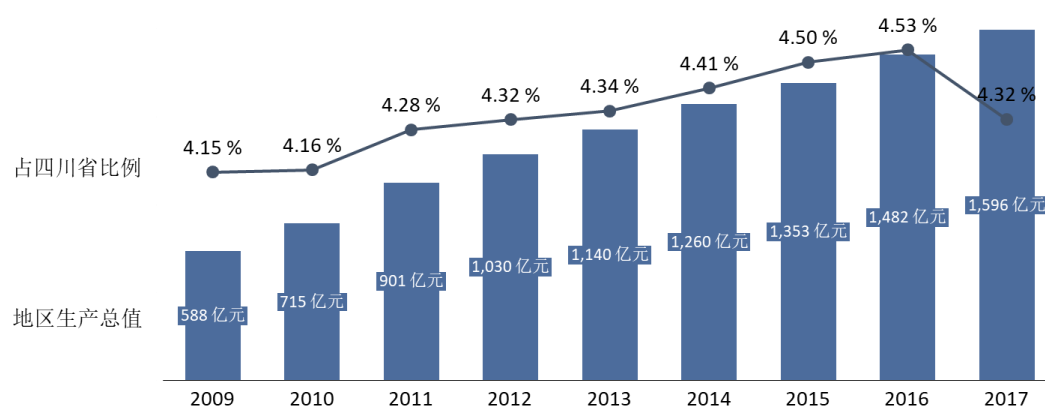


图 1.1 泸州地区生产总值及占四川省地区生产总值的比例（2009-2017）

数据来源：历年《四川省统计年鉴》、历年《四川省国民经济和社会发展统计公报》。

泸州市全市常住人口近 10 年基本保持在 430 万人左右，人均地区生产总值近 5 年增长 37.9%，高于四川省的 37.6%。

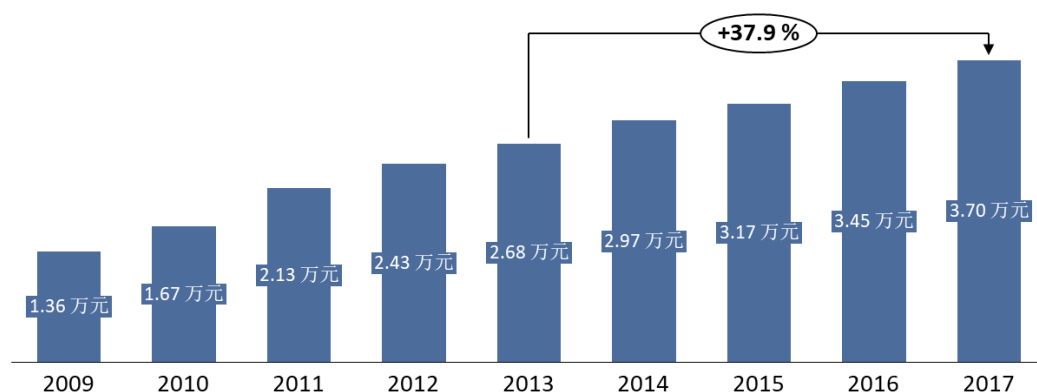


图 1.2 泸州人均地区生产总值（2009-2017）

数据来源：历年《四川省统计年鉴》、《2017 年泸州市国民经济和社会发展统计公报》。

产业结构方面，泸州市经济在保证传统行业持续稳定增长的同时，也兼顾新

兴行业的发展。2017 年,工业生产比上年增长 9.7%,对经济增长的贡献率为 50.3%,年末规模以上工业企业 663 户,全年规模以上工业增加值增长 10.9%。2018 年,在保证酒类制造业、能源行业、化工行业和机械行业四大支柱行业稳定健康增长的同时,先进制造业加快发展,智能终端产业也保持稳定。

表 1.1 四川省与泸州市 2017 年各大产业类别机构、增速与经济增长贡献

产业		第一产业	第二产业	第三产业
四川省	2017 年产值(亿元)	4282.81	14293.99	18403.42
	所占比例	11.6%	38.7%	49.8%
	较上一年增速	3.8%	7.5%	9.8%
	经济增长贡献率	5.6%	35.7%	58.7%
泸州市	2017 年产值(亿元)	183.19	850.56	562.46
	所占比例	11.5%	53.3%	35.2%
	较上一年增速	3.9%	10.0%	9.5%
	经济增长贡献率	5.0%	59.7%	35.3%

数据来源:根据四川省及泸州市 2017 年国民经济和社会发展统计公报中的数据计算。

通过上表,可以看到泸州市第三产业所占地区生产总值比例、经济增长贡献率均低于四川省平均水平,所以如何根据泸州市自身优势,在保证三大产业增长的同时调节产业结构,深入发展第二产业的同时促进第三产业发展,是泸州市经济健康发展的重要命题之一。

(二) 泸州港基本情况

1. 泸州港概况

泸州港是全国 28 个内河主要港口之一,在国务院《关于依托长江黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》中,泸州港被确定为长江上游重点建设的主要港口。

泸州港目前已建成 6 个 3000 吨级直立框架式泊位、1 个散货及杂货泊位、1 个商品汽车滚装泊位,堆场面积近 40 万平米,已形成集装箱 100 万标箱/年、商品车滚装 30 万辆/年、散货及件杂货 300 万吨/年的吞吐能力,最大单件吊装能力 120 吨。¹2017 年,泸州港货物吞吐量达到 2840.15 万吨,集装箱吞吐量达到约 55 万 TEU。

表 1.2 四川省及泸州市货物吞吐量情况(2014-2017)

年份		2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
四川省	货物吞吐量(万吨)	9159	6707	6347.84	7059.99
泸州市	货物吞吐量(万吨)	3134	3247.09	3217.13	3492.98

¹ 以上数据截止 2018 年 5 月。

	占省吞吐总量 (%)	34.22	48.41	50.68	45.12
	集装箱吞吐量 (万 TEU)	32.06	42.04	50.1	55

数据来源：中国港口年鉴、四川省交通厅。

泸州港已开通泸州—武汉、南京、上海的集装箱班轮航线 30 班左右/周，以及泸州—武汉—台湾、泸州—南京—韩国、泸州—南京—日本等近洋航线和泸州至上海升船机“五定”外贸直航班轮。

表 1.3 泸州港集装箱码头主要货物货源地/目的地

主要货类	主要货物	进/出口	货源地	目的地
机械设备类	汽车配件、设备、抽油机	进口	韩国、德国、加拿大	成都周边
		出口	成都地区	美国、加拿大等
化工原料及制品类	元明粉、石英砂、磷酸氢钙、醋酸纤维素	进口	华东、广东地区	华东、广东—泸州、成都
		出口	成都、眉山、名山、德阳、雅安、什邡等地区	成都、眉山、名山、德阳等地到华北、华东、华南及国外
轻工食品类	木浆、玻璃球、玻纤、陶粒、酒、醋	进口	华东地区	华东地区运至川南、成都地区
		出口	宜宾、自贡、泸州、成都	川南、成都地区运至华东、华南地区
钢铁、矿建类	铬矿石、建材、瓷砖、板材、石材	进口	澳洲、非洲、华南、华北地区	澳洲、非洲、华南、华北地区运至川南、成都及周边地区
		出口	雅安、成都、川南及周边地区	雅安、成都及周边地区运至华南、华东、华北地区
其它类	杂货、瓶子、废料	进口	华东、华南地区	华东、华南到泸州、成都地区
		出口	泸州、成都地区	泸州、成都到华东、华南地区

资料来源：中国（四川）自由贸易试验区川南临港片区管理委员会提供。

2. 泸州港保税物流中心

泸州港保税物流中心（B 型）是成都关区特殊监管区域“两区四中心”（成都综保区、绵阳出口加工区、双流航空保税物流中心、泸州港保税物流中心、青白江铁路保税物流中心、宜宾港保税物流中心）的重要组成部分，总投资 2.5 亿元，建设面积 314 亩。现已建成 2000 米长的封闭式隔离围网和中心卡口、7500 平方米的待检停车区、5000 平方米的查验仓库、5 万平方米的监管仓库、1.7 万平方米的集装箱堆场、1.5 万平方米的综合业务技术用房。已建成全覆盖信息化管理系统、数字化监控系统和红外警戒探测系统，实现海关等各部门信息共享、企业快速联网报关和无纸通关。

2018 年 1-10 月，泸州港保税物流中心报关 875 票，同比增长 30%；进出口

货重 10.2 万吨，同比增长 40%；集装箱通关共 4174 标箱，同比下降 2.68%；监管货值 22 亿元，同比增长 158%；两税收入共 1.79 亿元，同比增长 179%。

3. 中国（四川）自由贸易试验区川南临港片区

中国（四川）自由贸易试验区川南临港片区东至成自泸赤高速西侧，南至长江，西至医教园区，北至进港铁路，总面积 19.99 平方公里。根据《中国（四川）自由贸易试验区总体方案》（以下简称《总体方案》）功能划分，川南临港片区重点发展航运物流、港口贸易、教育医疗等现代服务业，以及装备制造、现代医药、食品饮料等先进制造和特色优势产业，建设成为重要区域性综合交通枢纽和成渝城市群南向开放、辐射滇黔的重要门户。川南临港片区以推进实施《总体方案》试验任务为主线，严格落实《中国（四川）自由贸易试验区 2017 年工作要点》、中国（四川）自由贸易试验区首批改革试验任务、首批创新举措、首批可复制可推广经验等工作任务。截至目前，《总体方案》中涉及川南临港片区的 141 项试验任务，已推进实施 138 项；复制推广其他自贸试验区改革经验 211 项，形成创新经验成果 190 项，其中，全国首创 22 项，被国家表扬推广 2 项、1 项有望国务院推广、全省推广 10 项、全市推广 38 项。

二、泸州港发展条件分析

（一）泸州港发展有利因素

1. 港口条件方面

泸州港是长江入川首港，发展起步较早，率先成为四川省内国家二类水运口岸，现阶段航道条件优于四川其他港口，是四川省三级航道的主体江段，约占四川省长江航道的 60%。已利用宜港岸线长度、生产型码头泊位数等重要指标均在四川省处于领先地位。根据 2017 年的数据，泸州港货物吞吐量约占四川省水运货物吞吐量的 46%，集装箱则约占四川省水运集装箱吞吐量的 60%。

2. 与其他运输方式联结方面

“一环七射一横”高速公路网基本建成，93 公里绕城高速环线闭合运行，高速公路建成总里程 455 公里，居全省第 3 位，川南第 1 位。在泸州港附近设有多个高速公路收费站，集卡车 5 分钟可由港区进入高速公路，实现 1 小时到重庆、2.5 小时到成都、4 小时到贵阳，5 小时到昭通，形成了与四川省内城市和滇、黔、渝地区重要城市的高效互联互通。铁路方面，已建成 3 条铁路，通车里程 185 公里。进港铁路专线直达集装箱堆场，实现铁水联运无缝衔接。开通泸州至川滇黔地区重要城市的铁水联运班列每周近 20 班，现已开工建设渝昆铁路、川南城际铁路泸州段、隆黄铁路叙永至毕节段。航空方面，新建云龙机场按照飞行区 4C

标准建设，2018 年 7 月正式投入使用，开通更多国内航线和国际航线。综上泸州初步形成了铁、公、水、空综合立体交通网络，在西部地区具有较明显的优势。

3. 政策便利方面

各级政府十分重视川南临港片区的发展，相继出台多项优惠政策。泸州港作为川南临港片区的重要组成，无疑可以从这些优惠政策中获益，提高泸州港的竞争优势和对本地及腹地企业的吸引力。²

（二）泸州港发展不利条件

1. 其他港口的竞争

首先，重庆港给泸州港带来的竞争压力最大。重庆港是国家定位的长江上游航运中心，依托重庆市自身的经济发展，以及完善的交通运输体系，其经济腹地覆盖了整个长江上游地区。2017 年，重庆港的货物吞吐总量约为泸州港的 5.6 倍，集装箱吞吐量约为泸州港的 2.6 倍，占据压倒性优势。根据 B-V-S 模型³，利用相关数据，可以发现泸州港相对于重庆港其优势基本只集中于泸州市境内（下图阴影部分），除此之外，其他区域重庆港具有优势。



图 2.1 来自重庆港的竞争

除重庆港外，四川省其他港口及来自云南的富水港同样与泸州港存在竞争。其

² 2018 年泸州市政府出台了多项港航物流扶持政策，包括：政府购买服务、东/西/南向通道扶持政策、泸州港保税物流中心扶持政策、泸州跨境电商监管中心扶持政策、原产地签证清单管理模式等多个方面。

³ B-V-S 模型是专门用于计算某一个地理位置与另外一个地理位置在某一方面竞争优势的理论。本报告中引用的资料《泸州港与腹地经济协同发展研究》（作者：范文强）利用与港口竞争力相关的数据（如：吞吐量、已利用宜港岸线长度、所在城市生产总值等），则可以计算泸州港与其他竞争港口间的竞争优势范围。

中主要是来自宜宾港和乐山港的竞争，它们之间腹地存在重叠，运输职能分工模糊，规划能力存在过剩。宜宾港与泸州港同处川滇黔交界，宜宾已有的内昆铁路直达贵州省资源富集区域，同时宜宾港正在与重庆港开展合作，随着其港口基础设施的改善，势必将与泸州港争夺来自滇黔的货源。乐山港位于成都平原内，天府新区将其定位为未来的成都港，集疏运网络将进一步得到发展，将与泸州港争夺来自成都的集装箱货源。（下图中，阴影叠加部分，为泸州港相对于宜宾和乐山具有竞争优势的区域）。



图 2.2 来自宜宾港和乐山港的竞争

除了重庆港、宜宾港和乐山港的竞争，广元港、南充港、广安港、水富港也带来不同程度的竞争，将泸州港相对于这些港口的优势区域（阴影）同时绘制，可以看到泸州港真正相对于周边港口具有绝对优势的区域（阴影重叠较多的部分）就非常有限了。

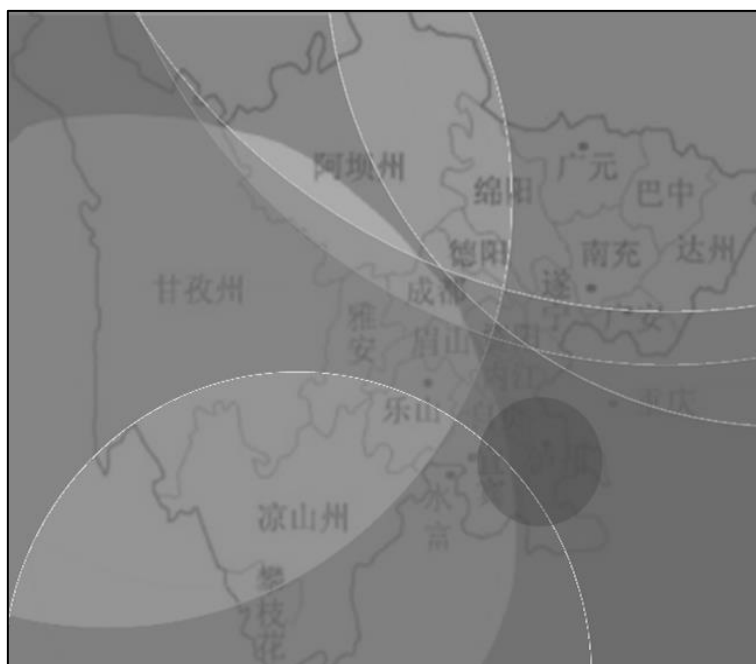


图 2.3 泸州港优势区域重叠

2. 三峡船闸的制约

三峡船闸最初设计的年单线通船能力为 5000 万吨，但实际上，三峡船闸一直处于满负荷运转状态，货船待闸成为常态，相关统计显示平均待闸时间可达 40 小时以上，尽管第二船闸的拟建已被相关部门列入计划，但是新建船闸面临技术、生态、居民搬迁等众多方面的问题，至今未有确切方案。总之，不断增长的过坝运输需求与有限的船闸通过能力之间的矛盾，在短期内难以真正缓解。

3. 本地产业与港口货源耦合度有限

白酒、机械、新能源和精细化工是泸州传统四大优势产业，这些产业都在一定程度上为泸州港发展提供了稳定的本地产业支撑，但是这些产业分散于市区、古蔺、泸县、合江等县市，而目前泸州港主要以煤炭、矿建材料等货源为主，所以以目前情况看，泸州本地产业与泸州港货源耦合度有限。

不过，随着新兴产业（如现代医药、高端装备制造、新能源新材料等）的不端发展和传统产业的升级，以及泸州各类多式联运线路的开发，本地产业与港口货源耦合度较低的影响会得到冲减。

三、泸州港进出口货物口岸作业耗时分析

世界银行开展的营商环境调查，包含了十个方面，其中跨境贸易方面又涉及到更具体的四个方面：进口边境合规、进口单证合规、出口边境合规、出口单证合规，每个方面都从时间和费用两个角度进行了考察。下文将就泸州港的口岸作业耗时进行分析。

（一）口岸作业耗时分析的相关说明

1. 研究范围

本报告所做口岸作业耗时分析针对的货物范围是外贸集装箱货物。因为相对于大宗散货，集装箱货物在系统中有较为充足的时间节点数据来源，而且与其他口岸进行比较时可以保持较高的一致性（不同口岸大宗散货的品类有很大差别，对耗时影响较大）。

本报告所做口岸作业耗时所适用的地域范围为泸州港国际集装箱码头。

2. 时间节点的界定

本报告中进口/出口货物口岸作业中所涉时间节点如下表：

表 3.1 口岸作业中时间节点的界定

	进口货物口岸作业	出口货物口岸作业
起始时间节点	货船抵达码头泊位（以下简称“靠泊”）	拖车通过闸口进入码头港区（以下简称“进门”）
中间的时间节点	货物卸船完成（以下简称“卸船完成”） 货物进入码头堆场（以下简称“入场”） 货物离开码头堆场（以下简称“出场”）	货物进入码头堆场（以下简称“入场”） 货物离开码头堆场准备装船（“出场”） 货物装船完成（以下简称“装船完成”）
终止时间节点	拖车通过闸口离开码头港区（以下简称“出门”）	货船离开码头泊位（以下简称“离闸”）

3. 考察时段与数据来源

本报告中耗时考察的时间段为 2017 年 1 月 1 日至 2018 年 6 月 30 日，进口货物以货船抵达码头泊位计，出口货物以拖车通过闸口进入码头港区计。

本报告中耗时考察所涉时间节点及其他字段的数据均来自于码头系统采集，由四川临港物流信息股份有限公司提供。

（二）进口货物口岸作业耗时分析

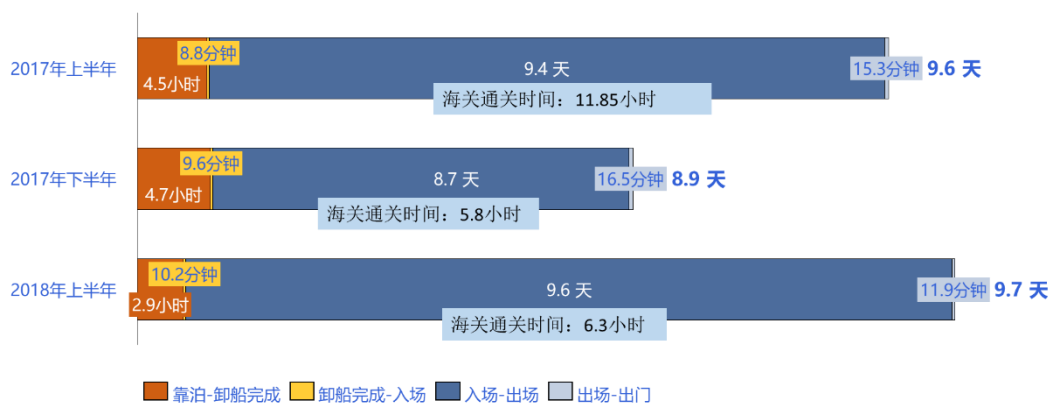


图 3.1 泸州港进口货物口岸作业耗时

注：计算单位为一个集装箱

从进口货物口岸作业耗时来看，下半年的口岸作业耗时要少于上半年。2018年上半年相比于2017年同期，靠泊-卸船完成、出场-出门的平均耗时一直有所减少，海关通关时间同样也出现了明显的减少，但是入场-出场的平均耗时有所增加，口岸作业整体平均耗时较2017年同期有所增加。

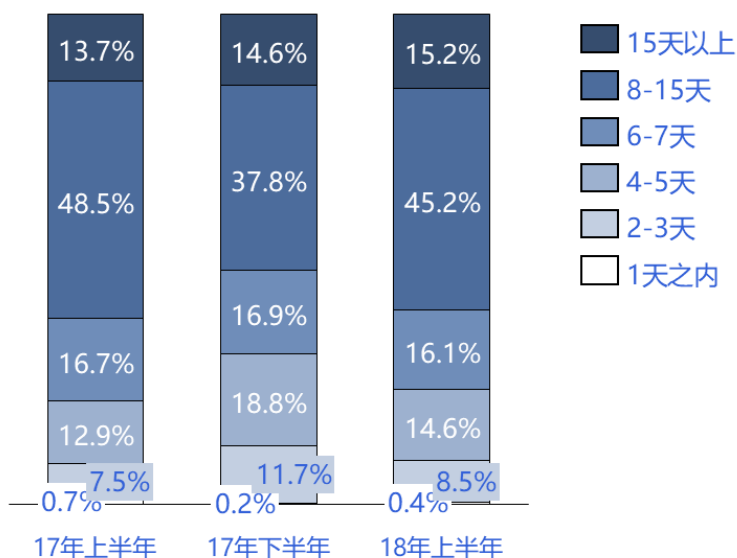


图 3.2 泸州港进口货物口岸作业耗时区间箱数分布

从集装箱箱数在不同耗时区间的分布来看，进口方面，口岸作业耗时在3天之内的货物占比基本在10%上下，在5天之内的占比在35%-50%之间。

将泸州港进口货物口岸作业平均耗时（2017年下半年）与南京龙潭港的统计结论⁴进行比较：

⁴ 南京口岸的统计结论来自于其他报告，该报告以2017年10月份数据为基础进行计算。

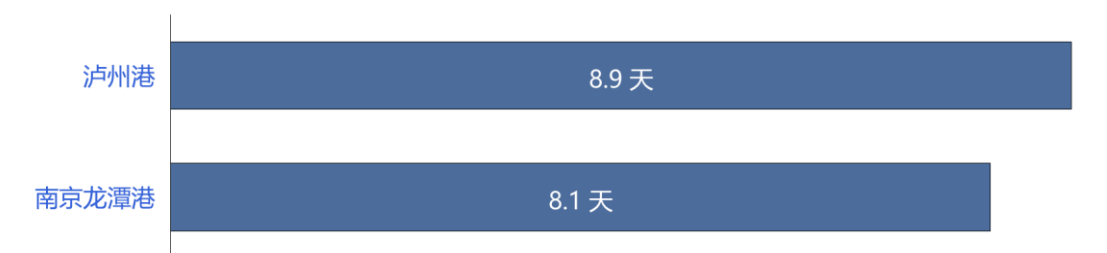


图 3.3 泸州港与南京龙潭港作业（靠泊-出门）平均耗时比较

注：计算单位为一个集装箱。

就进口口岸作业耗时而言，泸州港与同为内河港口的南京龙潭港存在一定的差距，但是差距并不明显。

泸州港大部分外贸货物均由上海口岸进境，转内支线船舶运输至泸州，本报告对 2018 年下半年 478 个外贸集装箱进行了跟踪，其上海港停留时间、江上运输耗时即泸州港口岸作业耗时如下：

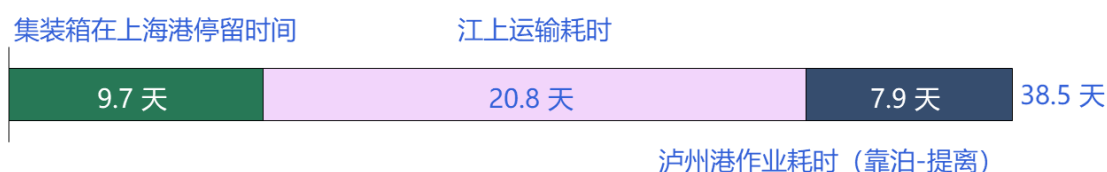


图 3.4 “上海-泸州”水水联运进口货物分段平均耗时

注：计算单位为一个集装箱。

以泸州为目的地的水水联运外贸货物在上海进境后，平均需要花费 1 个月左右的时间才能抵达泸州港。

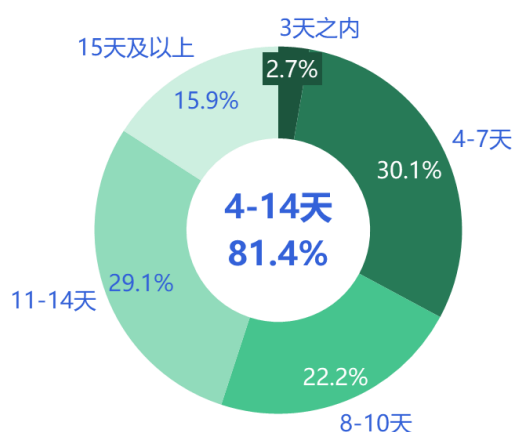


图 3.5 “上海-泸州”水水联运进口货物在上海滞留时间箱数分布

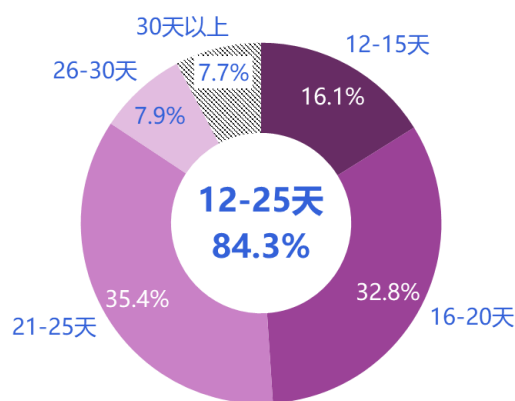


图 3.6 “上海-泸州”水水联运进口货物江上运输时间箱数分布

从数据分析看，“上海-泸州”水水联运进口货物大部分需要上海港滞留 1-2 周，而江上运输时间（包括可能在长江其他沿线口岸停留时间）大概需要花费 12-25 天的时间。

另外需要注意的是：总署在统计泸州口岸整体通关时间时，往往以货物抵达进境口岸时间为起始点，而非抵达泸州港时间为起始点，造成泸州口岸整体通关时间非常长，这并不是科学的方法，在统计泸州口岸整体通关时间时，应当将货物在进境口岸停留的时间和进境口岸与指运地间运输时间去除。

（三）出口货物口岸作业耗时分析

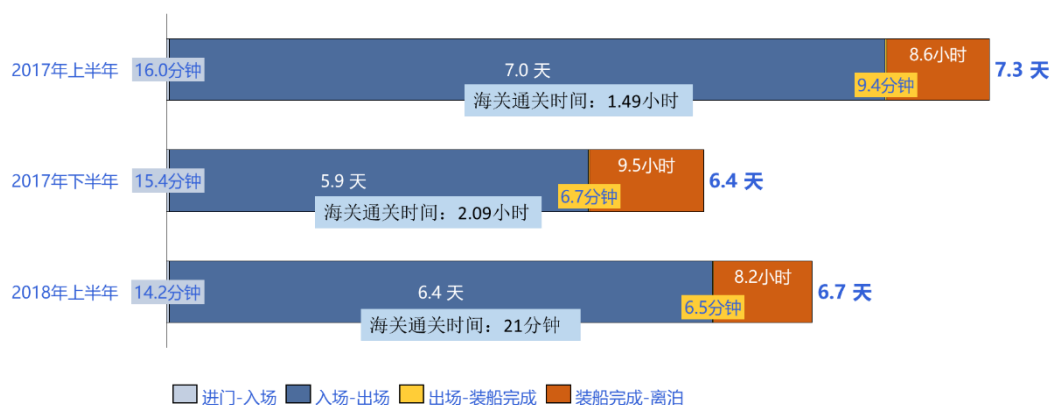


图 3.7 泸州港出口货物口岸作业耗时

注：计算单位为一个集装箱。

从出口货物口岸作业耗时来看，下半年的口岸作业耗时要少于上半年。2018 年上半年相比于 2017 年同期，各个阶段的平均耗时都有所减少，海关通关时间同样也出现了明显的减少，这些使得出口口岸作业整体平均耗时较 2017 年同期减少了 0.6 天。

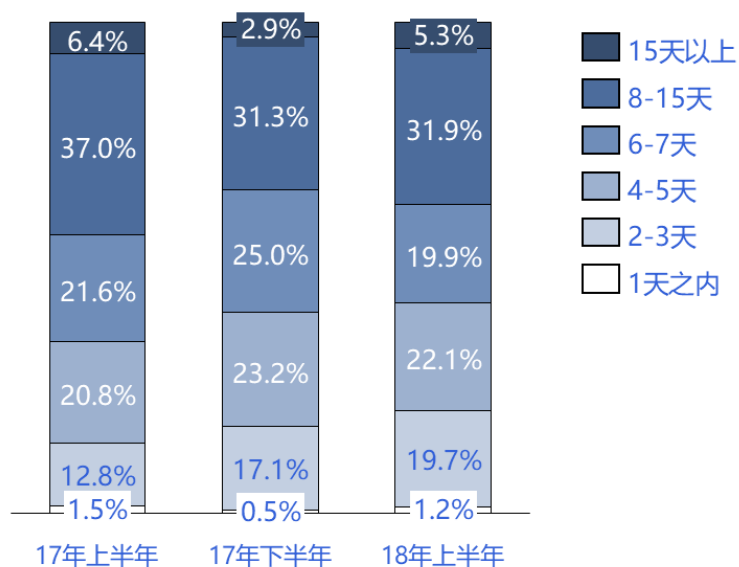


图 3.8 泸州港进口货物口岸作业耗时区间箱数分布

从集装箱箱数在不同耗时区间的分布来看，出口方面，口岸作业耗时在 3 天之内的货物占比逐步增加，2018 年上半年已经接近 20%，而在 5 天之内的占比则达到 60%左右。

将泸州港出口货物口岸作业平均耗时（2017 年下半年）与南京龙潭港的统计结论进行比较：

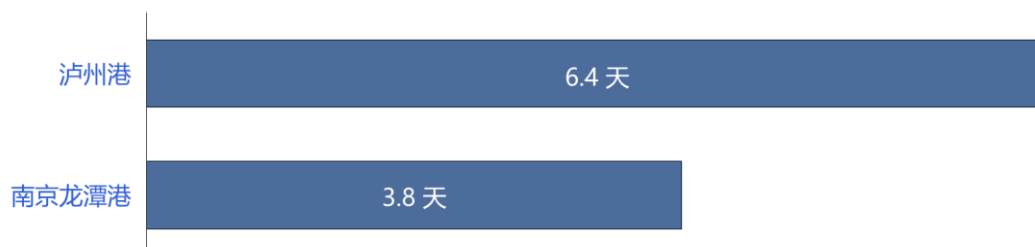


图 3.9 泸州港与南京龙潭港作业（靠泊-出门）平均耗时比较

注：计算单位为一个集装箱。

就出口口岸作业耗时而言，泸州港与同为内河港口的南京龙潭港存在明显的差距（以 2017 年下半年的结论看，相差 2.6 天），而两个港口中“入场-出场”都占据最主要的部分（90%以上），因此两港差距的主要也在这一阶段当中。

在入场-出场阶段中，海关通关耗时（海关接受申报-海关单证放行）平均只耗费 2 小时左右，因此产生差距的主要原因发生在：运抵报告传输系统的缺失、申报单证的准备和承运人转关手续的办理的加施。

四、泸州港进出口货物口岸作业常规费用分析

（一）口岸作业常规费用分析的假设

1. 费用发生的时间段与概率

口岸作业费用涉及非常多的收费项目，有些费用是经常发生的，有些费用则是偶尔发生，而为了与其他口岸进行比较，也为了与历史记录进行比较，就要确定口岸作业常规费用项目。本报告则假设：费用发生的概率为 20%以上（所有考察费用均是不收进出口企业意愿控制，如企业自身需求产生，即使概率超过 20%，仍不计入。），进口费用发生的时间段为“货船抵港”到“企业还空箱”，出口费用发生的时间段为“订舱成功”——“货船离港”。

2. 被收费的对象

在进行口岸作业费用调查时，要确定单一的收费对象，否则容易出现重复计算的情况，例如：码头会对承运人收取装卸费，而这部分费用又会转嫁到承运人对进出口企业或其代理收取的码头操作费上，如果不确定单一的收费对象，则很容易将此两项费用同时计入。所以，本报告假设被收费的对象为进出口收发货人及其代理（货代）。

3. 计费单位

口岸作业相关费用的计费单位可能存在很大差异，有的费用是以票为计费单位，有的费用是以集装箱为计费单位，而对于大宗散货则有可能以吨为计费单位。为了便于考察，本报告假设计费单位为一票货物，且该票货物下仅包含一个 20 英尺的普通集装箱。

4. 其他

货代的服务费用因服务项目范围、货物类别、账期等因素差异较大，因此暂不列入；不同口岸、码头免费堆存期限不同，因此码头堆存报关费用暂不考察，均假设货物在免费堆存期限内提离/装船。

（二）进口口岸作业常规费用分析

根据（一）进行的假设，本报告梳理出 12 项进口常规费用，除了对泸州口岸的收费情况进行调查外，还对我国七个主要沿海口岸的常规费用进行了调查，以收费主体分类从五个方面阐述：

1. 船公司/船代收费

表 4.1 各口岸船公司/船代进口常规收费（单位：元）

口岸	码头操作费		船公司文件费		船公司换单费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	500	925	200	500	300	500
深圳	565	1399	400	500	100	500
宁波	500	1000	400	500	100	300

广州	565	990	400	550	100	600
厦门	532	800	400	500	100	210
上海	650	980	360	550	100	500
天津	625	900	200	500	100	500
泸州	650	900	450	500	100	400
口岸	设备交接单费		集装箱操作费		EDI 传输费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	0	50	80	380	10	20
深圳	30	50	无	无	无	无
宁波	10	30	无	无	0	1
广州	15	45	15	45	15	45
厦门	0	35	无	无	0	2
上海	25	50	无	无	100	100
天津	15	40	0	25	100	100
泸州	30	30	无	无	无	无

从上述搜集的情况来看，在泸州港，船公司/船代进口常规收费在 1230 元到 1830 元之间，与沿海口岸比略偏高，主要体现在码头操作费和船公司文件费，这主要是由于其可能涉及至少两个口岸（进境口岸和泸州港）的码头装卸作业和文件手续。

2. 报关服务费与报检服务费

表 4.2 各口岸进口报关服务费与报检服务费（单位：元）

口岸	报关服务费		报检服务费	
	最低	最高	最低	最高
青岛	60	300	50	150
深圳	100	400	100	200
宁波	200	500	100	300
广州	300	500	100	500
厦门	150	300	50	150
上海	150	500	100	300
天津	80	500	30	200
泸州	280	800	200	500

从上表可以得知，泸州报关服务费与报检服务费相对较高。

3. 码头运营单位的收费

表 4.3 各口岸码头运营单位进口常规收费（单位：元）

口岸	港务费	保安费	理货费	
			最低	最高
青岛	40	10	0	14
深圳	40	10	0	6
宁波	40	10	10	22
广州	40	15	0	36

厦门	9	4	20	25
上海	40	10	40	90
天津	40	10	0	30
泸州	无	无	200	400

从上表可以看到，泸州港在码头运营单位的收费方面不存在港务费、保安费，但是其存在较为高昂的理货费。

当然泸州港码头的免堆期，最短 7 天，最长可达 21 天，这是其他口岸没有的优势，另外码头堆存费收费标准较其他口岸也较低。

4. 堆场进口常规收费

表 4.4 各口岸堆场进口常规收费（单位：元）

口岸	堆场回空费	
	最低	最高
青岛	50	60
深圳	无	无
宁波	50	300
广州	0	120
厦门	60	115
上海	70	70
天津	60	150
泸州	100	200

5. 海事局港建费

沿海口岸为 64 元/箱，泸州没有此项费用。

6. 进口常规费用总体对比

表 4.5 各口岸进口常规费用总体对比（单位：元）

口岸	总费用	
	最低	最高
青岛	1364	3013
深圳	1409	3169
宁波	1484	3067
广州	1602	3545
厦门	1389	2214
上海	1709	3254
天津	1324	3059
泸州	2010	3730

总体上来看，对于上述五类主体收费加总后得出的进口常规费用，泸州水运口岸相较于沿海口岸都要高出不少，主要体现在船公司/船代收取的码头操作费和船公司文件费以及报关行的报关服务费较高。

（三）出口口岸作业常规费用分析

根据（一）进行的假设，本报告梳理出 16 项出口常规费用，除了对泸州口岸的收费情况进行调查外，还对我国七个主要沿海口岸的常规费用进行了调查，以收费主体分类从五个方面阐述：

1. 船公司/船代收费

表 4.6 各口岸船公司/船代出口常规收费（单位：元）

口岸	码头操作费		船公司文件费		铅封费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	625	925	150	500	10	100
深圳	565	1320	300	650	30	50
宁波	565	990	300	500	15	80
广州	565	990	400	550	10	60
厦门	532	800	400	500	10	60
上海	541	771	400	500	10	90
天津	600	900	400	500	10	100
泸州	650	900	450	500	20	60
口岸	AMS/ENS/AFR 等舱单传输费		船代订舱费		VGM 操作费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	166	238	0	200	20	50
深圳	166	400	无	无	0	175
宁波	166	274	20	338	0	50
广州	166	400	无	无	0	50
厦门	166	250	80	100	0	150
上海	166	250	168	388	10	150
天津	166	250	0	250	0	20
泸州	166	210	100	300	0	50
口岸	设备交接单费		集装箱操作费		EDI 传输费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	0	100	80	380	10	30
深圳	30	85	0	30	0	45
宁波	10	100	无	无	10	130
广州	40	50	无	无	0	45
厦门	0	35	无	无	2	2
上海	0	100	无	无	无	无
天津	20	40	25	25	100	100
泸州	30	30	无	无	无	无

泸州口岸船公司/船代出口常规收费合计在 1416 元到 2050 元之间，与主要的沿海口岸比差异不大，但与进口一样，其中码头操作费相对较高。

2. 报关服务费

表 4.7 各口岸出口报关服务费（单位：元）

口岸	报关服务费	
	最低	最高
青岛	60	270
深圳	100	500
宁波	80	200
广州	100	350
厦门	80	200
上海	65	250
天津	80	300
泸州	200	500

与进口一样，泸州出口报关服务费与沿海口岸比较高一些。

3. 码头运营单位的收费

表 4.8 各口岸码头运营单位出口常规收费（单位：元）

口岸	港务费	保安费
青岛	20	10
深圳	20	10
宁波	20	10
广州	20	10
厦门	4.5	4
上海	20	10
天津	20	10
泸州	无	无

泸州港出口同样不收取港务费和保安费。

4. 堆场出口常规收费

表 4.9 各口岸堆场出口常规收费（单位：元）

口岸	提箱作业费		运抵集港费	
	最低	最高	最低	最高
青岛	180	200	无	无
深圳	无	无	无	无
宁波	60	300	0	100
广州	无	无	无	无
厦门	60	115	无	无
上海	50	100	0	10
天津	70	150	0	230
泸州	100	200	无	无

泸州只存在提箱作业费，且费用与沿海口岸相比不高。

5. 海事局港建费

七个沿海口岸均为 32 元/箱，泸州没有此项费用。

6. 出口常规费用总体对比

表 4.10 各口岸出口常规费用总体对比（单位：元）

口岸	总费用	
	最低	最高
青岛	1363	3055
深圳	1233	3317
宁波	1288	3124
广州	1331	2557
厦门	1370.5	2252.5
上海	1472	2671
天津	1533	2927
泸州	1720	2750

总体上来看，出口与沿海口岸相比较的结果与进口的结论基本一致：相较于多数沿海口岸，泸州口岸出口常规费用略偏高。比较明显的是船公司/船代收取的码头操作费（涉及两个口岸的装卸）、报关服务费用。

进口与出口综合来看，泸州口岸相较于沿海口岸收费略偏高，这其中主要是水水联运本身特征的成本增加（例如涉及进出境码头装卸导致更高的码头操作费）。

另外，需要注意的是泸州政府对于经由泸州港的外贸货物有着各类补贴，在一定程度上可以冲抵部分口岸作业费用。例如对于海关检验检疫无问题的货物，不仅免除查验作业费用，还免除相关的熏蒸处理费用，这在其他各水运口岸尚无此类补贴政策。

五、结论总结、存在的问题与解决建议

（一）结论总结

通过对泸州进出口企业、货代、船公司、港口等企业的走访，大多数企业对于泸州水运口岸营商环境表示满意，相关政府部门提供了各种针对外贸货物的补贴（例如检验检疫查验与处理作业费用的减免），而泸州水运口岸的信息化水平相较于大多数内河口岸，甚至较部分沿海口岸更好，通过“长江眼”平台已经实现了码头自动预约查验吊柜、码头免预约提箱/集港。

但是，通过二、三、四中针对泸州港发展条件、口岸作业时效与费用的分析论述，泸州水运口岸依然一些问题，包括下主要概括性结论：

1）泸州港的发展在宏观上具有一些有利条件，但是周边其他竞争港口同样具有类似的有利条件，这就使得这些竞争港口（尤其是宜宾、乐山）在发展思路会上会与泸州趋同，导致进一步的同质化竞争；

2）泸州港真正拥有绝对优势的腹地其实非常有限，更多的是与周边其他港

口重叠的腹地区域，因此如何协调与这些竞争港口的关系，在竞争之中寻求合作是泸州港发展思路中需要考虑的重要命题；

3) 泸州港口岸作业时效与国内先进的内河港口尚有差距，但差距产生的原因并不单单在于某一主体，而在于各个主体间缺乏及时协作，尤其是申报前阶段；

4) 泸州港口岸作业费用总体水平高于沿海口岸，所以进出口企业对于“海铁联运”与“水水联运”间的选择，就要衡量水水联运多出来的口岸作业成本和海铁联运相对更高的运价。

(二) 存在的具体问题与建议

经与泸州口岸货代企业、船代企业、进出口企业等进行座谈以及后续电话、微信访谈，总结出以下泸州港存在的问题和解决建议：

1. 提前申报适用受到约束

进口转关来的货物，企业多不愿意使用“江上申报、抵港验放”模式，其主要原因是：1) 泸州报关企业作业模式固化，在对时效没有普遍要求的情况下大多不愿意改变原有模式；2) 海关允许报关企业在进口转关货物抵港前 72 小时内进行申报，但是承运人给出的预计抵港时间经常是不准确的，导致报关企业不便把握相应的时间来进行提前申报。

建议：向企业进一步推广提前申报模式的同时，主管海关可以进一步研究放宽提前申报的时间限制，同时鼓励承运人尽可能给出更接近实际情况的预计抵港时间。

2. 通关一体化普及有限

目前企业多数情况下仍然愿意使用原有的转关至泸州再进行正式申报的模式，其主要原因是：1) 如果使用通关一体化模式申报在进境口岸验放，在进境口岸放行后则转变为内贸货物，需要从进境口岸的外贸场站转移至内贸场站，会产生额外的运输费用；2) 传统中转模式下承运人运费优惠体系已经形成而且固化；3) 如果货物被布控查验却又因各类原因在进境口岸无法查验，需要转运分流至泸州查验，其手续十分复杂，耗时较长。

建议：针对进境口岸外贸和内贸场站间的倒转费用，可以研究在一定程度内由泸州地方政府提供补贴；加强与进境口岸海关的沟通，并就指运地查验转运分流具体手续予以明确。

3. 通关无纸化“减法工作”不到位

向海关申报时须上传合同扫描件，此项工作十分繁重，但合同在系统审单时一般情况下并不涉及。

建议：对于合同，可以免于在申报时上传，但同时要求企业留存以备后期核查。

4. 海关总署税收征管改革红利在泸州未得到充分释放

泸州水运口岸汇总征税、自报自缴、税单自行打印等新政策、新措施推广不够，在一定程度上制约了泸州水运口岸通关时效水平和便利。

建议：加大关税征管改革力度，扩大汇总征税比例，推进关税保险担保制度落实，向企业推广自报自缴、税单自行打印等新操作模式。

5. 检验检疫查验时企业人员必须到场

高粱、豌豆等粮食商品大宗货物在进行检验检疫查验时，申报企业人员必须到场，然而目前查验都有监控，企业人员实际上没有必要必须到场，占用了大量工作时间。

建议：是否可以由企业委托港方或其下属公司在查验掏箱时进行见证。

6. 泸州港码头收费增加

泸州港取消了原来装卸费 10% 的优惠，从而导致承运人卸船作业费用增加，进而传递到进出口企业，使进出口企业口岸作业费用增加。

建议：监测船公司/船代码头操作费变化，在该优惠取消后船公司/船代收取码头操作费的增加幅度最多与泸州港装卸费的变化保持基本一致的水平。

7. 报检信息分流

关检合并后，原先发到动植检科室的信息现在发送到监检科，而监检科对于此类信息的审核没有原来科室专业性强，导致审单时间增加。

建议：加强原动植检科室与监检科之间的互动和协调，建立协同审单机制，将具有较高专业性的信息通过监检科筛选传达给动植检科室，利用其更高的专业性减少审单时间。

8. 泸州港仍然存在较多有纸作业

主要体现在理货报告、运抵报告、费用结算仍未实现线上作业。例如：泸州港在出口货物抵达港区后不能将运抵信息通过电子数据形式发送给海关，而是通过形成运抵信息的文档，发送给海关关员，然后由关员在舱单中维护运抵状态，大大影响放行效率。

建议：暂时通过外接运抵信息发送插件，实现运抵信息直接发送给海关，长期需要对码头运营单位的系统进行升级或进一步开发“长江眼”平台功能以支持码头与海关系统更多的数据交换。

9. 信息平台重复建设

泸州口岸与港口物流和通关有关的信息平台过多，平台之间功能存在重叠，急需整合。

建议：逐步停止使用铁水联盟、全域通等信息平台，升级港口内部作业系统，全力建设技术更为先进、整合度更高、更贴合泸州口岸实际需求的“长江眼”平台，实现物流服务、信息服务、外贸综合服务、物流要素交易等功能在统一平台

上的集成。

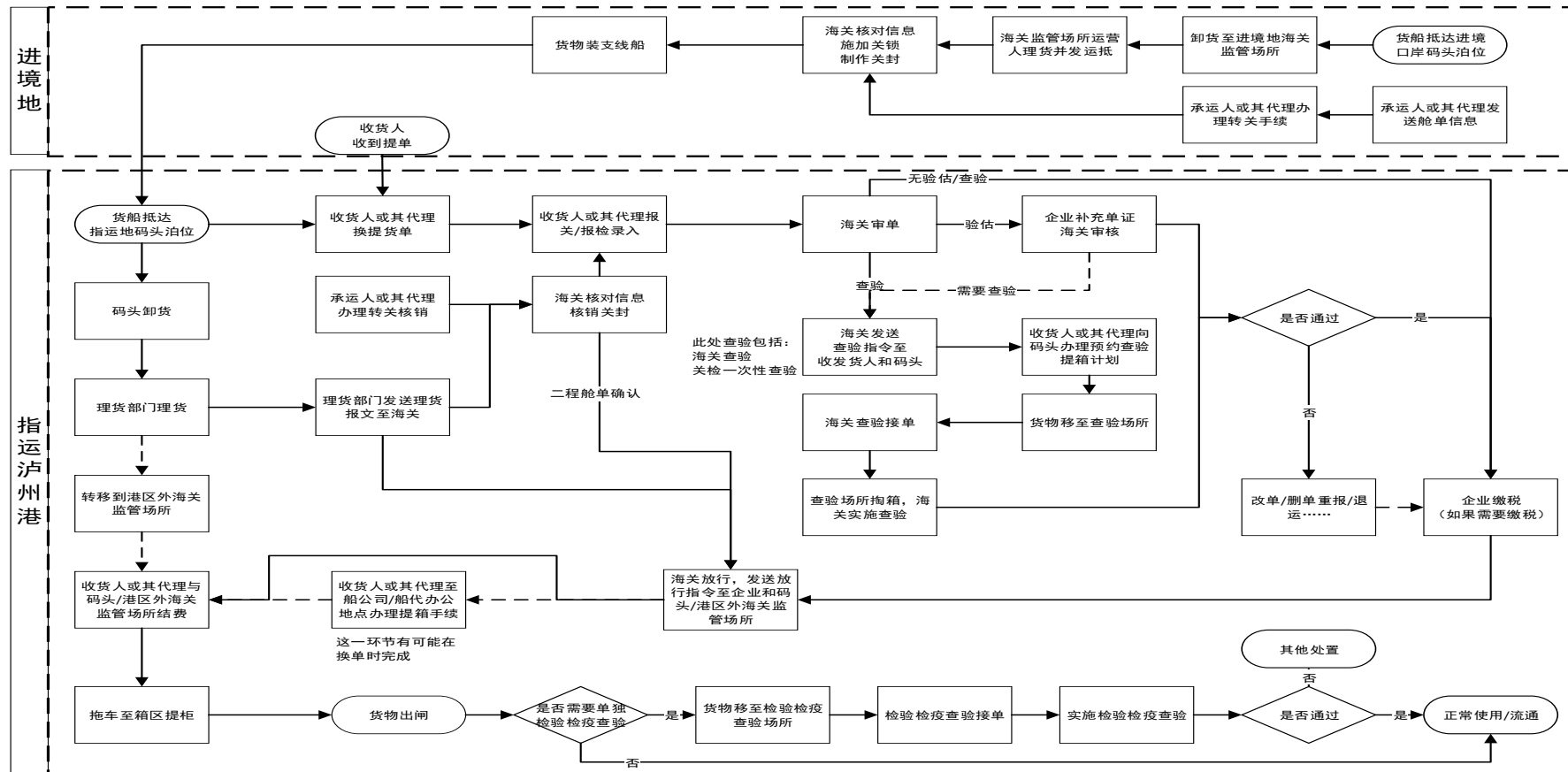
10. 其他建议：

1) 对于海关查验的方式，可以在“无需收发货人或其代理参加具体查验作业”这一设想下进行更多的探讨，进而制定相应的制度，简化海关查验手续；

2) 进口货物卸船理货时的分类堆放：在“提前申报”的前提下，可以依据海关提前审单的结论，将未抽中查验和需要进行查验的货物分类堆放；

3) “预提箱计划”机制：依然是在“提前申报”的前提下，对于抵港前海关已经放行的货物，码头可以允许收货人或其代理办理“预提箱计划”，码头则可以根据预提箱计划更加合理地堆放集装箱（预提时间较早的货物放在上面，预提较晚的货物放在下面），这样就可以在一定程度上避免提箱时需要“翻找”的情况。

附件 1 泸州港进口货物口岸作业流程



附件 2 泸州港出口货物口岸作业流程

