



海运集装箱货物进出口收费研究报告

课题委托方： 财政部税政司

课题承接方： 北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2019 年 11 月 17 日

目 录

1 概述	1
1.1 项目背景	1
1.2 研究内容与研究方法	2
1.2.1 研究内容	2
1.2.1.a 货物类别、运输方式与装载形式	2
1.2.1.b 被收费主体	3
1.2.1.c 收费对应服务内容发生的区间	3
1.2.1.d 费用发生的概率	3
1.2.1.e 费用发生的原因	4
1.2.2 研究方法	4
1.3 重要结论	5
2 外贸船舶进出境相关收费	6
2.1 外贸船舶进出境流程	6
2.1.a 抵港前环节	8
2.1.b 抵港后环节	9
2.1.c 出境/港手续	10
2.2 外贸船舶进出境收费项目与收费标准	10
2.2.1 执行政府指导价的外贸船舶常规收费	11
2.2.1.a 引航费	11
2.2.1.b 拖轮费	12
2.2.1.c 停泊费收费标准	13
2.2.2 实行市场调节价的外贸船舶进出境常规收费	14
2.2.2.a 港口作业包干费（常规作业）	14
2.2.2.b 理货费（集装箱理货）	17
2.2.2.c SPRO（预防污染协议）费	17
2.2.3 外贸船舶进出境非常规费用	18
3 海运集装箱进口货物通关与口岸作业相关收费	19
3.1 海运集装箱进口货物通关与口岸作业流程	19

3.1.a 舱单申报	20
3.1.b 货船抵港、卸货、理货	21
3.1.c 换单	21
3.1.d 报关、海关普通查验、海关检验检疫查验	21
3.1.e 放箱手续	21
3.1.f 港口结费/预约提箱、码头提货	22
3.1.g 送货、堆场还空箱	22
3.2 进口货物通关及口岸作业常规收费	22
3.2.1 执行政府定价或以政府性基金形式收取的进口货物通关及口岸作业 常规收费	23
3.2.2 实行市场调节价的进口货物通关及口岸作业常规收费	24
3.2.2.a 船公司/船代进口常规收费	24
3.2.2.b 码头经营单位和理货公司进口常规收费	25
3.2.2.c 代理报关企业进口常规收费	27
3.2.2.d 箱管堆场进口常规收费	27
3.2.3 进口货物通关及口岸作业常规收费总计及各口岸对比	27
3.3 进口货物通关及口岸作业非常规收费	28
3.3.a 船公司/船代进口非常规收费	29
3.3.b 码头经营单位进口非常规收费	30
3.3.c 进口货物海关查验与检验检疫处理的相关收费项目	34
3.3.d 修/洗箱费	36
4 海运集装箱出口货物通关与口岸作业相关收费	36
4.1 海运集装箱出口货物通关与口岸作业流程	36
4.1.a 订舱确认、放箱手续	37
4.1.b 堆场提空箱、装箱、发送预配舱单	38
4.1.c 预约集港、集港、发送运抵报告	38
4.1.d 报关、海关查验、海关放行	38
4.1.e 发送装载舱单、海关准予装船	38
4.1.e 装船、货船离港、结费与出提单	39
4.2 海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费	39
4.2.1 执行政府定价或以政府性基金形式收取的出口货物通关及口岸作业 常规收费	40
4.2.2 实行市场调节价的出口货物通关及口岸作业常规收费	40
4.2.2.a 船公司/船代出口常规收费	40

4.2.2.b 理货公司出口常规收费	42
4.2.2.c 代理报关企业出口常规收费	43
4.2.2.d 箱管堆场出口常规收费	43
4.2.2.e 出口货物通关及口岸作业常规收费总计及各口岸对比	43
4.3 海运集装箱出口货物通关及口岸作业非常规收费	44
4.3.a 船公司/船代出口非常规收费	45
4.3.b 箱管堆场出口非常规收费	45
4.3.c 货代企业出口非常规收费	46
4.3.d 出口货物海关查验的相关收费项目	46
5 部分收费的国际比较	46
5.1 码头操作费的比较	46
5.2 库场使用费（码头堆存费）的比较	48
6 口岸收费存在的主要问题	48
6.a 部分政府定价/政府指导价/政府性基金收费仍有改进空间	49
6.b 部分收费名称混乱的问题	49
6.c 部分收费无实质性服务或者价格与服务内容不匹配的问题	50
6.d 集装箱用箱押金（押箱费）的有关问题	50
6.e 修/洗箱费的有关问题	52
6.f 货代收费不规范的问题	52
7 口岸收费管理工作的建议	53
7.1 政府定价、政府指导价以及政府性基金收费管理工作的建议	53
7.1.a 研究合并货物港务费、港口设施保安费和港口建设费	53
7.1.b 推动相关降费措施效果传导	54
7.2 市场调节价收费管理工作的建议	54
7.2.a 加强对企业经营服务性收费名称、服务内容方面的规范管理 ...	54
7.2.b 通过建立各种有效机制解决集装箱用箱押金的相关问题	54
7.2.c 从两个方面促进修洗箱收费规范化	55
7.2.d 加强对货代行业收费的管理	56

1 概述

1.1 项目背景

世界银行《营商环境报告》（以下简称“世行报告”）近年来引起中央及地方各级政府、企业界和众多研究机构的重视，跨境贸易部分中国大陆的排名由 2018 年报告的 97 位上升至 2020 年报告的 56 位，中央到地方各级相关政府部门及商业主体为此做出了巨大努力。

为了改善口岸营商环境、便利企业进出口贸易，国务院于 2018 年 10 月 19 日发布的《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》围绕“减单证、优流程、提时效、降成本”明确了 20 条措施，且在“降成本”方面通过第 17 条¹、18 条²提出了一系列具体工作。

要将这些工作落到实处，首先需要进行大量的基础性研究工作，其中最关键的就是针对跨境贸易相关的进出口收费进行科学的研究，对各类收费进行系统的梳理和分析。为此，财政部税政司委托北京睿库贸易安全及便利化研究中心，作为《跨境贸易合规成本和海运集装箱进出口收费研究》课题的一部分，就海运集装箱进出口收费进行研究，形成了此报告。以期在海运集装箱货物进出口流程及各环节对应收费项目、各主要海运口岸收

¹ 《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》第 17 条：“降低进出口环节合规成本。严格执行行政事业性收费清单管理制度，未经国务院批准，一律不得新设涉及进出口环节的收费项目。清理规范口岸经营服务性收费，对实行政府定价的，严格执行规定标准；对实行市场调节价的，督促收费企业执行有关规定，不得违规加收其他费用。鼓励竞争，破除垄断，推动降低报关、货代、船代、物流、仓储、港口服务等环节经营服务性收费。加强检查，依法查处各类违法违规收费行为。2018 年底前，单个集装箱进出口环节合规成本比 2017 年减少 100 美元以上。”

² 《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》第 18 条：“实行口岸收费目录清单制度。建立价格、市场监管、商务、交通、口岸管理、查验等单位共同参加的口岸收费监督管理协作机制。2018 年 10 月底前，对外公示口岸收费目录清单，清单之外不得收费。加强行业管理和行业自律，引导口岸经营服务企业诚信经营、合理定价。”

费标准对比等方面给出具有参考价值的成果和数据分析结论。

1.2 研究内容与研究方法

1.2.1 研究内容

本报告的研究内容主要涉及以下方面：

1) 海运集装箱外贸船舶进出境：

- 流程及各环节详细说明；
- 收费项目与常规项目收费标准梳理；
- 不同口岸港口作业包干费（常规作业）对比。

2) 海运集装箱进口货物通关与口岸作业：

- 流程及各环节详细说明；
- 收费项目与常规项目收费标准梳理；
- 不同口岸常规项目对比与部分非常规项目对比。

对于以上研究内容中涉及的收费项目，为了清楚地确定要研究的范围，从以下方面进行了界定：

1.2.1.a 货物类别、运输方式与装载形式

为了增加本研究的可比性，本研究在货物类别、运输方式与装载形式方面做出界定，具体说明如下。

货物类别：普通货物。不涉及：危险、冷藏、紧急救援等对运输储存条件和通关手续有特殊要求的货物。

运输方式与装载形式：海运集装箱。海运目前是国际贸易当中使用最为普遍的运输方式，集装箱由于其标准化形式可以实现全球范围内不同运

输方式的联运，目前已经成为主流的装运形式。

1.2.1.b 被收费主体

海运集装箱进出口涉及到两个大方面的活动：1) 外贸船舶进出境；2) 货物通关及口岸作业。在船舶进出境活动中，被收费主体即运输工具负责人及其代理（即船公司和船舶代理企业）；而在货物通关及口岸作业活动中，被收费主体是进出口企业或其代理（即进出口企业或其委托的货运代理/代理报关企业）。本研究将只针对以上两类主体被收费的情况进行探讨。

1.2.1.c 收费对应服务内容发生的区间

跨境贸易的链条很长，广义上讲：进口从“国外发货”一到“国内进口企业仓库收货”，再到“进口企业或其代理返还空箱至箱管堆场（简称‘还箱’）”；出口包括从“出口企业或其代理订舱成功（简称‘订舱成功’）”到“国内出口企业仓库发货”，再到“国外收货”。但是本研究探讨收费对应的服务只限定于以下：1) 进口：从“船舶抵达外锚地”到“还箱”并剔除国内运输部分；2) 出口：从“订舱成功”到“货船离开码头”并剔除国内运输部分。以上关系可通过下图表示：

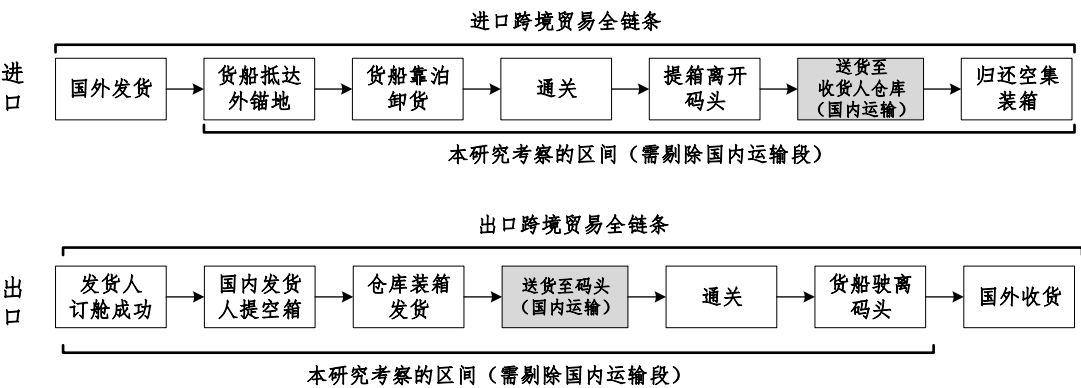


图 1.1 本研究所考察收费对应服务的发生区间

1.2.1.d 费用发生的概率

对于外贸船舶进出境过程中涉及的收费，本研究将重点考察针对普通外贸船舶经营人（船公司）或其代理（船代）概率超 20%的常规收费项目。

对于货物通关及口岸作业过程中涉及的收费，本研究将重点考察针对进出口企业或其代理概率超过 20%的收费项目。

1.2.1.e 费用发生的原因

为满足相关部门监管要求和口岸一般性商业程序要求产生，而非企业自身原因产生。例如：码头对进口企业收取的“库场使用费”，概率会超过 20%，但是该费用大多数情况下是由于进口企业因自身原因未在规定时间内提取集装箱而产生，并非为满足海关或其他监管部门监管要求或一般性商业程序而产生，所以该项费用不属于常规性收费。

除通过以上条件界定的常规性收费之外，本课题也会对较为普遍的非常规性收费进行考察。

1.2.2 研究方法

本研究是一项基础性研究，旨在对庞杂的海运集装箱进出口相关收费进行系统梳理，主要使用了以下研究方法：

1) 资料整理³。本报告整理了中国主要外贸集装箱货物海运口岸（由北至南：大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、深圳、广州）相关收费的信息，主要来源包括：各地“单一窗口”相关主体公布的收费清单或链接、各大船公司公布的地方附加费（Local Surcharge）、各有关商业主体在其官方网站公布的收费。

³ 所有资料有效性截至 2019 年 10 月 31 日。

2) 企业访谈。除了搜集必要的资料,在整理过程中就相关收费项目对应的服务内容、收费标准征询了各口岸专业货运代理企业人士、船舶代理企业人士,并了解了关于口岸收费存在的问题。

1.3 重要结论

1) 外贸船舶进出境常规收费共有 6 项,其中:执行政府指导价的有 3 项(引航费、拖轮费、停泊费);实行市场调节价的有 3 项(港口作业包干费(常规作业)、理货费(集装箱理货)、SPRO(预防污染协议)费)。

2) 海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费共有 14 项,其中:执行政府定价或以政府性基金收取的有 3 项(货物港务费、港口设施保安费、港口建设费);实行市场调节价的收费各口岸存在部分差异,但总体上可能包含 11 项(船公司/船代可能收取 6 项,码头经营单位可能收取 1 项,理货公司可能收取 2 项,代理报关企业收取 1 项,箱管堆场收取 1 项)。

3) 海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费共有 13 项,其中:执行政府定价或以政府性基金收取的有 3 项(货物港务费、港口设施保安费、港口建设费);实行市场调节价的收费各口岸存在部分差异,但总体上可能包含 10 项(船公司/船代可能收取 7 项,理货公司可能收取 2 项,代理报关企业收取 1 项,箱管堆场收取 1 项)。

4) 在海运集装箱进/出口货物通关及口岸作业常规收费中,船公司/船代的收费占据最大比例(总费用 80%左右),而其中码头操作费又占据最主要的比例(总费用 40%左右)。

5) 中国大陆八个主要外贸海运集装箱口岸中,进口货物通关及口岸作

业常规总费用平均值由高到低为：广州、大连、深圳、青岛、天津、上海、厦门、宁波；出口货物通关及口岸作业常规总费用平均值由高到低为：广州、深圳、大连、天津、青岛、厦门、上海、宁波。

6) 中国海运集装箱口岸收费总体上比较规范，但依然存在一些问题，比较常见的包括：部分政府定价/政府指导价/政府性基金收费仍有改进空间；部分收费名称混乱；部分收费无实质性服务或者价格与服务内容不匹配；集装箱用箱押金（押箱费）过高且退还周期长；修洗箱收费存在不规范；货代行业收费存在不规范。

2 外贸船舶进出境相关收费

2.1 外贸船舶进出境流程

外贸船舶是进出口货物的载体，外贸船舶经营人会通过其对进出口企业或进出口企业代理的收费将其在进出境过程中产生的成本进行转移，如此船舶进出境成本会间接影响到进出口企业所付出的成本，因此有必要对外贸船舶进出境流程中发生的收费项目进行研究，在此之前需要对船舶进出境流程进行梳理。

从外贸船舶经营人或者其代理的角度出发，一般的船舶进出境及相关手续流程如下图：

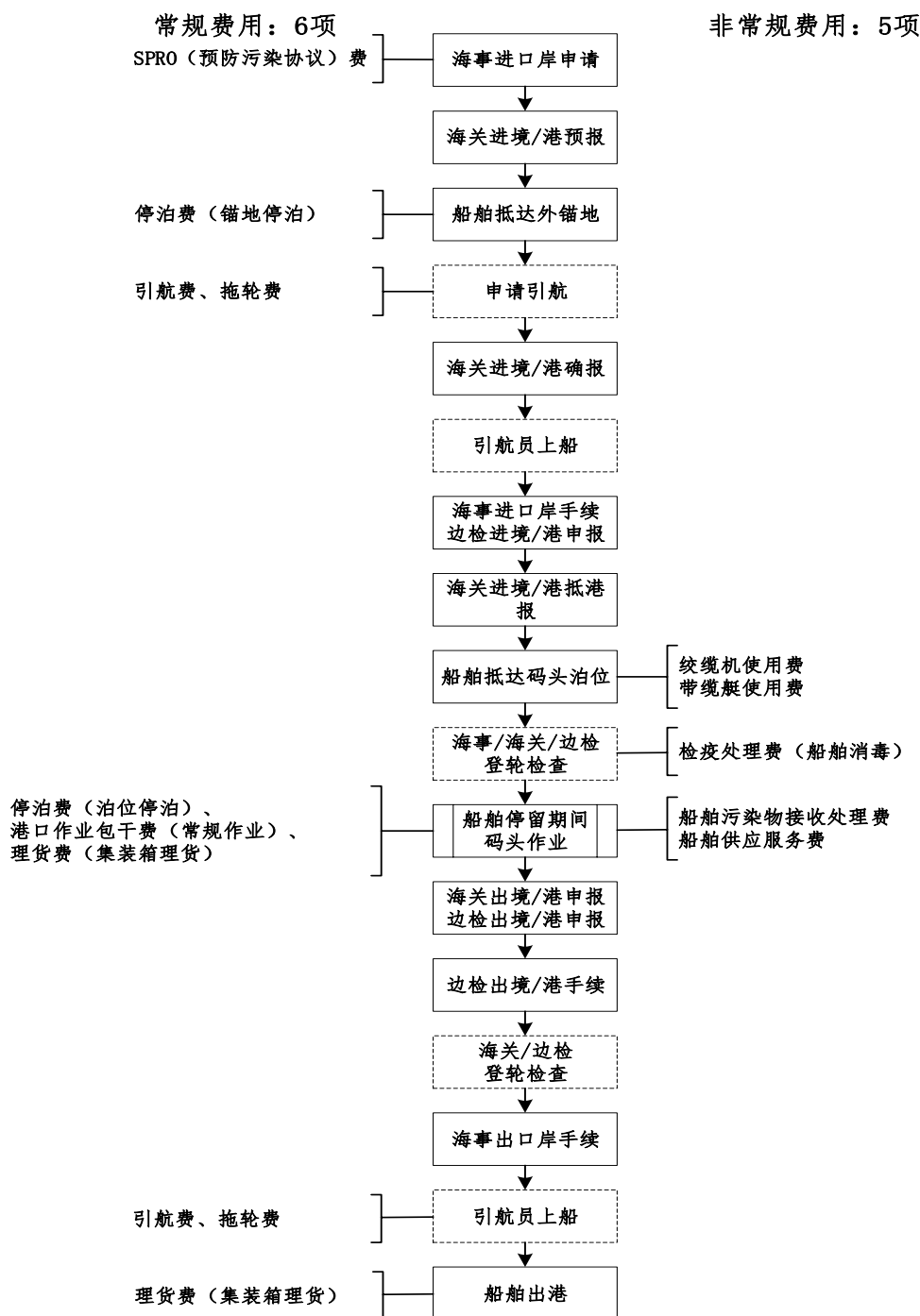


图 2.1 外贸船舶进出境一般流程

注：1) 上图为了简明只按照船舶代理办理船舶进出境手续时最常用的步骤绘制，实际上很多工作是可以同时进行的，互相之间并无绝对的逻辑关联性。2) 虚线表示可能发生的环节。3) 常规费用包括 5 项：停泊费、引航费、拖轮费、港口作业包干费（集装箱装卸）、理货费（集装箱理货），其中停泊费对应的情形有两种：锚地停泊和泊位停泊；引航费则也有两种情形：进港引航和出港引航。4) 所有费用均由船公司支付或其代理代为支付。5) 以上涉及费用的解释将在后续章节进行说明。

对于其中各个环节，说明如下：

2.1.a 抵港前环节

1) 海事进口岸申请：船舶代理企业一般以海事部门的申报作为起点，通常在船舶预计到港前 7 天左右，通过“单一窗口”提交海事进口岸申请，海事部门会根据船舶的相关申报信息做出是否准予进港的决定，并在“单一窗口”予以反馈，如果申报信息无异常则准予进港，极少数情况下（如载有朝鲜籍船员、超过码头靠泊等级）会予以拒绝。

2) 海关进境/港预报：船代一般在船舶靠泊前 24 小时通过“单一窗口”向海关进行船舶入境/港预报，预报被海关接受后，再进行单证预报。

3) 船舶抵达外锚地：船舶行驶至外锚地，等待进港靠泊。

4) 申请引航：在向海关进行进境/港预报及单证预报且被通过后，船代通常在靠泊前一天向引航中心发出引航申请（外籍船舶必须由中国引航机构派出引航员上船引航才能靠港，中国籍船舶根据需求自行申请，不予强制），同时传输相关信息至码头以便其安排靠泊计划。

5) 海关进境/港确报：船代一般在船舶靠泊前 12 小时进行进境/港确报，确报被海关接受后进行单证确报，通过后海关会通过“单一窗口”显示船舶是否需要检疫。

6) 引航员上船：引航员按照计划抵达船舶停泊锚地，登船进行引航作业，必要时还需要使用拖轮。

7) 海事进口岸手续：在船舶抵达锚地引航员上船后即可进行进口岸手续申报（但根据海事规定，目标船舶靠港后 24 小时之内都可以进行进口岸手续申报），申报的材料/事项一般包括 13 项：运输工具动态、海事船岸活

动信息、海事前十港船到船活动信息、船舶进出境总申报单、航次摘要信息、船员信息、货物信息、船员物品清单、船用物品信息、船员适任证信息、船舶证书信息、集装箱信息、压舱水报告单信息。

8) 边检进境/港申报：船代一般在引航员上船后通过“单一窗口”进行边检进境/港申报，申报的材料/事项一般包括 8 项：运输工具动态、船舶进出境总申报单、航次摘要信息、船员清单、枪支弹药信息、旅客清单、货物信息、船员物品清单。边防检查站会根据船代申报信息进行系统预检，根据风险分析结论决定通过电子监船还是人工登轮监船。靠泊后船代人员需要船代携带船上人员的护照及船员名单到指定的窗口进行验证，最终的审批结果通过“单一窗口”反馈。

9) 海关进境/港抵港报：船代一般在引航员上船后进行进境/港抵港报，海关通过“单一窗口”反馈抵港报审核结果。（海关进境/港预报、确报、抵港报涉及的材料/事项包括 14 项：运输工具动态、船舶进出境总申报单、航次摘要信息、船员清单、转关货物信息（如有）、内贸集装箱信息（如有）、沿海空箱信息（如有）、货物信息、危险品信息、船员物品清单、船用物品信息、压舱水报告单信息、航海健康申报单信息。）

2.1.b 抵港后环节

1) 船舶抵达码头泊位：船舶航行（在引航员引航指导下）抵达泊位。抵达泊位后码头即开始靠泊作业，部分船舶吨位大，通常需要带缆艇及绞缆机协助靠泊作业，待最后一根缆绳完成系缆即视为靠泊作业结束。

2) 海事/海关/边检登轮检查：海事、海关、边检会根据船代申报的信息和材料，通过风险判断后决定是否需要登船。海事登轮的目的一般是针

对船舶的安全情况和适航状况进行检查，边检登轮的目的是对船上人员信息及是否携带违禁物品等事项进行检查，海关则是针对船舶卫生状况及货物进行检查并进行水尺检尺作业。

3) 船舶停留时间/码头作业：船舶靠泊且海关、海事、边检部门批准后，码头对船舶进行装卸船作业，船方根据需求可以进行船舶污染物清理、船舶供应及维修等。

2.1.c 出境/港手续

1) 海关出境/港申报：船代一般在离港前一天进行海关出境/港申报，在离港当天进行单证申报，单证申报被接受后，后台系统会进行风险分析，确定是否登轮检查（出港登轮情况很少）。

2) 边检出境/港申报与手续：船代一般在离港前一天在“单一窗口”进行边检出境/港申报，在离境/港当天办理边检出境/港手续，向边检汇报离境人员及船舶离港具体时间，确认是否登轮检查。（出港登轮情况很少）。

3) 海事出口岸手续：待边检、海关出境/港手续办结后，“单一窗口”中的出境/港申报界面会显示海关与边检的审批意见，此时船代连同海事出境/港相关单证发送给海事办理出口岸手续，待海事批准后即可离港。

4) 引航员上船、船舶出港：出境/港手续办理完整并获得海关、海事、边检通过后，与码头结清费用，解缆绳，引航员根据引航计划登船开始引航，船舶离港。

2.2 外贸船舶进出境收费项目与收费标准

外贸船舶进出境收费项目的被收费主体为船公司或其代理，而其涉及

的收费主体包括：引航机构、码头经营单位、拖轮服务单位、理货公司、船舶污染清除企业、检疫处理机构、船供企业。收费清单如下：

表 2.1 外贸船舶进出境收费清单

序号	费用名称	收费主体	收费形式
常规	1 引航费	引航机构	政府指导价
	2 拖轮费	拖轮服务单位	政府指导价
	3 停泊费	码头经营单位	政府指导价
	4 港口作业包干费 (常规作业)		市场调节价
	5 理货费 (集装箱理货)	理货公司	市场调节价
	6 SPRO (预防污染协议) 费	船舶污染清除企业	市场调节价
非常规	1 绞缆机使用费	码头经营单位	市场调节价
	2 带缆艇使用费		市场调节价
	3 检疫处理费 (船舶消毒)	检疫处理机构	市场调节价
	4 船舶污染物接收处理费	船舶污染清除企业	市场调节价
	5 船舶供应服务费	船供企业	市场调节价

注：码头经营单位（常规 2 项、非常规 2 项），引航机构（常规 1 项），拖轮服务单位（常规 1 项），理货公司（常规 1 项），检疫处理单位（非常规 1 项），船舶污染清除企业（常规 1 项，非常规 1 项），船供企业（非常规 1 项）。

在外贸船舶进出境常规收费中，共有 3 项是采用政府指导价的形式，3 项采用市场调节价的形式；在外贸船舶进出境非常规收费（相对常见）中，5 项收费均为市场调节价。

2.2.1 执行政府指导价的外贸船舶常规收费

执行政府指导价的外贸船舶常规收费包括：引航费、拖轮费、停泊费，这三项收费对应的收费主体均按照交通运输部《港口计费办法》规定进行收取，执行政府指导价：

2.2.1.a 引航费

引航费对应的服务内容或收费原因是：引领航行国际、国内航线船舶

进、出港以及在港内移泊。

表 2.2 航行国际航线船舶引航费基准费率

项目	计费单位	费率（元）		说明
引航（移泊）费	计费吨	A	0.45	40000 计费吨及以下部分
			0.40	40001-80000 计费吨部分
			0.375	80000-120000 计费吨部分
	计费吨·海里	B	0.004	10 海里以上超程部分
	计费吨	C	0.14	过闸引领
	计费吨	D	0.20	港内移泊

注：A：引航距离在 10 海里及以内，且引领船舶在 120000 净吨及以内；引航距离在 10 海里及以内，且引领船舶超过 120000 净吨的引航费按 49000 元/艘计收。

B：引航距离超过 10 海里的引航费超程部分。

C：引领航行国际航线船舶过闸，引航费加收过闸引领费。

D：引领国际航线船舶在港内移泊。

航行国际航线船舶引航费最低计费吨为 2000 计费吨。

需要注意的是，根据《港口计费办法》第十六条第（四）款规定：“大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、日照、连云港、上海、宁波、厦门、汕头、深圳、广州、湛江、防城、海口、洋浦、八所、三亚港以外的港口（港区），引航费加收引航附加费，最高不超过每计费吨 0.27 元”，也就是说除去这 20 个口岸，其他口岸是被允许在基准费率上加收附加费的，目前比较常见的是，可以加收附加费的基本都是顶格加收（即在基准费率上加收 0.27 元/计费吨）。另外，根据《港口计费办法》，引航机构针对节假日或夜班作业加收附加费。

2.2.1.b 拖轮费

拖轮费对应的服务内容或收费原因是：协助外贸集装箱、滚装船、客船靠/离泊，协助油船、化学品船、液化气体船靠/离泊，协助散货船、杂货船及其他船舶靠/离泊。

对于拖轮费，船舶类型及船长不同基准费率有差异，各基准费率如下：

表 2.3 航行国际航线船舶拖轮费基准费率（计费单位：元/拖轮艘次）

序号	船长（米）	船舶类型		
		集装箱船、 滚装船、客船	油船、化学品船、 液化气体船	散货船、杂货船及 其他
1	80 及以下	6000	5700	5300
2	80—120	6500	7800	7400
3	120—150	7000	8500	8000
4	150—180	8000	10500	9000
5	180—220	8500	12000	11000
6	220—260	9000	14000	13000
7	260—275	9500	16000	14000
8	275—300	10000	17000	15000
9	300—325	10500	18000	16000
10	325—350	11000	18600	16500
11	350—390	11500	19600	17800
12	390—	12000	20300	19600

在以上基准费率基础上，拖轮单位可以根据实际情况进行调整，根据《港口计费办法》第二十六条、第二十七条：

1) 被拖船舶靠离的泊位与最近的拖轮基地距离超过 30 海里但小于等于 50 海里的，其拖轮费可按基准费率的 110%收取；距离超过 50 海里的，可按 120%收取。

2) 拖轮费与燃油价格实行联动，燃油价格大幅上涨或下跌影响拖轮运营成本发生较大变化时，适当调整拖轮费基准费率标准。

2.2.1.c 停泊费收费标准

停泊费对应的服务内容或收费原因是：停泊在港口码头的船舶，由提供停泊服务的港口经营人向船方或其代理人计收停泊费。

各口岸码头经营单位根据交通运输部《港口计费办法》规定进行收取，执行政府指导价，其基准费率如下：

表 2.4 航行国际航线船舶停泊费基准费率

项目	计费单位	费率（元）		说明
停泊费	计费吨·日	A	0.25	
	计费吨·小时	B	0.15	

项目	计费单位	费率（元）		说明
	计费吨·日	C	0.05	锚地停泊

A: 航行国际航线船舶正常作业停泊。

B: 1. 货物及集装箱装卸或上、下旅客完毕 4 小时后，因船方原因继续留泊的船舶；2. 非港口原因造成的等修、检修的船舶（等装、等卸和装卸货物及集装箱过程中的等修、检修除外）；3. 加油加水完毕继续留泊的船舶；4. 非港口工人装卸的船舶；5. 国际客运和旅游船舶。

C: 停泊在港口锚地（报告线内）的航行国际航线船舶。

另外：由于港口原因或特殊气象原因造成船舶在港内留泊免收停泊费。

2.2.2 实行市场调节价的外贸船舶进出境常规收费

实行市场调节价的外贸船舶进出境常规收费包括：港口作业包干费（常规作业）、理货费（集装箱理货）、SPRO（预防污染协议）费。

2.2.2.a 港口作业包干费（常规作业）

港口作业包干费（常规作业）的服务内容：将标准集装箱一般加固拆除，从外贸船舶上卸到码头，并使用一般平面运输车辆拖运至堆场，分类堆存，从堆场装上货方卡车；或将标准集装箱从货方卡车卸到堆场、分类堆存，使用一般平面运输车辆拖运至岸边，装上外贸船舶并进行一般加固。

各码头经营单位根据交通运输部《港口计费办法》规定，同时根据各地具体市场情况，执行市场调节价，根据调查，各主要口岸港口作业包干费（常规作业）基本费率如下：

表 2.5 各口岸港口作业包干费（常规作业）收费标准（重箱）

口岸		收费标准（单位：元/箱）	
		20 英尺标箱	40 英尺标箱
大连		494.99-616.31	741.53-936.98
天津		470.3	705.5
青岛	其他 ⁴	480	720
	青岛港国际股份有限公司董家口分公司	212	398
	青岛港国际股份有限公司大港分公司	425.5	638.3

⁴ 青岛前湾集装箱码头有限责任公司、青岛新前湾集装箱码头有限责任公司、青岛前湾联合集装箱码头有限责任公司、青岛前湾新联合集装箱码头有限责任公司

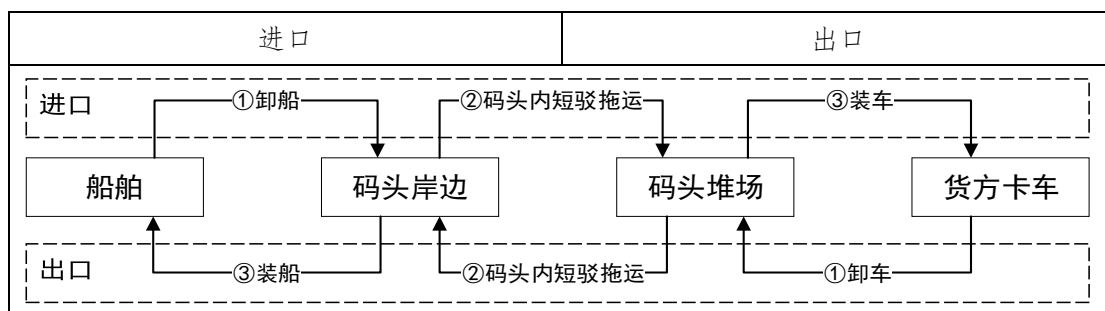
口岸		收费标准（单位：元/箱）	
		20 英尺标箱	40 英尺标箱
上海		930	1390
宁波		540	826
厦门		510	775
深圳	盐田	980	1470
	蛇口/赤湾	800	1200
广州	广州港股份有限公司	490	735
	广州广裕仓码有限公司	475	950
	广州全通秀丽码头有限公司	500（出口）、 530（进口）	700（出口）、 730（进口）
	广州花都巴江货运有限公司	520（出口）、 540（进口）	730（出口）、 780（进口）
	广州新塘仓码港口服务有限公司	370	580
	广州东江口码头有限公司	485	590
	广州保税区广保通码头储运有限公司	500	700
	广东中外运黄埔仓码头有限公司	475（出口）、 505（进口）	723（出口）、 783（进口）
	广东中外运东江仓码头有限公司	385（出口）、 435（进口）	608（出口）、 653（进口）

数据来源：各码头经营单位在各口岸“单一窗口”公布的收费清单。

对于“常规作业”，按照港口作业包干费（常规作业）的定义，进口和出口分别包含三段服务：

表 2.6 港口作业包干费（常规作业）对应的三段服务内容

进口	出口
①卸船（船舶-岸边）：将标准集装箱一般加固拆除，从外贸船舶上卸到码头；	①卸车（货方卡车-码头堆场）：将标准集装箱从货方卡车卸到堆场；
②码头内短驳拖运（码头岸边-码头堆场）：用一般平面运输车辆将集装箱拖运至码头堆场，分类堆存；	②码头内短驳拖运（码头堆场-码头岸边）：使用一般平面运输车辆将集装箱拖运至岸边；
③装车（码头堆场-货方卡车）：将集装箱从堆场装上货方卡车。	③装船（码头岸边-船舶）：从岸边将集装箱装上外贸船舶并进行一般加固。



需要注意的是，大部分口岸的大部分码头经营单位对于常规作业的三段服务是合在一起进行收费的，但也有部分码头经营单位采取分段收费，主要有两种情况：

第一种：在进口时将卸船、码头内短驳拖运两个环节合并在一起收费，而对装车单独另外进行收费；在出口时对卸车单独收费，将码头内短驳拖运、装船合并在一起收费。

第二种：在进口时对卸船单独收费，而将码头内短驳拖运、装车合并进行收费；在出口时将卸车、码头内短驳拖运合并收费，对装船单独收费。

表 2.7 部分分段收取港口作业包干费（常规作业）的口岸（单位：元/箱）

口岸		装卸船	码头内短驳运输 (码头岸边-码头堆场)	装卸车
大连		444-561		50.99-55.31
青岛	青岛-青岛港国际股份有限公司董家口分公司	160		52
上海		480	450	
宁波		490		50
广州	广州港股份有限公司	490		
	广州广裕仓码有限公司	215	260	
	广州全通秀丽码头有限公司	250	250（出口）/280（进口）	
	广州花都巴江货运有限公司	260	260（出口）/280（进口）	
	广州新塘仓码港口服务有限公司	170	200（出口）/200（进口）	
	广州东江口码头有限公司	205		280
	广州保税区广保通码头储运有限公司	200	300（出口）/300（进口）	
	广东中外运黄埔仓码头有限公司	235	240（出口）/270（进口）	
	广东中外运东江仓码头有限公司	175	210（出口）/260（进口）	

注：以上均以 20 英尺标准集装箱为例。

2.2.2.b 理货费（集装箱理货）

理货费（集装箱理货）的服务内容：根据舱单信息，核对集装箱箱号、箱型、尺寸、铅封号；检查箱体外表状况；指导和监督货物装卸船；协助做好配积载工作；记录和绘制实际集装箱积载图；汇总过境货积载图；办理集装箱双边交接签证；提供单箱、单票装卸进度实时查询；按照需求向船公司或其船舶代理提供个性化船图报文、分港集装箱明细等相关信息服务；及时准确传输理货报告。

各大口岸理货服务通常由各地专门的理货公司提供服务，各大口岸有2-3家主要的理货公司，占据了绝大部分理货业务，各口岸不同家理货公司通常也都有地方码头经营单位的参股，而且收费标准大多一致。各口岸理货费（集装箱理货）的收费标准如下：

表 2.8 各口岸理货费（集装箱理货）收费标准（单位：元/箱）

口岸	20 英尺标箱	40 英尺标箱
大连	12	24
天津	12	24
深圳	12	24
广州	16	32
上海	18	36
宁波	18	36
青岛	20	40
厦门	20	40

2.2.2.c SPRO（预防污染协议）费

SPRO（预防污染协议）费的收费原因：中华人民共和国《防治船舶污染海洋环境管理条例》相关条款规定：“载运散装液体污染危害性货物的船舶和1万总吨以上的其他船舶，其经营人应当在作业前或者进出港口前与符合国家有关技术规范的污染清除作业单位签订污染清除作业协议，明

确双方在发生船舶污染事故后污染清除的权利和义务。”根据该规定大部分集装箱船舶经营人都需要与污染清除作业单位签订预防污染协议（SPRO），由此产生的费用即 SPRO（预防污染协议）费。

对于该项收费的收费标准，污染清除企业需要根据船舶大小、船舶种类、船舶状态等等各种因素确定最终的收费价格，而且还取决于其与船舶经营人之间价格磋商，尚没有统一的收费标准。

2.2.3 外贸船舶进出境非常规费用

相对常见的外贸船舶进出境非常规费用包括五项，全部实行市场调节价：绞缆机使用费、带缆艇使用费、检疫处理费（船舶消毒）、船舶污染物接收处理服务费、船舶供应服务费。

绞缆机使用费、带缆艇使用费的服务内容：为协助靠泊作业使用绞缆机及带缆艇。

检疫处理费（船舶消毒）的服务内容：对船舶进行卫生检疫处理并出具检疫处理结果报告单。

船舶污染物接收处理服务费服务内容：为船舶提供垃圾、污水、污油的接收和处理服务。

船舶供应服务费的服务内容：为船舶提供供水、供油、供岸电、供船用物品等服务。

绞缆机使用费、带缆艇使用费尚未获得充分资料；受访企业人员表示这两项收费发生概率较少，一是由于要使用到相关设备的情况不多，二是很多码头经营单位不予收费。船舶污染物接收处理费和船舶供应服务费的收费标准则取决于船舶经营人与相关企业之间签订的商业协议，尚没有统

一的收费标准。

而对于检疫处理费（船舶消毒），本报告总结了各大海运口岸常见的收费标准：

表 2.9 检疫处理费（船舶消毒）

口岸	一般船舶一般检疫处理	船舶熏蒸处理
大连	0.045 元/总吨（最低 200 元）	0.54 元/总吨
天津	0.045 元/总吨（最低 180 元）	0.54 元/总吨
青岛	29.7 元/立方	
上海	0.045 元/总吨（最低 200 元）	0.54 元/总吨
宁波	180 元/艘（总吨 5 千吨以下含 5 千吨） 200 元/艘（总吨 5 千吨以上至 1.2 万吨以下含 1.2 万吨） 500 元/艘（总吨 1.2 万吨以上至 5 万吨以下含 5 万吨） 1000 元/艘（总吨 5 万吨以上至 10 万吨以下含 10 万吨） 1500（总吨 10 万吨以上至 15 万吨以下含 15 万吨） 2000（总吨大于 15 万吨）	0.54 元/总吨
厦门	0.045 元/总吨（最低 200 元）	0.54 元/总吨
深圳	0.045 元/总吨（最低 180 元）	0.54 元/总吨
广州	0.04 元/总吨（最低 180 元）	0.54 元/总吨

3 海运集装箱进口货物通关与口岸作业相关收费

3.1 海运集装箱进口货物通关与口岸作业流程

本研究考察的进口通关及口岸作业流程是指在进境口岸直接进行清关的海运集装箱货物，不包括转关至其他口岸的情况。具体流程如下：

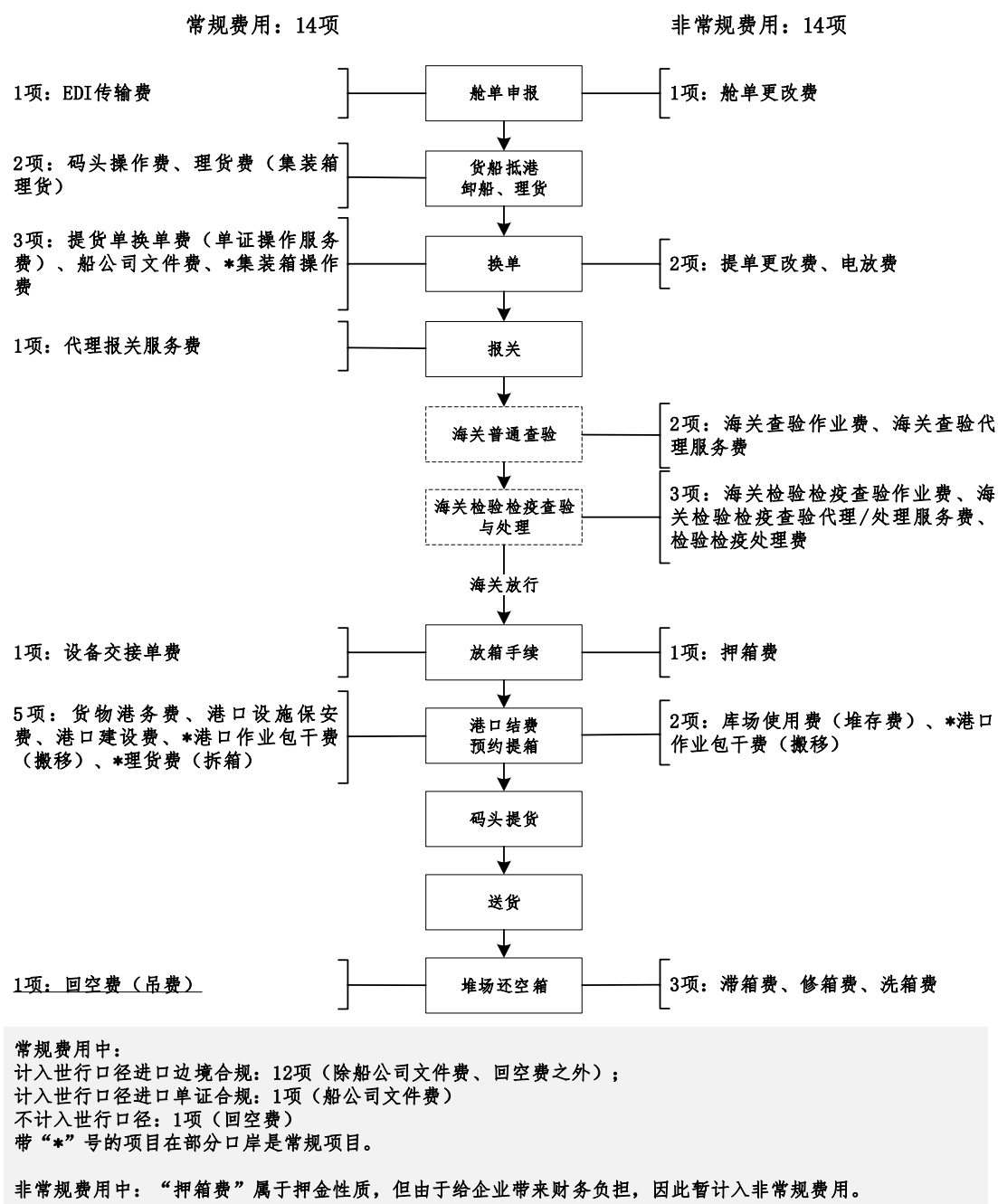


图 3.1 海运集装箱进口货物通关及口岸作业流程

各环节说明如下：

3.1.a 舱单申报

国外发货人或其代理将原始舱单需要的货物信息发给船公司/船代，
 然后船公司/船代加上船舶及舱位等信息形成原始舱单数据发送给国内海

关，从而在舱单系统中形成原始舱单。

3.1.b 货船抵港、卸货、理货

船舶抵达码头泊位，在海关/海事/边检的批准后，码头进行卸货作业，卸货作业的同时理货公司对集装箱进行清点，核对箱号、箱型及铅封情况等并发送理货报告给海关。

3.1.c 换单

进口企业或其代理持《提单》向船公司/船代换取《提货单》。部分口岸少数船公司/船代可通过电子平台进行换单。

3.1.d 报关、海关普通查验、海关检验检疫查验

进口企业或其代理在单一窗口向海关进行货物申报。海关在审单后对货物决定是否布控查验，如查验则下达查验指令给报关企业，企业持相应的单证办理查验细化指令，同时向查验场站预约，查验场站进行吊柜，企业人员及海关关员按查验计划到达查验场站，查验场站根据查验细化指令进行作业，海关关员对查验结论进行记录，返回办公室后录入系统。

如果被抽中需要进行海关检验检疫，则在提货后需要将集装箱先运至专门的查验场站实施检验检疫，如有问题则需要检验检疫处理，处理合格后才可放行。

3.1.e 放箱手续

海关放行后，进口企业或其代理向船公司/船代办理放箱手续，船公司/船代签发《设备交接单》（进口企业到码头提取货物的凭证之一）。部分口岸部分船公司/船代已经实现设备交接单无纸化，放箱手续可以在线进行。

3.1.f 港口结费/预约提箱、码头提货

进口企业或其代理在码头业务系统或码头业务现场窗口交费并预约提箱计划。进口企业或其代理按照提箱计划派出集装箱卡车到码头进行提货。

3.1.g 送货、堆场还空箱

集装箱卡车将货物运至进口企业指定仓库，在仓库将货物从集装箱中移出。集装箱卡车将空集装箱归还至船公司/船代指定的箱管堆场，箱管堆场会对集装箱进行检查，如有脏污、损坏则需要进行修洗箱，箱管堆场同时会对归还时间进行记录，以便船公司/船代计算可能发生的滞箱费。

3.2 进口货物通关及口岸作业常规收费

海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费项目的被收费主体为进口企业或其代理，共 14 项收费，而涉及的收费主体包括：船公司/船代、码头经营单位、理货公司、海事局、代理报关企业、箱管堆场。

表 3.1 海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费清单

序号	收费名称	收费主体	收费形式
1	码头操作费	船公司/船代（6 项）	市场调节价
2	船公司文件费		
3	设备交接单费		
4	提货单换单费 （单证操作服务费）		
5	集装箱操作费		
6	EDI 传输费		
7	货物港务费	码头经营单位（3 项）	政府定价
8	港口设施保安费		市场调节价
9	港口作业包干费（搬移）		

序号	收费名称	收费主体	收费形式
10	理货费（集装箱理货）	理货公司（2 项）	市场调节价
11	理货费（拆箱）		
12	港口建设费	海事局（1 项）	政府性基金
13	代理报关服务费	代理报关企业（1 项）	市场调节价
14	回空费（吊费）	箱管堆场（1 项）	市场调节价

3.2.1 执行政府定价或以政府性基金形式收取的进口货物通关及口岸作业常规收费

执行政府定价进口货物通关及口岸作业常规收费只包括 2 项：货物港务费、港口设施保安费。货物港务费由具体负责维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施的单位（一般为码头经营单位）向货方或其代理人收取，港口设施保安费由取得《港口设施保安符合证书》的港口经营人（一般为码头经营单位）向货方或其代理人收取。

以政府性基金形式收取的只有 1 项：港口建设费，由海事管理机构收取。

货物港务费的收费原因：维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。

港口设施保安费的收费原因：为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。

港口建设费对应的收费原因是：港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。

以上三项收费各口岸收费标准如下：

表 3.2 主要口岸进口货物港务费、港口设施保安费、港口建设费收费标准（单位：元/箱）

主体类别	收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
码头经营单位	货物港务费	34.00	无	无 /17.00	34.00	34.00	34.00	8.50	34.00
	港口设施保安费	8.00	8.00	6.40	8.00	8.00	8.00	4.00	8.00
海事局	港口建设费	51.20	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	51.20	64.00

目前对于货物港务费：深圳口岸不收取；广州口岸部分港区免收或者不收，部分港务给予 50%折扣；厦门口岸则给予 75%的折扣。对于港口设施保安费：广州口岸和厦门口岸分别给予 20%和 50%的折扣。

上海和天津通过地方财政将港口建设费地方留成的 20%（12.8 元）返还给缴费企业。

3.2.2 实行市场调节价的进口货物通关及口岸作业常规收费

除以上三项收费外，其他进口货物通关及口岸作业常规收费均为实行市场调节价的经营服务性收费，具体可按收费主体分类：船公司/船代进口常规收费、码头经营单位和理货公司进口常规收费（不含货物港务费和港口设施保安费）、代理报关企业进口常规收费、箱管堆场进口常规费。

3.2.2.a 船公司/船代进口常规收费

在进口通关及口岸作业的过程中，船公司/船代向进口企业或其代理收取 6 项常规费用：码头操作费、船公司文件费、设备交接单费、提货单换单费（单证操作服务费）、集装箱操作费、EDI 传输费。其中集装箱操作费、EDI 传输费在部分口岸基本不存在。

码头操作费对应的服务内容：用以抵偿船公司在装货港或目的港需要支付给码头或者中间作业经营者的货柜码头装卸费用及其他有关处理货物的费用。

船公司文件费对应的服务内容：船公司制作提单及各类单证文件，以

及弥补与之相关的运营成本。

设备交接单费对应的服务内容：船公司和用箱人以设备交接单作为集装箱交接凭证，船公司收取制作、打印设备交接单的费用。

提货单换单费对应的服务内容：主要是对提单信息进行审核，办理更换提货单业务，也包含其他一些单证相关的服务。

集装箱操作费对应的服务内容：舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。

EDI 传输费对应的服务内容：主要为向海关及其他部门传输舱单数据项及其他电子信息数据。

各口岸船公司/船代以上各项常规收费平均费率如下：

表 3.3 各主要口岸船公司/船代进口常规收费平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
码头操作费	675.69	892.19	856.88	666.72	663.96	658.48	660.36	676.15
船公司文件费	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00
设备交接单费	24.17	31.00	32.50	23.33	24.00	30.00	24.00	20.00
提货单换单费 (单证操作服务费)	300.00	225.00	347.50	153.00	368.00	200.00	200.00	400.00
集装箱操作费	无	无	13.75	无	135.00	25.00	无	无
EDI 传输费	无	无	无	0.50	10.00	100.00	2.00	无

注：1) 码头操作费根据十大船公司⁵在上海航运交易所备案价格计算；2) 其他费用均根据各口岸“单一窗口”船公司/船代公布收费清单计算；3) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨。

通过以上信息可以发现：码头操作费占据了船公司/船代收费中占比最高，而且华南地区（深圳、广州）码头操作费收费普遍高于其他区域。

3.2.2.b 码头经营单位和理货公司进口常规收费

在进口通关及口岸作业过程中：

⁵ 十大船公司包括：马士基、地中海、中远海（含东方海外）、达飞、赫伯罗特、海洋网联、长荣、阳明、现代、太平船务

码头经营单位对进口企业或其代理收取 1 项市场调节价的常规费用：港口作业包干费（搬移），但其中港口作业包干费（搬移）在大部分口岸为非常规收费项目，仅在小部分口岸是常规项目。

对于大多数口岸，理货公司一般不对进口企业或其代理收取费用，但有部分口岸作为常规收费项目，会收取理货费（集装箱理货）和理货费（拆箱），其中理货费（集装箱理货）大多数口岸一般情况都是向船公司/船代收，仅有少部分是对进口企业收取。

港口作业包干费（搬移）的服务内容：部分口岸会对进口企业收取，服务内容为对集装箱进行一次搬移。

理货费（集装箱理货）的服务内容：核对集装箱箱号、箱型、铅封状况，并按照海关规定向海关传输理货报告。

理货费（拆箱）的服务内容：主要针对集装箱内货物进行清点，在数量出现异常时提供证明。但是，对于部分作为常规项目收取的口岸，理货公司并不提供实质性服务，仅作为码头放行的前置条件。

以上收费各口岸平均费率如下：

表 3.4 各主要口岸码头经营单位、理货公司进口常规收费平均费率（单位：元/箱）

主体类别	收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
码头经营单位	港口作业包干费（搬移）	45.00	注 1						50.99
理货公司	理货服务费（集装箱理货）	注 1						20.00	注 1
	理货服务费（拆箱）	注 2			47.00	注 2			

注：1）“注 1”一般不直接对货主或其代理收取；2）“注 2”一般为非常规项目，货主或其代理提出要求时才产生；3）以上收费均根据各口岸“单一窗口”码头经营单位、理货公司公布收费清单计算；4）以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨。

对于港口作业包干费（搬移），仅在上海和大连作为常规收费项目。

对于理货服务费（集装箱理货），仅在厦门口岸作为常规收费项目；对于理货服务费（拆箱），仅在宁波口岸作为常规收费项目。

3.2.2.c 代理报关企业进口常规收费

代理报关企业常规收费一般只有一项“代理报关服务费”，其对应的服务内容即提供代理报关等相关服务。各地收费标准如下：

表 3.5 各口岸进口代理报关服务费基础价平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
代理报关服务费 （基础价）	200.00	300.00	250.00	200.00	100.00	200.00	200.00	300.00

注：以上数据根据各口岸代理报关企业在“单一窗口”公布收费清单计算。

对于代理报关服务费，收费会因一票货物所包含的集装箱数量有明显差异，本研究只基于“一票只包含一个 20 英尺标准集装箱”的情形考察代理报关服务费，也就是其“基础价格”。

3.2.2.d 箱管堆场进口常规收费

一般情况下，箱管堆场（集装箱管理堆场）收取一项“回空费（部分口岸称吊费）”，其对应的服务内容为：进口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场归还空集装箱时，堆场对空集装箱进行卸车操作。各口岸平均费率如下：

表 3.6 各口岸箱管堆场回空费（吊费）平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
回空费（吊费）	50.00	36.00	60.00	60.00	70.00	120.00	115.00	69.50

注：1）以上数据根据各口岸箱管堆场在“单一窗口”公布收费清单计算。2）计费单位为只包含一个 20 英尺标准集装箱的货物。

3.2.3 进口货物通关及口岸作业常规收费总计及各口岸对比

将各口岸海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费项目平均费

率分别合计，对比如下：

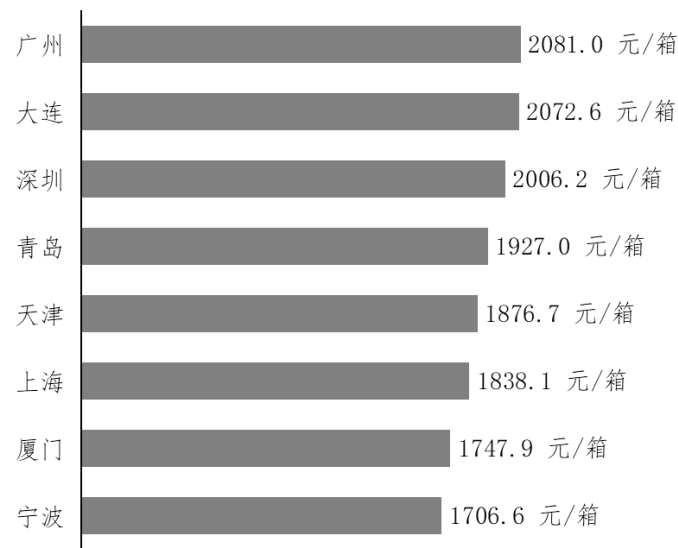


图 3.2 各口岸海运进口集装箱通关及口岸作业常规成本对比

注：计费单位为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱且重量不超 15 吨的货物。

在各口岸中，广州、大连、深圳的常规成本相对较高。对于广州和深圳而言主要是由于船公司在当地收取的码头操作费普遍高于其他口岸；而大连口岸进口常规成本相对较高主要是由于船公司/船代在当地收取的提货单换单费相对于其他口岸较高。

3.3 进口货物通关及口岸作业非常规收费

海运集装箱进口货物通关及口岸作业非常规收费项目共 14 项，涉及 6 类收费主体，收费形式均为市场调节价。

表 3.7 海运集装箱进口货物通关及口岸作业常规收费清单

序号	收费名称	收费主体	收费形式
1	舱单更改费	船公司/船代 (5 项)	市场调节价
2	提单更改费		
3	电放费		
4	滞箱费		

序号	收费名称	收费主体	收费形式
5	押箱费		
6	库场使用费（堆存费）	码头经营单位 （2项）	市场调节价
7	港口作业包干费（搬移）		
8	海关查验代理服务费	代理报关企业 （2项）	市场调节价
9	海关检验检疫查验/处理服务费		
10	海关查验作业费	查验场站 （2项）	市场调节价
11	海关检验检疫查验作业费		
12	检验检疫处理费	检疫处理公司 （1项）	市场调节价
13	修箱费	箱管堆场 （2项）	市场调节价
14	洗箱费		

注：以上只列相对常见的非常规收费项目。

3.3.a 船公司/船代进口非常规收费

在进口通关及口岸作业过程中，船公司/船代向进口企业或其代理收取的较常见非常规项目为5项：舱单更改费、提单更改费、电放费、滞箱费、押箱费。

舱单更改费对应服务内容：舱单与报关单不一致时，根据客户递交申请，协助其整理、出具海关要求资料，向海关申请更改预配舱单，并跟踪进度。

提单更改费对应服务内容：应收货企业要求更改提单或重新签发提单。

电放费对应服务内容：以电传、电报等通讯方式，而非传递正本提单形式，通知进口企业提货。

滞箱费对应服务内容：超过免费用箱后归还集装箱而产生的费用。

押箱费对应收费原因：使用集装箱时，为防止集装箱的丢失或损毁，而缴纳的押金费用，在还箱且经鉴定（有可能需要修理、清洗）后返还。

虽然是押金性质，但是会间接产生资金占用。

对于船公司/船代非常规收费，其费率受到多种因素的影响，例如客户需求的差异、时限的差异、协议与非协议价格的差异等等，难以按照一定的结构展开阐述，故本研究暂不对船公司/船代非常规收费标准进行分析。

3.3.b 码头经营单位进口非常规收费

在进口通关及口岸作业过程中，码头经营单位向进口企业或其代理收取的较常见非常规项目为 2 项：库场使用费（原称“堆存费”）、港口作业包干费（搬移）。

库场使用费（堆存费）对应服务内容：货物及集装箱超过免堆期后，在码头堆存产生的费用。

港口作业包干费（搬移）对应服务内容：应收货企业或其代理要求，或者因为进口企业自身原因（例如超免堆期未提箱），对集装箱进行一次搬移。

3.3.b. (a) 库场使用费

库场使用在本报告中没有列入到常规费用项目中，主要是因为：根据一般经验，如非进口企业原因，大多数情况下进口货物可以在码头设置的“免费堆存期”内提离。但是，由于库场使用费几乎涉及到每一个进出口企业或其委托的货运代理，所以针对库场使用费进行口岸间比较很有必要。

表 3.8 各口岸免费堆存期比较

口岸	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
免费堆存期（天）	4	8-11	8-11	4	4	4	2 或 4	4

注：厦门的各码头运营单位对提前申报货物给予 4 天免堆期，给予非提前申报货物给予 2 天免堆期；深圳、广州因不同船公司与码头协议不同会有不同的免堆期。

表 3.9 各口岸库场使用费费率

口岸	库场使用费率（计费单位均为一个 20 英尺标准普通集装箱）
上海	第 5-7 天：8 元/天 第 8-10 天：20 元/天 第 11 天及之后：70 元/天
深圳	第 8 或 11 天-15 天：125 元/天 第 15 天之后：245 元/天（部分情况下仍为 125 元/天）
广州	第 8 或 11 天-15 天：125 元/天 第 15 天之后：245 元/天（部分情况下仍为 125 元/天）
宁波	第 5-15 天：4 元/天 第 15 天之后转栈至码头外堆场
青岛	第 5-7 天：5 元/天 第 8-10 天：15 元/天 第 11 天及之后：30 元/天
天津	第 5-7 天：5 元/天 第 7 天之后转栈至码头外堆场
厦门	第 1-5 天：6 元/天 第 6 天：8 元/天 第 7-9 天：10 元/天 第 10 天：13 元/天 第 11 天：63 元/天 第 12-14 天：13 元/天 第 15-20 天：16 元/天 第 21 天：66 元/天 第 22 天之后：16 元/天
大连	第 4-10 天：4.12 元/天 第 11-30 天：8.24 元/天 第 31 天之后：16.48 元/天

通过上表，可以分析：

第 1-4 天提柜时，各口岸均不会产生库场使用费；

第 5-7 天提柜时，深圳、广州大多数情况下不会产生库场使用费，而厦门这一期间累计产生的库场使用费比其他口岸的都高，因为厦门如果超过免堆期提柜，需要结算前 4 天的库场使用费。

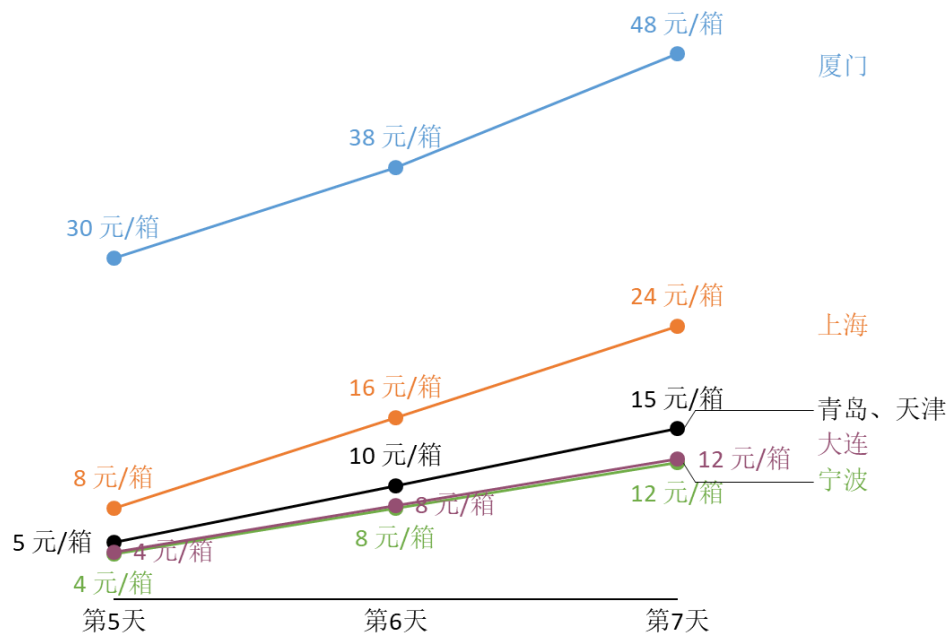


图 3.3 第 5-7 天提离码头各口岸产生的累计库场使用费（单位：元/箱）

注：计费单位为一个 20 英尺标准集装箱，重量不超 15 吨。

第 8-11 天提柜时，深圳、广州大多数情况下依然不会产生库场使用费，天津口岸则会强制将集装箱转至码头外堆场，因此此处不做考察。第 8 天、第 10 天时，其他口岸基本上会采用更高的一个费率，导致累计的库场使用费有明显的增加，最为突出的是上海。

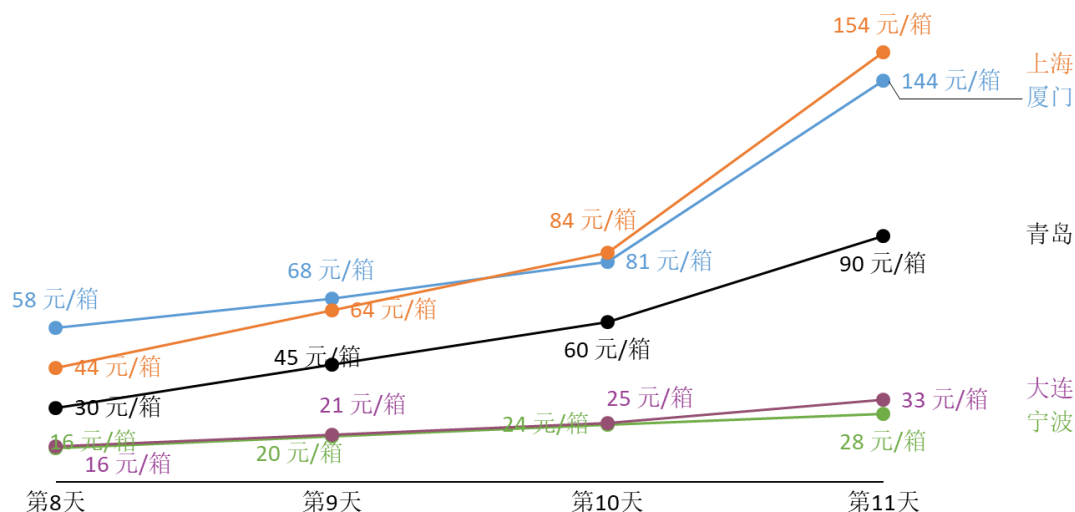


图 3.4 第 8-11 天提离码头各口岸产生的累计库场使用费（单位：元/箱）

注：计费单位为一个 20 英尺标准集装箱，重量不超 15 吨。

第 12-15 天提柜时，深圳、广州由于超过了免堆期，库场使用费会直

接在第 12 天跳至 125 元/箱（大部分情况下），而且在第 15 天又会采用加倍费率，使之之后的库场使用费极为高昂。

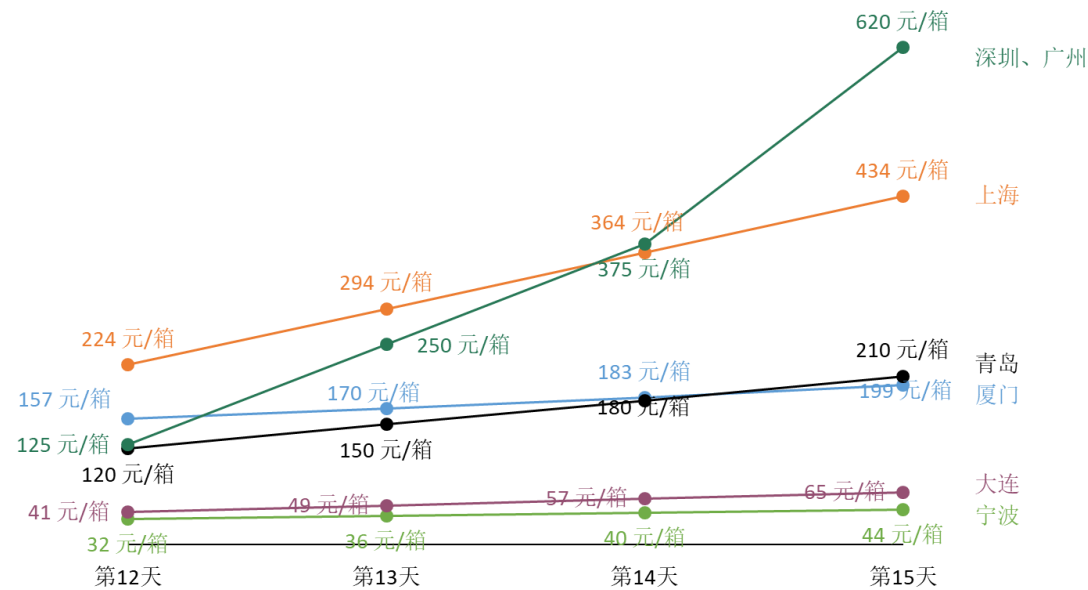


图 3.5 第 12-15 天提离码头各口岸产生的累计库场使用费（单位：元/箱）

注：计费单位为一个 20 英尺标准集装箱，重量不超 15 吨。

3.3.b. (b) 港口作业包干费（搬移）

各口岸港口作业包干费（搬移）收费标准如下：

表 3.10 各口岸港口作业包干费（搬移）收费标准（单位：元/箱）

口岸		港口作业包干费（搬移）	
		20 英尺标箱	40 英尺标箱
大连		50.99-55.31	76.53-84.98
天津		50	75
青岛	其他 ⁶	35	70
	青岛港国际股份有限公司董家口分公司	52	78
	青岛港国际股份有限公司大港分公司	—	—
上海		45	60
宁波		99	148.6
厦门		200	300
深圳	盐田	400	400
	蛇口/赤湾	400	400
	大铲湾	200	200

⁶ 青岛前湾集装箱码头有限责任公司、青岛新前湾集装箱码头有限责任公司、青岛前湾联合集装箱码头有限责任公司、青岛前湾新联合集装箱码头有限责任公司

口岸		港口作业包干费（搬移）	
		20 英尺标箱	40 英尺标箱
广州	广州港股份有限公司	80	120
	广州广裕仓码有限公司	60	120
	广州全通秀丽码头有限公司	—	—
	广州花都巴江货运有限公司	—	—
	广州新塘仓码港口服务有限公司	70	90
	广州东江口码头有限公司	280	380
	广州保税区广保通码头储运有限公司	50	70
	广东中外运黄埔仓码头有限公司	52	77
	广东中外运东江仓码头有限公司	52	77

3.3.c 进口货物海关查验与检验检疫处理的相关收费项目

海关查验与检验检疫处理涉及到三类收费主体的 5 项收费：代理报关企业的海关查验代理服务费、海关检验检疫查验/处理服务费；查验场站的海关查验作业费、海关检验检疫查验作业费；检疫处理公司的检验检疫处理费。

海关查验代理服务费对应的服务内容：代理报关企业代进口企业办理海关查验相关事宜。

海关检验检疫查验/处理服务费对应的服务内容：代理报关企业代进口企业办理海关检验检疫查验及后续检验检疫处理相关事宜。

海关查验作业费对应的收费原因：因海关查验产生的搬移、装卸车、过机、过磅、掏箱、重新装箱等作业。

海关检验检疫查验作业费对应的收费原因：因海关检验检疫查验产生的搬移、装卸车、掏箱、重新装箱等作业。

检验检疫处理费对应的收费原因：检验检疫查验发现问题后由检验检疫处理企业进行处理，最一般的情形为消毒和熏蒸。

对于代理报关企业收取的相关代理服务费，不同的代理报关企业收费

标准因与被代理企业合作形式不同差异巨大，故在本研究中暂不展开讨论。

对于查验场站（包括各类码头内查验场站和码头外查验场站）收取的海关查验作业费用，在海关查验无问题时，这部分费用是由政府财政承担的，但在查验有问题时，则需要由企业来承担，收费标准如下：

表 3.11 各口岸海关查验作业费费率

口岸	海关查验作业费 (元/箱)	
	最低	最高
上海	215	675
宁波	215	862
深圳	480	
广州	372	
天津	400	1025
青岛	400	760
大连	101	989
厦门	210	1245

注：计费单位为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物。

各个口岸涉及海关查验的收费包含两种方式：“包干式”收费和“分项式”收费。其中，深圳、广州为“包干式”收费，而其他口岸则为“分项式”收费，具体如下：

表 3.12 各口岸海关查验作业环节与各环节收费（单位：元/箱）

口岸	过机			过磅	过机转人查		人查					重新加封	
	吊装	倒运	过机		吊装	倒运	吊装	倒运	开门	半掏	全掏	铅封	施封
厦门	400			210	无		无		250	485	635	无	
青岛	104	313	209	104	120	无	104	313	0	313	625	40	
天津	100	300			100	无	100	200	170	240	380	30	15
上海	200			15	100	100	100	100	75	150	250	10	
广州	372												
深圳	480												
宁波	215				无		无		347	497	647	无	

注：大连尚未获取完全材料。

对于海关检验检疫查验作业费和检验检疫处理费，对于不同的货物收

费差异较大，而且货物种类过多，目前在本研究不能详细展开，需要投入更大精力另行研究。

3.3.d 修/洗箱费

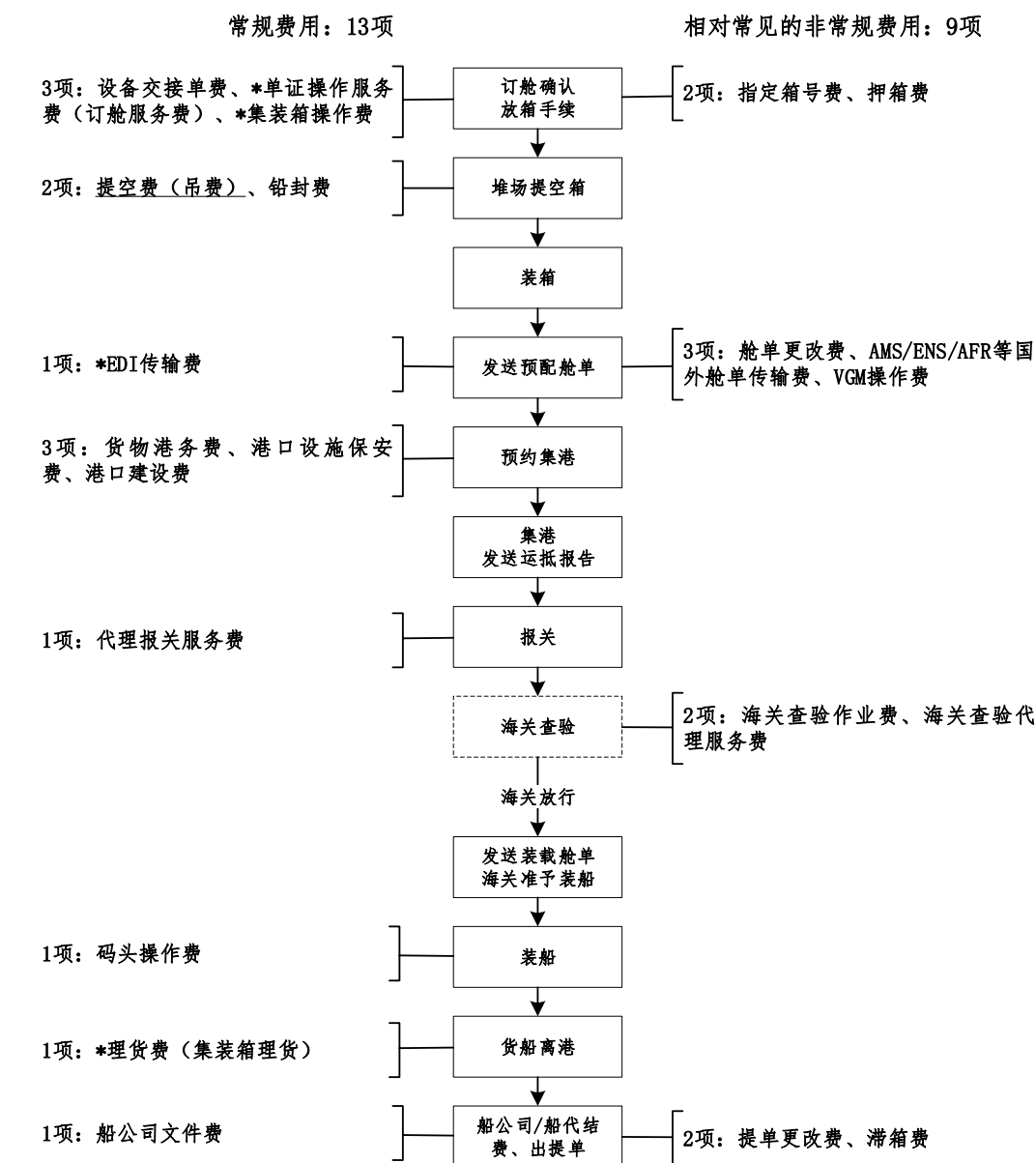
修/洗箱费是由船公司指定的箱管堆场收取的，其对应的收费原因是：按照船公司相应的验箱标准，经过检验，对破损/脏污的集装箱进行维修/清洗。

对于这两项收费，由于集装箱不同的损坏/脏污程度，以及各船公司制定的验箱标准有差异，目前暂时难以展开收费标准的对比。但是，在访谈进出口企业的过程中，一个比较突出的问题是：相关的验箱标准透明度不够，箱管堆场验箱人员在验箱时存在较多的主观性，用箱的进出口企业和箱管堆场间经常就集装箱是否需要修/洗产生诸多争议。

4 海运集装箱出口货物通关与口岸作业相关收费

4.1 海运集装箱出口货物通关与口岸作业流程

本研究考察的出口通关及口岸作业流程是指在出境口岸直接进行清关的海运集装箱货物，不包括在启运地清关再转关至出境口岸的情况。具体流程如下：



常规费用中：
 计入世行口径出口边境合规：11项（除船公司文件费、提空费之外）；
 计入世行口径出口单证合规：1项（船公司文件费）
 不计入世行口径：1项（提空费）
 带“*”号的项目在部分口岸是常规项目。

非常规费用中：“押箱费”属于押金性质，但由于给企业带来财务负担，因此暂计入非常规费用。

图 4.1 海运集装箱出口货物通关及口岸作业流程

各环节说明如下：

4.1.a 订舱确认、放箱手续

出口企业或其代理与订舱代理确认订舱事宜，订舱代理签发《装货单》

（Shipping Order）与《设备交接单》（《设备交接单》也可能在船公司网站打印）。

4.1.b 堆场提空箱、装箱、发送预配舱单

进口企业或其代理按照《装货单》或订舱代理指示，安排集装箱卡车到指定的箱管堆场提取空集装箱。集装箱卡车将空集装箱运至出口企业仓库进行装箱，出口企业整理装箱清单发送给订舱代理。

订舱代理根据订舱信息和出口企业的装货清单，发送预配舱单给海关。

4.1.c 预约集港、集港、发送运抵报告

出口企业或其代理向在码头业务系统或者码头现场业务窗口预约集港计划⁷。出口企业或其代理安排集装箱卡车将装载好货物的集装箱运输至码头，抵达后码头向海关发送集装箱的运抵报告。

4.1.d 报关、海关查验、海关放行

出口企业或其代理在单一窗口向海关进行货物申报。海关在审单后对货物决定是否布控查验，如查验则下达查验指令给报关企业，企业持相应的单证办理查验细化指令，同时向查验场站预约，查验场站进行吊柜，企业人员及海关关员按查验计划到达查验场站，查验场站根据查验细化指令进行作业，海关关员对查验结论进行记录，返回办公室后录入系统。在海关审单、计税（出口很少）、查验（出口很少）、缴税（出口很少）后，海关对于单证予以放行。

4.1.e 发送装载舱单、海关准予装船

海关单证放行后，由订舱代理向海关发送装载舱单，海关将其余报关

⁷ 部分口岸不需要预约，发货企业直接集港将集装箱在规定时间之前送至码头即可。

单、运抵报告核对，无问题后向码头发送准予装船的指令。

4.1.e 装船、货船离港、结费与出提单

待船舶抵达码头并完成前序卸船作业后，进行装船作业，理货公司同时进行装船理货。装船作业完成后，船公司或其代理办理出境/港手续，完成后，货船驶离码头。理货公司向海关发送理货报告，船公司或其代理向海关发送清洁舱单。

之后，出口企业或其代理与船公司/船代结清各项费用，船公司/船代向出口企业或其代理签发提单。

4.2 海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费

海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费项目的被收费主体为出口企业或其代理，共 13 项收费，而涉及的收费主体包括：船公司/船代、码头经营单位、理货公司、海事局、代理报关企业、箱管堆场。

表 4.1 海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费清单

序号	收费名称	收费主体	收费形式
1	码头操作费	船公司/船代 (7 项)	市场调节价
2	船公司文件费		
3	设备交接单费		
4	铅封费		
5	集装箱操作费		
6	EDI 传输费		
7	单证操作服务费（订舱服务费）		
8	货物港务费	码头经营单位 (2 项)	政府定价
9	港口设施保安费		
10	理货费（集装箱理货）	理货公司 (1 项)	市场调节价

序号	收费名称	收费主体	收费形式
11	港口建设费	海事局 (1 项)	政府性基金
12	代理报关服务费	代理报关企业 (1 项)	市场调节价
13	提空费（吊费）	箱管堆场 (1 项)	市场调节价

4.2.1 执行政府定价或以政府性基金形式收取的出口货物通关及口岸作业常规收费

同进口货物一样，执行政府定价或以政府性基金形式收取的出口货物通关及口岸作业常规收费只包括 3 项：货物港务费、港口设施保安费及港口建设费，对应的收费原因也与进口货物相同。

出口情况下，以上三项收费各口岸收费标准如下：

表 4.2 主要口岸出口货物港务费、港口设施保安费、港口建设费收费标准（单位：元/箱）

主体类别	收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
码头经营单位	货物港务费	17.00	无	无 /8.50	17.00	17.00	17.00	4.25	17.00
	港口设施保安费	8.00	8.00	6.40	8.00	8.00	8.00	4.00	8.00
海事局	港口建设费	51.20	64.00	64.00	64.00	64.00	64.00	51.20	64.00

目前对于货物港务费：深圳口岸不收取；广州口岸部分港区免收或者不收，部分港务给予 50%折扣；厦门口岸则给予 75%的折扣。对于港口设施保安费：广州口岸和厦门口岸分别给予 20%和 50%的折扣。

上海和天津通过地方财政将港口建设费地方留成的 20%（12.8 元）返还给缴费企业。

4.2.2 实行市场调节价的出口货物通关及口岸作业常规收费

4.2.2.a 船公司/船代出口常规收费

在出口通关及口岸作业的过程中，船公司/船代向出口企业或其代理收取 7 项常规费用：码头操作费、船公司文件费、设备交接单费、铅封费、集装箱操作费、EDI 传输费、单证操作服务费（订舱服务费）。其中集装箱操作费、EDI 传输费、单证操作服务费在部分口岸不会被收取。

码头操作费对应的服务内容是：用以抵偿船公司在装货港或目的港需要支付给码头或者中间作业经营者的货柜码头装卸费用及其他有关处理货物的费用。

船公司文件费对应的服务内容：制作提单及各类单证文件，以及弥补与之相关的运营成本。

设备交接单费对应的服务内容：船公司和用箱人以设备交接单作为集装箱交接凭证，船公司制作、打印设备交接单。

铅封费对应的服务内容：集装箱装货后为确保货物安全而给集装箱上的锁扣，即铅封。

集装箱操作费对应的服务内容：舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。

EDI 传输费对应的服务内容：主要为向海关及其他部门传输舱单数据项及其他电子信息数据。

单证操作服务费（订舱服务费）对应的服务内容：为托运人及其代理人提供出口船期查询、订舱、配载、及部分电子数据传输服务。

各口岸船公司/船代以上各项常规收费平均费率如下：

表 4.3 各主要口岸船公司/船代出口常规收费平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
码头操作费	621.04	814.89	784.12	612.79	610.26	605.22	606.94	621.46

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
船公司文件费	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00
设备交接单费	24.17	31.00	32.50	23.33	24.00	30.00	24.00	20.00
铅封费	27.14	29.35	29.21	25.00	25.75	26.25	28.57	25.63
集装箱操作费	无	无	25.00	无	无	12.50	无	75.00
EDI 传输费	20.00	无	无	10.00	30.00	100.00	2.00	无
单证操作服务费 (订舱服务费)	138.00	43.00	45.00	30.00	125.00	无	90.00	50.00

注：1) 码头操作费根据十大船公司在上海航运交易所备案价格计算；2) 其他费用均根据各口岸“单一窗口”船公司/船代公布收费清单计算；3) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨。

4.2.2.b 理货公司出口常规收费

对于大多数口岸，理货公司一般不对出口企业或其代理收取费用，但有少部分口岸作为常规收费项目，会向出口企业收取理货费（集装箱理货）而其他大多数口岸一般情况都是向船公司/船收取。

货物港务费的收费原因是：维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。

港口设施保安费的收费原因是：为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。

理货费（集装箱理货）对应的服务内容是：核对集装箱箱号、箱型、铅封状况，并按照海关规定向海关传输理货报告。

以上收费各口岸平均费率如下：

表 4.4 各主要口岸码头经营单位、理货公司出口常规收费平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
理货费（集装箱理货）	无							20.00

注：1) 以上收费均根据各口岸“单一窗口”理货公司公布收费清单计算；2) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨。

对于出口的理货服务费（集装箱理货），仅有大连口岸作为常规收费项

目。

4.2.2.c 代理报关企业出口常规收费

代理报关企业常规收费一般只有 1 项“代理报关服务费”，其对应的服务内容即提供代理报关等相关服务。各地收费标准如下：

表 4.5 各口岸出口代理报关服务费基础价平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
代理报关服务费 (基础价)	80.00	200.00	250.00	70.00	80.00	122.50	110.00	175.00

注：以上数据根据各口岸代理报关企业在“单一窗口”公布收费清单计算。

同进口一样：对于出口代理报关服务费，收费会因一票货物所包含的集装箱数量有明显差异，本研究只基于“一票只包含一个 20 英尺标准集装箱”的情形考察代理报关服务费，也就是其“基础价格”。

4.2.2.d 箱管堆场出口常规收费

一般情况下，箱管堆场（集装箱管理堆场）收取一项“提空费（部分口岸称吊费）”，其对应的服务内容为：出口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场提取空集装箱时，堆场对空集装箱进行装车操作。各口岸平均费率与进口时的“回空费”基本一致，如下：

表 4.6 各口岸箱管堆场提空费（吊费）平均费率（单位：元/箱）

收费名称	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
回空费（吊费）	50.00	36.00	60.00	60.00	70.00	120.00	115.00	69.50

注：1) 以上数据根据各口岸箱管堆场在“单一窗口”公布收费清单计算。2) 计费单位为一个 20 英尺标准集装箱。

4.2.2.e 出口货物通关及口岸作业常规收费总计及各口岸对比

将各口岸海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费项目平均费率分别合计，对比如下：

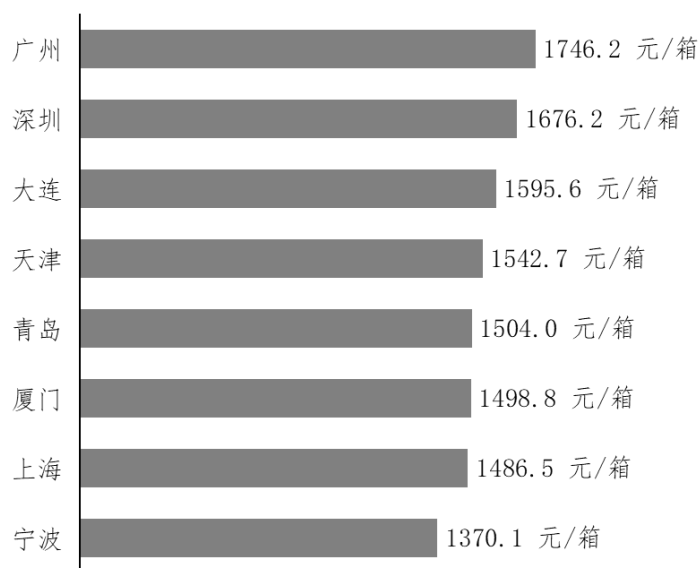


图 4.2 各口岸海运出口集装箱通关及口岸作业常规成本对比

注：计费单位为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱且重量不超 15 吨的货物。

在各口岸中，广州、深圳的常规成本相对较高。原因同进口一样：对于广州和深圳而言主要是由于船公司在当地收取的码头操作费普遍要高于其他口岸。

4.3 海运集装箱出口货物通关及口岸作业非常规收费

海运集装箱出口货物通关及口岸作业非常规收费项目共 9 项，涉及 5 类收费主体。

表 4.7 海运集装箱出口货物通关及口岸作业常规收费清单

序号	收费名称	收费主体	收费形式
1	指定箱号费	船公司/船代 (5 项)	市场调节价
2	舱单更改费		
3	AMS/ENS/AFR 等国外舱单 传输费		
4	提单更改费		
5	滞箱费		
6	押箱费	船代/箱管堆场	市场调节价

序号	收费名称	收费主体	收费形式
		(1 项)	
7	VGM 操作费	船代/货代 (1 项)	市场调节价
8	海关查验代理服务费	报关企业 (1 项)	市场调节价
9	海关查验作业费	查验场站 (1 项)	市场调节价

注：以上只列相对常见的非常规收费项目。

4.3.a 船公司/船代出口非常规收费

在出口通关及口岸作业过程中，船公司/船代向出口企业或其代理收取的较常见非常规项目为 5 项：指定箱号费、舱单更改费、AMS/ENS/AFR 等国外舱单传输费、提单更改费、滞箱费。

指定箱号费对应服务内容：因出口企业对集装箱箱况有特殊要求，需要指定一个确定的集装箱，由此会产生费用。

舱单更改费对应服务内容：舱单与报关单不一致时，或者其他情况下需要对舱单进行修改时，根据客户递交申请，协助其整理、出具海关要求资料，向海关申请更改预配舱单，并跟踪进度。

AMS/ENS/AFR 等国外舱单传输费对应服务内容：应美国、欧盟、日本等国家/地区海关监管要求（多处于反恐原因），需要在装船前一定时限内向其传输相关的货物信息。

提单更改费对应服务内容：应收货企业要求更改提单或重新签发提单。

滞箱费对应服务内容：超过免费用箱后归还集装箱而产生的费用。

4.3.b 箱管堆场出口非常规收费

箱管堆场相对常见的出口非常规收费只涉及一项“押箱费”，其收费原

因为：使用集装箱时，为防止集装箱的丢失或损毁，出口企业缴纳押金费用，在还箱后返还。虽然是押金性质，但是会间接产生资金占用。

4.3.c 货代企业出口非常规收费

货代涉及一项出口非常规收费项目“VGM 操作费”，其对应服务内容为：受出口企业委托向船公司及码头提供出口集装箱重量查核数据（Verified Gross Mass 简称：VGM）申报。船代企业同样提供类似服务。

4.3.d 出口货物海关查验的相关收费项目

出口情况下，一般不涉及海关检验检疫，可能会涉及海关普通查验。在相关流程中，代理报关企业一般涉及一项非常规收费项目“海关查验代理服务费”，查验场站（包括码头内查验场站）在查验发现问题的情况下会收取海关查验作业费。这一部分情况与进口海关查验相同。

5 部分收费的国际比较

目前，开展全方位的国际比较是相当困难的，因为构成进出口货物通关及口岸作业成本的主要是来自商业性主体的收费，而由于涉及到商业保密等各类因素，相关的信息难以获得，因此本报告仅就重点的几项收费进行国际比较。

5.1 码头操作费的比较

按照交通运输部要求，各大船公司均须在上海航运交易所备案了不同航线、不同口岸（含国外口岸）的码头操作费，这项费用价格的高低可以在一定程度上体现一个口岸的作业成本。

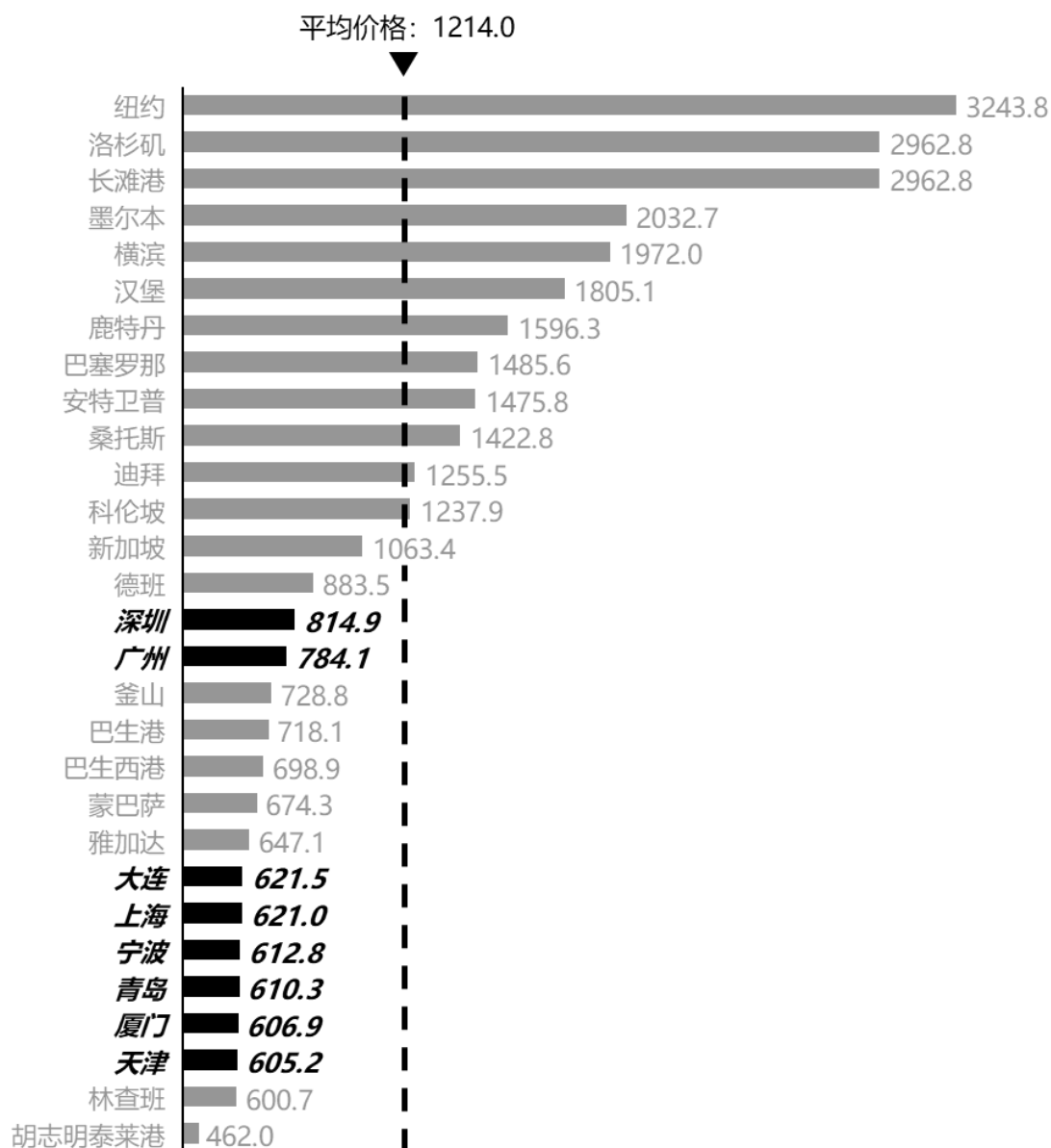


图 5.1 全球各主要口岸船公司码头操作费对比（单位：元/20 英尺标箱）

数据来源：基于十大船公司在上海航运交易所备案的不同口岸码头、不同航线操作费价格进行对应口岸平均计算。国外口岸价格均按照 2019 年 5 月各国官方货币与人民币汇率平均值换算。

通过核算可以看到：在船公司出口码头操作费方面，中国大陆各主要口岸均低于国际平均价格，深圳、广州稍低于中等水平，而其他六个口岸则处于较低的收费水平。

通过这一收费项目的比较，可以发现就码头操作费所反映的口岸作业

成本水平来讲，中国大陆口岸相较于其他国际主要口岸有着较大的优势。

5.2 库场使用费（码头堆存费）的比较

在中国大陆，由于库场使用费（码头堆存费）大多情况下是因为收货企业自身需求而产生，所以不计入常规收费，但是由于该项费用普遍存在于国际上各个口岸，有很好的可比性。

对于这项费用，国内外普遍采用“免堆期+阶梯价格”的形式，而在免堆期外，中国大陆口岸与国外港口有着非常大的差异：

表 5.1 国内外库场使用费（码头堆存费）收费标准对比

国内	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
费率（元/箱*天）	9-70	125-245	125-245	4	5-30	5	6-16	4.12-16.48
国外	香港	神户	鹿特丹	纽约	新加坡	巴生	加尔各答	
费率（元/箱*天）	369	175-1051	350-700	1000-2300	57-671	57-113	10-14	

注：计费单位为一个 20 英尺标准集装箱。汇率按 2019 年 5 月各国官方货币与人民币汇率平均值计。

通过上表可见，国内口岸的库场使用费（码头堆存费）普遍大幅低于国外口岸。低廉的库场使用费（码头堆存费）固然能够降低进出口企业的成本，但也带来一个问题：由于码头外堆场的堆存成本，企业更愿意将货物堆存在码头内堆场，这样就在一定程度上造成码头堆场资源被占用，对码头周转造成一定的影响。

6 口岸收费存在的主要问题

在中央及地方各相关部门和商业主体的共同努力下，中国各海运口岸

跨境贸易便利度有了较大的改善，在成本方面有了显著的下降，各口岸纷纷建立起口岸收费清单公示制度，大大提升了口岸收费的透明度。但是，在对进出口企业的访谈过程中，受访人士依然反映了诸多需要解决的问题。：

6. a 部分政府定价/政府指导价/政府性基金收费仍有改进空间

在中央及各地相关政府部门的努力下，口岸收费有了明显下调，最主要的举措就是通过修订《港口计费办法》，降低了：将货物港务费、港口设施保安费、引航（移泊）费、航行国内航线船舶拖轮费的收费标准分别降低 15%、20%、10%和 5%，同时如广州、厦门等口岸在此基础上又对货物港务费、港口设施保安费的地方留存/公共统筹部分进行了减免。上海、天津等口岸则是通过地方财政渠道补偿了港口建设费地方留成部分。但是通过对货物港务费和港口建设费的收费原因进行分析可以发现，两者具有非常大的重叠之处，而且：港口经营主体市场经济的成分不断扩大，内部的股权关系也变得日益复杂，国家在各码头的投资及占股比例不同，此时货物港务费、港口设施保安费以及港口建设费的征收就需要再进一步研究。

6. b 部分收费名称混乱的问题

在调研的过程中，受访企业针对同样服务或者类似服务提供的收费名称可能有非常大的差异，例如：

表 6.1 部分收费名称与其他名称

一般的收费名称	其他名称
设备交接单费	打单费、制单费、箱单费
集装箱操作费	货柜操作费
提货单换单费	单证操作服务费（进口）
EDI 传输费	数据传输费、电子信息费

收费名称的混乱给口岸收费公示工作带来了较大的困难，使得各地方在与其他口岸进行对标时缺乏落脚点。

6.c 部分收费无实质性服务或者价格与服务内容不匹配的问题

在调研的过程中发现，部分商业主体的某些收费项目缺乏实质性服务内容，或者其价格与服务内容不够匹配。最明显体现在：

1) 出口 EDI 传输费价格不合理。根据出口企业反馈，绝大多数情况下，出口生成舱单时，船代通常会给订舱企业提供一个连接或者模板，由订舱企业自行填写绝大多数舱单信息，船代的工作只是做部分补充和传递数据，其工作量与收费价格并不匹配。

2) 理货费（拆箱）收取混乱。理货费（拆箱）对应的本身应当是企业根据需求自行选择的服务，但是在部分口岸，该项费用成为了向码头预约提箱的前置条件。而且即使企业付出此笔费用，理货公司通常也不会提供实质性的服务，并不会到现场进行拆箱，多数情况下只是出具一份理货报告供企业在发生货损时向国外发货企业索赔。

6.d 集装箱用箱押金（押箱费）的有关问题

部分口岸（尤其是北方口岸）进出口企业和货代企业多次提出有关押箱费的问题，高昂的押箱费给很多企业带来沉重的财务负担。该问题主要体现在两方面：一是押箱费金额过高，对于一个 20 英尺标准集装箱，其押箱费经常达到万元以上，而集装箱本身刨去折旧后的剩余价值往往低于其对应的押箱费；二是押金退还周期过长，用箱企业在缴纳押箱费时，账户划转十分迅速，然后在还箱之后办理押箱费退费手续时却需要经历较长周期，往往在归还集装箱两周多后才收到船代企业退还的押箱费。

1) 完善针对用箱企业的信用评估与差别管理机制

鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场根据用箱企业的经营情况和用箱、返箱历史数据对用箱企业进行信用评估并互相分享相关评估结论，针对不同信用级别的用箱企业，在押箱费的收取上采取差别管理，对于经营状况良好、用箱历史记录良好的用箱企业可以减少押箱费金额甚至免收，而对于低信用的用箱企业可以收取较高的押箱费。

2) 建立非协议下单票押箱的风险评估机制

鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场建立针对非协议下单票押箱的风险评估机制，与用箱企业信用评估机制结合，针对单票押箱的情况，根据对用箱企业及进口企业的信用评估以及其他因素（如：货物属性、运输距离等），对单票押箱进行风险评估，对于低风险的情形可以适当减免押箱费，对于高风险情形则可以额外增加押箱金额。

3) 引入商业保险机制

商业保险已在跨境贸易和口岸作业的很多环节得以适用，此类机制应当成为解决押箱费问题的途径之一。根据对用箱企业的访谈，绝大多数用箱企业愿意额外支付一定的保险费用。引入保险机制，就需要协调船公司、船代、箱管堆场与保险公司一起制定具体的保险条款和操作流程。

4) 引入联合协议机制

被收取押箱费的对象一般是拖车公司或货代企业，而这些企业对应的行业协会可以组织会员企业在自愿的前提下提供一定的资金，由行业协会出面组织这些会员企业与多家集装箱所有人或管理人（船公司/船代/堆场）签订联合用箱协议，所缴纳的费用则作为联合用箱协议的押金。签订了该

联合协议的用箱企业，就可以凭该联合协议在其所包含的任何集装箱所有人或管理人处办理提箱手续。

6. e 修/洗箱费的有关问题

正如前述内容，相关的验箱标准透明度不够，箱管堆场验箱人员在进行验箱时存在较多的主观性，用箱的进出口企业和箱管堆场间经常就集装箱是否需要修/洗产生诸多争议。

当产生修/洗箱费时，很多情况下该费用只是由货代垫付，最终还需要其客户支付，很多货代作为服务企业，没有为客户争取利益的意识。实际上如果在证据及相关材料充分的情况下，向船公司针对有异议的修/洗箱费用申请减免，是有很大概率可以成功的，这得到多家受访货代企业的印证。

另一方面，虽然目前没有具体和准确的数字，但是受访的很多涉及国外业务的货代企业和进口企业都提到了这一情况：国际集装箱在不同国家的流转中，集装箱需要修洗的情形在中国发生的概率往往高于在发达国家修洗的概率。

6. f 货代收费不规范的问题

货代行业中往往使用四类报价形式：

表 6.2 货代行业常用的四种报价形式

报价形式	服务费用	代垫费用 体现形式	发票与凭证
包干收费	不单独体现	不单独体现	一项总服务费用的发票
服务费+代垫费用但不提供 收费单位凭证	代理服务费用	代垫费用清单	一项总服务费用的 发票（可能包

报价形式	服务费用	代垫费用 体现形式	发票与凭证
			含明细)
服务费+代垫费用且提供收费单位凭证复印件	代理服务费用	代垫费用清单+收费单位凭证复印件	一项总服务费用的发票（可能包含明细）
服务费+代垫费用且提供收费单位凭证原件	代理服务费用	代垫费用清单+收费单位凭证原件	代理服务费发票（可能包含明细）+代垫费用收费单位原始凭证

货代的四种报价形式中，“服务费+代垫费用且提供收费单位凭证复印件”也是常见的一种形式，货代在向客户结算时，提供代垫费用收费单位凭证的复印件以证明自己代垫费用的金额，但是有部分货代为了向客户结算更多的费用，把收费单位凭证原件扫描后利用软件将其中的金额进行篡改。此问题在货代行业并不少见，货代如此操作可能有两种动机：1) 货代确实以增加收入为目的进行篡改；2) 货代服务过程中由于客观原因产生额外费用（例如查验产生的额外费用），但是客户往往不认可额外费用，货代便不得不对凭证复印件进行篡改以抵消额外成本。

7 口岸收费管理工作的建议

7.1 政府定价、政府指导价以及政府性基金收费管理工作的建议

7.1.a 研究合并货物港务费、港口设施保安费和港口建设费

对于以上三种收费对应的用途，国外先进口岸的相关政府部门往往只收取一项“码头费（Wharfage）”，对于中国大陆口岸完全可以借鉴类似的做法，将三项收费合并为一项收费，由码头经营单位代为收取。目前，浙

江、上海等部分码头等已开始对港务费与港建费合并收取，这类做法值得推广，有利于政府统一管理，便于企业缴费。

7.1.b 推动相关降费措施效果传导

近年来，国家对各类政府定价、政府指导价收费的调降力度实际上达到相当大的幅度，但是并没有最终传导到进出口企业，降费的红利大多由船公司享受。建议与船公司尤其是具有国资背景的船公司（如中远海）进行沟通，在必要时通过行政手段要求船公司完善其收费机制，将降费红利传导给终端的进出口企业。

7.2 市场调节价收费管理工作的建议

7.2.a 加强对企业经营服务性收费名称、服务内容方面的规范管理

相关部门和行业协会牵头建立航运、货运代理、代理报关等行业的收费用语规范，结合实际，严格确定收费名称对应的服务内容，减少模糊不清的情形，尽快统一各口岸对于同一项服务不同的收费名称。

针对无实质性服务或者价格与服务内容不匹配的收费项目，要求相关收费主体重新明确其服务内容，对于“名不符实”的收费项目整改收费名称，对于没有任何服务内容的收费项目要求其尽快停止收费。

7.2.b 通过建立各种有效机制解决集装箱用箱押金的相关问题

1) 完善针对用箱企业的信用评估与差别管理机制

鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场根据用箱企业的经营情况和用箱、返箱历史数据对用箱企业进行信用评估并互相分享相关评估结论，针对不同信用级别的用箱企业，在押箱费的收取上采取差别管理，对于经营状况

良好、用箱历史记录良好的用箱企业可以减少押箱费金额甚至免收，而对于低信用的用箱企业可以收取较高的押箱费。

2) 建立非协议下单票押箱的风险评估机制

鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场建立针对非协议下单票押箱的风险评估机制，与用箱企业信用评估机制结合，针对单票押箱的情况，根据对用箱企业及进口企业的信用评估以及其他因素（如：货物属性、运输距离等），对单票押箱进行风险评估，对于低风险的情形可以适当减免押箱费，对于高风险情形则可以额外增加押箱金额。

3) 引入商业保险机制

商业保险已在跨境贸易和口岸作业的很多环节得以适用，此类机制应当成为解决押箱费问题的途径之一。根据对用箱企业的访谈，绝大多数用箱企业愿意额外支付一定的保险费用。引入保险机制，就需要协调船公司、船代、箱管堆场与保险公司一起制定具体的保险条款和操作流程。

4) 引入联合协议机制

被收取押箱费的对象一般是拖车公司或货代企业，而这些企业对应的行业协会可以组织会员企业在自愿的前提下提供一定的资金，由行业协会出面组织这些会员企业与多家集装箱所有人或管理人（船公司/船代/堆场）签订联合用箱协议，所缴纳的费用则作为联合用箱协议的押金。签订了该联合协议的用箱企业，就可以凭该联合协议在其所包含的任何集装箱所有人或管理人处办理提箱手续。

7.2.c 从两个方面促进修洗箱收费规范化

交通运输管理部门应出台修洗箱相关的工作流程、验箱标准和收费标

准并建立畅通的申诉渠道，采取宣讲会、讲座等形式对货代企业尤其是中小民营货代企业进行培训，鼓励其在提箱时注意保留证据，对于有异议的修洗箱情形及时提出申诉。

另一方面，针对修洗箱事项，开展国内外对比调查很有必要，通过调查可以了解船公司是否在修洗箱事项上对于中国大陆和发达国家之间存在差别待遇，亦或者中国大陆的用箱企业是否在使用集装箱的规范性上较差。找到具体的原因，敦促船公司就可能存在的修洗箱歧视进行整改。

7.2.d 加强对货代行业收费的管理

会同行业协会，建立货代报价与收费指导性规范，加强行业自律。指导货代企业如何避免因额外费用与客户在结算时产生异议，譬如在报价时尽可能多地覆盖到所有可能的意外情况，并同时严厉打击篡改代垫费用发票凭证或发票凭证扫描件的行为。