

2019我国港口企业 营商环境报告



二〇一九年六月

目 录

前 言

- 一、港口口岸相关主体及进出口主要环节与流程
 - 二、港口企业推进优化港口营商环境情况
 - 三、我国港口进出口环节收费及国内外收费对比情况
 - 四、港口企业推进优化港口营商环境总体评价
 - 五、关于进一步优化港口营商环境的若干建议
- 结束语

（此件公开发布）

报送：国家发展改革委、交通运输部、国家市场监督管理总局、财政部、海关总署、国务院发展研究中心、国家口岸管理办公室

前言

近年来，为营造国际一流营商环境，加快市场化改革，激发市场主体活力，我国出台了一系列政策措施，有力推动公平公正、公开透明的营商环境建设。2018年10月12日，为贯彻落实党中央、国务院决策部署，深化“放管服”改革，进一步优化口岸营商环境，实施更高水平跨境贸易便利化措施，促进外贸稳定健康发展，国务院印发的《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》（国发〔2018〕37号）明确提出：到2018年底，整体通关时间压缩三分之一；到2020年底，相比2017年集装箱进出口环节合规成本降低一半；到2021年底，整体通关时间比2017年压缩一半，世界银行跨境贸易便利化指标排名提升30位，初步实现口岸治理体系和治理能力现代化，形成更有活力、更富效率、更加开放、更为便利的口岸营商环境。同时部署包括精简进出口环节监管证件、降低进出口环节合规成本等5个方面共20项具体工作任务。

港口作为对外开放的重要门户、对外贸易的重要窗口和跨境贸易的核心环节，在优化口岸营商环境中扮演着重要的角色，同时也承担着重要任务。港口企业作为经营主体，在市场经营压力等不断加大，环境保护、土地资源等制约因素

不断增多，科学技术不断突飞猛进的情况下，坚决贯彻落实党中央、国务院决策部署，在各级政府部门的要求、指导和支持下，围绕推进港口作业环节信息无纸化和电子化、降低港口作业环节合规成本、建立健全港口作业收费目录清单制度、提升港口作业效率和服务水平等方面，有力推进优化港口营商环境。

为真实、客观地反映近一年多来港口企业推进优化港口营商环境情况，在多种形式的调研基础上，中国港口协会特发布此报告。

一、港口口岸相关主体及进出口主要环节与流程

1. 港口口岸相关主体

通常来说，港口指的是整个港口口岸，是个广义概念。港口口岸是跨境贸易的交汇点，各类主体在此办理和开展相关业务，沟通贸易信息、流转业务单证、完成货物装卸、仓储、转运等跨境贸易流程。以集装箱货物贸易为例，集装箱海运进出口从海运订舱开始至货物最终运抵库场，涉及的主体包括：船公司、海关、海事、码头企业、堆场企业、代理企业、拖车企业等。港口口岸相关主体分类见表 1.1 所示。

表 1.1 港口口岸相关主体分类

分类	相关主体
政府口岸监管部门	海关、海事、边检、港口行政管理部门
物流服务业务	船公司、集卡车队、仓储堆场企业、码头企业

辅助服务业务	引航企业、拖轮企业、理货企业，提供消毒熏蒸、船舶供应或船舶污染物接收处置等相关服务企业
代理业务	船代、货代、报关/报检代理、放箱公司、口岸信息平台公司

而在实际工作中，外界和部分业界往往将港口等同于港口企业，或者将港口企业同等于港口，造成混淆。事实上，港口企业指的是港口经营人，即在港口区域内为船舶、旅客和货物提供港口设施或者服务的市场主体，包括：为船舶提供码头、过驳锚地、浮筒等设施；为旅客提供候船和上下船舶设施和服务；从事货物装卸（含过驳）、仓储、港区内驳运；为船舶进出港、靠离码头、移泊提供顶推、拖带等服务，也就是港口口岸相关主体中的码头企业和拖轮企业。

2. 港口进出口环节一般流程

以集装箱货物进出口为例。集装箱货物出口环节一般流程见表 1.2。

表 1.2 集装箱货物出口环节一般流程

序号	流程	主要作业或服务内容
1	订舱或托运	申请订舱或托运
2	承运	确认订舱或托运
3	发放空箱	签发集装箱发放通知单，提取空箱
4	货物装箱	整箱货或拼箱货装箱
5	换取提单	换取提单
6	报检	预录报检数据，申报，办理报检
7	检验检疫查验	预约查验，接受查验，取得通关单
8	货物抵港	货物运抵港区，向海关发送运抵报告
9	报关	申报，交单
10	海关查验	办理预约，拖至查验场地，掏箱作业
11	装船	编制装船计划和积载计划，集装箱装船，离泊

集装箱货物进口环节一般流程见表 1.3。集装箱货物出

一般流程图见图 1.1。

表 1.3 集装箱货物进口环节一般流程

序号	流程	主要作业或服务内容
1	卸船	船舶靠港, 集装箱卸船
2	理货	理货, 发送理货报告
3	换单	确认船舶到港信息, 凭正本提单(或副本与保函)换取提货单
4	报检	申报, 取得交单回执, 现场办理报检
5	报关	申报, 取得查验通知
6	海关查验	查验, 递交单证, 签字确认, 放行
7	办理设备交接单	凭正本提单(或副本与保函)办理设备交接单
9	办理提箱	打印设备交接单, 预约提箱
10	检验检疫查验	预约查验, 接受查验, 放行
11	提箱	到码头提取集装箱
12	还空箱	拆空货物后, 将空箱返回指定地点
13	提货	凭提货单去码头、堆场提取货物

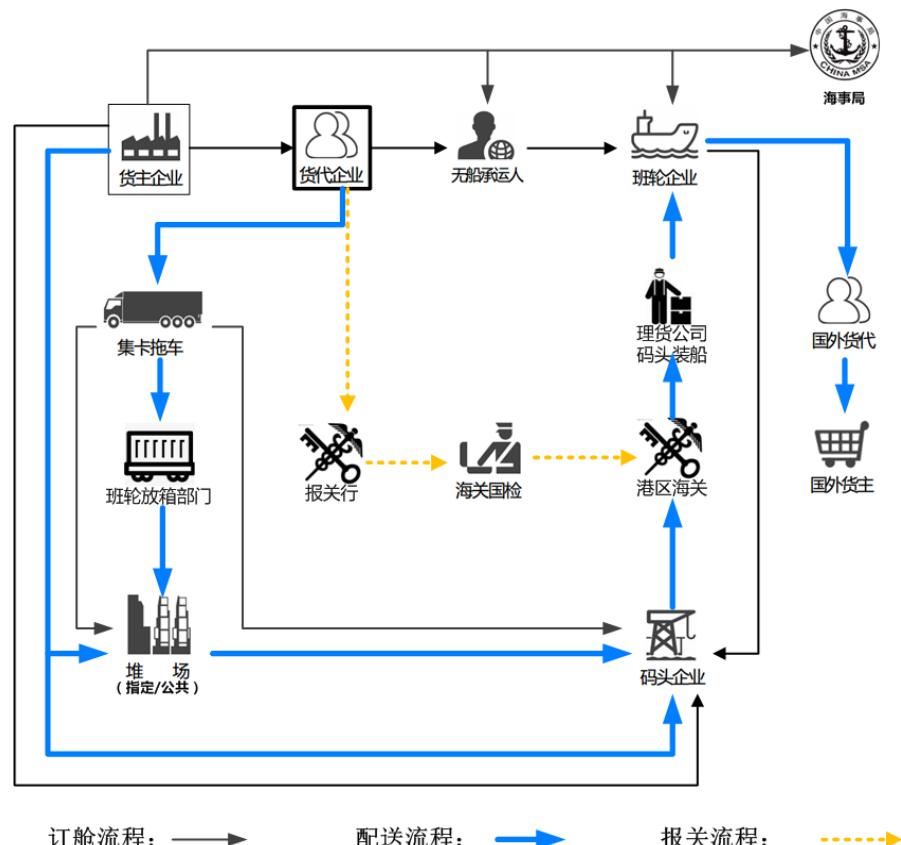


图 1.1 集装箱货物出口一般流程图

注：上述流程为一般情况，部分流程顺序可调整或并行，且各港口口岸可能存在一定差异。

二、港口企业推进优化港口营商环境情况

1. 大力推进无纸化和电子化

一是加快纸质单证电子化进程。主要港口各业务环节已基本实现线上办理，集装箱船舶作业相关的船图、积载图等均已实现电子化，装箱单已基本实现电子化。设备交接单方面，沿海天津港、上海港、宁波舟山港、厦门港、广州港等部分港区已实现电子化，南京港、武汉港已正式开始实行电子设备交接单，镇江港、芜湖港等多数港口均已对设备交接单、提货单等核心单证电子化做出明确的规划时间；提货单方面，上海港口岸已对部分船代公司全面实行提货单无纸化，宁波舟山港、青岛港等提货单无纸化试点正逐步推行；太仓港、张家港港部分码头在码头作业签证等单证方面已实现电子化。目前，重庆港等港口都在加快落实各地政府关于优化口岸营商环境提效降费促进跨境贸易便利化相关实施方案中推行口岸作业单证电子化流转的工作。

二是打造统一平台，推进数据接口标准化。港口企业大力推进网上业务受理模式，上海港、天津港、青岛港、厦门港等构建“一个窗口、一个平台、一次办好”的一站式业务受理模式。如上海国际航运中心口岸物流综合服务平台是上港集团面向社会客户的统一受理服务平台，运用“互联网+”创新思维和先进信息技术，推行网上受理特色服务模式，提

供集中受理、统一结算的一站式服务，网上业务受理服务模式使客户可以随时随地办理查询或修改业务，还能直接查收到海关、国检、理货、放箱、换单等电子信息。

三是积极应用区块链技术，推进物流信息电子化，保障信息安全。辽宁港口集团为推动港航业区块链技术落地、应用以及由传统生产组织形式向供应链创新模式转型，在大连口岸正式上线并开放试用“区块链电子放货平台”，对提升港口客户体验、加快口岸集装箱货物转运速度、助力口岸信息化建设具有积极作用。

2. 切实降低港口作业环节合规成本

政策方面，交通运输部、国家发改委先后多次修改《港口收费计费办法》，完善港口收费政策。新的计费办法，调整港口作业包干费计费范围（纳入国内客运和旅游船舶港口作业费）、合并缩减收费项目（将堆存保管费、库场使用费合并名称为库场使用费；将供水（物料）服务费、供油（气）服务费、供电服务费合并名称为船舶供应服务费；将垃圾接收处理服务费、污油水接收处理服务费合并为船舶污染物接收处理服务费）、规范理货和引航服务收费、更改拖轮计费方式（由按拖轮马力和工作时间收费改为按被拖船舶类型和大小收费）、降低部分政府定价收费标准（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%）等。

企业方面，为优化口岸营商环境，我国港口多次下调作业包干费。2018 年开始，上海港、天津港、宁波舟山港和青岛港下调外贸进出口集装箱装卸费用，下调幅度在 10-20% 左右。以装载一般货物 20 英尺重箱为例，外贸进出口集装箱装卸费调整情况见表 2.1。

表 2.1 外贸进出口集装箱装卸费调整情况

港口企业	调整前装卸费 (人民币/TEU)	调整后	
		装卸费 (人民币/TEU)	幅度/%
大连港	642.0	510.0	-20.5
天津港	530.3	470.3	-11.3
青岛港	575.0	480.0	-16.5
上海港	595.5	480.0	-19.4
宁波舟山港	620.5	490.0	-21.0
广州港	668.0	490.0	-27.0
深圳盐田港区	1400.0	980.0	-30.0
深圳西部蛇口 及赤湾港区	1200.0	800.0	-33.3

注：标准为装载一般货物 20 英尺重箱；数据来源于国家发改委公布数据，并经整理。

3. 建立健全港口收费目录清单制度

港口企业在其经营场所公示本企业相关港口收费（含代收）标准的基础上，落实明码标价，不收取公示收费以外费用，加快建立健全收费目录清单，推动建立整个港口口岸收费目录清单制度，自觉接受客户、监管部门和社会监督。一是在原有公示价格标准基础上，细化和完善服务内容，进一步做到服务内容清晰、收费标准合理；二是除了在企业经营场所显著位置公布收费项目、服务内容和收费标准外，在企业门户网站以及地方政府部门、“单一窗口”等网站上进行

收费目录清单公示；三是以港口收费为基础，在政府管理部门的指导下和推动下，积极参与建立整个港口口岸收费项目清单以及公示制度。

目前，天津港集团、河北港口集团、青岛港集团、烟台港集团等主要港口企业都在网上进行收费公示，收费目录清单与政府网站链接，实现明码标价、公开透明。同时，天津口岸、上海口岸、广州口岸等主要口岸已实现对码头、堆场、代理、理货、拖轮等港口口岸各环节和服务主体收费的公开和公示。主要港口口岸收费目录清单公示情况见表 2.2。

表 2.2 主要港口口岸收费目录清单公示情况

收费主体	公示收费项目							
	大连	广州	宁波	青岛	厦门	上海	深圳	天津
报关代理/货代	√	√	√		√	√	√	√
场站	√					√		
船代	√	√	√		√	√	√	√
船公司	√	√	√		√	√		√
订舱代理	√							
港口企业	√	√	√	√	√	√	√	√
海事局	√	√	√	√		√	√	√
检疫处理企业	√	√	√	√		√		√
理货企业	√	√				√	√	√
危险品申报企业	√							
无船承运人代理	√							
港口服务企业		√		√				
引航站		√	√	√				
堆场			√		√	√		√
拖轮公司				√				

注：数据查询于“中国国际贸易单一窗口”并经整理，可能存在部分港口口岸收费目录已公示却未反映在内的情况。

4. 全面提升港口作业环节效率

为了进一步提升港口作业和口岸通关效率，港口企业压缩货物在港停留时间，提升货物流转效率。

一是优化流程，提升作业效率。港口企业积极创新优化集装箱在堆场和岸边作业流程，加快内贸卸船直取、出口预集港、边装边卸、内集卡一拖双挂、提箱预约等模式的应用。

二是利用先进技术提升作业效率。青岛港通过 5G 连接的自动岸桥吊车的控制操作，实现通过无线网络抓取和运输集装箱；厦门港使用多功能人工智能远控岸桥识别系统，实现理货系统识别、码头遥控改造和未来配套无人驾驶的岸桥面识别系统的兼容；连云港港等港口通过使用集装箱智能理货系统，使理货效率得到大幅提升。

三是利用运输组织公约提升集装箱通关效率。例如：2018 年，大连港口岸被海关总署纳入 TIR 运输试点口岸，成为国内首个 TIR 运输试点的水运口岸。实施 TIR 之后，货物通关时，海关仅需核对 TIR 证信息、检查运载单元的海关关封，无需对运载单元进行开箱检查，降低通关时间 30%-80%，成本降低 30%。

以集装箱作业为例。目前，集装箱装卸环节，响应时效一般在 10 分钟/TEU 以内，一些港口可达到 3.5 分钟/TEU 以内；查验作业环节，根据海关查验形式的不同（一般检查、掏箱检察、H986 过机检查等）和客户预约的时间而定，一般可控制在 30-60 分钟/TEU；提箱环节，越来越多码头已采用

通过效率更高的智能闸口系统，一般可保持在 60 分钟以内，甚至在 30 分钟以内；货物集港环节，在港口不存在拥堵的情况下，一般响应时效可以控制在 30 分钟以内。

5. 公开港口作业时限，履行服务承诺

港口企业通过公开靠离泊服务、装卸作业效率、外集卡港内作业时间、拖轮准时到位率、引航响应时效、船舶进出港行序管理、信息服务、中转服务等方面的服务承诺，严格控制船期、装卸、提箱、查验等集装箱进出口核心环节作业时间，提升口岸通关效率和客户满意度。例如，上海港承诺因港口方原因造成的船舶开靠计划更改率不超过 2%；因港口方原因造成的集装箱班轮脱班率不超过 3%；天津港承诺集装箱码头提、落箱月平均作业时效 30 分钟以内完成比例达到 60%以上，60 分钟以内完成比例达到 90%以上，车辆通过闸口时间平均不超过 2 分钟。港口企业公布作业时限服务承诺见表 2.3。

表 2.3 港口企业公布作业时限服务承诺

港口	服务承诺内容
大连港	(1)岸桥平均单机作业效率 \geq 30 自然箱/小时(艘次箱量大于 2500 自然箱)；岸桥平均单机作业效率 \geq 25 自然箱/小时 (艘次箱量小于 2500 自然箱)。 (2)集装箱码头提、落箱平均在港时间 30 分钟以内；60 分钟以内完成比例达到 90%以上。 (3)除非港方因素外，远洋干线直靠率 90%以上、保班率 90%以上。
天津港	集装箱码头提、落箱月平均作业时效 30 分钟以内完成比例达到 60%以上，60 分钟以内完成比例达到 90%以上，车辆通过闸口时间平均不超过 2 分钟。

<p>青岛港</p>	<p>四个承诺</p> <p>(1) 公平快捷的靠离泊服务承诺，船期保障率 90%。</p> <p>(2) 安全高效的效率服务承诺，8000TEU 船舶效率 140 自然箱/小时。</p> <p>(3) 实时稳定的信息服务承诺，信息服务 24 小时无间断运行。</p> <p>(4) 精准高效的中转服务承诺，中转箱对接率 100%。</p> <p>八项保障</p> <p>(1) 船舶靠离服务保障：码头 24 小时泊位预报准确率（±2 小时）90%以上；除不可抗力与非港方因素，船舶完工开船时间 30 分钟以内；根据船期定制泊位窗口，推行网上公示，接受公开监督；</p> <p>(2) 精品航线服务保障：精品航线直靠率（到港 6 小时内）80%以上，班期准班率 90%以上，中转船舶优先靠泊。</p> <p>(3) 专项团队服务保障：设立服务专员，与各大船公司设立效率服务专班、精品航线服务专班，形成联动解决机制，协同提升操作绩效。</p> <p>(4) 船舶效率服务保障：推进服务流程优化，固化船舶绩效指标。8000TEU 船舶泊位效率 140 自然箱/小时（作业量≥1500 自然箱），泊位效率达标率 90%以上。</p> <p>(5) 信息系统服务保障：港口作业 EDI 信息全覆盖，网站、移动客户端实时共享港口箱、船装卸服务信息；提供 24 小时应急服务支持。</p> <p>(6) 手续便捷服务保障：提供港航信息互联互通平台，实现业务线上化、电子化办理；全天候提供实时电子申报，实时电子放行，24 小时应急通道保障。</p> <p>(7) 专项中转服务保障：实时跟踪中转箱动态，二程船靠泊前 24 小时确认转运信息的中转箱对接 100%；充足拖车运力，无缝隙畅通连接，中转箱接驳率 100%。</p> <p>(8) 特殊作业服务保障：专业的大件货、超限箱装卸、堆存服务，按照《港口危险货物集装箱安全管理标准》提供合规的危险货物装卸、中转作业保障。</p>
<p>上海港</p>	<p>(1) 集团港口业务实行 365 天、24 小时全天候服务。</p> <p>(2) 因港口方原因造成的船舶开靠计划更改率不超过 2%；因港口方原因造成的集装箱班轮脱班率不超过 3%。</p> <p>(3) 提高国际中转服务水平，确保国际中转箱 40 小时转运时效。</p> <p>(4) 集装箱卡车送/提箱 60 分钟内完成率不低于 90%。</p> <p>(5) 2000 标准箱装卸量的外贸船舶靠泊后 12 小时内完成作业，4000 标准箱装卸量的外贸船舶靠泊后 24 小时内完成作业，6000 标准箱装卸量的外贸船舶靠泊后 36 小时内完成作业；1000 标准箱装卸量的内贸船舶靠泊后 12 小时内完成作业。</p> <p>(6) 在监管部门放行及手续齐全时，客户 100%即可在集团受理中心办理进口集装箱提箱计划，同时可以进行提箱作业网上预约。</p> <p>(7) 进口集装箱（普货），客户在接收到海关查验指令后，100%即可在上港集团受理中心办理查验预约手续。</p> <p>(8) 对海关查验箱（普货），在海关实施查验前半小时 100%吊装、移位至指定场地。</p>

	<p>(9) 集装箱（普货）查验作业，掏箱和装箱两项作业完成时限为3小时/TEU。</p> <p>(10) 拖轮拖带作业准点率99%以上。</p> <p>(11) 理货产品信息发送及时率99%以上。</p> <p>(12) 引航员登轮准点率100%。</p>
宁波舟山港	<p>(1) 助力地方经济发展，持续给予本地进出口企业扶持。加快在重点腹地设立提还箱点，推进双重运输，降低企业陆运成本里投入更多支线运输船舶，加密支线运输班次，发挥水路运输成本优势。</p> <p>(2) 配合口岸单位压缩通关手续办理时间。积极与海关、海事、边检等口岸单位合作，压缩船舶非作业手续时间，保障港口交通组织顺畅，压缩货物通关时效，加快进出口转关货物在口岸的装卸和转关申报工作，助力口岸整体通关时效大幅提升。</p> <p>(3) 加快推进集装箱进出口环节无纸化。2019年，争取实现出口提空进箱无纸化宁波口岸全覆盖；推进提货单无纸化以及查验预约统一平台开发应用，实现进出口企业的“最多跑一次”一站式办理。</p> <p>(4) 继续完善宁波舟山港“网上营业厅”功能。全面实现货单企业“四改业务”（改船名航次、改中转港、改件毛体和改提单号）、装箱单网上预录入业务。</p> <p>(5) 全港范围大型集装箱干线船舶载波效率平均125自然箱/小时以上；40万吨矿船正常作业时间控制在56小时以内；大型游轮整船作业时间控制在45小时以内。</p>
厦门远海码头	<p>(1) 船舶直靠率$\geq 98\%$。服务要求：船舶按计划抵港后，安排直接靠泊，不需要等待泊位（恶劣天气等不可抗力及非码头原因除外）。</p> <p>(2) 船舶作业效率（单位：UNIT，含舱盖板、工具箱）：单船装卸量<500，船时效率≥ 55，单机效率≥ 26；单船装卸量500-1000，船时效率≥ 85，单机效率≥ 28；单船装卸量1000-1500，船时效率≥ 110，单机效率≥ 28；单船装卸量1500-2000，船时效率≥ 125，单机效率≥ 28；单船装卸量2000-2500，船时效率≥ 140，单机效率≥ 28；单船装卸量2500-3000，船时效率≥ 145，单机效率≥ 26；单船装卸量>3000，船时效率≥ 155，单机效率≥ 26；</p> <p>(3) 船舶计划完工时间误差≤ 30分钟；服务要求：船舶实际的完工时间要求控制在既定的船舶计划完工时间的±30分钟以内。</p> <p>(4) 船舶靠、离泊非作业时间≤ 30分钟；服务要求：做好工前准备减少开工前解加固时间和完工后的加固时间。</p> <p>(5) 拖车提卸箱时间服务承诺；服务要求：港方承诺进出场拖车平均提卸箱服务时间低于30分钟。</p> <p>(6) 水水中转作业零等候；服务要求：港方承诺中转驳船、支线船舶按计划靠泊作业零等候（恶劣天气等不可抗力及非码头原因除外）。</p> <p>(7) 查验进场时间≤ 40分钟；服务要求：港方承诺完成查验箱进场平均用时低于40分钟。</p>

广州南沙港	<p>作业标准承诺</p> <p>(1) 船舶装卸作业标准：班轮桥时效率 30 自然箱/小时；驳船桥时效率 18 自然箱/小时。</p> <p>(2) 外线车提柜/还柜作业标准：外线车平均在港作业时间 30 分钟。</p> <p>(3) 拖轮服务标准：拖轮准时到位率：不低于 99%。</p> <p>服务承诺</p> <p>(1) 码头客户响应、引航服务零等待。</p> <p>(2) 为准班到港的集装箱船提供泊位直靠服务。</p> <p>(3) 国际邮轮及集装箱船在进出港航行序列管理中优先安排。</p>
深圳港 (招商港口华南营运中心)	<p>(1) 班轮单船装卸量 500-1000 自然箱，单机效率 ≥ 28；单船装卸量 1000-1500 自然箱，单机效率 ≥ 30；单船装卸量 1500 以上自然箱，单机效率 ≥ 30.5。</p> <p>(2) 驳船“单点挂靠”（单船作业量 > 150），原则上保证直靠（直靠率 $> 95\%$）。</p> <p>(3) 进出场拖车平均在场作业时间 30 分钟；超过 60 分钟比例 $\leq 10\%$。</p> <p>(4) CIC 查验：海关释放有效查验位和车架时，码头 60 分钟内可吊箱进 CIC。</p> <p>(5) 恶劣天气等不可抗力及非码头原因除外，为准班到港的重点航线提供直靠服务。</p> <p>(6) 恶劣天气等不可抗力及非码头原因除外，船公司按既定规则安排的国际中转箱 100% 接驳二程班轮，保证国际中转服务。</p>

三、我国港口进出口环节收费及国内外收费对比情况

1. 涉及主要收费主体和收费项目

根据我国各港口口岸集装箱货物进出口操作现状，在集装箱货物进出口环节中涉及的收费主体主要包括货代、船代、船公司、港口企业、理货公司、拖轮公司等，收费项目为各相关方的经营服务性收费以及港口企业代收的行政性收费、海关国检查验产生的服务性收费等。港口口岸进出口环节主要收费情况见表 3.1。

表 3.1 港口口岸进出口环节主要收费情况

序号	收费主体	费目
1	码头企业	港口作业包干费、库场使用费、货物港务费、港口设施保安费、停泊费
2	海事局	港口建设费
3	船公司	运费、码头操作费、海运附加费、铅封费、改单费、电放费、滞箱费、文件费
4	船代	订舱服务费、EDI 传输费、换单费、VGM 传输费、舱单传输费、设备交接单费
5	货代/报关行	报关/报检代理费、海关查验代理费、检验检疫查验代理费、熏蒸消毒代理服务费
6	引航机构	引航费
7	理货企业	理货服务费
8	放箱公司	放箱费
9	堆场	堆存保管费、提箱作业费、运抵集港费、堆场回空费、修箱费、洗箱费
10	检验检疫企业	消毒费、熏蒸费
11	拖轮企业	拖轮费
12	其他服务企业	船舶供应服务费、船舶污染物接受处理费、第三方检测费

2. 港口口岸各环节收费情况比较

在进口业务中，以国内某地自鹿特丹进口（FOB）一个 20 英尺普货箱为例，货主总支出给货代人民币 5369 元，货代将所收费用在涉及的相关 17 个最终收费单位中进行直接和间接转移支付，进口各环节涉及费目共计 50 个，收费占比较高的是船公司、车队、码头、货代、堆场、报关行，其他收费占进口口岸总成本比重均不足 2%。

在出口业务中，以国内某地出口到洛杉矶（CIF）一个 20 英尺普货箱为例，货主总支出给货代人民币 10450 元，出口各环节涉及费目 35 个，涉及最终收费单位 18 个，收费占比最高的是船公司 (76.9%)，其次是车队、码头、货代等，

其余主体收费占比不足 1%。

进出口环节各收费主体收费占比情况见表 3.2。

表 3.2 进出口环节各收费主体收费占比情况

进口业务			出口业务		
收费主体	收费金额/ 元人民币	收费比重 /%	收费主体	收费金额/ 元人民币	收费比重 /%
船公司	1625	30.27%	船公司	8034.5	76.90%
车队	1400	26.08%	车队	1048	10.00%
码头	742	13.82%	码头	520.5	5.00%
货代	575	10.71%	货代	370	3.50%
堆场	370	6.89%	堆场	90	0.90%
报关行	300	5.59%	报关行	80	0.80%
国检	75	1.40%	公路收费	70	0.70%
公路收费站	70	1.30%	海事局(港建费)	64	0.60%
海事局	65	1.21%	海关(船舶吨税)	60	0.60%
海关	60	1.12%	船代费	22	0.20%
船代费	22	0.41%	拖轮公司	21	0.20%
拖轮公司	21	0.39%	国检	21	0.20%
理货公司	18	0.34%	理货公司	18	0.20%
引航站	15	0.28%	引航站	15	0.10%
放箱公司	7	0.13%	预录点	7	0.10%
船舶服务公司	2	0.04%	放箱公司	5	0.05%
信息平台公司	2	0.04%	船舶服务公司	2	0.02%
-	-	-	信息平台公司	2	0.02%

注：数据来源于有关部门研究课题。

3. 国内外主要港口收费对比

装卸作业费是港口企业最主要的经营性收费和收入来源，我国大陆沿海主要港口外贸集装箱装卸作业费普遍较低。除深圳港外，其余大陆沿海港口均在人民币 500 元/TEU 左右，而港澳台及国外主要港口集装箱装卸作业费都在人民币 630 元/TEU 以上，鹿特丹港、汉堡港、洛杉矶港等欧美主要港口均超过人民币 1100 元/TEU，德国汉堡港更是超过人

民币 2000 元/TEU。国内外主要港口集装箱装卸作业费比较见图 3.1。

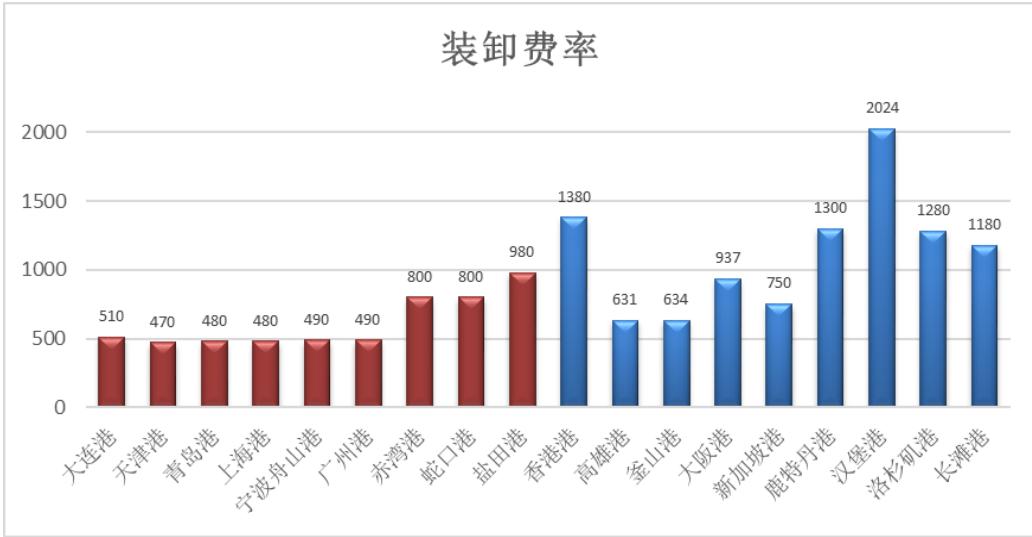


图 3.1 国内外主要港口集装箱装卸作业费比较

数据来源：中国港口协会调研；单位：元人民币/TEU。

班轮公司收取的码头操作费 (THC) 是衡量港口成本的重要指标。马士基集团副总裁施敏夫在 2019 年世界港口大会上表示，2018 年中国码头操作费低于国际整体水平，中国码头操作费指数为 100，低于泰国 (130)，荷兰 (180)，日本 (230)，巴西 (250)，美国 (350) 等国家。

堆存方面，国内外堆存保管费普遍采用“免堆期+阶梯价格”模式，整体来看，国外港口免堆期外阶梯费率普遍大幅高于国内港口。大陆港口非免堆期阶梯价格普遍在 50 人民币左右，仅个别港口非免堆期阶梯价格在 100 人民币以上，整体低于东南亚 (100 人民币左右)、香港 (400 人民币左右)、日本 (175-700 人民币)、鹿特丹港 (380-700 人民币)、纽约新泽西港 (1000-2300 人民币) 等国家或地区的港口。

四、港口企业推进优化港口营商环境总体评价

1. 港口作业环节降费推动物流成本进一步降低，收费公开透明

一是大力精简港口收费项目，港口经营性服务收费项目从 45 项减少至 11 项，涉及港口收费的两件规章和 9 个规范性文件的近 200 条规定合并精简到 50 条；二是调降收费标准减少物流成本，据测算，通过精简港口收费项目和条款及三轮降低港口收费标准，每年可减轻企业负担共 62.6 亿元；三是规范市场行为，维护良好的价格秩序，目前口岸收费目录清单已全面公示，港口经营服务性收费目录清单和公示制度已全面落实，口岸营商环境进一步优化。

2. 港口作业效率和便利化程度持续提高

我国港口操作效率和便利化程度的改善为提升口岸通关时效、改善口岸营商环境起到积极作用。泊位操作效率方面，目前我国港口操作效率已处于世界领先水平，根据马士基所统计的数据，广州南沙港较美国洛杉矶港高出 39%，不仅为航运企业节约了燃油、停泊费等成本，更为货主企业节省物流成本和时间。口岸便利化程度方面，随着港口企业和口岸单位信息平台的逐步融合，客户办理各项手续正变得逐步简便，而码头进、提箱预约制等制度的应用，正完善传统的口岸通关环节，提升便利化程度。

3. 科技和信息化技术提升港口服务能级

一是新建码头的自动化技术应用以及老码头自动化改造，大幅度提升了码头作业效率，降低一线生产人员的作业风险。二是区块链、5G、云计算等前沿技术的应用，切实提升港口生产作业和物流运作的信息化、智能化和自动化水平。三是借助互联网科技手段，加快推进单证电子化进程，集成口岸单位、船公司、物流企业等，实现“一个平台”和“一站式办理”模式，大幅度降低客户时间和成本，提升服务体验。

五、关于进一步优化港口营商环境的若干建议

在推进优化口岸营商环境工作过程中，仍然面临着一些问题和困难。比如，口岸监管单位和相关服务主体协同推进问题；多式联运信息孤岛难以短期解决，信息互联互通进展缓慢；港口企业装卸堆存业务收入占比和装卸堆存利润率持续下降，企业降本增效压力持续加大等。

关于进一步优化港口营商环境，促进跨境贸易便利化的建议：

（一）港口企业下一步重点工作

1. 力推全面落实“一站式”阳光收费清单

总结经验，全面推行“一站式”阳光收费清单，建立健全港口口岸全流程收费查询平台，推进港口口岸收费公开、

透明。

2. 不断创新，提升作业效率

创新港口作业和管理模式，提高生产效率；全面推广设备交接单、提货单等单证的电子化、无纸化应用；切实推进码头装卸、理货、堆场、闸口等环节的智能化和标准化应用。

3. 全面提升港口服务能级

加快建设口岸业务受理中心、电子放箱系统，实现在线预约、电子支付、电子网签、单证流转等“一站式”服务，提升客户体验；鼓励全行业制定、发布和实行服务承诺。

（二）精准降低合规成本

在当前进出口环节收费总体情况已得到大幅改善的情况下，推动降低进出口环节合规成本要实行“精准降费”。科学分析进出口各环节收费，找准问题症结，降低制度性交易成本，简化手续，优化流程，真正有效降低进出口企业物流成本；加强收费政策宣传引导，避免信息不对称。

（三）创新监管方式，提升通关效率

推进“多关如一关”，统一整合电子口岸；完善和落实提前申报政策，加大船边放行比例，缩短放行提离时间。

（四）协同推进口岸物流作业信息化

加快推进信息电子化流转，实施电子放行，完善进出口口岸申报系统，加快推进口岸物流信息平台建设，打通各环节信息壁垒，实现信息互联互通。

结束语

营商环境就是生产力，优化营商环境就是解放生产力、提升竞争力。营造法治化、国际化、便利化的营商环境是我国进一步对外开放的重要举措，也是实现高质量发展、实现治理能力和治理体系现代化的内在要求。优化口岸营商环境没有完成时，只有进行时。在全方位开放的新阶段，港口企业要对标国际一流，继续在降本增效、科技创新上下功夫，努力营造与建设交通强国、港口强国相适应的营商环境，更好地服务经济社会发展和全球贸易。