

理性对待海运附加费 精准优化口岸营商环境

国际海运附加费自在国内诞生第一天起，就一直争议不断。近年来，党中央、国务院高度重视口岸营商环境工作，对优化口岸营商环境工作作出了一系列重要部署，国际海运附加费又引发了新一轮的关注。2019 年 3 月，交通运输部联合国家市场监管总局在上海召开了清理规范国际集装箱班轮公司海运附加费工作会，重点是积极引导国际班轮公司与上下游企业建立合作共赢和降费传导机制，每年可降低班轮公司码头作业费（THC）17 亿元，为优化我国口岸营商环境作出了重要贡献。当前，行业内依然缺乏对国际海运附加费理性、客观和相对统一的认识，给行业发展带来了很大的不利影响，尤其当前新冠疫情仍在全球蔓延的背景下，需要深入思考海运附加费的内涵、结构、收费性质以及合法、合理性问题，统一思想、凝聚共识，精准提升我国口岸营商环境，构建国内国际双循环相互促进的新发展格局。

一、国际集装箱班轮运输市场及国际海运附加费总体情况

集装箱班轮运输是指集装箱班轮公司按事先制定的船期表，在固定航线的固定挂靠港口之间，按规定的操作规则为非固定的广大货主提供规范的、反复的集装箱货物运输服务，并按“箱运价”来计收运费的一种营运方式。据统计，国际集装箱班轮公司中先后在我国交通运输部获准颁发过《国际班轮运输经营资格登记证》的约有 200 家，其中，在市场上相对比较活跃的不到 100 家。根据 Alphaliner 统计，截至 2020 年 6 月底，全球前三大集装箱班轮公司市场份额分别为

16.5%（马士基）、15.7%（地中海）和 12.3%（中远海运），见表 1。

表 1 全球前十大集装箱班轮公司市场份额情况（截至 2020 年 6 月底）

序号	班轮公司	运力规模	市场份额
1	APM-Maersk（马士基）	3942160	16.5%
2	Mediterranean Shg Co（地中海航运）	3768650	15.8%
3	COSCO Group（中远海运集团）	2931195	12.3%
4	CMA CGM Group（达飞集团）	2735094	11.5%
5	Hapag-Lloyd（赫伯罗特）	1713234	7.2%
6	ONE（Ocean Network Express）（海洋网联）	1557976	6.5%
7	Evergreen Line（长荣海运）	1251628	5.3%
8	HMM Co Ltd（现代商船）	593620	2.5%
9	Yang Ming Marine Transport Corp（阳明海运）	591811	2.5%
10	PIL（Pacific Int. Line）（太平船务）	347596	1.5%

数据来源：Alphaliner TOP 100。

集装箱班轮公司向货主收取的费用结构为海运费+附加费。其中，海运费是班轮公司向货主收取的海上运输费用；附加费是班轮公司经营中为弥补由于天气、燃油、货物、港口等多种原因而造成的额外开支或经济损失，在运费之外收取的费用。根据目前在上海航交所备案的情况来看，国际班轮公司收取的海运附加费约有 40 项，其中常见的、收费频率较高的有码头作业费等 6 项，见表 2。

表 2 国际集装箱班轮公司常规收取的海运附加费

序号	收费项目	收费主体	备注
1	码头作业费（THC）	船公司	代收代付
2	海关申报费	船公司	
3	船方文件费	船公司	
4	设备交接单费	船公司	
5	铅封费	船公司	

6	订舱费	船公司	
---	-----	-----	--

资料来源：上海航运交易所及航运公司调研。

二、国际海运附加费收费性质及合理性

（一）国际公约角度

从国际公约的角度，《中国加入 WTO 议定书》第 9 条价格控制明确规定：“除非在特殊情况下，并须通知 WTO，否则不得对附件 4 所列货物或服务以外的货物或服务实行价格控制，且中国应尽最大努力减少和取消这些控制。”《中国加入 WTO 议定书》附件 4 中，在交通运输行业内实行政府指定价的只有铁路客货运输、航空货运、港口服务及管道运输，不涉及国际海运。

（二）国内法律角度

从国内法律的角度，《中华人民共和国价格法》第三条明确规定：“国家实行并逐步完善宏观经济调控下主要由市场形成价格的机制。价格的制定应当符合价值规律，大多数商品和服务价格实行市场调节价，极少数商品和服务价格实行政府指导价或者政府定价。”《中华人民共和国价格法》第十八条定义了“极少数商品和服务”，即：“与国民经济发展和人民生活关系重大的极少数商品价格”“资源稀缺的少数商品价格”“自然垄断经营的商品价格”“重要的公用事业价格”以及“重要的公益性服务价格”。

依照《中华人民共和国价格法》，除了中央和地方定价目录明确规定属于政府指导价、政府定价之外，其他的都实行市场调节价。根据国家发展改革委颁布的新版《中央定价目录（2020）》《国家发展改革委关于进一步清理规范政府定价经营服务性收费的通知》（发改

价格〔2019〕798号）和《政府定价的经营服务性收费目录（2019）》，水运领域中涉及政府指导价、政府定价的只有沿海、长江干线主要港口及其他所有对外开放港口的服务收费（中央定价项目）以及船舶过闸费和航道通行费（地方定价项目）。

（三）部门规章角度

从部门规章的角度，《交通运输部关于国际集装箱班轮运价精细化报备实施办法的公告》（交通运输部公告2013年第64号）第一条基本原则中明确指出：“国际集装箱班轮运价是班轮经营者提供海上货物运输服务所取得的报酬，包括海运运价和海运相关附加费（含码头作业费）。国际集装箱班轮运价属于市场调节价，由班轮经营者根据运输经营成本和航运市场供求状况，按照国际公约或行业惯例确定。”

综上所述，无论从国际公约还是国内法律、法规和部门规章的角度，国际海运附加费既符合国际惯例，又是合法合规的。从收费性质来看，国际海运附加费属于市场经营性收费，由企业自主定价。

三、国际海运附加费主要类型及应对方式

从收费性质来看，海运附加费可以分类很多类型，例如代收代付型、增值服务型、违约补偿型等等，应该针对不同海运附加费的特点，科学、理性并且有区别地对待，不能为了提高口岸营商环境排名盲目否定，更不能一竿子打死。

（一）代收代付型

代收代付型是承运人代托运人向第三方垫付的费用，最典型的就

是码头作业费（THC）。由于码头作业费在海运附加费中普遍存在并且占比较高，也成为了近些年行业热议的焦点。其实，码头作业费收费目的主要在于补偿本应由货主承担，但实际却由承运人缴纳的因货主使用码头，如在码头装卸、搬移等而产生的码头操作费用，以及相应的劳务费用、设备使用费等。对于码头作业费的收费性质以及合法性，早在 2006 年原交通部、国家发展改革委和原工商行政管理总局就发布了关于码头作业费的调查结论，即：“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，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。”对于代收代付型海运附加费，班轮公司应该只收取合理的代收代付环节产生的成本，例如单证费、人员费、系统建设费等，不应将海运附加费作为公司主要利润来源。

（二）增值服务型

增值服务型是指承运人为托运人提供额外服务所收取的费用，比如电放费（TLX）等。原则上承运人签发正本提单以及凭正本提单进行放货是承运人的基本义务，而由于托运人原因造成承运人在没有收到正本提单的情况下凭电放指令进行放货，属于承运人在基础服务上给予托运人的额外服务，托运人理应需要支付相应的费用。对于服务增值型海运附加费，消费者有选择优质服务的权利和需要，在明确海运附加费收费名称和内涵的情况下，班轮公司理应可以正常收取。

（三）违约补偿型

违约补偿型指托运人违法了合同的约定，给承运人造成了损失，

给予承运人的补偿费用，例如订舱取消费等。原则上托运人向承运人订舱是正常的服务行为，但是由于网上订舱环节一般不需要同步支付费用，造成货主同时向多家班轮公司订舱、货主订舱后取消等情况，造成班轮公司经常在开船前出现亏舱的情况，严重影响了班轮公司的运营。与此相类似的是，消费者向航空公司预定机票等服务，如果出现退改签等违约行为，也需要同样支付相应的费用。对于违约补偿型海运附加费，如果不是巧立名目，确实对班轮公司造成了损失，班轮公司理应可以正常收取。

表 3 国际海运附加费主要收费类型及处理方式

序号	类型	典型代表	处理方式
1	代收代付型	码头作业费（THC）	只收取合理的代收代付环节产生的成本，不应作主要利润来源。
2	增值服务型	电放费（TLX）	消费者有选择优质服务的权利和需要，在明确收费名称和内涵的情况下，可以正常收取。
3	违约补偿型	订舱取消费	如果不是设立名目，确实对班轮公司造成了损失，可以正常收取。

四、对科学精准优化我国口岸营商环境的建议

根据世界银行发布的《全球营商环境报告 2020》，中国营商环境全球排名显著提升 15 位，位列全球 31 位，其中跨境贸易指标上升 9 位，位列全球第 56 位，获得历史参评以来最好成绩。其中，以码头作业费为代表的海运附加费的降低发挥了十分重要的作用。下一步，在现有基础上，要想进一步改善我国口岸营商环境，难度将进一步加大，必须要科学思考、精准发力，具体建议如下：

（一）持续优化海运服务贸易结构

要加大对我国国际贸易链上下游企业的培育力度，提升我国国际贸易、运输、物流、代理等上下游企业的国际竞争力。要积极鼓励我国货主企业积极争取国际贸易运输权益，积极签订进口 FOB、出口 CIF 运输合同，掌握运输话语权，降低我国海运服务贸易逆差，增强我国国际海运领域话语权。

（二）进一步规范海运附加费收费行为

由政府部门牵头，全面清理整顿班轮公司海运附加费收费情况，对于班轮公司无实质性服务内容收取海运附加费的行为应该坚决取缔，对于班轮公司长期、固化、只升不降地收取临时性海运附加费的行为应该坚决打击，同时对于合理合法收取的增值服务型和违约补偿型海运附加费应该予以支持。要鼓励班轮公司进一步优化海运附加费收费结构，尽量归并收费项目，将有关海运附加费纳入海运费一并收取（ALL-IN），对于确需收取的海运附加费，应该明确收费项目内涵，合理确定收费标准。

（三）加快提升口岸服务质量效率

要面对新冠疫情化危为机，积极推进口岸货物装卸、仓储、报关、物流运输、费用结算等环节无纸化和电子化，减少人员直接接触，降低服务成本，提高服务效率。加快推进各地实行口岸收费目录清单公示制度，提高政府、企业各收费项目和收费标准的透明度，清单之外不得乱收费，打通国际贸易链上下游的不透明环节，为托运人/货主提供更优质的服务。

（四）加大运价备案检查力度

在现有运价备案检查力度基础上，继续加大运价备案检查力度和范围，对于违法违规企业加大处罚力度，对于严重违法违规企业纳入水路运输信用信息管理系统，实行联合惩戒。同时，进一步加大对无船承运人（NVOCC）的运价备案检查力度，严格规范无船承运人市场经营行为，营造良好的市场生态环境。

（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/92211366.aspx>

★ 手机打开：评价此文章，请扫描该二维码：

