

中国对外贸易经济合作企业协会

关于国际班轮公司主动降低码头作业费事宜的通告

各会员单位及外经贸企业：

在我会和各地商协会以及外经贸企业的积极反映和建议下，国家发改委及交通部经过多次调研并约谈国际班轮公司，最近多家国际班轮企业致函给国家发改委和交通部主动调降了码头作业费，同时交通部对 14 家国际班轮公司违反运价报备规定也进行了处罚。（详见附件）

我们对国家发改委和交通部做出的努力表示赞赏。同时，需要指出的是，规范国际海运市场秩序和乱收费问题离我们的期望还有很大差距。目前国际班轮公司收取的几十种附加费是违法违规强行收取的。这些附加费性质上均属于班轮运费的组成部分，本应由 FOB 买方支付，但目前班轮公司全部强行转嫁给了我国与班轮公司无合同关系的 FOB 出口商（卖方）。附加费一旦开征就永不取消、只涨不跌，严重违反联合国班轮公会行动守则公约有关附加费是临时性的原则，也违反了几十年来国际集装箱班轮运输 CY-CY（场站至场站）价格条款惯例。

THC（码头作业费）性质上属于班轮运费的组成部分，因此不是降费问题，而是必须要取消的收费项目。THC 是 2001 年起多家班轮公会和航线组织联合发公告在全国范围内以同一时间、统一价格标准向我国 FOB 出口商强行收取的运费之外的重复收费，这是典型的垄断收费项目，同时也是违反了几十年来集装箱班轮运输实行的 CY-CY（场站至场站）价格条款惯例，至今尚未得到纠正，必须依据我国反垄断

法及相关法规进行处罚。

另外我们继续呼吁政府主管部门要进一步规范集装箱运输市场价格，实行运费一口价办法，禁止在运费之外向无辜的中国 FOB 出口商乱收附加费。只有这样才能拨乱反正，杜绝无序竞争，给国际航运业创造一个公平竞争的市场环境。

发改委正式表态将继续跟踪有关降费落实情况，请各会员单位及外经贸企业在执行中如遇到任何有关乱收费问题，请及时反映到我会和当地进出口商（协）会。

现附上发改委和交通部相关文件，以及我会对相关问题的原则立场（详见附件）：

附件：

1. 多家船公司主动调整码头作业费（发改委文件）
2. 交通部关于处罚 14 家班轮公司违规经营行为情况的通报
3. 我会关于禁止国际班轮公司乱收费的意见和建议
4. 论 THC 的违法性
5. 船货协商要掌握的原则
6. 中国外经贸企业协会希望国际班轮组织及班轮公司要遵循的

原则

中国对外贸易经济合作企业协会

2017年3月2日

抄报：国家发改委价格监督司，交通部水运局，国家工商行政管理总局，商务部外贸司、条法司、综合司、服务贸易司、财务司、市场秩序司、反垄断局、政策研究室

抄送：各进出口商会、各地方外经贸企业协会（进出口商会）、中国国际货运代理协会、中国船东协会

本会：会领导（3）、货主及会员部、办公室存档

附件 1



中华人民共和国 国家发展和改革委员会 价格监督检查与反垄断局

多家船公司主动调整码头作业费

去年以来,根据企业反映,国家发展改革委同交通运输部对我国市场上集装箱班轮运输公司收取码头作业费等附加费的行为开展了执法调查。近日,中远海运、马士基航运、地中海、达飞轮船、美国总统轮船、赫伯罗特、长荣海运、现代商船、日本邮船、商船三井、中外运等 11 家集装箱班轮运输公司相继致函国家发展改革委和交通运输部,主动承诺规范码头作业费(THC)收费行为,提出调整收费标准。

船公司	调整前平均收费标准 (单位:元/每标箱)	调整后平均收费标准 (单位:元/每标箱)
中远海运	717	596
马士基航运	681	566
地中海航运	644	503
达飞轮船	695	560
美国总统轮船	676	576
赫伯罗特	696	607
长荣海运	639	542
现代商船	706	592
日本邮船	711	577
商船三井	678	564
中外运	664	575

上述船公司 THC 调整方案由各公司发布于其官网。

码头作业费是集装箱班轮运输公司向进出口企业收取的一项主要海运附加费。据对上述 11 家船公司相关数据测算,此次码头作业费调整每年可减轻进出口企业负担约 35 亿元。

国家发展改革委、交通运输部要求,集装箱班轮运输公司要依法合规经营,自觉规范包括码头作业费在内的海运附加费收费行为,努力构建收费自律机制,促进海运行业健康良性发展。下一步,国家发展改革委将会同交通运输部密切跟踪相关船公司收费情况,保持对海运市场竞争的关注,切实维护海运市场公平竞争秩序。

附件 2

交通运输部关于处罚 14 家班轮公司违规经营行为情况的通告

2016 年 8 月，交通运输部组织在上海口岸开展了国际集装箱班轮运输运价备案执行情况检查。依据《国际海运条例》第四十五条的规定，近期对检查中发现存在未报备运价或未按报备运价执行违法违规经营行为的 14 家班轮公司实施了累计 239 万元的行政罚款，并对其中违法违规情节严重的 8 家班轮公司进行了约谈。

为进一步加强国际集装箱班轮运输市场监管，接受社会监督，现将被处罚班轮公司和被约谈班轮公司情况予以通告。各国际集装箱班轮运输经营者应引以为戒，严格遵守有关法律法规，按班轮运价备案有关要求，认真履行运价备案义务并切实执行备案运价，自觉维护市场秩序，促进国际海运健康有序发展。

交通运输部
2017 年 2 月 9 日

（此件公开发布）

附件

被处罚班轮公司名单

（按违规提单比例及近两年违规情况确定的违规情节严重程度排序）

序号	班轮公司名称
1*	汉堡南美航运公司
2*	金星轮船有限公司
3*	万海航运（新加坡）有限公司
4*	万海航运股份有限公司
5*	兴亚海运株式会社
6*	高丽海运株式会社
7*	长荣海运股份有限公司
8*	法国达飞海运集团
9	MCC 运输新加坡有限公司
10	中国远洋集装箱运输有限公司
11	以星综合航运有限公司
12	现代商船株式会社
13	马士基航运有限公司
14	日本邮船株式会社

注：带*的公司为被约谈班轮公司

禁止国际班轮公司乱收费的意见和建议

(中国对外贸易经济合作企业协会)

1. 目前班轮公司乱收费项目常见的达 20 多种, 每年近达 2000 多亿元人民币(其中 THC 约达 1400 多亿元)抵消我国出口退税五分之一的效应。THC 是从 2002 年起至今垄断收取的不合理附加费, 必须依照反垄断法予以禁止。
2. 附加费之多, 原因是附加费不参与市场竞争, 长期固定, 只涨不跌; 然而海运费却竞争惨烈, 变化无常, 从每标箱 2000 多美元到几百美元甚至几十美元之间震荡。目前班轮公司收取的附加费严重违反国际集装箱班轮运输 CY-CY 价格条款惯例及《联合国班轮公会行动守则公约》有关附加费是临时性的原则, 一旦征收永不取消。因此必须立法取消。
3. 已经占据中国较大市场份额的国际班轮公司热衷于设立巧立名目的各种附加费, 因为有了份额, 运价跌到零甚至负运费都有极为可观的附加费收入。因此海运打价格战极为严重, 零运费或负运费频现, 我国的中小船公司受到严重挤压, 必须采取措施纠正。
4. 班轮公司收取的绝大部分附加费都是巧立名目、违法违规并滥用优势地位进行收取的。联合国班轮公约规定附加费的性质是临时性的, 一旦情况好转就要取消, 但班轮公司每出台一项新的附加费就成了永不取消、只涨不跌、成为固定收费项目, 本应由外国 FOB 买方负担的属于班轮运费组成部分的费用全部转嫁给中国 FOB 出口商。
5. 建议参照斯里兰卡的做法, 实行集装箱运费一口价, 禁止在运费之外收取不合理的附加费; 船货协商的项目限定为 CY-CY 运价和临时性附加费(如燃油、港口拥挤、战争等), 同时要大力加强执法和处罚力度, 否则我国国际海运市场秩序永远不会正常。

附件 4

论 THC 的违法性

1. 违反国际集装箱班轮运输 CY-CY 价格条款惯例；CY-CY 即场站至场站价格条款是集装箱化以来几十年的惯例，按惯例 THC 是包括在 CY-CY 运价中的。在 CY-CY 运价之外另收 THC 是重复收费。
2. 违反附加费是临时性的原则；1974 年《联合国班轮公会行动守则公约》明确附加费是临时性的，情况变好了要取消。目前 THC 是长期固定，不参与市场竞争，只升不降，永不取消的。
3. 违反按合同收费的原则；收 THC 无合同依据；在 FOB 出口情况下，由买方或其指定的货运代理与承运人订立运输合同并支付运费。我国货主不是托运人，不负责支付运费，与承运人没有运输合同关系。然而班轮公司却强行要求中国货主支付运费之外的 THC，这是非法的。
4. 违反反垄断法；9 家班轮组织于 2001 年底联合宣布从 2002 年 1 月 15 日起在中国所有港口以同一时间、统一标准向中国货主征收码头作业费，该垄断行为至今未得到纠正。
5. 滥用优势地位；货主不交 THC 及其它附加费，班轮公司就扣发提单，或不给换单提货，弱势的货主只能屈从。

(中国对外贸易经济合作企业协会)

附件 5.

船货协商要掌握的原则

1. 不与非法的航线组织代表协商。
2. 协商的内容限于：1) 运价的调涨；2) 临时性合理附加费（如燃油、港口拥挤、战争等）；对不合理的附加费不接受协商。
3. 协商一致报交通部备案后生效。
4. 运价指的是传统的集装箱班轮运价即 CY-CY 价格条款。
5. 附加费定义是按照《联合国班轮公会行动守则公约》规定的临时性的附加费，而且情况好转时必须撤销的附加费。

(中国对外贸易经济合作企业协会)

附件 6.

**中国外经贸企业协会希望
国际班轮组织及班轮公司要遵循的原则事项**

1. 要严格遵循联合国班轮公会行动守则公约有关协商的规定。(未做到)

Observing the rules concerning consultations under the UN Code of Conduct for Liner Conferences.

2. 协商的范围仅限于 CY-CY 运价和临时性附加费(如燃油、港口拥挤、战争等), 协商一致报交通部备案后生效。(未做到)

The scope of consultations should be confined to CY-CY liner freight and temporary surcharges like BAF, port congestion, war, etc., effective only after consensus are reached and filed to the Ministry of Transport.

3. 临时性的附加费一旦情况好转必须取消。(目前是一旦征收永不取消)

Temporary surcharges should be cancelled when conditions turn to normal.

4. 非临时性的巧立名目的长期固定的几十种附加费一律取消, 放在 CY-CY 运费中一并收取。(有时候附加费比远洋运费还贵)

Those un-temporary long-fixed surcharges should be cancelled and covered in CY-CY freight rates.

5. 收取任何费用必须合理合法, 不能向合同第三方乱收费。(FOB 出口商与班轮公司无合同关系, 但要被迫向班轮公司缴纳 THC 等多种附加费)

Liners can only collect charges from the contracting parties but not the third parties.

6. 不能滥用优势地位乱收费(目前是不交费就不给提单)

Cannot charge shippers by abusing power.

7. 要严格遵守我国有关运价报备的规定, 以 CY-CY 价格报备, 报备的运价与执行必须一致。(目前是走形式, 根本未按报备规定做)

Should strictly observe the rules of freight rate filing of the Ministry of Transport, freight rates should be filed according to CY-CY liner freight rate clause and should implement strictly according to the actual filed rates.

8. THC-码头作业费事件是 2001 年发生的班轮集体垄断乱收费事件, 违反集装箱班轮运价惯例(CY-CY 价格条款)和中国反垄断法, 是重复收费, 必须予以纠正。(中国货主每年要额外交 1400 亿元的 THC)

THC event happened in China in 2001 is a monopolistic action taken by liner conferences and discussion agreements, violating the CY-CY liner freight clause in international container liner transport and China's Anti-monopoly Law, and it is a repeated charge that must be cancelled.