

● 新西兰 · 中国 → NZ 小批量物流

新西兰的整个游戏， 都在一条一千块的线上

跟澳洲不一样。新西兰用一条 NZ\$1,000 的界线，把进口货物切成两个世界——**线下面每票管理费 NZ\$2.09，线上面 NZ\$118.44**。还有一条专门盯着集货拆单的合并计算规则。这份报告把这条线两边的真实成本、时效与合规边界拆开讲清楚。

Photo · CHUTTERSNAPE / Unsplash

2026-04-01 起生效 · 海运每票管理征费

货值 ≤ NZ\$1,000

NZ\$2.09

简化清关 (ICR / SID) · GST 由离岸卖家在销售点代收 · 边境不再征收

56.7×

跨过这条线

货值 > NZ\$1,000

NZ\$118.44

必须完整进口申报 · 边境征收 GST 与关税 · 到货后 20 天内申报

出品

Magic Insight 数据研究院

隶属

Magic Engine · magicengine.com.au

数据截至

2026-09-03 核查

覆盖

监管 · 贸易 · 电商 · 港口 · 运价

版本

Vol.03 · v1.0

01 · 五条核心判断

只看一页就看这页

What the verified data actually says – and where it differs from the Australia picture.

图 1 · NZ\$1,000 界线两侧的每票管理征费

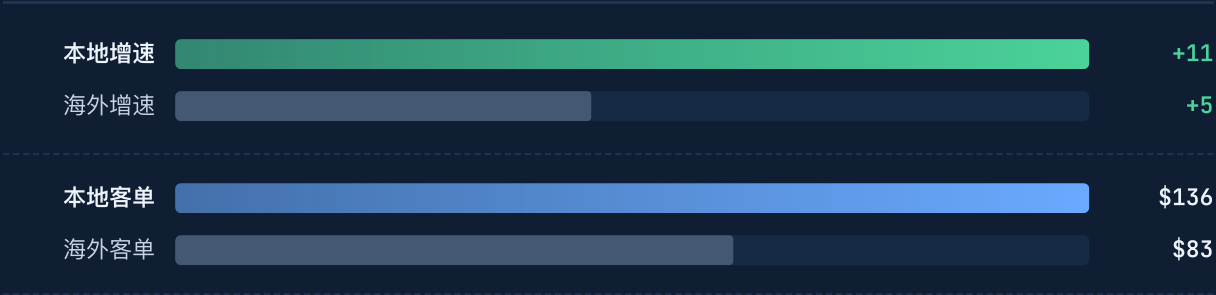
NZD / 票 · 不含 GST

海运 ≤1,000		2.09
空运 ≤1,000		2.21
空运 >1,000		51.81
海运 >1,000		118.44

条长按金额等比。海运跨过 NZ\$1,000 这条线，单票固定成本从 2 块变成 118 块——**56.7 倍**。这不是税率，是固定管理费，与货值大小无关。

图 2 · 线上消费：本地商家 vs 海外商家

2025 · 同比 %



本地商家占 80% 份额且增速翻倍于海外；海外客单价还在跌（-1%）。跨境 B2C 直邮在失速，本地履约在赢。

01

NZ\$1,000 这条线决定了单票该怎么装

2026-04-01 起，新西兰海关按票征收货物管理征费。货值 $\leq$ NZ\$1,000 的海运货每票 NZ\$2.09；一旦超过，跳到 NZ\$118.44（海关 73.87 + MPI 44.57，均不含 GST）。空运对应为 NZ\$2.21 与 NZ\$51.81。

这不是税，是固定管理费。对做零散小单的人来说，把一票货凑到 NZ\$1,100 是最糟的选择——多赚不了多少货值，却要多付 116 块固定成本，外加完整申报的时间与代理费。

56.7 倍跳变

已核实

02

有一条明文规则专门堵集货拆单

新西兰规定：同一进口商、同一航班或同一邮件批次，货物合计超过 NZ\$1,000，就必须提交完整进口申报，不能靠拆成多票走简化通道。

集货（consolidation）是华人物流商最成熟的业务模式，而这条规则正好架在它上面。它不禁止集货——但它意味着集货商必须按“同一进口商”维度做合并核算，而不是按票。这是澳洲那边没有的一整个合规议题。

直接影响集货

已核实

03

门槛怎么算和税怎么算，用的是两个不同口径

判断是否超过 NZ\$1,000 时，按海关完税价格计，不含运费与保险费。但离岸卖家在销售点代收 15% GST 时，计税基数是完税价格加上运费与保险费。

两个口径差一段运费。货值卡在 NZ\$900-1,000 区间的货最容易出事：门槛判定说没超，客户看到的账单却比预期高。这是新西兰进口里最常被搞混的一点，也是最容易做成服务卖点的一点。

高频踩坑

已核实

04

跨境线上消费在放缓，本地在加速

NZ Post 数据：2025 年新西兰线上消费 **NZ\$127 亿 (NZ\$12.7 b)**，同比 +10%。但拆开看——本地商家 +11%，海外商家只有 +5%；海外客单价还跌了 1% 到 NZ\$83，本地客单价涨 5% 到 NZ\$136。

含义：直接卖给新西兰消费者的跨境小包在变慢变小。真正在长的是“本地商家从中国进货、在本地履约”这条链——而这条链需要的正是 B2B 小批量进口物流，不是 B2C 小包。

需求端转向

已核实

05

市场高度集中在两个港，规模只有澳洲的零头

陶朗加港 FY2025 集装箱 **1,208,252 TEU (+5.3%)**，奥克兰港 **883,516 TEU (+5%)**，两港合计约 209 万 TEU。作为对比，仅墨尔本一港就是 339 万 TEU。

小而集中意味着两件事：覆盖全国不需要铺很多点（两个港加奥克兰的仓就能覆盖主要人口），但单一客户流失的影响也更大。奥克兰港进口箱平均滞留 **2.0 天**，作业效率不构成瓶颈。

已核实

规模有限

NZ\$1,000 上下，成本与流程完全是两套

Every figure below is from NZ Customs, IRD or MFAT – checked 2026-09-03.

项目	≤ NZ\$1,000	> NZ\$1,000	依据
海运管理征费 per consignment, excl GST	NZ\$2.09	NZ\$118.44	NZ Customs · 2026-04-01 起
空运管理征费 per consignment, excl GST	NZ\$2.21	NZ\$51.81	NZ Customs · 2026-04-01 起
清关方式	ICR 核销 / 简化申报 SID	完整进口申报（电子提交）	NZ Customs（2026-04 版）
GST 征收环节	离岸卖家在销售点代收 15%	边境征收 15%	IRD · 2019-12-01 起
GST 计税基数	完税价格 + 运费保险	NZ 价值 + 关税 + 运费保险	IRD AD265 / NZ Customs
门槛判定基数	海关完税价格，不含运费与保险 —— 与计税基数口径不同		IRD
申报时限	随货报告	到货后 20 天内	NZ Customs（2026-04 版）
合并计算规则	同一进口商 · 同一航班或同一邮件批次合计超过 NZ\$1,000 → 必须完整申报		IRD AD265
例外货物	酒精、烟草无论货值均在边境征税；贵金属 GST 免税		IRD AD265
邮政渠道（UPU）	按重量征费 NZ\$1.28/kg（海关 0.40 + MPI 0.88），不含 GST		NZ Customs

怎么用这张表 · 它其实是一张定价表。做小批量进口服务的，可以直接按"这票会不会过线"给客户两套报价与两套时效承诺。目前新西兰市场上把这条线讲清楚的英文内容极少——把它做成一个可算的工具，比多投广告有用。

口径与时效 · 征费金额自 2026-04-01 起生效，均为不含 GST 口径；海关小时费率 NZ\$133.00/小时（含 GST，最低收费 NZ\$399.00）与之口径不同，不可混用。全部数字于 2026-09-03 在 customs.govt.nz 与 ird.govt.nz 页面核对。征费金额会调整，引用前请复核当期公布值。

盘子有多大，需求在往哪边走

Trade, e-commerce and the direction of travel.

NZ 自中国进口（货物）

NZ\$169.2 亿

◆ NZ\$16.92 b

MFAT · 年度截至 2024 年 9 月 · 另含服务 NZ\$13.7 亿 (NZ\$1.37 b) 已核实

主要进口品类

电机与电气设备 · 机械 · 家具 · 塑料制品 · 车辆

MFAT 列举顺序 · 家具与塑料制品是小批量进口的主力货种 已核实

NZ 线上消费总额

NZ\$127 亿

▲ +10% · NZ\$12.7 b

NZ Post Business IQ · 2025 日历年 · 较 2024 增 NZ\$11 亿 (NZ\$1.1 b) 已核实

线上占实体零售支出

23 %

▲ 每四块钱有近一块在线上

NZ Post Business IQ · 2025 日历年 已核实

本地商家线上增速

+11 %

▲ 占线上消费 80%

NZ Post Business IQ · 2025 vs 2024 已核实

海外商家线上增速

+5 %

▼ 仅本地增速的一半

NZ Post Business IQ · 占线上消费 20% 已核实

海外商家平均客单

NZ\$83

▼ -1% · 本地为 NZ\$136 (+5%)

NZ Post Business IQ · 2025 日历年 · 跨境小包在变小 已核实

线上交易笔数

+6 %

▲ 全年多出 600 万笔以上

NZ Post Business IQ · 数据由 Dot Loves Data 汇编 已核实

这组数字里最该注意的一条 · 海外商家线上增速 +5%、客单价 -1%，而本地商家 +11%、客单价 +5%。直发消费者的跨境小包在失速，本地商家进货再本地履约的模式在赢。对物流服务商的含义很直接：把资源压在 B2C 小包价格战上回报在变差，压在“帮本地小商家把货从中国弄进来”上更顺势。

口径提示 · MFAT 页面标注「Trade figures correct as at September 2025」，但其列出的进出口数值明确标注为「year ending September 2024」——**页面更新时间与数据期间不是一回事**，本报告采用后者。NZ Post 数据为 2025 日历年，与 MFAT 的 9 月年度口径不同，两者不可直接相减或合并成趋势。

04 · 港口与通道

货从哪进来

Two ports carry the country. Both report on a June financial year.

陶朗加港

Port of Tauranga · NZX 上市

1,208,252 TEU

FY2025 (6 月财年) · 同比 +5.3% · 总货量 2,530 万吨 (+7%) · 承担全国约 33% 吨位与 48% 集装箱出口 · 全国最大集装箱港

奥克兰港

Port of Auckland

883,516 TEU

FY2025 (截至 2025-06-30) · 同比 +5% · 2020 年以来最高 · 进口箱平均滞留 2.0 天 · 紧邻全国最大消费市场

两港合计

Combined

≈209 万 TEU

本报告按两港 FY2025 公布值相加所得 · **推算** 供规模感参考，非官方合并统计口径

规模感 · 两港合计约 209 万 TEU。作为对照，澳洲仅墨尔本一港 FY25 就有 339 万 TEU。新西兰是个小而集中的市场——好处是覆盖全国不需要铺很多点，坏处是客户集中度高，掉一个大客户影响大。奥克兰港进口箱滞留 2.0 天，说明码头效率不是瓶颈，瓶颈在清关与后端。

口径 · 两港均采用 6 月财年，与前一节 NZ Post 的日历年、MFAT 的 9 月年度均不同，**三者不可合并成同一条趋势线**。陶朗加港「33% 吨位 / 48% 集装箱出口」为该港自述市场地位。「两港合计」为本报告相加所得，标注为推算。

中国到奥克兰，实际要多少钱多少天

Live marketplace quotes, not marketing pages – and the gap between the two.

服务	价格	折每 CBM	时效	有效期
LCL 标准服务 A Shanghai → Auckland	US\$394	≈US\$79	23 天	至 2026-10-01
LCL 标准服务 B Shanghai → Auckland	US\$623	≈US\$125	23 天	至 2026-09-16
LCL 标准服务 C Shanghai → Auckland	US\$920	≈US\$184	19 天	至 2026-09-16

这三行最有价值的地方在对比 · 上表是 Flexport 平台上「每 5 CBM / 750 kg」的实际挂牌价，折合每 CBM 约 **US\$79–184**。而市面上货代营销页普遍宣称中国→奥克兰 LCL 「US\$38/CBM 起」——**差 2 到 5 倍**。

差在哪不难猜：营销价通常只含基本海运费，不含目的港费用、拆箱费、文件费与清关。**把全包价和拆解表做出来，本身就是差异化**。注意 19 天那档比 23 天那档贵一倍多——时效在这条线上是明码标价的。

重要限定 · 上表为 Flexport 公开平台在 2026-09-03 显示的挂牌报价，币种为 US\$，属实时市场报价而非官方指数，随时变动，不构成报价依据。同日该页面 FCL 与空运显示「0 offerings」，故本报告不给出 FCL 与空运价格——**数据缺口** 宁可留空也不填估计值。折算每 CBM 为本报告按 5 CBM 除算所得 **推算**。

同一套打法搬过来会踩什么

Why the Australia playbook does not transfer cleanly.

新西兰

NZ\$1,000 是硬分界 · 跨线海运每票管理费从 NZ\$2.09 跳到 NZ\$118.44

有明文合并计算规则 · 同一进口商同一航班合计超线即须完整申报，直接约束集货

GST 早已前移到销售点 · 2019-12-01 起由离岸卖家代收，注册门槛 NZ\$60,000

关税基本为零 · 中国原产货物自 2021 年起可享零关税（须满足原产地规则）

进口不需要原产地证书 · NZ 海关明确不要求（出口到中国方向相反）

市场小而集中 · 两港约 209 万 TEU，人口约 520 万

跨境 B2C 在失速 · 海外商家线上增速仅 +5%，客单价 -1%

澳洲（Vol.02 已覆盖）

无等价的单票管理费悬崖结构

未见同等明文的同批次合并计算规则

GST 低值进口规则与 NZ 时间线、门槛不同

关税与 FTA 安排为另一套

原产地文件要求需单独确认

市场大而分散 · 仅墨尔本一港即 339 万 TEU

需求侧结构见 Vol.02，本报告未重复核查

一句话 · 澳洲那版的主线是“洋人客户在增长、华资拿不到英文流量”。**新西兰的主线不一样——是“监管结构本身在决定你该怎么装箱、怎么开票、怎么合并”**。在新西兰，把合规讲清楚的价值高于把广告投出去的价值，因为这里的坑更明确、也更可算。

对照说明 · 右栏澳洲条目为 Vol.02 已核查内容的摘要，本报告**未对澳洲数据重新取证**；两栏并列用于说明结构差异，不构成逐项等价比较。凡本报告未亲自核实的澳洲细节（如原产地文件要求），已在文中标注为需单独确认。

这些我没查到，所以没写进上面

Stated plainly, because a missing number is a fine outcome and an invented one is not.

MPI 熏蒸与处理的具体费用

mpi.govt.nz 全站被机器人防护拦截，无法读取。海关文件只说明费用由进口商承担、由 MPI 认可的第三方处理机构收取，未在任何可访问的官方页面公布统一价目。本报告因此不给出任何 MPI 处理费金额。

MPI 检验员小时费率

搜索结果摘要中出现过具体数字，但无法在 mpi.govt.nz 正文亲自读到，按规则不予采信。权威来源应为 MPI 「Fees and charges for importing」页面及 Biosecurity (Costs) Regulations。

「新西兰生物安保全球最严」这个说法

没有任何政府机构发布过跨国生物安保严格度排名。这个说法在本报告中被删除。可核实的制度特征是：集装箱与全部木质包装均属强制申报的风险货物；集装箱检疫申报须在到港前 12 小时提交；不合规货物退运或销毁费用全部由进口商承担。

Stats NZ 最新年度贸易数据

Stats NZ 「Overseas merchandise trade: November 2025」页面未能取到正文。本报告因此采用 MFAT 的年度截至 2024 年 9 月口径，而非任何更新但未经一手核实的数字。若需最新年度值，应直接查 Stats NZ 信息发布页。

中国→新西兰 FCL 与空运价格

Flexport 页面在核查当日 FCL 与空运均显示「0 offerings」。本报告不给出这两个模式的价格。

新西兰对消费品的 MFN 基准关税税率

需逐个税则号查 Working Tariff Document，未在任何页面读到具体税率。因中国原产货物自 2021 年起已享零关税，对本报告主线影响有限；但若要写「FTA 省下多少关税」，必须先补齐 MFN 基准。

新西兰英文物流关键词的搜索量与竞争格局

Vol.02（澳洲）中的关键词表在数据核查中被判定为不可采信。本报告不包含任何搜索量、CPC 或 SERP 占位数据——这类数字必须来自实时拉取，未拉取就不写。

接下来具体做什么

Sized for a mid-sized operator, ordered by cost-to-value.

01

做一个 NZ\$1,000 界线的报价计算器

输入货值、体积、运输方式，输出这票该走哪条通道、总落地成本多少、跨线会多花多少。把 NZ\$2.09 / NZ\$118.44 的跳变、两个不同的计税口径、以及 15% GST 全算进去。

这是本报告识别出的最高性价比动作：所有数据都是公开且稳定的，做一次长期有效，而目前市面上把这条线讲清楚的英文内容极少。

02

把合并计算规则做成集货服务的明示条款

同一进口商同一航班合计超 NZ\$1,000 即须完整申报——这条规则决定了集货怎么排、怎么开票、怎么跟客户解释。与其等客户被卡住，不如在服务说明里写清楚，并按"同一进口商"维度做合并核算。

把合规风险前置说明，反而是最强的信任构建方式——尤其面对不熟悉新西兰规则的中国出口方。

03

用全包价对打「US\$38/CBM 起」的营销价

Flexport 实际挂牌折合每 CBM 约 US\$79-184，而营销页普遍宣称 US\$38 起。把目的港费、拆箱费、文件费、清关费、征费全部列出，做一张对照表。

客户最深的心理阴影是「报价看着便宜、到港一堆附加费」。透明本身就是差异化，而且不需要额外成本。

04

把目标客户从 B2C 小包转向本地小商家进货

海外商家线上增速 +5%、客单价 -1%；本地商家 +11%、客单价 +5%。资源应该跟着后者走——服务的是"本地卖家从中国进货、在新西兰履约"，而不是直发消费者。

这个转向同时解决了单票规模问题：本地商家进货的单票天然比 B2C 小包大，更容易做出服务价值。

05

补齐本报告的两个数据缺口再做决策

MPI 处理费用与 Stats NZ 最新年度贸易数据，是本报告明确没拿到的两块。前者影响落地成本测算的准确度，后者影响市场规模判断。做重大投入决策前应先补上。

这两项都不难拿——MPI 需要绕过机器人防护直接联系或现场查询，Stats NZ 需要直接下载数据表而非读网页。



Magic Insight 数据研究院

RESEARCH SERIES · VOL. 03 · NZ LOGISTICS

关于本报告

《中国 → 新西兰小批量物流市场观察》聚焦 NZ\$1,000 界线两侧的成本、时效与合规结构。监管部分数据于 2026-09-03 逐条在 customs.govt.nz、ird.govt.nz、mfat.govt.nz 页面核对。

数据分层

- **已核实** — 附一手来源，本次核对过
- **推算** — 基于已核实数字的换算，算法已注明
- **判断** — 综合判断，不是数据
- **数据缺口** — 明确未取到，见第 07 节

使用说明

Magic Engine 高级会员专属内容。运价与征费金额随时变动，引用前请复核当期值。本报告为市场观察，供从业者判断参考，不构成经营决策依据。