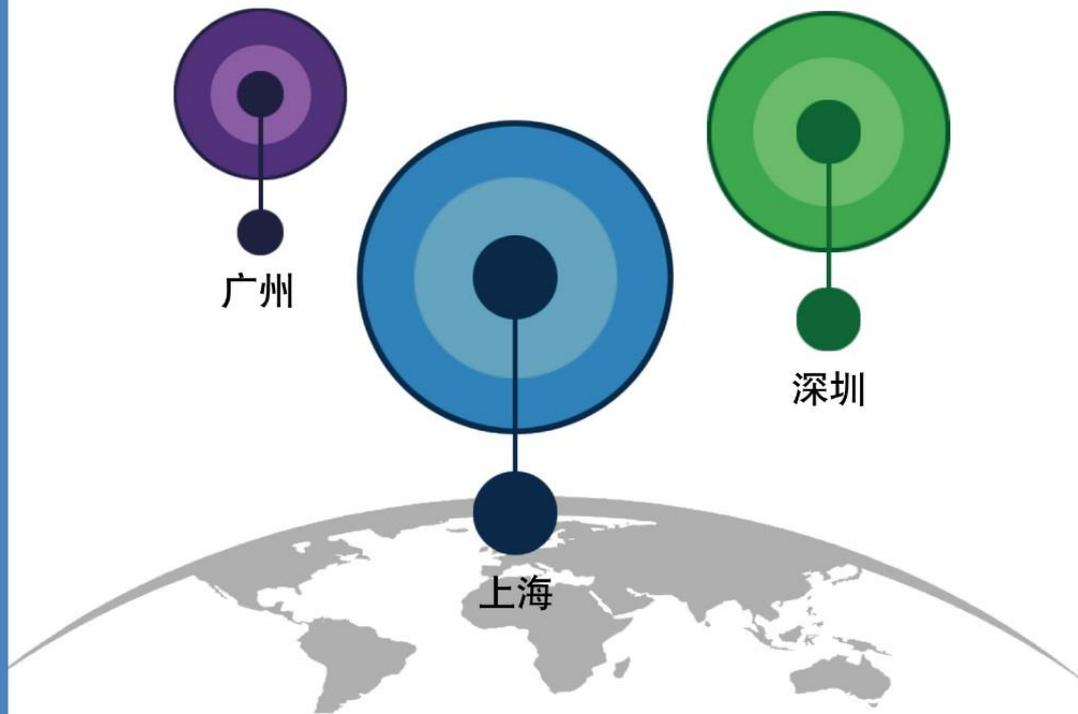


睿 库 研 究



Recode-R(C)-2016004

上海外高桥 / 洋山、广州黄埔、深圳盐田
进口集装箱货物口岸放行时间对比研究
Comparative Time Release Study on Import Container
Goods at the Selected Ports in China





上海外高桥/洋山、广州黄埔、深圳盐田 进口集装箱货物口岸放行时间对比研究

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

二〇一六年 三月

目 录

摘 要.....	1
英文摘要.....	2
1 引言.....	3
2 货物的范围、放行流程的起止时间以及样本数据的搜集.....	3
2.1 货物范围与放行流程的起止时间.....	3
2.2 抽样数量、抽样时间及数据的验证.....	4
3 口岸放行流程.....	4
4 各港口的统计结果对比分析.....	5
4.1 平均总耗时的比较.....	5
4.2 口岸放行三项工作的交叉与并联.....	6
4.3 港务及申报准备阶段各环节耗时的比较.....	7
4.4 通检阶段的比较.....	8
4.5 通关阶段的总体比较.....	9
4.6 海关电子审单耗时比较.....	11
4.7 深圳盐田的外转环节.....	12
4.8 通关阶段纸质单据提交.....	13
4.9 现场审单.....	14
4.10 海关查验.....	15
4.11 完成全部海关程序至获得海关放行指令.....	16
4.12 与日本和韩国海运进口货物的比较.....	16
5 政策建议.....	17
参考文献.....	19
附图 1 海运进口集装箱货物口岸放行流程.....	20
附表 1 海运进口集装箱货物口岸放行中的各个阶段及时间节点.....	21

上海外高桥/洋山、广州黄埔、深圳盐田进口集装箱货物 口岸放行时间对比研究

江小平，周卓见

(北京睿库贸易安全及便利化研究中心，北京 100022)

摘要

进口货物口岸放行时间方面的研究已经引起贸易、物流、关务领域越来越多的重视。本文利用上海外高桥/洋山、广州黄埔、深圳盐田 2015 年 11 月-2015 年 12 月的抽样数据，在总结了相关港口进口集装箱货物放行流程的前提下，对各港口进口集装箱货物口岸放行总耗时以及各个环节耗时进行了充分的比较，得出了以下主要的统计分析结论：广州黄埔样本的口岸放行的整体平均耗时最短，上海外高桥/洋山样本次之，深圳盐田最长；深圳盐田通关阶段中可能发生的外转环节是深圳盐田平均耗时较长的主要原因；上海外高桥/洋山和深圳盐田部分进口货物在完成所有通关环节后，需要人工后台点击确认放行，因各种原因耗时较多；广州黄埔所有进口涉税货物都需要现场递交纸质单证。另外，本文将相关结论与日韩两国进行了对比，结合口岸放行流程，本文也给出了若干政策建议。

关键词：进口货物；口岸放行；通关

【作者简介】江小平（1957—），男，江苏常州人，伟创力（中国）公司政府事务总监，北京睿库贸易安全及便利化研究中心主任，研究方向：贸易合规、贸易便利化、海关管理；周卓见（1989—），男，山西大同人，北京睿库贸易安全及便利化研究中心研究员，研究方向：贸易便利化、供应链管理。

Time Release Comparative Study on Import Container Goods at Waigaoqiao/Yangshan(Shanghai), Huangpu(Guangzhou) and Yantian(Shenzhen)

Jiang Xiaoping, Zhou Zhuojian

(Beijing Re-code Trade Security and Facilitation Research Center, Beijing 100022, China)

Abstract

Time Release Study on import goods has taken the attention from the domains of trade, logistics, and customs affairs. By using the sample data collected in November and December 2015 from Waigaoqiao/Yangshan(Shanghai), Huangpu(Guangzhou) and Yantian(Shenzhen) , after constructing the goods release workflow including differences along these ports, this paper compared the time spent on every individual step and the whole release procedure in these three ports. Finally, this paper drew these conclusions: the average time spent on the whole release procedure was longest in Yantian, shortest in Huangpu, and middle in Waigaoqiao/Yangshan; the “trans-department examination” in Shenzhen might be the main reason for the long average time costed in Yantian; the confirmation for release by customs took very long time after finishing all of the related steps; all of the taxable import goods at Huangpu needed the papery documents being submitted by customs brokers. Besides, this paper also compared some of the conclusions to the status in Japan and Korea and gave some policy suggestions on goods release procedure.

Key Words: Import goods; Goods release at ports; Customs clearance

1 引言

通关时效研究（TRS）是世界海关组织（WCO）本世纪初提出并倡导的一项重要的贸易便利化措施。通过研究可以帮助各国政府找到货物进出境产生延时的原因，并有针对性地实施改进方案。世界贸易组织（WTO）也在《贸易便利化协定》第7条专门设定了“鼓励各成员定期并以一致的方式测算和公布其货物平均放行时间”条款。

2014年12月，国务院发布《落实“三互”推进大通关建设改革方案》，明确提出“建立进出口货物口岸放行时间评价体系，统一评测、公布全国口岸平均通关效率”。

本项目通过对上海外高桥/洋山、广州黄埔、深圳盐田的相关数据分别进行了搜集、整理和分析，揭示了三个口岸进口集装箱货物的通关流程及不同环节的时间耗费的实际状况，为下一步通关制度、港口作业、通关流程以及系统应用的完善和提升提供了有益的参考。

上海、深圳、广州是中国也是全球列前茅的集装箱大港，对这几个口岸的通关时效开展研究具有特殊价值和意义，报告中涉及相关关区（广州抽取的是黄埔港区，黄埔有对应的直属海关管辖）2015年的进口集装箱货运量、箱次总量的具体情况如图1.1和图1.2：

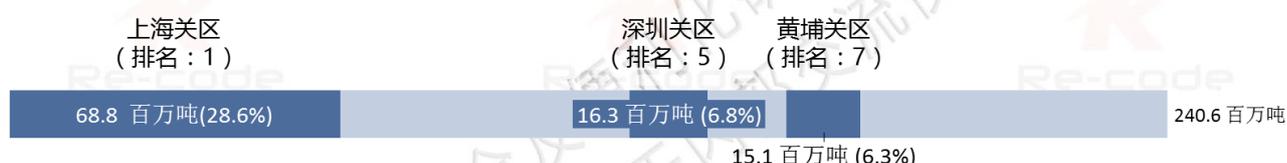


图 1.1 报告涉及的两个关区 2015 年进口集装箱货运量及比例

数据来源：海关总署统计司



图 1.2 报告涉及的两个关区 2015 年进口集装箱箱次总量及比例

数据来源：海关总署统计司

2 货物的范围、放行流程的起止时间以及样本数据的搜集

2.1 货物范围与放行流程的起止时间

本项目的研究对象为三个口岸的：海运/进口/集装箱/一般贸易。

放行流程的起始点：货船抵达码头泊位。起始点没有选择“货船抵达锚地”，有两方面的原因：一方面，由于研究中心所获得数据资料有限，掌握货船抵达锚地时间的数据较少；另一方面，各港口天然环境上有差异，可能有失比较中的公平性。

放行流程的终止点：海关发出放行指令。终止点没有选择“国检实施检验检疫完成并准予企业提货/处置”的时间，是因为：一部分货物施检作业在报检口岸进行，而另一部分货物则在境内目的地进行施检，如果在目的地施检，持有回执联系检验检疫的主体很可能就不是报关行，而是货物的所有者，这时追踪众多货物在施检环节中的时间点并不现实。

2.2 抽样数量、抽样时间及数据的验证

抽样数量：上海外高桥/洋山为 499 票（外高桥港区 336 票、洋山港区 155 票、其他港区 8 票）；广州黄埔为 526 票；深圳盐田为 501 票。

抽样方法：通过各个口岸具有代表性的代理报关企业，根据报关单/提单，追踪货物通关的实际流程中各个环节的时间节点，人工记录并通过工具整理成为标准数据，然后进行分析。

抽样时间：对 2015 年 11 月-2015 年 12 月期间实际进口货物进行抽样。

本研究项目所有数据可通过海关 H2010、国检系统以及其他相关系统中的记录得到验证。

其中，有几点需要进行说明：

①合作企业业务偏重上有差异：上海外高桥/洋山抽样样本中服装类货物占约 53%，深圳盐田抽样样本中木材类货物占约 82%，可能会对最终结果有一定的影响；

②合作企业的报关单位信用级别有区别：上海的合作企业为 A 类报关单位，广州的合作企业为 AA 类报关单位，深圳的合作企业为 A 类报关单位，报关单位类别的差异可能会对最终结果有一定影响。

3 口岸放行流程

研究中心对包括本报告所涉及三个口岸在内若干口岸的海运进口集装箱货物放行流程进行了调查，截止到调查结束为止，整体而言，各口岸放行流程可以分为：港务及申报准备、通检及通关三大部分：

①港务及申报准备阶段：包括了货物卸船理货、报关行/企业换取提货单、申报资料的准备、申报系统录入（报检录入、报关录入）等工作；

②通检阶段：包括了国检电子审单、报关行现场报检递单、国检现场审单、国检施检环节

等工作，其中要注意的是，只有部分深圳盐田进口货物在海关放行前进行施检，其他口岸的施检环节均在海关放行后进行，由于条件限制，本报告暂不进行考察；

③通关阶段：包括海关电子审单、外转审价环节（深圳盐田）、电子交税、报关行现场递单、现场海关审单、海关查验环节等。

通过更深入地了解，考察各个口岸中的各个环节之后发现：除去深圳盐田以外，其他各个口岸的放行流程基本一致，而深圳盐田主要是在电子交税前海关有可能会进行一个外转^①审价环节；另外，在深圳盐田搜集的样本中，如果涉及检验检疫施检，其不同于另外几个口岸，其他口岸都是在海关放行后进行检验检疫施检，而深圳盐田有部分需要施检的货物则是在海关放行前进行施检。

在对各个口岸的放行流程进行梳理以后，本报告给出了一个较为完整的海运进口集装箱货物口岸放行流程图（见附录图 1），而其中涉及的众多时间点如附录表 1。

4 各港口的统计结果对比分析

在进行各港口的统计结果对比分析之前，还需要再次强调：广州黄埔进行抽样的企业是一家海关信用等级为 AA 类（即高级认证）的企业，而上海和深圳的抽样企业海关信用等级为 A 类（即一般认证），这些企业信用等级存在的差异，可能是抽样分析得出的各口岸放行时间差距的原因。

4.1 平均总耗时的比较

总耗时是指从装载货物的货船抵达码头泊位到最终海关发出放行指令的耗时，经过对上海外高桥/洋山、广州黄埔、深圳盐田样本数据的统计，各港口样本的平均总耗时比较如下：



图 4.1 各港口进口集装箱货物口岸放行平均总耗时的比较（单位：小时）

^①外转的定义：当审单中心无法对某票货物的价格等货物属性做出准确的判断时，将该票货物转移至现场海关通关科外转窗口进行验估，报关行或者企业需要向其提交相应的资料并配合验估，现场海关通关科外转业务窗口将相应的验估结果转至审单中心。

这里深圳盐田的总体耗时去除了部分货物在海关放行前进行检验检疫施检环节的耗时，使得这几个港口的结果更具有可比性。

深圳盐田在这几个港口中平均总耗时最高，达到 132.2 个小时，而在第一期的报告中曾经也利用了深圳盐田的样本进行过统计，其平均总耗时为 122 个小时，两次测算的结果相差不大，两者的差异有可能是抽样时间不同造成的（第一期抽样时间为 2015 年 3 月到 4 月，第二期抽样时间为 2016 年 11 月到 12 月）。

另外我们同样对各港口样本票数在不同耗时区间的分布进行了整理统计，结果如图 4.2 和表 4.1，可以看到，广州黄埔大部分样本在 5 天之内就完成了口岸放行流程，而上海外高桥/洋山和深圳盐田则有相当一部分货物的口岸放行流程花费了 7 天以上的时间：

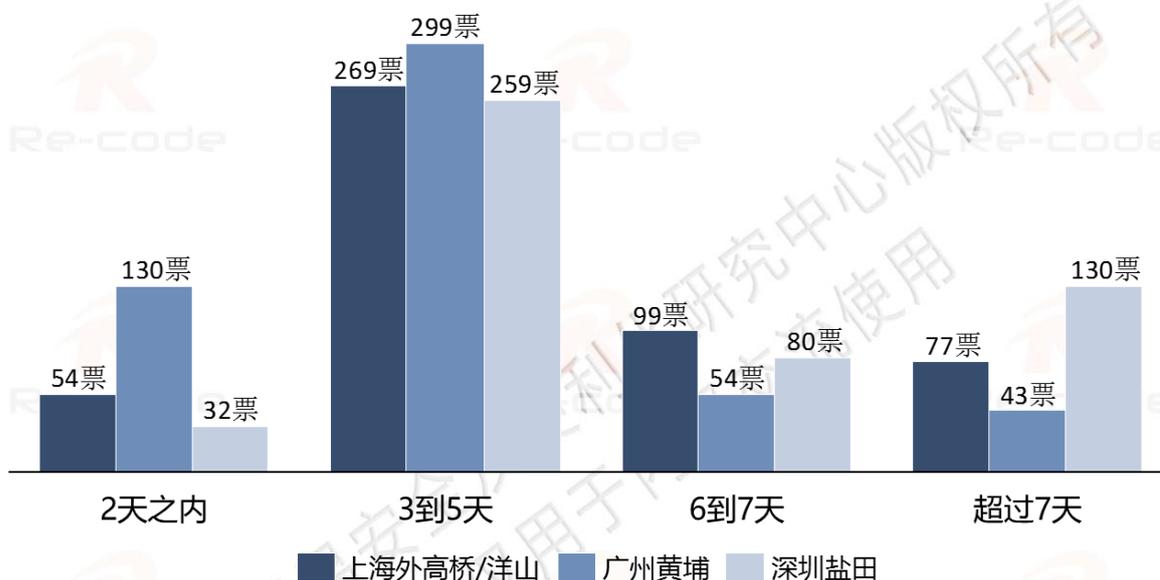


图 4.2 各港口样本在不同总耗时区间的分布比较

表 4.1 不同时间内完成放行流程的累计比例

港口	3 天内完成放行流程	5 天内完成放行流程	7 天内完成放行流程
上海外高桥/洋山	32.1%	64.8%	84.6%
广州黄埔	51.9%	81.6%	91.9%
深圳盐田	26.5%	58.0%	74.0%

4.2 口岸放行三项工作的交叉与并联

港务及申报准备阶段、通检阶段、通关阶段三者之间可能存在并联的情况，但从总体来看，

三个口岸的港务及申报准备阶段和通关阶段基本处于串联状态，检验检疫在上海口岸处于和通关的并联状态，黄埔和盐田港则处于和港务及申报准备的并联状态。目前阶段，检验检疫对三个口岸的放行时间基本不产生直接影响。



图 4.3 三个阶段的平均总耗时以及各港口的并联情况（单位：小时）

港务及申报准备阶段：从货船抵达码头泊位开始，到报检/报关录入完成（这里的报检录入完成为国检系统出报检号的时间点）为止，包括了卸货、理货、换取提货单、准备申报材料与信息、报检录入、报关 QP/EDI 录入等港务和申报准备方面的工作。

通检阶段：从国检系统出报检号开始（由于这三个口岸国检电子审单环节实际上只是国检系统将报关行的申报进行备案，耗时极短，所以并未包括在通检阶段之内），到国检出具通关单或其他放行指令为止，包括了递单、审单、施检（这里指深圳盐田部分货物在海关放行前的施检）等环节。

通关阶段：从 QP/EDI 录入完成开始，到海关出具放行指令为止，包括了电子审单、外转（深圳盐田部分货物）、电子交税、现场递单审单、海关查验、确认放行等环节。

4.3 港务及申报准备阶段各环节耗时的比较

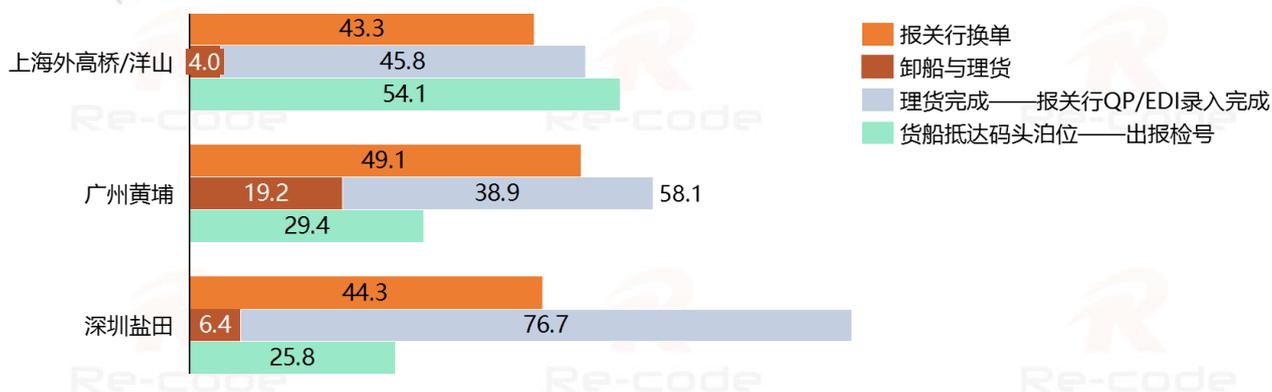


图 4.4 各港口港务及申报阶段各环节平均耗时的比较（单位：小时）

可以看到，港务及申报准备阶段中的许多工作存在较多并联情况：报关行换单（换取提货单）、货物卸船理货、报检录入都可以在货船抵达码头泊位时启动，而报关行 QP/EDI 录入则需要等待货物卸船理货完成后（报关行能够查询到理货报文）才能开始。

另外，从理货完成到报关行 QP/EDI 录入完成这段时间中，实际上涉及到多个主体，报关行进行 QP/EDI 录入时要填写的许多信息需要从船代、货主等主体那里才能了解到，例如提单号：如果涉及到二程提单，就需要从船代那里获得的最新的提单信息才可以进行填写并完成 QP/EDI 录入；再例如法检货物等需要通关单信息，则须等待国检出具最终的通关单才能够进行填写。

广州黄埔的卸货、理货时间明显长于上海、深圳盐田，较为客观的体现了黄埔港卸货设施及能力的差距。

4.4 通检阶段的比较



图 4.5 各港口通检阶段平均总耗时及两个环节平均耗时比较（单位：小时）

国检出报检号——国检接单：这一环节是报关行准备报检资料的时间。

国检接单——国检出通关单/其他放行指令：这一环节主要是国检审单，也包括了施检环节（深圳盐田部分货物）。

可以看到，尽管通检阶段并未对整个口岸放行流程造成较大影响，但各港口还是有着明显的差别，广州黄埔的耗时较短，各个港口通检阶段样本票数在不同耗时区间的分布如下：

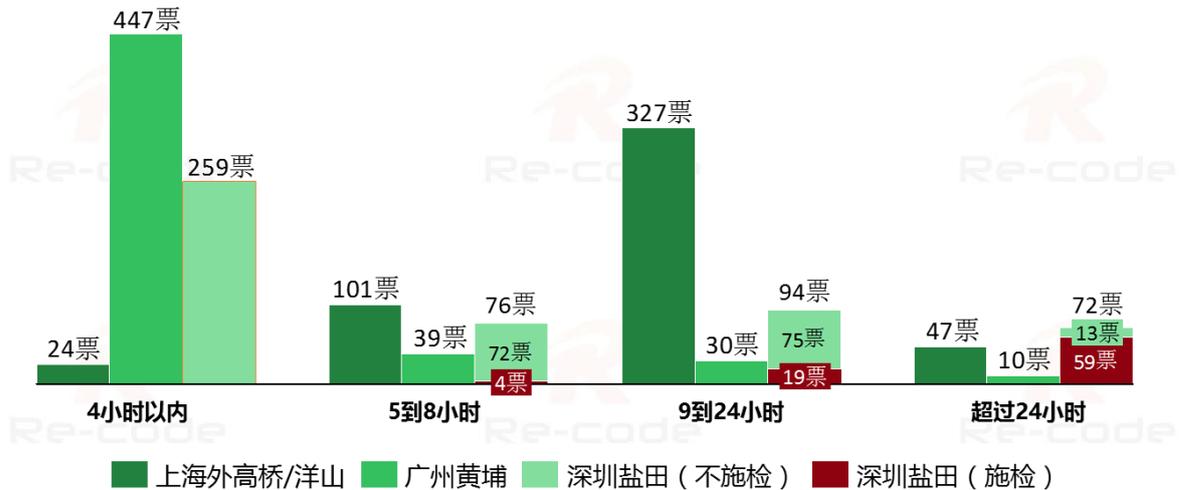


图 4.6 通检阶段各港口样本在不同耗时区间的分布比较

可以看到，尽管大部分样本显示各抽样港口可以在 24 小时内完成出报检号之后的报检阶段工作，但是港口间还是有比较大的差异，其中广州黄埔大部分货物其实在四小时内就可以完成，而从样本中看到耗时最多的是上海外高桥/洋山，深圳盐田由于其有部分货物要进行国检施检环节，所以导致其平均耗时有所延长。深圳的海关放行前施检环节会对整个通检环节有着明显的影响，深圳盐田不施检货物与施检货物通检阶段平均耗时比较如下：

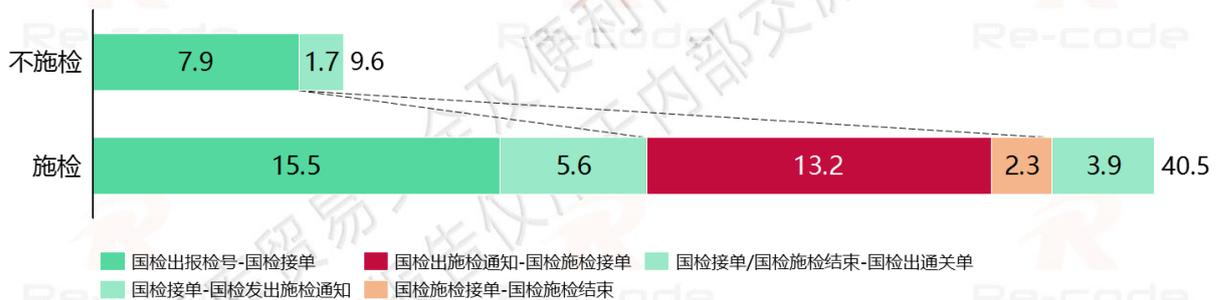


图 4.7 深圳盐田的通检阶段：施检 & 不施检（单位：小时）

可以从图 4.7 看到，在深圳盐田，海关放行前的施检环节平均耗时为 15.5 个小时，而其中，从国检发出施检通知到国检施检接单耗时占比最多，而这一段时间中大多都花费在报关行为施检而进行的相关准备工作，以及码头的调柜作业。

4.5 通关阶段的总体比较



图 4.8 各港口通关阶段平均总耗比较 (单位: 小时) ①

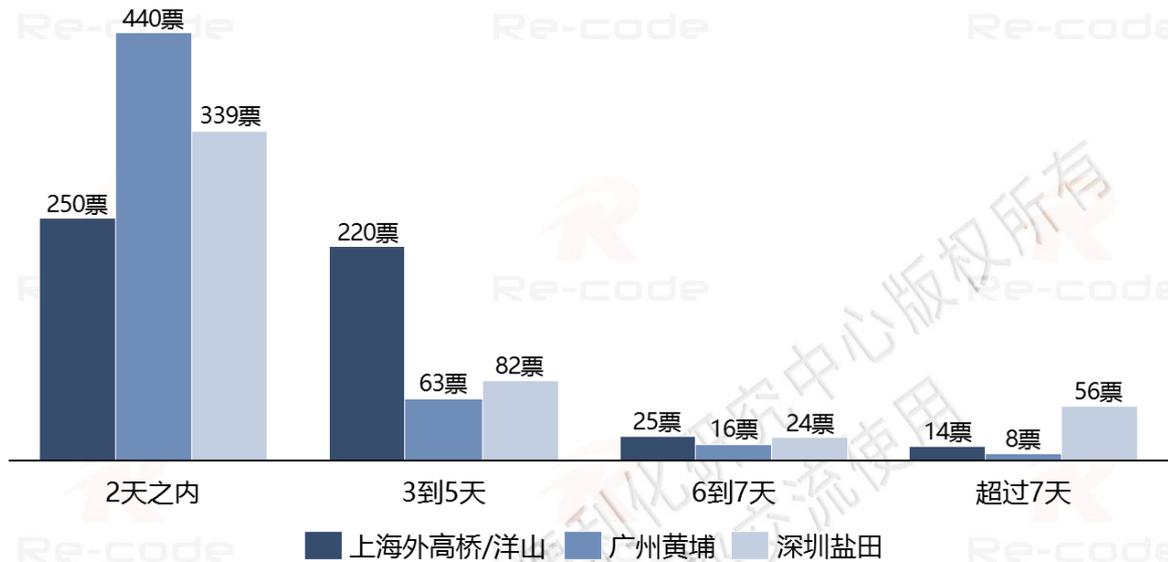


图 4.9 通关阶段各港口样本在不同耗时区间的分布比较

通过图 4.8 和图 4.9 可以看到, 广州黄埔在这一阶段耗时最短, 而上海外高桥/洋山和深圳盐田耗时都比较长。后面几节就将这一阶段再进行细分, 来找出耗时较长的原因。

整个通关阶段中各个环节中有一些是由报关行或其他企业进行的, 有一些则是由海关进行的, 那么将这些环节的耗时分别统计, 各港口的比较如下:

① 本报告中广州黄埔的通关阶段平均耗时较低与研究抽取样本所来自报关企业的企业信用等级有关, 该企业为 AA 类报关企业 (现为高级信用认证企业), 这对其所申报货物的通关速度有一定的影响, 而根据来自海关总署数据中心 2016 年 5 月份的数据显示, 广州黄埔的通关阶段平均耗时是要长于本报告样本平均后的结果。

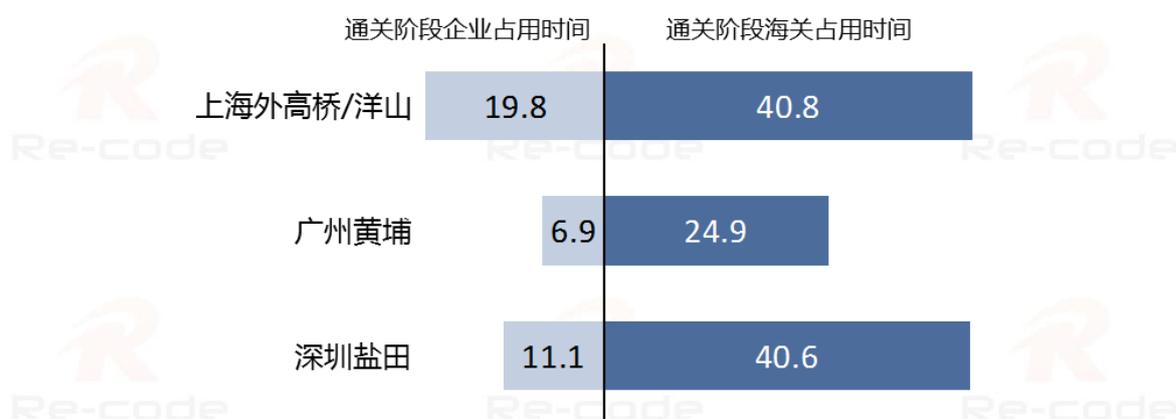


图 4.10 各港口通关阶段企业和海关分别耗时的比较（单位：小时）

其中，海关进行的环节有：电子审单、外转审核作业（深圳盐田）、现场审单、海关启动查验（从查验接单到开始查验）、海关实施查验、海关确认放行；报关行/其他企业进行的环节有：准备外转审核资料（深圳盐田）、电子交税、准备现场审单资料并递单、为海关查验进行准备（联系码头进行调柜、准备查验所需资料）、补税或重新交税。

另外，三个口岸样本中通关阶段耗时最快的三个样本分别的通关阶段耗时和其中的时间节点如下：



港口	货物名称	QP/EDI 录入完成时间	海关电子审单/现场海关审单完成时间	海关放行时间
上海洋山	保温耐火包衬	2015/12/2 9:20	2015/12/2 10:11	2015/12/2 11:24
广州黄埔	葡萄酒	2015/11/11 14:40	2015/11/11 15:07	2015/11/11 15:10
深圳盐田	火炬松板	2015/12/08 14:05	2015/12/08 14:06	2015/12/08 14:09

图 4.11 三个港口各自通关阶段耗时最少的样本

4.6 海关电子审单耗时比较

电子审单：从报关行 QP/EDI 录入完成开始，到海关电子审单完成（包括系统审单和后台人工审单）。

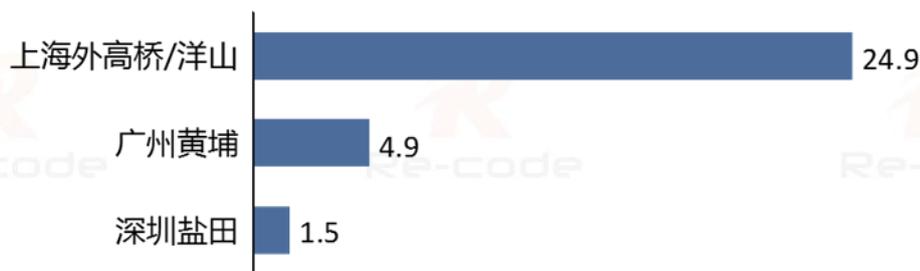


图 4.12 各港口电子审单平均耗时的比较（单位：小时）

上海外高桥/洋山在这一阶段的时间耗时较多，根据调查，上海外高桥/洋山的 EDI 系统会根据 H.S.编码、金额、监管风险、海关相关的调整等，会自动将货物分流到红绿通道，绿色通道是系统进行审核，红色通道是系统后台人工审核，但红色通道情况下，关员也是在系统发出相关指令信息，并非转到现场，时间同样相对较长，就 2015 年 11、12 月的申报来看，红绿通道比例大概为 3:7。另外，据企业反映，EDI 系统稳定性相对较差，有时会出现过载现象。

4.7 深圳盐田的外转环节

一般口岸的正常通关流程为电子审单后先交税，重点商品再进入现场审单环节。盐田港在这个流程当中额外插入了一个“外转”环节，即当审单中心无法对某票货物的价格等属性做出准确的判断时，将该票货物转移至现场海关通关科外转窗口进行验估，报关行或者企业需要向其提交相应的资料并配合验估，现场海关通关科外转业务窗口在验估后将相应的验估结果转至审单中心。深圳盐田的样本显示，将近 23%的货物由审单中心确定转移至现场海关通关科“外转”窗口进行验估，平均每票通关阶段（从报关行 QP 录入完成到海关放行）增加耗时约 127 个小时（超过 5 天），而其中的 8%左右在经过外转流程后还会第二次进入现场审单流程（由另外一个窗口进行），企业需要重复提交纸质单据。

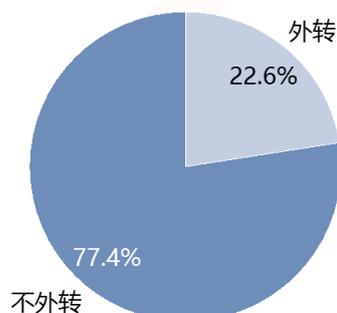


图 4.13 深圳盐田样本中被要求外转的比例



图 4.14 深圳盐田外转与不外转情况下通关阶段的耗时比较 (单位: 小时)

4.8 通关阶段纸质单据提交

海关采用电子申报系统后,不同口岸出于不同需求,依然有一部分货物需要提交纸质单据。根据本报告抽样调查,三个口岸纸质单据递单的比例如下:

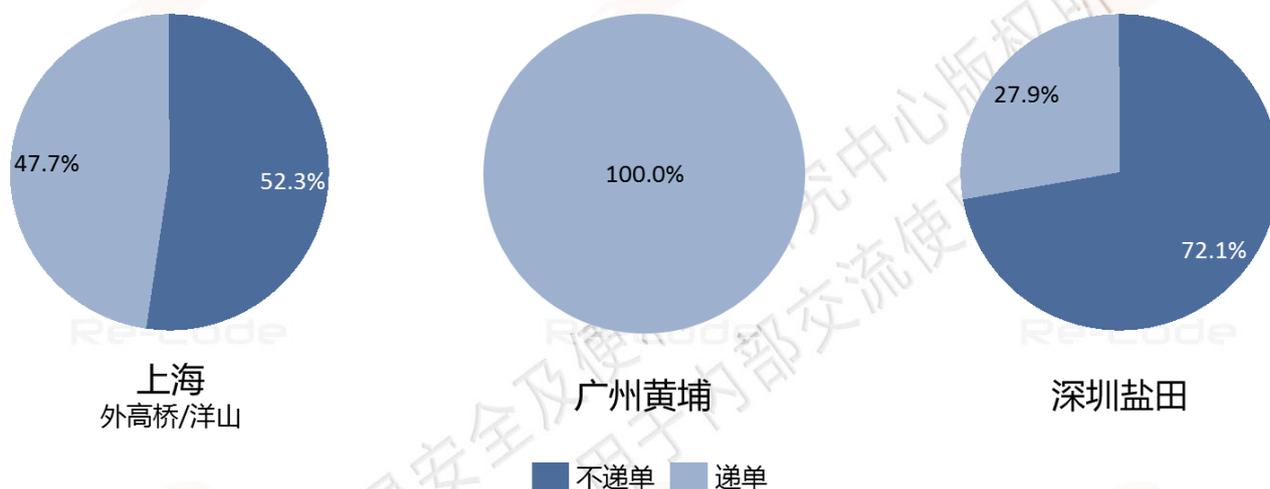


图 4.15 各个港口递交纸质单据的比例

其中深圳盐田需要递交纸质单据的有三种情况:两次递单(外转递单且现场审单递单)、仅外转递单、仅现场审单递单,如图 4.16,可以看到三种情况的比例,深圳盐田大多数递交纸质单证的情况是因为外转审价的要求。

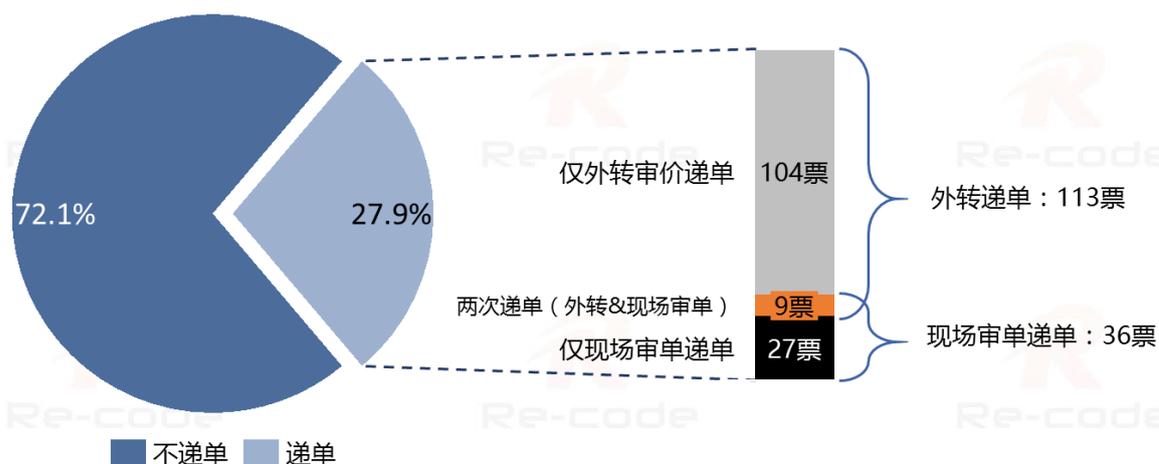


图 4.16 深圳盐田递交纸质单据的具体情况

4.9 现场审单

从现场海关接单到现场海关审单完成发出指令（放行、查验等）的这一段时间是现场海关进行审单的时间，各个港口的比较如下：



图 4.17 各个港口现场海关审单耗时（单位：小时）

从平均耗时来看，各港口其实在一天之内基本上都能完成现场审单的工作，但是深圳盐田和上海外高桥/洋山的耗时还是相对较长，尤其对于深圳盐田，其现场审单（不包括电子交税前可能的的外转环节）耗时相当长，这对其整个通关阶段耗时影响较大。

另外，对于深圳盐田的部分货物而言，如果既需要电子交税前进行外转审价，在电子交税后又要求现场递单审单，这就会存在两次递交纸质单据的情况。可以以这类情况下 9 票样本中的一票进行说明：



图 4.18 深圳盐田某票“两次递单”货物的放行流程

深圳某报关行代理申报一批木材，载有该货物的货船于 2015 年 11 月 29 日抵达码头泊位，在 12 月 1 日上午 9:42 完成了申报所需的所有准备工作，并完成了 QP 系统录入，海关接受申报，报关行在当天中午 13:10 左右，收到了海关的外转指令，于是报关行开始准备相关的资料，并于第二天 12 月 2 日上午 9:15 左右向现场海关外转业务窗口递交了相关资料，然而在此后的五天内，海关与报关行展开了多次磋商，最终在 12 月 7 日下午 15:00 左右才完成了价格磋商，随后报关行完成电子交税。但是，海关依然要求该报关行再次递纸质单证，报关行准备好相关资料后，在 12 月 8 日上午 9:15 左右向现场海关递交了单证，现场海关在下午 15:00 左右完成审单，并发出查验指令。可以看到，这批货物两次被要求递交单证，整个外转环节从报关行收到外转指令开始，到外转审价完毕，总共耗费了 5 天多的时间。而在加上现场审单，最终从海关电子审单完毕（收到外转指令）到现场海关审单完毕，耗费了 6 天左右的时间，并且重复递交了两次单证。

4.10 海关查验

如果海关审单发出查验指令，报关行需要和港区就查验场地、箱体移动、掏箱作业等进行安排，不同口岸所需时间以及海关每次实施查验耗费时间也有所不同。

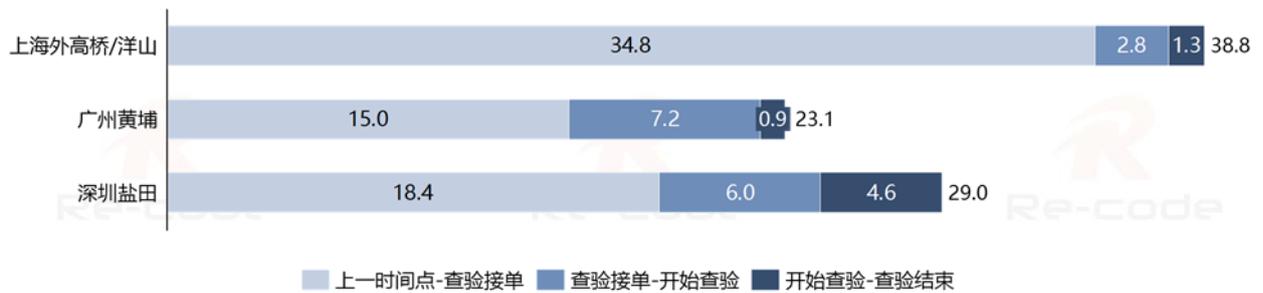


图 4.19 各港口海关查验阶段各个环节的耗时比较 (单位: 小时)

从上一时间点（海关查验接单之前最近的一个时间节点）到查验接单的耗时主要是花费在了报关行为查验进行准备和码头调柜作业上，查验接单到开始查验可以看作是海关启动查验的耗时，开始查验到查验结束则是海关实际进行现场查验和处理相关文件的耗时。通过图 4.19 就可以看到，在整个海关查验阶段，实际上海关现场实施查验作业的耗时并不长，而报关行为了查验进行准备以及码头进行调柜的耗时占据了相当大的比例。另外，像广州黄埔和深圳盐田，海关启动查验的时间也较长，这也在某种程度上反映了广州黄埔和深圳盐田在海关查验人员上配置的资源可能比上海外高桥/洋山要少一些，以至于货物等待查验的时间会稍久。

4.11 完成全部海关程序至获得海关放行指令

调查表明：部分货物经海关系统电子审核直接发出放行指令，部分货物则需要经过人工审核、查验等环节完成各项通关流程，最后的放行指令需要人工操作。上海、深圳两个口岸完成全部海关程序的部分货物，最后需要人工点击发出放行指令，因工作时间、节假日等原因，等待人工确认耗费了比较长的时间。黄埔口岸，在电子申报基础上全部要求提交纸质单据，完成通关流程后，企业即刻获得放行指令。



图 4.20 海关确认放行（货物完成所有手续-海关发送放行指令/加盖放行章）的耗时 (单位: 小时)

4.12 与日本和韩国海运进口货物的比较

另外，与日本（2012 年，非 AEO 企业货物）和韩国（2005 年）的口岸放行耗时相比，我国港务及申报准备阶段的耗时其实与之差距不大，甚至在港务阶段做得还要更好，但是进入到通关阶段之后，与日韩的差距十分明显。

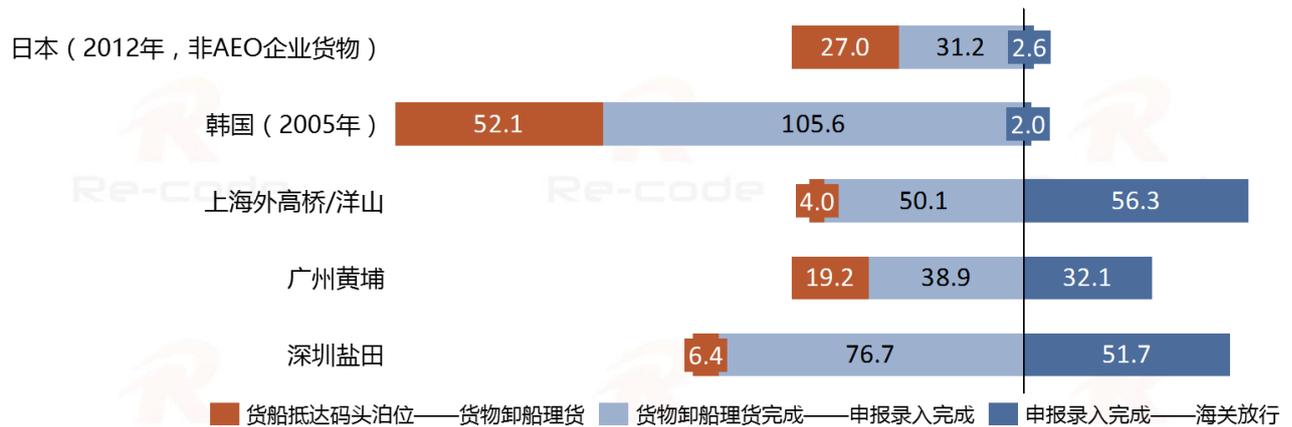


图 4.21 三口岸抽样港口与日本的比较 (单位: 小时)

日本进口货物口岸放行时间数据来源: Masaki, Okamoto. Time Release Study in Japan[R]. Japan: Customs and Tariff Bureau, Ministry of Finance, 2013.

韩国进口货物口岸放行时间数据来源: Takashi, Matsumoto & Sang-Hyup, Lee. Regional Best Practice on Time Release Study[R]. Asia: WCO Regional Office for Capacity Building, 2007:16.

5 政策建议

通过数据分析以及研究过程中和现场报关人员的交流, 与日本、韩国等发达国家相比, 我们在通关速度上还有着较大差距, 还可以在以下几个方面进行改进:

①“单一窗口”的建设: 日韩等国均已经建设了成熟、稳定的“单一窗口”系统, 而我国尚未形成严格意义上的“单一窗口”, 而且就海关通关系统上也未达成统一, 上海单独使用的 EDI 系统严重制约了其通关速度。而从各个国家建设“单一窗口”的经验来看, 只有基于中央政府组织与领导计划下的统一平台才有可能成功, 如果在各地展开所谓的“单一窗口”试点, 最大程度上也只能完成区域性质单一窗口的建设, 而再进一步将各地单一窗口进行联网, 不仅仅会面临技术层面的困难, 更会面临各个部门之间、各个参与建设的企业之间、各个地方之间的利益分割上的问题。

②流程优化方面: 日韩等发达国家在流程设计上去除了众多繁冗和重复的操作, 而我国在这方面还有待提高, 主要是重复性操作的减少以及并行工作的实施。

a.重复性工作的减少。例如: 深圳盐田外转流程本身已经耗时严重, 而在外转审价后还有可能因现场审单要求再次递交纸质单证, 有重复之嫌。诸如此类重复性的工作, 海关及其他政府部门应当在部门之间、部门内部进行充分的信息共享和互换, 从而减少企业重复地递交某些材料或者进行其他不必要的重复性工作。

b.并行性工作的实施。例如：法检货物和某些非法检货物在进境向海关申报之前，必须先向检验检疫部门进行申报并取得“通关单”，只有取得通关单之后海关才能对进行审单工作。然而检验检疫部门和海关部门各自的审单工作是完全可以同时进行的，是否“获取通关单”完全不应当成为海关部门进行审单的前置条件，对于此类货物只需将“获取通关单”作为放行的条件即可，即：只需要将通关单信息独立于审单必须信息之外，海关不需要了解“是否获取通关单”就可以接受申报进行审单，而当企业取得通关单时及时海关发送，海关部门在收到通关单信息并进行适当核对后及在已经完成的审单工作基础上放行货物。

③ “无纸化”申报方面：

a.通关阶段人工干预程度依然较高，许多操作仍然没有摆脱“必须确定责任主体”的旧思维，从而造成一些无谓的人工操作，导致本来应有系统进行的简单操作硬性地交由人工。例如：上海和深圳两个口岸的部分货物完成全部通关程序后，依然需要人工点击出发放行指令，而非系统自动放行，而根据与地方海关沟通了解到，关员在进行这个操作的时候，并不是及时进行的，而是每隔一段时间批量地进行点击放行的操作，这就导致许多本应快速放行的货物被人为地增加了等待时间。

b.单证扫描件的上传：目前所有口岸都需要在 QP/EDI 系统录入过程中上传相关单证的扫描件，这耗费了大量的时间，在上传扫描件后，上海和深圳盐田部分货物仍需现场递交纸质单证，而广州黄埔进口涉税的货物全部要求递交纸质单证。尽管目前大部分口岸的大部分进口货物在申报时不需要递交纸质单证，但是在申报录入时的单证扫描与上传工作又称为企业的另一项负担，根据与某大型报关企业了解，由于其业务量较大，每个月用于扫描申报录入所需上传单证扫描件的扫描仪就要报废 3 台左右，这无疑加大了企业的工作量与资金负担，所以对于这种所谓的“无纸化”，其合理性有待斟酌。

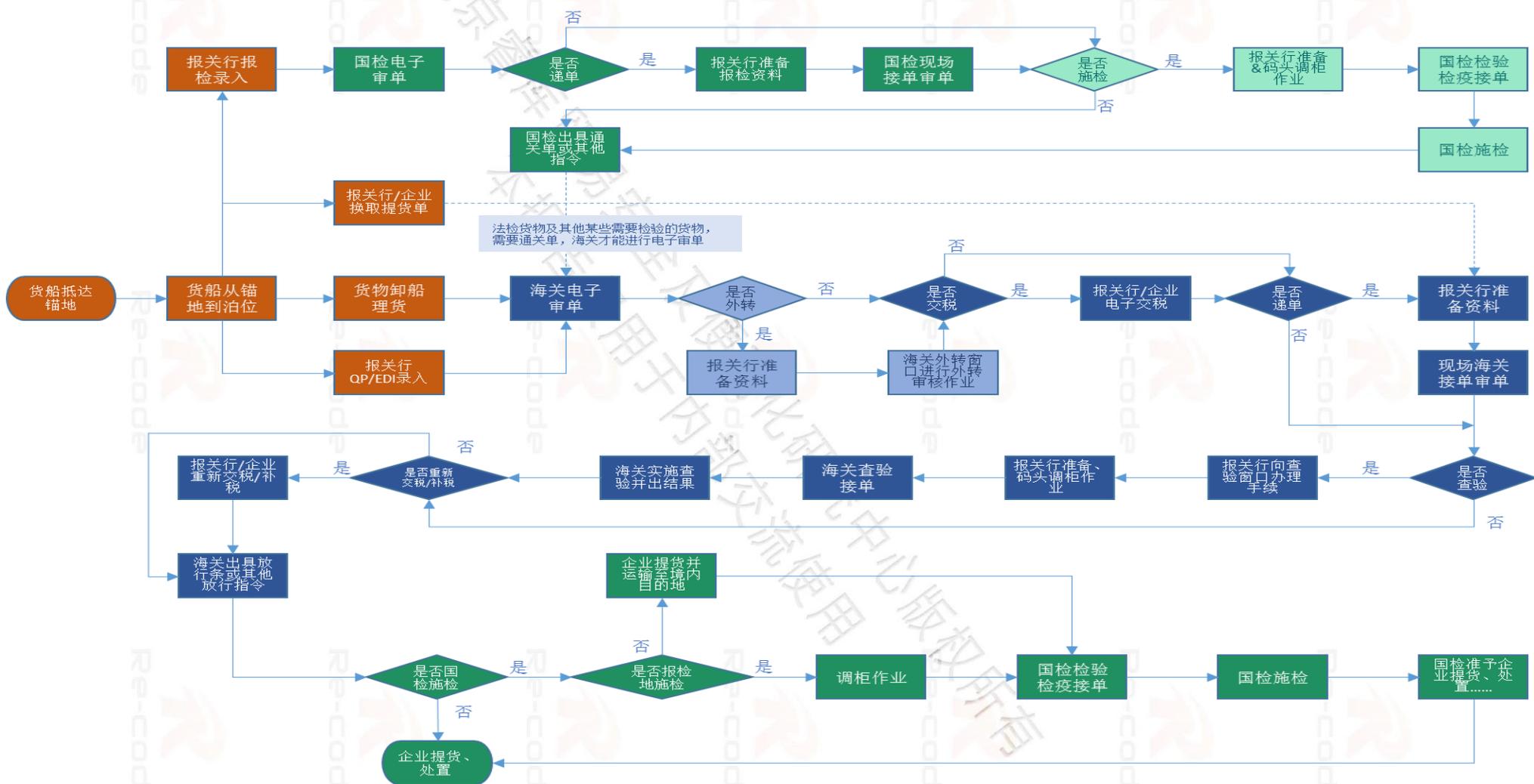
④制度建设方面：日本、韩国等发达国家现在均形成了提前申报、风险管理等方面完善的制度，而我国在这些方面仍有很大程度需要改进和提高。而与通关时效性相关的制度建设，往往是贸易监管部门“通关便利性”与“贸易安全”之间的权衡，然而监管部门在这两个方面往往不能做出恰当的安排，容易阶段性地进行“过度监管”，所以科学地设定风险参数、判断货物的风险，避免人为主观的错误判断，是提高通关时效方面制度建设中的重要工作。

参考文献

- [1] Masaki, Okamoto. Time Release Study in Japan[R]. Japan: Customs and Tariff Bureau, Ministry of Finance, 2013.
- [2] Takashi, Matsumoto & Sang-Hyup, Lee. Regional Best Practice on Time Release Study[R]. Asia: WCO Regional Office for Capacity Building, 2007:16.



附图 1 海运进口集装箱货物口岸放行流程



注：“港务与申报准备阶段”各个环节用棕色标注，“通关阶段”各个环节用蓝色或浅蓝色进行标注，“通检阶段”各个环节用绿色或浅绿色进行标注



北京睿库贸易安全及便利化研究中心 www.re-code.org
地址：北京市朝阳区建国门外大街甲 24 号东海中心 1107
电话：+86-010-65150119