



盐田港进口集装箱货物 口岸放行时间研究

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

二〇一五年 七月

盐田港进口集装箱货物口岸放行时间研究

一、研究的目的是和意义

针对进出口货物的放行时间研究（Time Release Study，简称 TRS）是世界海关组织本世纪提出的推进贸易便利化的重要途径和手段。

进出口货物的口岸放行工作涉及进出口商、港口、码头、船舶及其代理、报关报检及代理等商业性运营主体，以及海关、国检、进出口管制等政府管理机构众多方面的直接或间接参与。通过实证剖析，准确确定一个国际港口的放行工作环节，研究分析流程的合理性以及每一个环节的运作效率，对提升港口能力、提高国际贸易货物放行速度，乃至提高一个国家的整体贸易便利化水平都可以发挥积极作用。

自改革开放以来，我国政府部门和进出口贸易企业在加快进出口货物口岸放行速度方面做出了努力并取得很大进步，但由于缺乏科学、客观的评价机制和方法，直接影响了改革措施的实际效果测定以及放行流程中各相关主体消耗时间在整个过程中的占比，无法精准有效地发现问题、研究问题、解决问题，对国家贸易便利化的推进构成了明显的制约因素。

本研究中心以深圳盐田港进口集装箱普通货物为对象，以解剖麻雀的方法，全面、准确展示其放行流程，并通过抽样调查方法，跟踪、记录、汇总分析货物放行过程中各个环节所耗费的时间，以期为涉及口岸放行工作的各个关联单位共同提高放行速度提供参考。

二、研究对象、样本数据和方法说明

“放行时间”说明

本研究课题中的“放行时间”是指放行流程起始作业开始至放行流程终结的耗用时间。

1) 放行流程起始时间为：装载进口货物的运输船舶完成整船货物卸载，全部货物进入码头仓位，境内收货人可以启动提单置换的时间点；

2) 放行流程终结时间为：海关签发具有实际效力的货物放行指令的时间点。

本研究项目中时间以“分钟”为单位，如果大于或者等于 30 秒，按一分钟计算；如果小于 30 秒则计为 0 分钟。

研究对象范围

本研究项目以进口报关单和对应的进口货物为研究单元。

本项目的研究对象为二〇一五年三至五月期间，深圳盐田港海运进口集装箱普通货物的放行时间。

样本数据的搜集

本项目数据及资料搜集通过深圳某一正常运营的普通报关行完成，该报关行以及搜集数据样本符合普通一般性原则。

选样规则：随机抽样。

本研究项目的取样数量为 497 条。

每一条样本记录包含的信息为：进口货物的商品编码、该批货物对应的报关单单号、报关单位海关信誉类别、经营单位类别、放行流程中各个时间节点（部分环节未做记录）。所有入选样本均按照逐条、逐个动作发生时间进行记录。

研究工具和验证

研究工具：为实施本研究项目，研究中心基于 Access 和 Excel 制作了一款专用工具，将每条样本记录统计完成之后，导出成为标准的数据，通过 Excel 数据透视功能将搜集到的数据进行整理和统计，从而得出相关的结论。

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

特别说明

在本研究描述的整个流程中，每一阶段和每一动作都明确了负责的主体（国检、海关、报关行或码头），同时，本研究的时间表以及统计工具也是根据这一流程进行设计的。

需要注意的是，不同的港口其放行流程会有差异，比如盐田港海关完成审单后出具缴税单，由进口商或代理报关行进行交税后实施海关查验，而有许多其他港口则是在海关查验后、放行前进行交税。本研究只是使用来自盐田港的样本数据，所以本研究都是依据盐田港的实际放行流程进行描述的。

三、盐田港进口集装箱货物放行流程

在进行放行时间的具体分析之前，需要对盐田港进口集装箱普通货物放行流程进行说明，其流程如图 1：

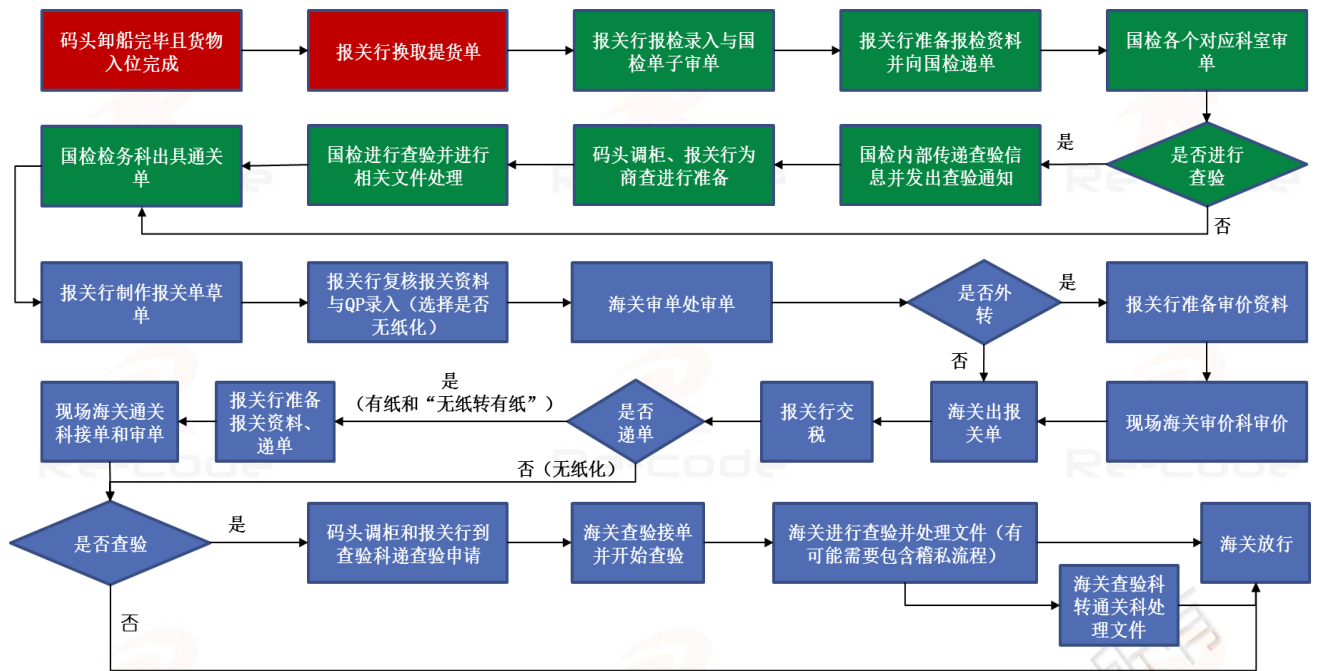


图 1 盐田港进口集装箱普通货物放行流程

如图，整个放行流程大体上可以划分为三个阶段：申报前阶段、通检阶段以及通关阶段。在申报前阶段中，包括了货物卸船与进入仓库指定位置、报关行换取提货单两个过程，但是在本研究中由于货船到港时间未能获得，所以这里申报前阶段只包括了换取提货单的耗时。

通检阶段中，报关行首先要进行报检录入获得报检号，准备报检资料并向国检部门递单，国检对应各个科室在经过审单后决定是否进行查验，如果进行查验则发出查验通知，码头根据查验通知进行调柜，报关行为查验进行准备，国检部门进行查验后由检务科出具通关单，如果不进行查验，则直接由检务科出具通关单或者签发其他放行指令。

通关阶段中，报关行首先要制作报关草单并进行 QP 录入（在这里报关行可以选择无纸化报关或有纸化报关，但是在海关审单后才会确定是否需要递交纸质单据），海关审单后会做出是否外转的指令，如果外转则发出外转指令，报关行准备相应的审价资料，现场海关进行审价，审价结束后则出具报关单，如果不进行外转则海关直接出报关单，报关行根据经海关审核的报关单进行交税。交税后，如果需要递交纸质单据，报关行则需要准备相应的纸质单据资料并交给海关，现场海关通关科对单据和资料进行审单并决定是否进行查验，如果不需要递交纸质单据资料，海关就在系统中发出查验指令（如不进行查验，则发出放行等其他指令），码头接到查验指令后进行调柜，报关行准备相应的资料并向查验科递交查验申请，海关查验科接单后进行查验，查验结束后对通过查验的货物给予放行，如果海关不进行查验，则直接放行。

四、初步的统计结果

4.1 总体的放行时间

由于在本研究中还未能获得货船靠港的具体时间，所以在申报前阶段中的码头卸船以及将货柜移入指定位置的耗时无法计算，所以这里就只能将整个流程按照以下三个阶段（换取进口提货单、通检阶段以及通关阶段）进行分析，三个阶段的界定如下：

① 换取进口提货单

从装载进口货物的运输船舶完成整船货物卸载，全部货物进入码头仓位，境内收货人可以启动提单置换的时间点开始，到报关单位拿到提货单时间为止，这段时间可以考察经营单位国际贸易执行操作能力和报关行整理相关文件的及时性。

② 通检阶段：

从报关行获得提货单，准备报检录入开始，到国检部门出具通关单或者给出放行指令的时间为止，这段时间考察了报关行准备和管理相关资料的能力，国检部门的业务处理能力，以及报关行、国检和其他相关部门和企业单位之间配合的工作效率。

③ 通关阶段：

从报关行拿到国检出具的通关单或者得到国检放行指令开始，到最后海关出具放行条或者发出放行指令（无纸化报关）为止，这段时间考察了报关行准备和管理相关文件的能力，海关的业务处理能力，以及报关行、海关和其他相关部门和企业单位之间配合的工作效率。

特别说明：

通检、通关阶段所耗费的时间包括了报关行、货主、码头以及国检、海关为了完成相关手续所共同耗费的时间，并非单独由国检、海关耗费的时间。

如图 2 所示，本研究所涉及的 497 条记录，整个放行流程的平均耗时是 5 天 1 小时 56 分，大约 122 小时，其中换取进口提货单（从船上货物全部卸船入位到报关行取得进口提货单为止）的平均耗时为 2 天 4 小时 48 分钟，通检阶段平均耗时为 10 小时 34 分，通关阶段平均耗时 2 天 10 小时 33 分钟。

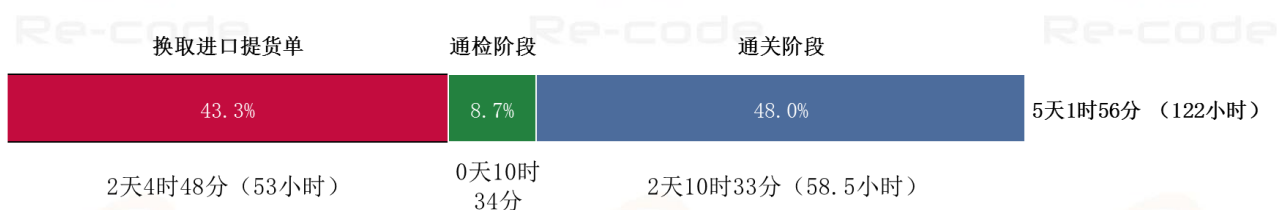


图 2 放行流程的总体平均耗时

考察样本在放行流程总体耗的各个耗时区间的分布，可以发现，其中 93.3% 的样本在 10 天内完成放行流程，63.2% 的样本在 5 天之内完成放行流程，如图 3 所示。

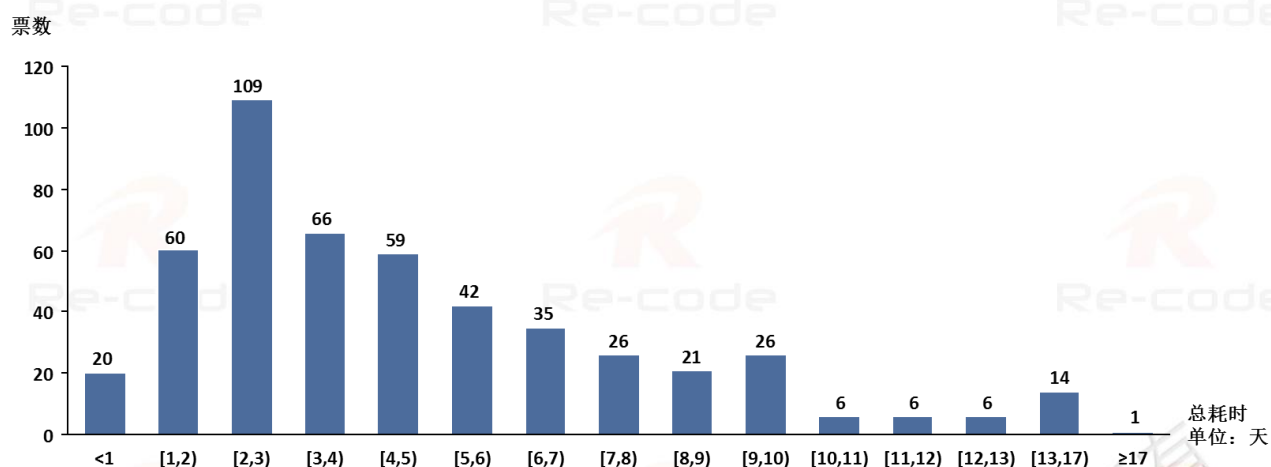


图 3 放行流程总体耗时的样本票数分布

4.2 通检阶段耗时分析

国检在通检阶段有可能对货物进行初步查验，国检查验过程是从国检部门发出查验通知开始，到国检出具通关单或其他放行指令为止的整个过程。

根据通关样本是否需要国检查验，我们将 497 条样本记录分为国检查验（不包括关检联查）和不进行国检查验两类（在 497 条样本记录中，进行查验的占比 10.26%），计算样本在不同耗时区间的分布以及所有样本的平均耗时，如图 4 与图 5 所示。

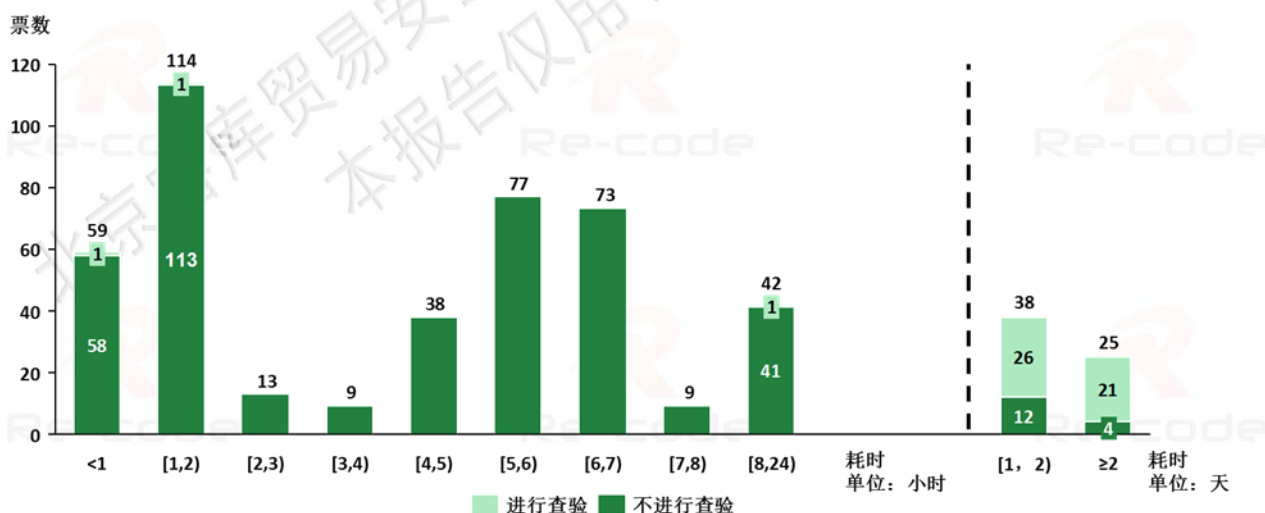


图 4 通检阶段耗时的样本票数分布

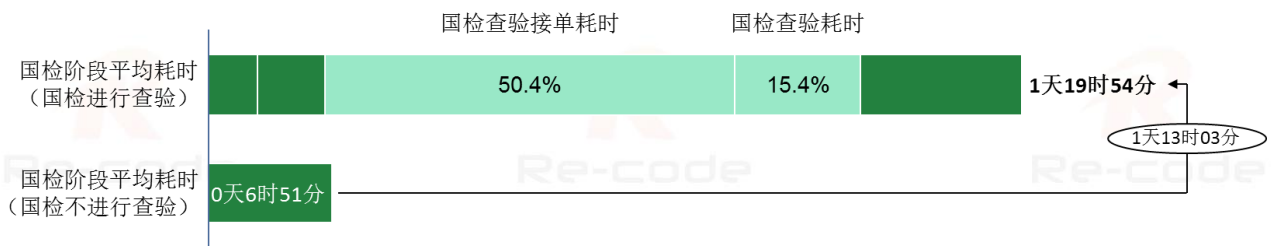


图5 通检阶段平均耗时比较（进行查验和不进行查验）

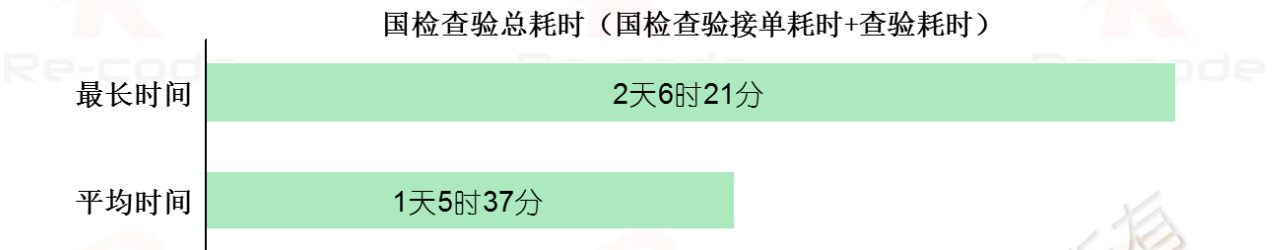


图6 通检阶段中查验环节的最长耗时和平均耗时

通过分析，可以明显地看到，进行国检查验的样本大多都分布在了耗时大于等于1天以上的段位上，从平均耗时来看，如果一票进口货物需要进行国检查验时，通检阶段的耗时就会大幅增加，在进行国检查验的货物中，查验阶段（包括了国检查验接单过程和国检进行实际查验）的耗时平均占据了这些货物通检阶段耗时的65.8%，而在这其中，国检查验接单阶段（从“国检内部传递查验信息并发出查验通知”到“报关行将查验相关资料递交给国检”）占据了大约50%多的时间，也就是说在查验阶段最消耗时间的其实并不是实际的查验过程，而是在此之前的文件、信息、货物的准备消耗了大部分时间，这其中，究竟是国检部门内部信息传递花费的时间较多，还是码头以及报关行之间协调花费的时间较多，需要进一步的研究。

4.3 通关阶段耗时分析

通关阶段中，海关也有可能进行查验，海关查验阶段是指从海关出具查验通知时间开始，到查验结束为止整个过程。

同样，根据样本是否需要海关查验，我们将497条样本记录分为海关查验和不进行海关查验两类（在497条样本记录中，进行海关查验的占比4.23%），分别计算了不同耗时区间样本票数的分布以及平均耗时，如图7和图8所示。

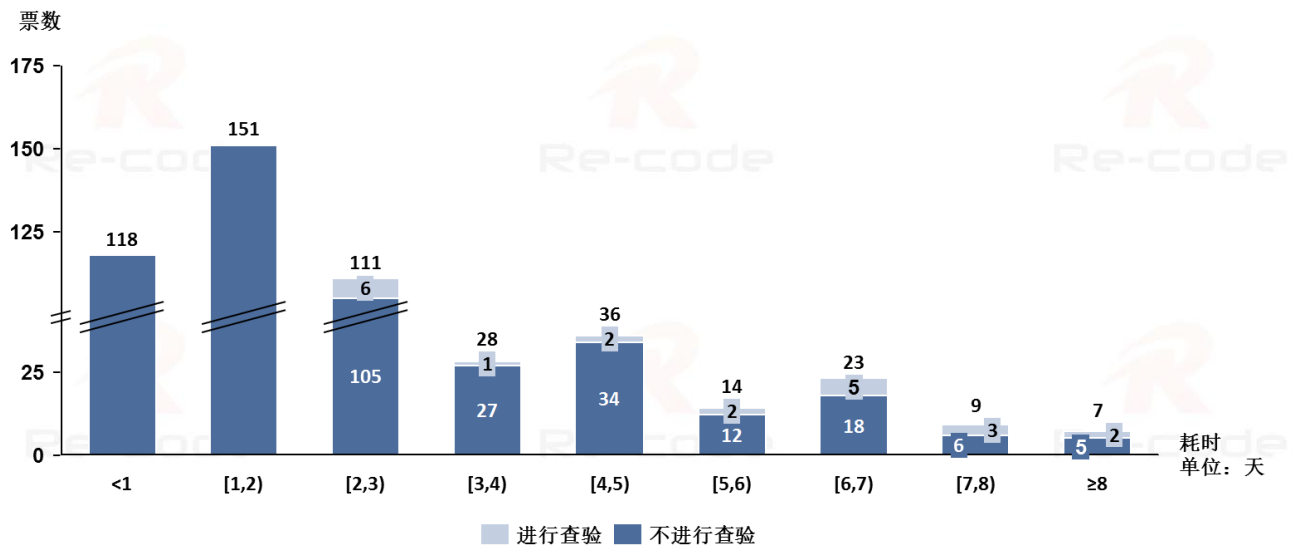


图7 通关阶段耗时的样本票数分布

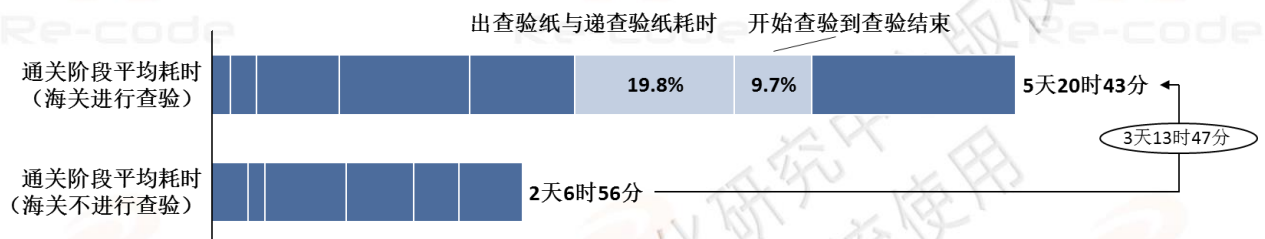


图8 通关阶段平均耗时（进行查验和不进行查验）

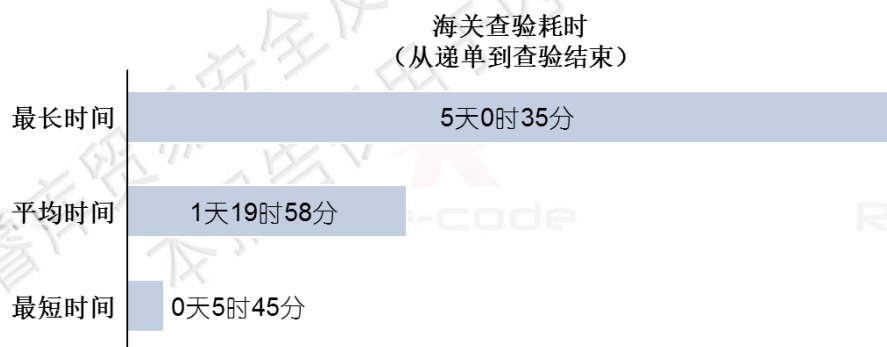


图9 通关阶段中查验环节的最长耗时、平均耗时和最短耗时

可以看到，与通检阶段的结论基本一致：如果一票货物要进行查验，那么在该阶段花费的时间就会出现很明显的增长，而整个查验环节中，出查验纸和递查验纸耗费的时间同样也要远多于实际现场查验的时间。

另外，在通关阶段中还可以分为有纸递单和无纸化报关两种情况，这 497 条记录中有 48.09% 是以无纸化报关的形式实现的，那么有纸递单和无纸化报关两种情形的比较如图 10：

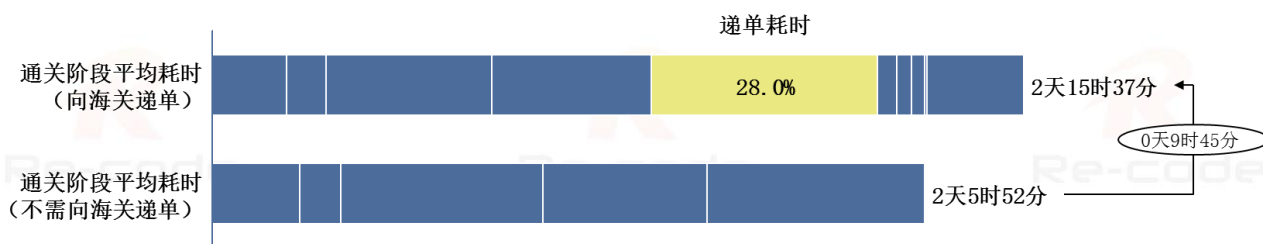


图 10 通关阶段耗时（有纸递单和无纸化）

这里需要注意的是，这里所涉及到的是否需要报关行递交纸质单据，是指海关最终是否要求报关行提交纸质单据为准。这里可以看到，就平均耗时而言，当某票货物的申报出现有纸递单时，该票货物的通关阶段耗时会有一定程度的增加。

另外，如果就平均总耗时中的比例而言，通关阶段相较于通检阶段占据的时间更多，有时对于货物一些有争议的处理会大大延长货物的放行流程耗时。比如就这 497 票货物中耗时最长的一票货物（报关单号：161011300，品名：石榴石）而言，总耗时为 21 天 19 时 25 分，其中通关阶段花费了 21 天，而在通关阶段中审核过程花费了将近 17 天 5 小时，通过向报关行了解得知，之所以花费了如此长的时间，是因为海关对该货物的归类 and 估价申报产生质疑：海关根据品名判断石榴石在归类上属于宝石，认为报关单显示的商品归类、价格、计量单位有申报不实嫌疑，对其进行详细的单据审核和实物查验，截止到本报告完成之时，此案依然没有完结，相关的货物在报关行交纳保证金后得到放行。

五、与日韩进口货物口岸放行时间的比较

日本和韩国通过多年的通关制度改革，经过长期实践，在口岸放行时间上已经处于一个非常高的水准。尤其是两国单一窗口的建立和完善，极大地提高了进口货物口岸放行的效率。日本在 1987 年便启动了其单一窗口“NACCS”，在 2009 年已经相当完善，而韩国则是在 2003 年启动了“UNI-PASS”项目，2009 年基本建设完成。

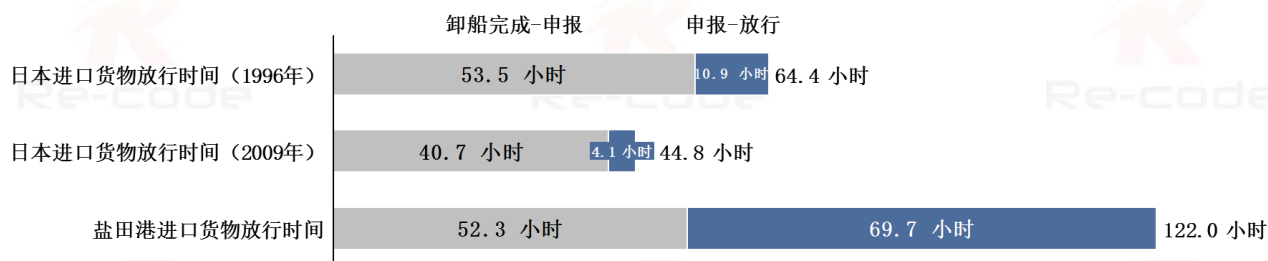


图 11 盐田港进口集装箱货物放行时间与日本海运进口货物放行时间的比较

数据来源：日本进口货物放行时间数据来源于世贸组织官网 www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/symp_nov

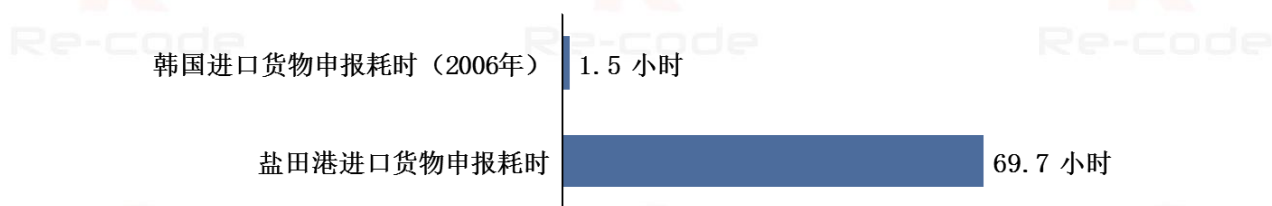


图 12 盐田港进口集装箱货物申报耗时与韩国进口货物申报耗时的比较

数据来源：韩国进口货物申报耗时来源于韩国海关官方网站 http://www.customs.go.kr/kcshome/main/content/ContentView.do?contentId=CONTENT_ID_000003488&layoutMenuNo=31891

如图 11 所示，在申报前的阶段（从货物卸船入位完成到开始申报），盐田港在这一阶段的耗时虽然多于 2009 年日本海运进口货物放行耗时，但是差距并不是十分巨大，基本相当于日本海运进口货物 1996 年的水平。但是如果将申报阶段的放行耗时与日本和韩国的申报阶段耗时相比，差距惊人，即使与日本 1996 年申报阶段的耗时相比也有着极大差距。

通过与日本和韩国的对比，可以看到对于申报前的这段时间，企业是主要的主体，为了寻求更好的经济效益，提高各方的配合效率，就会自发地去寻求改进的方法，而且考虑到日益增加的货物吞吐量，其实在这一阶段盐田港的表现已经相当不错。但是一旦涉及到与海关、国检等部门的配合、沟通，耗时的差距就会显著增加，所以在申报阶段，改进工作流程、简化申报手续是当务之急。

六、初步结论及建议

本报告研究对象为深圳盐田港进出口集装箱货物，但考虑到中国口岸放行流程的总体一致性，我们根据研究数据，尝试得出以下初步结论：

第一，现行监管机构设置不够科学合理是放行时间比较长的关键因素。任何一个国家对进出口商品的管理大同小异，历史上，主要包含两大方面：一是海关实施的全面监管，包括货物的安全和关税征收；二是动植物检疫、卫生检疫和商品质量管理。随着国际贸易的快速增长，以及信息技术的发展，两大类职能机构合二为一成为过去几十年的国际潮流。而由国检、海关两个行政部门独立、平行且以全覆盖方式行使对进出口商品的管理权，是否必要？是否有更好的替代方案？是政府机构改革需要重新认真考虑的一个重大问题。

第二，现有的放行流程，包括通检和通关两个部分的流程设计是造成放行时间过长的另一

个关键因素。研究表明：盐田港的放行流程中，全部由企业主导的提单更换时间和发达国家大致相通或者差异不大，而有行政机关介入的通检、通关阶段累计起来的申报阶段耗时和发达国家相比差异就十分惊人，除了两个部门形成的“关卡重叠”外，另一个关键因素是两个机构的流程设计不够科学合理，许多流程完全可以更加充分的简化，譬如将系统审核后符合放行条件的货物直接由电脑下达放行指令。

第三，积极、大胆地研究和吸收发达国家先进通关制度的相关经验。譬如日本海关的提前申报制度就是一个值得借鉴的案例，根据日本海关 2009 年提供的关于提前申报制度在日本实施情况的研究报告，在实施提前申报的情况下，货物申报阶段的耗时平均可以节省 11.5 个小时。在信息技术的应用上，单一窗口的建设与实施对缩短口岸放行时间具有极大的积极作用。

七、后记

研究中心依靠自有的有限资源和能力，完成了这个课题的初步研究，但各个环节和各个主体时效的量化评估尚需通过第二阶段研究工作进一步细化。通过深入准确的研究来发现不同环节以及各方效率的差异，提出更具针对性的调整方案。

开展放行时间研究的最终目的是推动贸易便利化在中国的实施，我们期待进出口企业、运输及运输代理、港务及码头、货代及报关、报检代理、仓储及物流、海关及国检……各相关当事人（Stakeholder）积极关注、支持并参与该研究项目。