

# 基于企业视角对天津口岸营商环境的分析研究

今年以来，受全球新冠肺炎疫情影响，稳外贸稳外资工作已经成为当前的重中之重，而良好的营商环境将为外资外贸企业稳定投资运营信心、提振发展动能提供更为关键的帮助和支持。提升贸易便利化水平最终目标是惠及企业发展，而进出口企业、报关代理公司是主要受众对象。因此，有必要调研企业对天津口岸贸易便利化的真实评价，从中探析贸易便利化工作中的问题、短板，为天津海运口岸贸易便利化实现路径提供现实依据。

## 一、基于企业视角的营商环境满意度评价

今年以来，新冠肺炎疫情在全球的快速扩散蔓延，产业链供应链循环受阻。天津口岸作为全国北方第一大海运口岸，受到的影响尤甚。今年7月份，天津口岸实现进出口总值1145.7亿元，同比减少3.4%，低于全国平均水平9.9个百分点。

自今年2月份开始，笔者针对天津口岸进出口收发货人员、报关代理公司等与口岸通关相关的非政府主体设计了调查问卷。依据国际研究领域使用较多的Wilson评级指标体系（口岸效率、海关环境、制度环境、电子商务），结合口岸发展实际，设计了评价天津海关口岸贸易便利化水平的5个一级指标、22个二级指标并形成了调查问卷（见附表4）。

本次共发放调查问卷 245 份，收回 241 份、作答率 98.3%。样本数据采用 SPSS 进行了分析，信度系数值为 0.954，大于 0.9，因而说明研究数据信度质量很高。

(1) 满意度评价计算方式：采用算数平均数，计算每个一级指标 (X) 及二级指标 (Z) 得分。天津口岸贸易便利化评价体系总体满意度：令总分平均值为 Y，则 Y 为 5 个一级指标之和÷一级指标数量，即  $Y = (X_1 + X_2 + X_3 + X_4 + X_5) \div 5$

(2) 天津海运口岸贸易便利化评判标准：笔者将评价分数细分为 10 个等级。根据上述计分方法，则 X 的范围在 [0,7] 之间，则 Y 的范围也在 [0,7] 之间。评判标准是：将贸易便利化为 10 个等级，（见表 1）。

表 1 天津海运口岸贸易便利化评判标准

X		Y	评判结果
$0 < X \leq 0.7$	或	$0 < Y \leq 0.7$	十等
$0.7 < X \leq 1.4$	或	$0.7 < Y \leq 1.4$	九等
$1.4 < X \leq 2.1$	或	$1.4 < Y \leq 2.1$	八等
$2.1 < X \leq 2.8$	或	$2.1 < Y \leq 2.8$	七等
$2.8 < X \leq 3.5$	或	$2.8 < Y \leq 3.5$	六等
$3.5 < X \leq 4.2$	或	$3.5 < Y \leq 4.2$	五等
$4.2 < X \leq 4.9$	或	$4.2 < Y \leq 4.9$	四等
$4.9 < X \leq 5.6$	或	$4.9 < Y \leq 5.6$	三等
$5.6 < X \leq 6.3$	或	$5.6 < Y \leq 6.3$	二等
$6.3 < X \leq 7$	或	$6.3 < Y \leq 7$	一等

根据调查问卷结果可以进一步看出，天津口岸营商环境总体分数为 6.258，位于第二等级区间。其中，海关环境(CUS)为 6.47 分、电子商务环境 (ELB) 为 6.39 分、规则环境 (REG) 为 6.37 分、口岸费用 (PRI) 为 6.10 分、口岸效率 (PORT) 为 5.96 分。（见表 2）

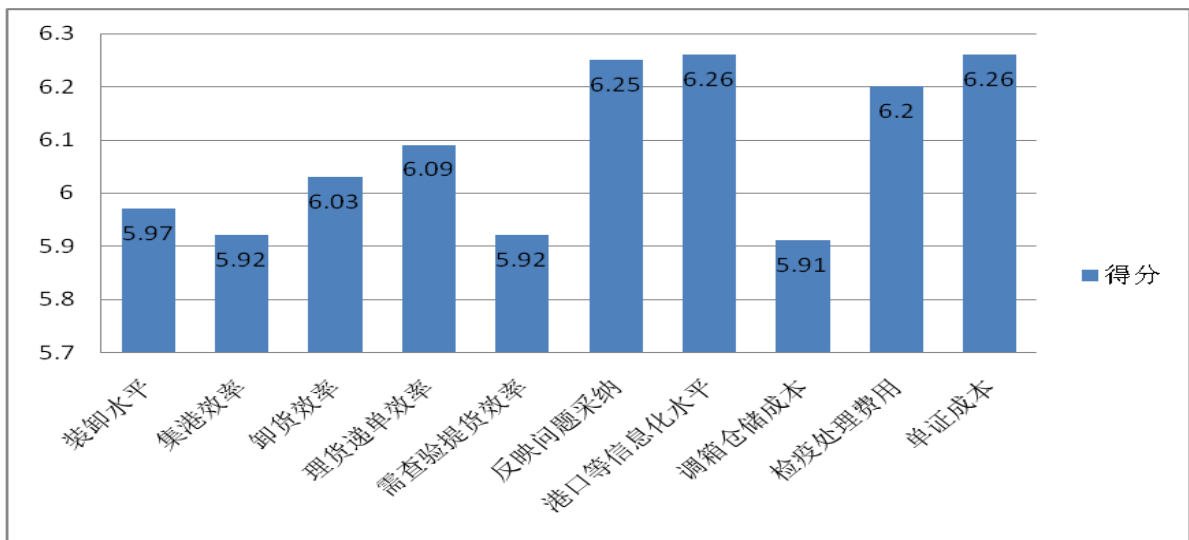
表 2 天津海运口岸贸易便利化调查问卷评分情况

项目名称	评分	评判等级
总体评分	6.258	二等
一级指标 1：口岸效率 (PORT)	5.96	二等
一级指标 2：海关环境 (CUS)	6.47	一等
一级指标 3：规则环境 (REG)	6.37	一等
一级指标 4：电子商务环境 (ELB)	6.39	一等
一级指标 5：口岸费用 (PRI)	6.10	二等

## 二、基于企业视角存在的问题

在 22 个二级指标中，有 12 个二级指标位于  $6.3 < \text{实际值} \leq 7$ ，即第一等级；有 10 个二级指标在  $5.6 < \text{实际值} \leq 6.3$  之间，即第二等级，见下图。

其中：**调箱及仓储成本、需查验货物提箱效率、集港效率、天津港智能化装卸水平、卸货效率**在 22 个二级评价因素中位于较低水平，分别为：5.91 分、5.92 分、5.92 分、5.92 分以及 5.97 分，需要在上述方面下功夫着力解决。



基于上述情况，通过对调查问卷主观回答部分的整理，收回 2130 项内容。企业反映影响口岸贸易便利化的主要因素：

进一步梳理得出：企业反映的问题主要集中在天津港智能化装卸、口岸作业效率、口岸收费、通关流程、政策宣讲告知、信息化建设方面（见表 3）。

表 3 天津海运口岸贸易便利化影响因素情况（单位：人；%）

序号	问题大类描述	频数	百分比
1	港口装卸作业模式机械，智能化程度不够高，太平洋码头智能化水平达 90%，其他码头的智能化水平仅在 20% 左右。天津港提货速度较慢，影响了企业通关时效。	303	37.78%
2	口岸收费名目较多，且费用较高，特别是疫情期间，口岸个别场站存在借机以疫情名义提高收费的问题；进口拼箱货物在监管库的拆箱仓储费用远高于整箱货物。	282	35.2%
3	港口、船代、货代、堆场衔接配合不流畅，查验前准备时间较长，	267	33.3%

	物流场站车辆调度有限，有“货等车”情况，部分作业节点效率低。		
4	运抵手续繁琐，中间代理操作时间长，货物容易甩至下一航次。	242	30.26%
5	部分通关作业信息化程度不高，进口提单换单未实行无纸化操作。	241	30.13%
6	政策公共管理属性不强，有些政策出发点是好的，但不实用，准入条件复杂；有些政策实施后打乱了企业发展计划，在某种程度上影响了企业生产经营；有些政策在一段时间内，调整变化较多，不够稳定。	231	28.87%
7	通关过程中各节点信息不对称，企业无法及时了解货物目前所处的通关状态，加剧了企业通关负担。	219	27.4%
8	部分政府机构单证审核系统不稳定，有时造成报关单卡单。	196	24.5%
9	部分货物检疫化验时间稍长，化验进度信息没有及时公开告知。	149	18.7%

### 三、基于企业视角的解决措施建议

**一是口岸单位、码头堆场、收发货人要加强联动配合，将货物装卸提离港口的市场化需求与海关监管指令、港口物流作业调度精准匹配。**

针对天津港吞吐能力弱、码头进深窄、仓储能力有限、运输信息不对称的现实特点，利用人工智能、GPS 定位、物联网、大数据分析等科技手段，聚合海关监管、港口码头等大量基础数据，对接各类型企业的物流需求，搭建港口物流服务的市场化运营服务平台，根据企业通关实际需要，提前预判集装箱卸船、装船的大致时间点，综合运用“船边直提”、“抵港直装”。进口船舶抵港前，平台将智能分析船舶动态、码头机力、海关作业等状态信息，提前调度码头搬运人力、物流车力，做好进口货物提离前期准备，节约货物等待时间。船舶抵港后，自动

判定海关放行信息,向已经预约提箱的进口企业和司机推送计划卸船时间,企业只要提前预约,司机将按照给定货物信息、泊位到指定位置完成货物提取,海关放行货物就能在卸船后通过海关智能卡口、验核通关信息后,快速提离,实现“随卸随走”,破解因企业找车难、海关查验、船舶装卸顺序调整或集装箱未到港等情况,产生的无法及时提箱、车辆空驶或在码头等待时间过长等问题。

## **二是以企业发展为导向,实施“弹性化”“差异化”的通关便利化措施。**

真正从企业自身发展着眼,实施更为“弹性化”、“人性化”的便利措施,进一步淡化工作考核指标,推广政策措施前要加强调查研究,深入了解企业“愿不愿意”而不是“能不能够”。综合考虑企业在海关信用评级,对企业非主观故意的程序性、规范性通关差错,实施容错纠错、快速办理制度,而不是简单的一罚了之。从减少企业申报差错率入手,将关口前移,对企业曾经出现的差错进行打包,开展上门重点帮扶服务,从源头进行治理。提升货物布控查验的精准度,综合评估货物布控率、查获率情况,减少非必要性、重复性、机械性和无效性布控,让守法企业的通关更为便利、顺畅。提升关区《入境货物检验检疫证明》电子化使用比率,减少企业纸质单据的传递递交。

## **三是实施多部门联合惩戒,促进市场主体守法经营。**

针对疫情防控期间,有关企业假借海关名义向货主额外所要费用的情况,通过暗访、不打招呼突击检查等方式,锁定在市场正常经营范围内故意违规向企业收取费用的企业名单,

对违规企业纳入管理黑名单。持续减免检疫处理收费，告知进出口企业权利义务，明确投诉举报途径。加大口岸收费公开公示力度，相关收费向社会主动公示，并接受社会各界监督，倒逼企业诚信守法经营。从行业主管部门角度，做好海关监管作业场所巡查，坚决取消违规收费，提高查验提箱效率。

#### **四是畅通企业通关信息查询、反馈渠道，增强政策的稳定性、连续性、透明性。**

政策的稳定性和连续性是建立良好制度规则环境的重要基础。政策的实施出台应避免已经发布的重要制度文件朝令夕改、随意变更，这不仅与企业自身发展利益息息相关，更体现了政府决策的权威性和严肃性。结合贸易便利化推进情况，对必要性的内容变更进行动态调整，尽量将制度调整对企业产生的影响降到最低。另一方面，要加强政策宣讲和政务公开，主动做好涉及通关环节查询、政策讲解和困难帮扶，开发货物通关各环节实时进度查询 APP，明确通关链条各环节办理时限、监管货物办理进度、办理科室、办理关员、剩余办理时间等相关信息，实现通关全流程公开透明，便于企业合理安排资金货物运转，达到海关监管与企业申报无缝衔接，减少资金占压，降低仓储成本。通过向企业派驻协调员、12360 海关热线、报关协会以及跨境贸易便利化政策宣讲会等多种方式及时跟进企业在政策使用过程中的问题，提升政策制定的匹配度，对企业提出的问题要做到件件有反馈，事事有回应。

#### **五是加强科技信息化技术与港口作业各环节的深度融合。**

运用区块链技术、5G、大数据、北斗等先进技术，将港口信息流与港口通关作业操作指令深度嵌入，通过港口装卸作业设施设备、卡口以及海关监管设备进行体现，实现生产装卸智能化、管理智能化、操作便捷化、数据可视化，将以往的港口作业指令与海关监管操作串联模式改为同步并联运行。在港口作业过程中装配科技化设备，稳妥提升港口装卸、物流、监管作业模式的智能化水平。借助港区无人卡口操作的作业模式，建设“智能卡口”“智能地磅”“智能审图”“智能装卸”“智能选查”信息操作设备，推广特殊货物提离电子移动证、实施智能施验封、智能称重、堆场可视化监控等，将海关智能监督设备和系统有机地集成到港区进站和出站物流的过程中，以简化物流过程的监督，减少对实际物流的干扰。建设智能调度系统，打造天津港最强智慧中枢，探索与港区高速信息网络、港口物联网平台、空间可视化信息系统等接入形成数据互联互通，此种作业模式，实现了港口物流信息与舱单和企业申报数据实时比对、实时预警，实现集装箱智能调度运行，同时精准动态统筹调度港口机械作业设备。推广无人操作驾驶的电动卡车，减少到港货物等车提离等拥堵情况。进出口通关、物流全面实施自动化场桥龙门吊操作，实现整船在装卸过程中都是无人集卡、无人龙门吊、无人理货，快速验放通关。



表 4 天津口岸贸易便利化评价指标体系

一级指标	二级指标	评分 (0-7)
口岸效率	1.天津港装卸设施智能化水平能够保障货物快速通关	
	2.货车进入天津港后装船集港效率	
	3.货物自国外运抵天津港后卸货效率	
	4.完成港口官方理货递单效率	
	5.需要海关查验货物港口方搬运提货效率	
海关效率	6.海关工作人员廉洁自律程度	
	7.因进出口需要向海关提交各类单证获取的便利度	
	8.海关完成进口单证审核效率	
	9.海关完成出口单证审核效率	
	10.海关对进口货物实施查验检疫效率	
	11.海关对出口货物实施查验检疫效率	
	12.海关工作人员对外服务评价	
规则环境	13.进出口贸易相关的法规公开的透明度	
	14.进出口贸易相关政策的稳定性和连贯性	
	15.进出口有关方通关海关网站、微信等新媒体平台及 12360 热线查询通关信息的及时性、便捷性或全面性	
	16.相关问题建议提交政府部门后反馈或采纳实施情况	
电子商务环境	17.港口、船公司、货栈码头使用信息化途径办理进出口通关手续覆盖率	
	18.海关使用信息化、智能化手段办理通关手续或验放进出口货物覆盖率	

	19.进出口代理单一窗口使用率	
口岸 费用	20.支付口岸运营主体完成调箱、仓储等通关费用是否合理	
	21.货物完成通关必须支付的口岸检疫处理费用是否合理	
	22.进出口企业自行承担的进出口单证制作成本费用是否合理	

(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/92241381.aspx>

★ 手机打开：评价此文章，请扫描该二维码：

