

长江内支线口岸开展贸易便利化测评的实践和思考

【内容提要】根据长江内支线口岸实际，参考世界海关组织货物放行时间测算指南和世界银行跨境贸易营商环境评价方法，连续两年对长江某内支线口岸开展贸易便利化测评实证研究，并与世界银行的评价结果进行对比分析，提出了在长江内支线口岸开展贸易便利化测评的对策建议。

长江内支线口岸是指能直接为进出口集装箱货物办理通关放行手续，并以集装箱驳船对接沿海或沿江口岸国际航行集装箱船舶，实现外贸埠际转运的长江内河口岸。作为联通国际市场和国内市场的重要枢纽，与之相关的贸易便利化测评的研究和实践还比较少，如何借鉴国际先进经验开展长江内支线口岸贸易便利化测评，对于优化口岸营商环境、推进长三角高质量发展具有重要的现实意义。

一、研究背景

当前，我国正以前所未有的积极态度推进贸易便利化改革。2018年，国务院印发《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》（国发〔2018〕37号），要求借鉴国际经验，建立符合我国口岸管理实际、与国际通行做法对接并可比的口岸营商环境评价机制。2019年，《优化营商环境条例》（国务院令第722号）进一步要求建立和完善以市场主体和社会公众满意度为导向的营商环境评价体系，发挥营商环境评价对优化营商环境的引领和督促作用。由于大力推进改革议程，中国连续2年跻身全球营商环境改善最大经济体行列。在世界银行发布《2020年营商环境报告》中，中国的总体排名比上一年提升了15位，名列第31位，这也是世界银行营商环境报告发布以来中国获得的最好名次。尽管我国推进优化营商环境取得了巨大进步，但也应该看到，我国在跨境贸易等领域仍显滞后。根据世界银行《2020

年营商环境报告》，我国跨境贸易营商环境排名第 56 位，与全球第一大贸易国地位并不匹配。

长江流域一直处在改革开放前沿，是中国经济发展的命脉。据有关研究数据，长江沿线聚集了全国 44% 的工业总量，经济总量占全国的 45%¹，长江干线货运量与长江流域 GDP 的相关系数为 0.9999，属于高度正相关²。近年来，按照“深下游、畅中游、延上游”的发展思路，长江内河运输承担了中上游 90% 的外贸货物运输任务³。但由于航道条件、港口配套、集装箱集货量等因素的限制，除了太仓、武汉等少量长江内河口岸开通了对东南亚、日韩等部分国家的集装箱班轮直航航线以外，绝大部分长江内河口岸进出口集装箱需要通过内支线驳船与上海口岸之间进行转运。随着国家长三角一体化、中西部发展等战略的实施，位于长江黄金水道上的内支线口岸，对畅通东中西部地区外贸大通道、优化沿江综合运输体系的作用将更加明显，其营商环境理应受到更多关注。

二、有关测评方法介绍

（一）世界海关组织货物放行时间研究（TRS）

TRS 是世界海关组织认可和推广的、对口岸程序效率的通用测算标准，受到世界各国及世界贸易组织的普遍认可。世界贸易组织在《贸易便利化协定》第 7 条中就推荐各成员使用 TRS 定期测算平均放行时间，以识别口岸相关程序瓶颈，提升货物放行与清关效率。TRS 建议的进口放行时间为货物到达港口至实际离开海关监管区域所需的时间；出口放行时间为货物到达集装箱装箱现场或货物报关单登记至放行所需的时间。TRS 关注的是海关通关速度，不反映通关成本，时间

1 数据来源：《满帮大数据看长江经济带：货运量占全国 53%》，中新网，2019 年 9 月 19 日，http://news.gmw.cn/2019-09/19/content_33172310.htm

2 数据来源：丁敏，张婧妹. 新形势下长江内河水运发展趋势[J]. 中国港口, 2017, (11): 8-13.

3 数据来源：丁敏，张婧妹. 新形势下长江内河水运发展趋势[J]. 中国港口, 2017, (11): 8-13.

戳数据主要来自海关通关系统和港务公司的客观数据，数据较为真实、准确。

（二）世界银行跨境贸易营商环境评价

世界银行通过测量比较不同经济体的企业在跨境贸易过程中付出的成本和时间，力图展示全球最佳治理实践，推动各国政府竞争性改善贸易便利化，在众多评价方法中独树一帜。其年度《营商环境报告》深受各国政府重视，我国政府也多次引用其数据。世界银行通过单证合规、边界合规和国内运输三个指标，测评相关进出口活动的时间和成本（不包括关税）。单证合规是指为满足所有政府机构的要求，准备和获得所需单证的时间和成本；边界合规是指为满足海关及其他机构要求，办理相关进出口手续所发生的时间和成本。边界合规时间主要取决于货物到达港口至离开港口的时间。时间和成本数据来自当地报关行和贸易商的问卷调查。相比之下，世界银行以企业为导向，测评数据涵盖了企业实际付出的时间和成本，而且基于 20 呎集装箱标准品的案例假设，使测评结果的可比性更强。但是其缺点也很明显，数据来源于业内专家的主观评估，数据准确性不足。

三、贸易便利化测评的实践

本研究借鉴世界海关组织 TRS 和世界银行跨境贸易营商环境评价方法，于 2019 年、2020 年连续 2 年在长江某内支线口岸（以下简称 B 口岸）抽取样本开展贸易便利化测评。其中，2019 年测评期进口、出口有效样本容量分别为 51 份、60 份；2020 年测评期进口、出口有效样本容量分别为 46 份、36 份。

（一）抽样规则

参考世行营商环境评价，以报关批为 1 个 20 呎集装箱货物作为样本单元，其中，进口汽车零部件(HS8708)、出口 HS 编码 85 章项

下的报关货物为必选，并剔除食品、危险化学品等有特殊查验要求，以及经海关查验、检验检疫发现问题需要后续处理的报关批货物。

参考世界海关组织 TRS，选取业务量波动较小的 4 月份作为调查月，以每年 4 月份的第二个周一作为调查起始时间。根据上一年度进出口集装箱货物报关数据，选取 6 家物流报关企业参与抽样工作。该 6 家企业的集装箱货物报关单量占比超过 B 口岸总量的 80%。在测评期内每家企业每天抽取第一批符合样本要求的进出口集装箱货物。抽样不少于连续 2 周，进口和出口有效样本容量均不少于 30 个报关批。

（二）测评方法

测评进出口集装箱在口岸为满足相关规定产生的所有时间和成本（边界合规时间和成本）。具体进出口起止节点为：进口集装箱从船舶抵港至提离监管堆场卡口，出口集装箱从货物运抵海关监管场所至船舶离港。

进出口边界合规时间和成本数据通过实时调查和追溯调查获得。由调查员利用微信小程序实时记录进出口集装箱流转节点、各环节时间以及产生的成本，并与海关通关管理系统、港口企业物流系统以及进出口企业的付款票据进行核对，保证数据的真实性和准确性。

在测评结果分析时，鉴于平均数易受异常数据影响，对各环节时间和成本数据均取样本中位数进行核算。

（三）测评结果及分析

1. 进出口边界合规时间

2019、2020 年测评期，B 口岸各环节进口、出口边界合规时间见表 1、表 2。

表 1 进口各环节耗时⁴ （单位：小时）

⁴ 每个环节耗时中位数对应的样本只在本环节处于中位数，与边界合规时间中位数样本并非同一样本，所以边界合规时间不一定等于各环节耗时中位数之和。在边界合规成本测算中也

进口时间	起止节点	2020 年	2019 年
卸箱时间	船舶抵达至集装箱卸毕至监管堆场	2.9	1.5
申报准备时间	卸毕至企业申报	21	39
企业报关时间	企业申报至海关确认受理申报	0	0.1
海关通关时间	海关确认受理申报至海关放行	1.3	1.7
企业自主存放	海关放行至集装箱离开监管堆场卡口	26.1	45.5
整体通关时间	船舶抵达至海关放行	31.9	44.5
边界合规时间	船舶抵港至集装箱离开监管堆场卡口	70.4	90

表 2 出口各环节耗时 （单位：小时）

出口时间	起止节点	2020 年	2019 年
发送运抵报告	货物运抵监管堆场卡口至发送运抵报告	0.4	0.1
申报准备时间	向海关发送运抵报告至企业申报	0.6	19.6
企业报关时间	企业申报至海关确认受理申报	0	0.1
海关通关时间	海关确认受理申报至海关放行	0.1	0.1
集货装船时间	海关放行到装船后驶离码头	19.3	44
整体通关时间	货物运抵监管堆场卡口至海关放行	3.5	19.7
边界合规时间	货物运抵监管堆场卡口至装船后驶离码头	39	63.8

与 2019 年相比，2020 年进口、出口边界合规时间均大幅减少，其中进口减少 19.6 小时，出口减少 24.8 小时，压缩率分别为 21.8% 和 38.9%。

在进口环节耗时中，申报准备时间压缩了 46.2%，企业自主存放时间压缩了 42.6%，海关通关时间压缩了 23.5%。其中，企业自主存放时间和申报准备时间占比最大，2020 年分别占进口边界合规时间（下同）的 37.1%和 29.8%，2019 年分别占 50.6%和 43.3%。

在出口环节耗时中，申报准备时间压缩了 96.9%，集货装船时间

存在同类情况。

压缩了 56.1%，二者 2020 年分别占出口边界合规时间（下同）的 1.5% 和 49.5%，2019 年分别占 30.7%和 69%。

进出口集装箱在海关作业环节耗时占比极少， 2020 年、2019 年进口分别占 1.8%、1.9%，出口占比几乎可以忽略不计。

2. 进出口边界合规成本

2019、2020 年测评期，B 口岸各环节进口、出口边界合规成本见表 3、表 4。

表 3 进口边界合规成本（单位：元）

收费项目	2020 年	2019 年
安保费	10	10
货代换单费	500	500
港建港杂费	36	102
报关费	100	250
集装箱设备交接单费	30	25
码头作业费	825	825
进口边界合规成本	1339	1960

表 4 出口边界合规成本（单位：元）

收费项目	2020 年	2019 年
港建港杂费	20	64
安保费	10	10
码头操作费	690	650
设备交接单费	30	30
集装箱封志费	50	50
报关费	100	100
VGM 操作费	10	10
舱单传输费	50	50
出口边界合规成本	910	939

与 2019 年相比，2020 年进口、出口边界合规成本均出现减少，其中，进口减少 621 元，下降 31.7%；出口减少 29 元，下降 3.1%。进出口通关环节减税降费成效进一步显现。从进出口企业连续两年获得的各种收费票据中，均没有发现海关收取的费用，涉及政府部门的收费仅有海事部门的港建、港杂费。新冠肺炎疫情以来，为推进复工复产、减轻进出口企业负担，海事部门免收了进出口货物港口建设费，部分报关行也主动调降代理费，对降低 2020 年测评期进出口合规成本发挥了积极作用。

3. 与世行测评结果的对比分析

将连续两年的测评结果与世界银行近两年对我国跨境贸易营商环境测评结果进行比较，可以发现，二者除反映的进步趋势相近以外，具体数据差异较大，见表 5。

表 5 与世行测评结果对比情况⁵

指标名称	2020 测评期	2019 测评期	世行 2020 报告	世行 2019 报告
进口边界合规时间	70.4 小时	90 小时	35.7 小时	48 小时
进口边界合规成本	189.6 美元	291 美元	241.3 美元	326 美元
出口边界合规时间	39 小时	63.8 小时	20.7 小时	25.9 小时
出口边界合规成本	128.8 美元	131.6 美元	256.2 美元	314 美元

其中，世行 2020 报告调查时间为 2019 年 5 月，与 2019 年 B 口岸测评时间相近，具有一定的可比性。由表 5 可见，2019 年测评期进口、出口边界合规时间分别是同期世行结果的 2.5 倍和 3.1 倍，进口边界合规成本比世行结果高 20.6%，出口边界合规成本比世行结果低 48.6%。

分析产生上述差异的原因，除了调查地域不同以外（世行对我国营商环境的测评结果是基于上海和北京两地的调查），还有以下三方

⁵ 为与世界银行营商环境报告比对，将测评结果人民币值按照测评当月底汇率转换为美元值，其中，汇率 2019 年 4 月为 6.7348:1；2020 年 4 月为 7.0628:1。

面因素的影响：

一是出口集货时间。内支线口岸停靠的是内支线集装箱驳船，沿长江停靠口岸多，集货周期长，为衔接上海口岸出境船舶的船期，内支线出口集装箱通常提前 1-2 天就运抵海关监管场所，从而导致海关放行后货物长时间未装船。2020 年、2019 年集货装船时间达 19.3 小时和 44 小时，分别占 30.7%和 69%。这部分时间基本不受海关与港务作业效率影响。而世行对上海口岸的测评涉及的是直接进出境的集装箱船舶，装完即走，周转时间较短。

二是进口免费堆存期。B 口岸为进口集装箱提供了长达 7 天的免费堆存期。免费堆存期能够在一定程度上缓解进口企业仓储压力，降低周转成本。所以进口企业在海关放行后不急于提箱，而是根据自身生产经营节奏调整自主存放时间。2020 年和 2019 年进口企业自主存放时间分别达到 26.1 小时和 45.5 小时，分别占 37.1%和 50.6%。

三是主客观数据差异。世行对我国营商环境评价的数据来自于主观问卷调查，B 口岸测评数据来自于实时记录或可查证的客观数据。为比较主客观数据差异情况，在实施 2019 年测评的同时，还参照世界银行调查问卷，向 B 口岸的货运代理企业开展问卷调查，并与来自实证调查的结果进行比较，发现部分环节差异较大，见表 6、表 7。

表 6 进口环节耗时主客观数据比较（单位：小时）

进口环节	主观问卷	实证调查
集装箱船舶抵达至企业申报	5.5	40.5
企业申报至海关确认受理	0.6	0.1
海关受理报关至海关放行	1.3	1.7
海关放行至集装箱离开监管堆场卡口	48	45.5

表 7 出口环节耗时主客观数据比较（单位：小时）

出口环节	主观问卷	实证调查
------	------	------

货物运抵监管堆场卡口至发送运抵报告	0.6	0.1
向海关发送运抵报告至企业申报	1	19.6
企业申报至海关确认受理	0.3	0.1
海关受理报关至海关放行	0.3	0.1
海关放行至装船后驶离码头	28.7	44

由于主观问卷调查结果完全取决于受访者的感受与理解，而且在企业完成通关作业时，往往需要多个岗位人员的分工合作，单一受访者不能准确了解其他岗位的信息，导致主客观数据在某些环节差异很大。在边界合规成本调查中也存在类似问题，部分受访者可能会将海运附加费、低硫费、燃油附加费、国内拖车费等不属于边界合规的成本纳入其中，导致主观评估值过高。

考虑到以上三方面客观原因，世行口径的进出口边界合规时间指标和主观评价方法不适宜直接用于长江内支线口岸的贸易便利化测评。相比而言，实证调查的数据更真实准确，结果也更令人信服。

四、长江内支线口岸开展贸易便利化测评的建议

管理科学理论指出，得到测定的事才能做得好；测定准确有用的工作绩效，并对之监控是持续改进的关键。因此，对包含时间和成本在内的贸易便利化水平进行科学测量是优化口岸营商环境的前提和关键，建议从以下五方面发力构建并完善长江内支线口岸贸易便利化测评方案和机制，更精准、有效地推进口岸营商环境改善。

（一）科学对标国际先进方法，实现测评工作标准化

开展内支线口岸贸易便利化测评，既要吸取世行营商环境评价和世界海关组织 TRS 的先进经验，也要结合内支线口岸的特点，制定标准化的测评方法，明确纳入测评的进出口环节、获取成本和时间数据的要求，在同类口岸之间实现可对比可排名。考评指标的设定要以企业获得感为导向，建议以进出口整体通关时间和进出口合规成本代

表长江内支线口岸的贸易便利化水平，将企业自主利用免费堆存期产生的时长和出口集货装船时长作为观察项。时间和成本数据获取方法应采取实证跟踪记录、查阅账目或追溯调查。货物类型可以先选择集装箱进出口的普通货物进行监测，待成熟后再扩大到其他货物。

（二）改进测评抽样规则，提升中小企业话语权

中小企业是我国进出口贸易的重要力量，是保障就业的主力军。在贸易便利化测评中，大企业由于进出口批次多会占据大多数样本，同时由于大企业具有较强的议价能力，船公司、港口企业以及物流代理常常给予优惠价格和优先服务。以进出口报关批次为总体的抽样调查，使数量众多中小企业往往“被代表”。世行也意识到以牺牲普遍性为代价的标准化案例和假设的局限性。在《2019 年营商环境报告》中特别指出“专注于国内效率最高的正规私营部门，无法反应非正规部门的实际情况，尤其是非正规部门占比很大时”。在对标国际先进测评方法的基础上，也要结合我国国情，测评样本适当向中小企业倾斜，比如可以将样本总体按照进出口报关批次和有进出口企业数量分为两个层次，分别随机抽取相同数量的样本，再根据测评结果分别加以分析或者赋予权重进行加总，也可以面向中小企业开展专项贸易便利化测评。以便了解和解决中小企业贸易便利化面临的痛点、堵点，促进中小企业参与公平竞争，提升我国贸易便利化总体水平。

（三）充分运用信息化技术，实现测评的高效性和经济性

货物在进出口过程中流程长、环节多，如果采用传统的现场调查方法采集进出口合规成本和时间数据，人力、物力投入大，时间长，效率低。可以结合电子口岸建设，在国际贸易单一窗口中增加营商环境监控模块，要求相关政府部门和企业将各自的物流信息化系统与营

商环境监控模块对接，实时反映每一批货物的流转环节和耗时，及时公示各项公共服务事项的收费和流程时限。

（四）自测自评与第三方评价相结合，建立测评长效机制

《贸易便利化协定》提出“鼓励各成员方以一致的方式定期测算和公布货物平均放行时间”。贸易便利化工作涉及众多政府机构和港口物流企业，应当鼓励各相关方基于内部数据对贸易便利化工作绩效开展自我测量和评价，定期公布相关合规时间和成本数据。在做好自我测评的基础上，再由贸易便利化主管部门定期委托第三方机构独立开展全过程、全方位的测评，以掌握口岸营商环境的整体情况。

（五）探索实施绩效考核，强化测评的导向和激励作用

在贸易便利化测评方案和机制较为成熟后，应积极推动将各口岸贸易便利化测评结果纳入对各地政府部门和港口经营单位的绩效考核。依据贸易便利化测评结果，对积极作为者给予表彰、奖励，对消极应付者进行追责、问责。通过绩效分析，查找影响贸易便利化的关键节点和原因，对标找差，督促相关部门加以改进，切实补齐短板，持续改进口岸营环境。

参考文献：

1. 世界银行. 2020 年营商环境报告[M]. 2019.
2. 世界银行. 2019 年营商环境报告[M]. 2018.
3. 世界海关组织. 货物放行时间测算指南（第二版）[M]. 青岛出入境检验检疫局译. 北京：中国质检出版社(中国标准出版社)，2017.
4. 世界贸易组织. WTO 贸易便利化协定[M]. 青岛出入境检验检疫局译. 北京：中国质检出版社(中国标准出版社)，2017.

（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/92240894.aspx>

★ 手机打开：评价此文章，请扫描该二维码：

