

2020年

十大海运集装箱口岸营商环境 测评研究报告



北京睿库贸易安全及便利化研究中心
中国报关协会
2021年1月

目 录

概 述.....	1
(一) 开展评测的意义.....	1
(二) 重要结论.....	1
测评方法论.....	3
(一) 测评范围.....	3
(二) 测评指标的设置与权重.....	4
(三) 数据来源.....	9
(四) 指标得分的计算.....	10
测算结论.....	14
(一) 跨境贸易口岸成本.....	14
(二) 跨境贸易口岸时效.....	15
(三) 监管环境.....	16
(四) 商事服务.....	17
(五) 信息化与无纸化.....	18
(六) 其他配套.....	19
(七) 口岸营商环境指数综合得分.....	20
良好实践与突出问题.....	21
(一) 口岸营商环境建设中良好的实践做法.....	22
(二) 口岸营商环境中存在的突出问题.....	24
(三) 其他建议.....	29
附件一 各口岸测评表现.....	30
附件二 实际进口常规成本核算时涉及的收费项目.....	33
附件三 实际出口常规成本核算时涉及的收费项目.....	34
附件四 在线调查问卷.....	35

概述

（一）开展评测的意义

为深化“放管服”改革，进一步优化口岸营商环境，实施更高水平跨境贸易便利化，促进外贸稳定健康发展，国务院于 2018 年 10 月 19 日发布的《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》围绕“降成本、提效率”制定了一系列具体改革措施。2019 年 10 月 22 日发布的《优化营商环境条例》中第四十五条又强调了促进跨境贸易便利化的有关工作要求。为了贯彻国家相关政策方针，各口岸所在省/市自 2019 年初纷纷出台专门针对于口岸营商环境的相关措施，这些措施的出台和落实，使得各口岸营商环境有了不同程度的改善。

本测评在“跨境贸易口岸成本”与“跨境贸易口岸时效”之外，增加了“监管环境”、“商事服务”、“信息化与无纸化”和“其他配套”四方面的内容，针对中国大陆十个主要海运集装箱口岸（大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、广州、黄埔、深圳、珠海），通过企业问卷调查、公开渠道数据收集及专业人士访谈进行了全方位的口岸营商环境测评，其意义在于：更加全面地反映主要外贸海运集装箱口岸营商环境水平，有助于各口岸相关部门更准确地把握提升口岸跨境贸易便利度的工作方向，同时通过排名激励各地不断在改善口岸营商环境方面进行努力。

（二）重要结论

经过对问卷数据以及其他相关资料的统计分析，此次测评各口岸总体得分/排名如下：

表 1 十大海运口岸营商环境指数得分与排名

排名	口岸	口岸营商环境指数
1	厦门	2.04
2	青岛	2.00
3	宁波	1.99
4	天津	1.96
	上海	1.96
6	广州	1.87
7	珠海	1.84
8	大连	1.80
9	深圳	1.69
10	黄埔	1.55
总体平均得分		1.87

十大海运集装箱口岸营商环境均达到了良好水平¹ (1.5 分以上), 厦门、青岛综合得分达到了 2 分以上, 表现相对更加突出; 但较为遗憾的是, 目前尚未有口岸得分达到优秀水平 (2.5 分以上)。

在实施测算过程和过往进行的调研中, 各地发现了以下几点主要的良好实践做法, 值得各口岸之间互相借鉴:

- 1) 建立和不断完善口岸收费公示制度, 提高口岸收费透明度;
- 2) 采取阶段性奖励措施鼓励企业提前申报;
- 3) 主动流程再造以进行系统性优化;
- 4) 建立海关“日清”工作机制, 主动作为压缩通关时间;
- 5) 针对服务主体建立明确的投诉渠道和快速处理机制;
- 6) 推动提货单和设备交接单无纸化、电子化;
- 7) 深入推进通关手续中“放管服”改革, 减少企业“跑腿”。

¹ 测评结果的分级: 表现差 (0-0.5 分, 含 0.5), 表现一般 (0.5-1.5, 含 1.5), 表现良好 (1.5-2.5, 含 2.5), 表现优秀 (2.5-3.0)。

另外有这几方面的普遍性问题有待进一步解决：

- 1) 集装箱用箱押金金额过高、退还周期长；
- 2) 集装箱管理堆场面对船公司缺乏议价能力引致其转移成本收取附加费用；
- 3) 部分口岸存在海关强制要求企业使用便利措施的现象；
- 4) 海关查验中存在的问题成为提升企业进出口通关时效获得感的“瓶颈”。

测评方法论

（一）测评范围

1.货物范围

为使得评测中的数据测算口径同一、问卷调查答卷口径统一，本测评针对货物范围做出了“标准货物”的设定，即：海运集装箱普通货物，海运集装箱普通货物。不涉及拼箱、散货等装运形式，不涉及各类需要特殊手续和操作的货物（如：转关货物、易腐货物、危险品货物、加工贸易货物、转装货物、暂准进口货物、沿岸运输货物等），不涉及进口许可监管和进出口法定检验检疫，不涉及各类特殊情形（如缉私、紧急救灾等）。

2.地理范围

本测评仅针对：大连、天津、青岛、上海、宁波、厦门、广州、黄埔、深圳、珠海十大口岸。这里的“口岸”是指相应直属海关管辖地域内外贸港口及其延伸场所（集装箱管理堆场、查验场站）的集合，以“深圳口岸”为例，包括深圳海关下辖范围内的盐田港、蛇口港、赤湾港等一系列港区以及相关的集装箱管理堆场和

查验场站。

3. 测评考察时段范围

本次测评考察时段为 2019 年 10 月 1 日至 2020 年 10 月 31 日，除了要求参与问卷调查的答卷人员按照此时段内的情况进行作答外，所使用的口岸作业相关收费价格信息均为 2020 年 10 月 31 日前最新信息。

（二）测评指标的设置与权重

本次测评共设置了六个一级指标，每个指标指数得分在 0-3 之间；同时，在各一级指标下分别设置 3 至 5 个、共计 21 个二级指标，在此基础上，根据指标的重要性，设置了相对应的权重，形成指标体系如下（含权重）：

表 2 各级指标与权重分配

一级指标 编号	一级指标及权重	二级指标 编号	二级指标	二级指标 权重
1	跨境贸易口岸成本指数 (25%)	1.1	跨境贸易口岸成本满意度	50%
		1.2	实际进口常规成本	25%
		1.3	实际出口常规成本	25%
2	跨境贸易口岸时效指数 (25%)	2.1	跨境贸易口岸时效满意度	50%
		2.2	进口整体通关时效	10%
		2.3	进口码头提箱时效	10%
		2.4	出口码头集港时效	10%
		2.5	查验与处理时效	20%
3	监管环境指数 (15%)	3.1	行政执法公正与透明	25%
		3.2	工作效率与在岗时间	25%
		3.3	企业需求响应与态度	25%
		3.4	信息公开与透明	25%
4	商事服务指数 (15%)	4.1	收费合理与价格透明	35%
		4.2	作业效率与服务态度	35%
		4.3	行业市场化状态	30%
5	信息化与无纸化 (15%)	5.1	口岸操作无纸化	25%
		5.2	申报无纸化	25%
		5.3	国际贸易单一窗口地方版块	25%

一级指标 编号	一级指标及权重	二级指标 编号	二级指标	二级指标 权重
		5.4	海关与主要海关监管场所间的数据 交换	25%
6	其他配套（5%）	6.1	口岸周边交通	50%
		6.2	经营与生活配套	50%

注：以上各一级指标下的百分比为计算总体“口岸营商环境指数”时的权重，而二级指标权重指的是计算其上一级指标时的权重。

世界银行《营商环境报告》对中国大陆进行的跨境贸易的评价，仅从“成本”和“时效”两个方面评价，相关结论尚面临诸多争议。本测评在“成本”与“时效”之外，增加了“监管环境”、“商事服务”、“信息化和无纸化”和“其他配套”四方面的评价内容，以便能够更加全面地反映跨境贸易营商环境水平。

在设置一级指标的权重时，经过对企业的调查，大多数企业表示成本和时效仍然是其最关心的两个方面，因此这两方面共同占据 50% 的权重（各占 25%）；对监管环境、商事服务、信息化与无纸化分别给予 15% 的权重；其他配套方面则给予 5% 的权重。

各个二级指标的具体考察内容和权重设置考虑如下：

1. 跨境贸易口岸成本指数

考察企业因海关通关和其他必须的口岸商业性、操作性程序而产生的成本，考察以下三方面：

1) 跨境贸易口岸成本满意度。用于考察各个口岸进出口企业或其代理对通关过程及相关口岸作业中发生的成本压力感受。

2) 实际进口常规成本。用于考察进口企业或其代理在进口流程中从“货船抵港”到“货物提离港口”再至“空箱归还箱管堆场”期间常规情形下所直接承担的成本。

本。这里“常规情形”是指货船抵达港口后（或在抵达前）企业及时申报、企业及时缴税、不涉及海关查验、企业及时提离码头的情形。另外也不包括从海关监管场所提离后送至进口企业自有或指定仓库的国内运输费用。

3) 实际出口常规成本。用于考察出口企业在出口流程中从“提取空集装箱”到“货物装箱后运抵码头”再到“货物装船完成”期间常规情形下所直接承担的成本。这里“常规情形”是指企业及时安排装箱集港、货物抵达码头后（或在抵达前）企业及时申报、企业及时缴税、不涉及海关查验、货物按照计划顺利装船的情形。另外也不包括从提取空箱及货物集港过程中发生的国内运输费用。

各二级指标的权重考虑：不同口岸的物价水平、服务水平有显著差异，单纯地进行价格高低比较并不是最为科学合理，因而本测评同时采用价格高低和满意度指标共同来衡量，分别赋予跨境贸易口岸成本满意度和客观实际常规成本各 50% 的权重。而对于实际常规成本所占的 50%，进口和出口分别分配 25%。

2. 跨境贸易口岸时效指数

考察企业因海关通关和其他必须的口岸商业性、操作性程序而花费的时间，考察以下五个方面：

1) 跨境贸易口岸时效满意度。用于考察各个口岸进出口企业或其代理对通关过程及相关口岸作业时效性的总体感受。

2) 进口整体通关时效。该指标主要考察进口货物从“货船到港”到“海关放行”过程中，在不涉及海关查验的情况下，非进出口企业原因造成的耗时。

3) 进口码头提箱时效。该指标主要考察进口货物在海关放行后，企业安排车辆提箱时从“空车进码头闸口”到“车辆载货离开码头闸口”间的耗时，以此反映

码头提箱作业流程及时效状况。

4) 出口码头集港时效。该指标主要考察出口货物集港时从“车辆载货进入码头闸口”到“空车离开码头闸口”的耗时，以此反映码头/港区集港流程及效率。

5) 查验与处理时效。该指标考察三个方面：海关普通查验、海关检验检疫查验和检验检疫处理造成的延时。

各二级指标的权重考虑：跨境贸易口岸时效指数主要考虑了两大方面：一是企业对于跨境贸易口岸时效的直观感受，二是企业对实际作业情景中耗时的估算（包含四种场景：进口整体通关时效、进口提货时效、出口集港时效、查验与处理时效）。本测评认为两方面同等重要，对于第一方面给予 50% 的权重，对于第二方面的四种场景分别给予 10%、10%、10% 和 20% 的权重，其中查验与处理时效给出的权重最高，是因为绝大多数企业反映：在通关及口岸作业时效越来越快的同时，查验与后续处理的时效对于整个通关效率的影响越来越大，成为很多口岸压缩放行时间的“最后一公里”。

3. 监管环境指数

考察企业对于各监管主体（海关、海事、边检、港航管理、地方商务部门）在行政执法公正与透明、工作效率与在岗时间、企业需求响应与态度、信息公开与透明四个方面表现的感知。

各二级指标的权重考虑：在监管环境指数的四个方面中本测评给予了平均的权重（25%）。

4. 商事服务指数

考察企业对于各商业/事业服务主体（码头经营单位、理货公司、引航机构、船公司/船代、货代、代理报关、集卡运输、箱管堆场、查验场站、检验检疫认证机构、检验检疫处理机构）在收费项合理与价格透明、作业效率与服务态度两个方面表现的感知以及相应行业市场化状态。

各二级指标的权重考虑：在商事服务指数的前两个方面本测评给予了 35% 的权重，对于相应行业市场化状态给予 30% 的权重。

5. 信息化与无纸化

考察口岸操作无纸化、申报无纸化、国际贸易“单一窗口”地方功能版块以及海关与主要海关监管场所间的数据交换。口岸作业流程中的无纸化在实际业务中即指进口提货单、出口装货单、设备交接单无纸化进程；申报无纸化是指监管部门在受理企业申报时对于纸质材料要求的简化进程；国际贸易“单一窗口”地方功能版块主要考察企业对于当地国际贸易“单一窗口”地方功能版块的满意程度；海关与口岸主要海关监管场所²间的数据交换主要考察海关的放行指令、查验指令能否直接传输给口岸主要海关监管场所经营单位，以减少进出口企业或其代理传递信息的工作以提高效率。

各二级指标的权重考虑：本测评分别给予口岸操作无纸化、申报无纸化、国际贸易“单一窗口”地方功能版块、海关与主要海关监管场所间的数据交换 25% 的权重。

6. 其他配套

考察企业对于所在口岸周边交通畅通状况、企业经营与人员生活配套完善程

² 口岸主要海关监管场所是指主要的海港码头作业场地、主要的海关查验场地。

度方面的感知。这两方面尽管并非口岸营商环境的重点考察方向，但配套的完善与否会间接影响企业业务便利。

各二级指标的权重考虑：其他配套方面，本测评在“口岸周边交通”和“企业经营与人员生活配套”方面则分别给予了 50% 的权重。

（三）数据来源

二级指标指数值的基础数据主要通过问卷调查、公开渠道数据收集以及专业人士访谈等方式获得。

问卷的问题设置方面，包含三类问题：满意度调查、具体估算问题、情况调查。此外为保证答卷质量，需对问卷调查答卷人的专业背景提出具体要求，答卷人需从事进出口贸易或相关工作，如代理报关、国际货运代理、船公司、船舶代理、集卡运输等。另外，对于答卷人进行了分类（专家答卷人、一般答卷人），对于不同的答卷人设置了不同的权重。

公开渠道的数据主要来自于：各口岸国际贸易“单一窗口”公布的收费清单³、各相关商业主体自行公布的收费标准。

各二级指标具体的基础数据来源说明如下：

表 3 各二级指标数据来源

一级指标	二级指标	数据来源
跨境贸易口岸成本指数	跨境贸易口岸成本满意度	问卷-满意度调查
	实际进口常规成本	公开渠道数据收集 及专业人士访谈
	实际出口常规成本	
跨境贸易口岸时效指数	跨境贸易口岸时效满意度	问卷-满意度调查
	进口整体通关时效	问卷-具体估算

³ 涉及的收费项目请见附件。

一级指标	二级指标	数据来源
	进口码头提箱时效	
	出口码头集港时效	
	查验与处理时效	
监管环境指数	行政执法公正与透明	问卷-满意度调查
	工作效率与在岗时间	
	企业需求响应与态度	
	信息公开与透明	
商事服务指数	收费项目合理与价格透明	
	作业效率与服务态度	
	行业市场化状态	
信息化与无纸化	口岸操作无纸化	问卷-情况调查
	申报无纸化	
	国际贸易“单一窗口”地方版块	问卷-满意度调查
	海关与主要海关监管场所间的数据交换	问卷-情况调查
其他配套	口岸周边交通	问卷-满意度调查
	经营与生活配套	

注：问卷具体问题请见附件。

（四）指标得分的计算

各个指标的得分计算需要分为三步：

- 1) 基础数据到标准化得分的转化：即将通过不同渠道获得的基础数据按照一定的规则转化为 0-3 的分数；
- 2) 将基础数据转化而来的标准化得分转化为二级指标的得分：公开渠道获得数据转化后的标准化得分即对应二级指标的得分，问卷调查获得的基础数据则需要先计算答卷人答案对应的分数，然后将这些分数进行加权平均计算对应二级指标的得分；
- 3) 将二级指标得分进行加权平均计算一级指标的得分，再加权平均各一级指标得分从而计算“跨境贸易营商环境指数”。

其中最为复杂的是基础数据到标准化得分的转化，需要分以下几种情况说明：

1. 问卷-满意度调查/情况调查基础数据到二级指标得分的转化

问卷-满意度基础数据从高到低划分为 4 个等级（每个等级对应不同的分数），而问卷-情况调查会给出若干种情况（每种情况代表不同的分数），以“跨境贸易口岸成本满意度”为例：

问题：从整体角度来看，您认为该口岸的通关及口岸作业成本是否合理？

- A 非常合理
- B 比较合理
- C 一般
- D 不合理

答卷人可分别选择：非常合理、比较合理、一般、不合理其中的某一选项，这些选项分别对应 3 分、2 分、1 分、0 分，将同一口岸答卷人答案对应的分数作加权平均处理（不同类别答卷人权重不同），成为该口岸该指标的得分数值。以某跨境贸易口岸成本度为例：

选项/对应分数	选择人数	最终得分
非常合理/3 分	3	$\frac{(3 \text{ 分} * 3 + 2 \text{ 分} * 16 + 1 \text{ 分} * 8 + 0 \text{ 分} * 3)}{3 + 16 + 8 + 3} = 1.63$
比较合理/2 分	16	
一般/1 分	8	
不合理/0 分	3	

上述举例说明的是满意度调查的分数计算方式，对于情况调查的分数计算与之类似，不同的是：满意调查的问题均给出 4 个选项分别对应 0 分、1 分、2 分、3 分，情况调查的问题选项则不一定为 4 个，但不同的选择同样对应不同的分数，但与满意度调查一样最低分和最高分分别为 0 分和 3 分。另外，部分情况调查问题选项会要求答卷人给出这个选项在实际业务中发生的比例，那么就需要这个选项对应的分数乘以答卷人给出的比例，以“口岸操作无纸化”中“提货单无纸化”问题为例：

问题：以下各种《提货单》(D/O)的签发形式，各占比重大约多少？

- A 完全电子化
- B 在船公司/船代业务平台企业打印
- C 仍需要窗口打印

三个选项对应的分数分别为 3 分、1.5 分、0 分，倘若答卷人给各选项分布的比例是 50%、30%、20%，那么这道题的分数是 $3*50\%+1.5*30\%+0*20\%=1.95$ 。

2.问题-具体估算基础数据到二级指标得分的转化

对于此类基础数据的转化，本测评借鉴了世界银行《营商环境报告》的“前沿距离评分法”。以“进口整体通关时效”的具体问题为例：

问题：假设您负责进口一个 20 英尺标准集装箱的普通货物(非易腐货物、非危化品等)，在理想的情况下（单证准备完备、及时报关甚至提前申报、缴税没有任何延迟、没有被查验），从货船靠泊到海关放行（具备提离条件），大概需要多长时间？

- A 6 小时以内
- B 6-12 小时
- C 12-18 小时
- D 18-24 小时
- E 24-36 小时
- F 36-48 小时
- G 48 小时以上

a. 问题给出 8 个选项：6 小时内、6-12 小时、12-18 小时、18-24 小时、24-36 小时、36-48 小时、48 小时以上、不太了解，答卷人员可根据具体的情况进行多选（如果选择“不太了解”，则其他选项无法选择）；

b. 将选项转化为具体的估值：问卷给出选项是为了让答卷人在合理范围内进行估算使其答案不至于过度偏离或偏低，而在统计时则首先需要将这些选项整合成具体估值。以某答卷人答案为例，转化估值的方法如下：

选项	对应估值	某答卷人选择	最终估值
6 小时以内	6 小时		$\frac{9 \text{ 小时} + 15 \text{ 小时} + 21 \text{ 小时}}{3} = 15 \text{ 小时}$
6-12 小时	9 小时（取中位）	✓	
12-18 小时	15 小时（取中位）	✓	
18-24 小时	21 小时（取中位）	✓	
24-36 小时	30 小时（取中位）		
36-48 小时	42 小时（取中位）		
48 小时以上	48 小时		
不太了解	-		

c. 按以上方法计算出各口岸答卷人的平均估值。

d. 平均估值转化为指标分数：对于每一项二级指标的基础数据，设定一个“最佳表现”和“最差表现”，利用“前沿距离评分法”将平均估值转化为 0-3 之间的分数。对于“货船靠泊到海关放行”的耗时，本测评根据对企业的调查，“最佳表现”（大多数情况下理想的耗时）设定为 12 小时，“最差表现”设定为 48 小时，那么对于平均估值 15 小时（此处以大连口岸为例）来讲，对应的分数为：

$$\frac{\text{最差表现} - 14 \text{ 小时}}{\text{最差表现} - \text{最佳表现}} = \frac{(48 - 15)}{48 - 12} \times 3 = 2.75$$

有关“跨境贸易口岸时效指数”下“查验与处理时效”基础数据的转化，先将海关普通查验、海关检验检疫查验和海关检验检疫处理三个方面的基础数据分别转化成分数，然后作加权平均处理。

3. 公开渠道搜集与专业人士访谈获得数据的转化

此计算方法主要应用在“跨境贸易口岸成本”下“实际进/出口常规成本”计算，对收集获得的基础数据采用“前沿距离评分法”进行转换，步骤如下：

a. 确定计入常规成本的收费项目。本测评通过一定的条件来圈定：

- ◆ 被收费的主体：进出口企业或其代理；
- ◆ 收费项目对应服务发生的时段：进口收费项目对应的服务发生在“货船靠泊”到“货物提离码头港区”，出口收费项目对应的服务发生在“货物运抵码头港区”到“货物装船完成”；
- ◆ 收费项目发生的原因：为满足相关部门监管要求和口岸一般性商业程序要求产生，非企业自身原因；
- ◆ 收费项目发生的概率：超过 20%；
- ◆ 计费单位：一个 20 英尺标准集装箱普通货物且总重量不超 15 吨。

（最终确定收费项目请见附件）

b. 整理各口岸资料。整理各口岸“单一窗口”、相关主体公布的数据信息，并与企业专业人士进行核实和确认，按照各收费项目统计各口岸相关主体收费情况，然后合计各口岸实际进口常规成本。

c. 将实际进/出口常规成本金额转化为分数。确定“最佳表现”与“最差表现”，同样利用“前沿距离评分法”转化为分数，以某口岸实际进口常规成本为例，合计相关收费项目，金额总计约 2003.14 元，而本测评中进口常规成本“最佳表现”设定为 1500 元，“最差表现”设定为 2500 元，那么实际进口常规成本的得分为：

$$\frac{\text{最差表现} - 2003.14}{\text{最差表现} - \text{最佳表现}} = \frac{2500 - 2003.14}{2500 - 1500} \times 3 = 1.49$$

测算结论

（一）跨境贸易口岸成本

2020 年十大海运集装箱口岸跨境贸易口岸成本指数测算结果如下：

表 4 跨境贸易口岸成本指数测算结果

排名	口岸	二级指标			跨境贸易口岸 成本指数
		跨境贸易口岸成本 满意度	实际进口常规成本	实际出口常规成本	
		二级指标权重			
		50%	25%	25%	
1	宁波	1.75	2.74	2.70	2.23
2	厦门	1.70	2.48	2.32	2.05
3	上海	1.73	2.16	2.31	1.98
4	天津	1.68	2.05	2.06	1.87
5	青岛	1.61	1.93	2.30	1.86
6	珠海	1.46	2.18	1.80	1.73
7	大连	1.53	1.50	2.02	1.64
8	深圳	1.47	1.69	1.77	1.60
9	广州	1.60	1.42	1.54	1.54
10	黄埔	1.26	1.41	1.52	1.36
总体平均得分		1.58	1.96	2.03	1.79

测算结果分析：

1) 在跨境贸易口岸成本方面，除黄埔外其他口岸均达到了良好水平（1.5 分以上），宁波、厦门得分达到 2 分以上，相对更加突出；

2) 由于货物港务费、港口设施保安费以及港口建设费的减免⁴，实际进口常规成本总体平均得分 1.96、实际出口常规成本总体平均得分 2.03，相较于 2019

⁴ 《财政部、交通运输部关于减免港口建设费和船舶油污损害赔偿基金的公告》（2020 年第 14 号公告）明确 2020 年 3 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日免征港口建设费。《交通运输部、国家发展改革委关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》（交水发〔2020〕33 号）明确将实行政府定价的货物港务费、港口设施保安费两项港口经营服务性收费标准分别降低 20%，且财政部、交通运输部、国家发改委在后续的通知中又明确将相关减免政策延期到 2020 年 12 月 31 日。

年的 1.72 和 1.81 有所提升；

3) 由于新冠疫情爆发给国际航运行业、口岸物流行业带来巨大冲击，进出口企业承担的非常规成本（例如：码头堆存费用、滞箱费等）大幅增加，使得进出口企业对于跨境贸易口岸成本的感知发生恶化，跨境贸易口岸成本满意度总体平均得分 1.58，相较于 2019 年的 1.79 明显下降；

4) 综合三个二级指标的表现，各口岸跨境贸易口岸成本指数总体平均得分为 1.79，相较于 2019 年的 1.89 有所下降。

（二）跨境贸易口岸时效

2020 年十大海运集装箱口岸跨境贸易口岸成本指数测算结果如下：

表 5 跨境贸易口岸时效指数测算结果

排名	口岸	二级指标					跨境贸易口岸 时效指数
		跨境贸易 口岸时效 满意度	进口整体 通关时效	进口码头 提箱时效	出口码头 集港时效	查验与处 理时效	
		二级指标权重					
		50%	10%	10%	10%	20%	
1	珠海	1.76	3.00	3.00	3.00	1.88	2.16
2	厦门	1.99	3.00	1.68	1.64	2.60	2.15
3	青岛	1.96	3.00	2.07	2.36	1.58	2.04
4	天津	2.00	3.00	1.23	1.56	2.10	2.00
5	大连	1.64	2.67	2.11	2.10	2.27	1.96
6	上海	1.82	2.50	1.69	2.24	1.63	1.88
7	宁波	1.81	3.00	2.23	2.40	1.06	1.88
8	广州	1.81	3.00	1.50	1.84	1.55	1.85
9	黄埔	1.49	2.90	1.63	1.75	1.44	1.66
10	深圳	1.46	2.88	1.94	1.88	1.26	1.65
总体平均得分		1.77	2.89	1.91	2.08	1.74	1.92

测算结果分析：

1) 在跨境贸易口岸时效方面, 所有口岸均达到了良好水平 (1.5 分以上), 珠海、厦门、青岛、天津达到 2 分及以上, 相对更加突出;

2) 得益于海关对于“提前申报”和“两步申报”制度的推广, 进口整体通关时效总体平均得分为 2.89, 达到了优秀, 高于 2019 年的 2.87 分;

3) 得益于码头经营单位在基础设施建设和信息化建设上的投入, 进口码头提箱时效、出口案头集港时效的总体平均得分分别为 1.91 和 2.08, 相较于 2019 年的 1.66 和 1.79 均有所提升;

4) 由于新冠疫情, 各地海关扩大了查验布控的比例, 尤其针对冷链水产品、肉类等, 但各口岸查验/处理场地有限、查验科室人员配置有限, 查验和处理排队耗时拉长, 最终使得 2020 年查验与处理时效的总体平均得分为 1.74, 相较于 2019 年的 1.92 明显下降;

5) 综合五个二级指标的表现, 各口岸跨境贸易口岸时效指数总体平均得分为 1.92, 相较于 2019 年的 1.99 有所下降。

(三) 监管环境

2020 年十大海运集装箱口岸监管环境指数测算结果如下:

表 6 监管环境指数测算结果

排名	口岸	二级指标				监管环境指数
		行政执法公正与透明	工作效率与在岗时间	企业需求响应与态度	信息公开与透明	
		二级指标权重				
		25%	25%	25%	25%	
1	上海	2.27	2.41	2.19	2.36	2.31
2	天津	2.36	2.28	2.22	2.31	2.29
3	珠海	2.36	2.13	2.22	2.17	2.22

排名	口岸	二级指标				监管环境指数
		行政执法公正与透明	工作效率与在岗时间	企业需求响应与态度	信息公开与透明	
		二级指标权重				
		25%	25%	25%	25%	
4	广州	2.07	2.10	2.31	2.37	2.21
5	青岛	2.37	2.11	2.16	2.18	2.21
6	厦门	2.29	2.16	2.11	2.26	2.20
7	宁波	2.25	1.94	1.91	1.96	2.02
8	黄埔	2.02	1.94	1.94	1.94	1.96
9	大连	2.01	1.85	1.82	1.94	1.90
10	深圳	1.87	1.72	1.75	1.80	1.78
总体平均得分		2.19	2.06	2.06	2.13	2.11

测算结果分析：

1) 在监管环境方面，所有口岸均达到了良好水平（1.5 分以上），十大口岸中有七个口岸达到了 2 分以上；

2) 行政执法公正与透明、工作效率与在岗时间、企业需求响应与态度、信息公开与透明的总体平均得分分别为 2.19、2.06、2.06、2.13，高于 2019 年各自的总体平均得分（2.09、1.94、1.92、1.93），这表明企业对于口岸监管相关部门的执法水平、政务服务水平更加认可。

（四）商事服务

2020 年十大海运集装箱口岸商事服务指数测算结果如下：

表 7 商事服务指数测算结果

排名	口岸	二级指标			商事服务指数
		收费合理与价格 透明	作业效率与服务 态度	行业市场状态	
		二级指标权重			
		35%	35%	30%	
1	天津	2.08	1.99	1.85	1.98
2	青岛	1.93	1.96	1.75	1.89

排名	口岸	二级指标			商事服务指数
		收费合理与价格透明	作业效率与服务态度	行业市场状态	
		二级指标权重			
		35%	35%	30%	
3	厦门	1.93	1.85	1.81	1.87
4	广州	1.84	1.81	1.68	1.78
5	宁波	1.90	1.78	1.51	1.74
6	深圳	1.64	1.63	1.75	1.67
7	珠海	1.66	1.78	1.43	1.63
8	上海	1.69	1.80	1.36	1.63
9	大连	1.65	1.62	1.54	1.61
10	黄埔	1.49	1.54	1.38	1.47
总体平均		1.78	1.78	1.61	1.73

测算结果分析：

- 1) 在商事服务方面，除黄埔外，其他口岸均达到良好水平（1.5 分以上）；
- 2) 收费合理与价格透明、作业效率与服务态度的总体平均得分均为 1.78，均优于 2019 年的 1.75 和 1.76；
- 3) 行业市场状态为今年新加入的二级指标，总体平均得分 1.61，但是珠海、上海和黄埔的得分未达到良好水平（1.5 分以上）。

（五）信息化与无纸化

2020 年十大海运集装箱口岸信息化与无纸化指数测算结果如下：

表 8 信息化与无纸化指数测算结果

排名	口岸	二级指标				信息化与无纸化指数
		口岸操作无纸化	申报无纸化	国际贸易“单一窗口”地方版块	海关与主要海关监管场所间的数据交换	
		二级指标权重				
		25%	25%	25%	25%	
1	青岛	2.22	2.32	2.35	2.13	2.26

排名	口岸	二级指标				信息化与无纸化指数
		口岸操作无纸化	申报无纸化	国际贸易“单一窗口”地方版块	海关与主要海关监管场所间的数据交换	
二级指标权重						
25%	25%	25%	25%			
2	上海	2.62	1.85	2.20	2.33	2.25
3	广州	2.21	1.77	2.10	2.63	2.18
4	宁波	2.62	1.77	2.37	1.92	2.17
5	厦门	2.07	1.35	2.26	2.06	1.94
6	深圳	1.92	1.58	1.90	2.33	1.93
7	大连	2.23	1.54	2.02	1.89	1.92
8	天津	1.29	1.82	2.29	2.03	1.86
9	珠海	2.00	1.20	1.38	1.47	1.51
10	黄埔	0.91	1.68	1.72	1.55	1.46
总体平均得分		2.01	1.69	2.06	2.03	1.95

测算结果分析：

1) 在信息化与无纸化方面，除黄埔外，其他口岸均达到良好水平（1.5 分以上），其中青岛、上海、广州、宁波达到 2 分以上，相对更加突出；

2) 随着各地逐渐推动提货单和设备交接单的电子化/无纸化、加强“单一窗口”功能建设、实现海关与码头间放行及查验指令的传输，使得口岸操作无纸化、国际贸易“单一窗口”地方版块、海关与主要海关监管场所间的数据交换的总体平均得分均达到了 2 分以上。

3) 申报无纸化的总体平均得分尽管达到了 1.5 分以上，但没有达到 2 分，这说明在进出口货物申报的过程中依然存在较多需要准备纸质单证的情形。

（六）其他配套

2020 年十大海运集装箱口岸其他配套得分测算结果如下：

表 9 其他配套得分测算

排名	口岸	二级指标		其他配套指数
		口岸周边交通	经营与生活配套	
		二级指标权重		
		50%	50%	
1	广州	2.20	1.70	1.95
2	厦门	1.64	2.01	1.83
3	大连	1.73	1.74	1.73
4	天津	1.20	1.82	1.51
5	青岛	1.04	1.83	1.44
6	宁波	0.98	1.87	1.42
7	上海	1.04	1.63	1.34
8	深圳	0.93	1.66	1.30
9	黄埔	1.15	1.38	1.26
10	珠海	1.00	1.43	1.21
总体平均得分		1.29	1.71	1.50

测算结果分析：

- 1) 在其他配套方面，只有广州、厦门、大连、天津达到了良好水平（1.5 分以上）；
- 2) 口岸周边交通的总体平均得分为 1.29，相较于 2019 年的 1.59 下降明显，这表明相当一部分口岸周边的交通情况没有得到改善，企业甚至认为拥堵情况相较于 2019 年更严重；
- 3) 经营与生活配套方面总体平均得分为 1.71 分，相较于 2019 年的 1.79 有所下降。

（七）口岸营商环境指数综合得分

2020 年十大海运集装箱口岸营商环境指数测算结果如下：

表 10 口岸营商环境指数综合得分

排名	口岸	一级指标						跨境贸易口岸成本指数
		跨境贸易口岸成本指数	跨境贸易口岸时效指数	监管环境指数	商事服务指数	信息化与无纸化指数	其他配套	
		一级指标权重						
		25%	25%	15%	15%	15%	5%	
1	厦门	2.05	2.15	2.20	1.87	1.94	1.83	2.04
2	青岛	1.86	2.04	2.21	1.89	2.26	1.44	2.00
3	宁波	2.23	1.88	2.02	1.74	2.17	1.42	1.99
4	天津	1.87	2.00	2.29	1.98	1.86	1.51	1.96
	上海	1.98	1.88	2.31	1.63	2.25	1.34	1.96
6	广州	1.54	1.85	2.21	1.78	2.18	1.95	1.87
7	珠海	1.73	2.16	2.22	1.63	1.51	1.21	1.84
8	大连	1.64	1.96	1.90	1.61	1.92	1.73	1.80
9	深圳	1.60	1.65	1.78	1.67	1.93	1.30	1.69
10	黄埔	1.36	1.66	1.96	1.47	1.46	1.26	1.55
总体平均得分		1.79	1.92	2.11	1.73	1.95	1.50	1.87

测算结果分析：

1) 十大海运集装箱口岸营商环境均达到了良好水平 (1.5 分以上)，厦门、青岛综合得分达到了 2 分以上，表现相对更加突出；但目前尚没有口岸能到优秀水平 (2.5 分以上)。

2) 2020 年测评的指标体系与 2019 年测评有所不同，但根据对重叠指标的比较，2020 年整体的表现较 2019 年有所下降，主要是在跨境贸易口岸成本和跨境贸易口岸时效两个方面下降明显。

良好实践与突出问题

本次测评实施过程以及过往三年与口岸营商环境相关的调研中，各地⁵进出

⁵ 在搜集良好实践和突出问题的过程中，项目团队并不局限于测评当中的十大口岸。

口企业向项目团队反馈了诸多良好的实践做法, 同样也提出了依然存在的一些问题, 以下将分别进行说明:

(一) 口岸营商环境建设中良好的实践做法

1. 建立和不断完善口岸收费公示制度, 提高口岸收费透明度

天津

天津自 2018 年起便着手开始口岸收费公示工作, 其中最重要的是两个“平台”的搭建和完善: 天津市交通运输委搭建了“天津市交通运输委员会行业管理(明码标价公示)平台”(平台连接: <http://gh.jtys.tj.gov.cn:1000/esintSite/sysTemplate/webList.jsp?columncode=sfgs>), 天津市商务局搭建了“天津市国际货运代理行业管理(明码标价公示)平台”(平台连接: <http://60.28.236.158:8090/springAdmin/firstPage.aspx>), 要求其所辖区域注册的船代、堆场、货代、报关行等各类企业主体按照平台公示的统一要求对各自收费进行公示。同时, 天津市交通运输委员会要求其主管的船代、堆场等企业主体在未向其备案且公示时不得新增收费项目。通过这几项工作, 使得进出口企业对天津各类口岸服务主体的收费透明度感知大大提升, 在评测中也得到体现: 天津在商事服务下二级指标“收费价格合理与透明”中排名跃升至第一位。

成都

成都铁路口岸的运营主体成都国际陆港运营有限公司不仅在中国(四川)国际贸易单一窗口上按照 5 个要素(收费主体、服务项目、计费单位、计费标准、服务内容)进行了进出口环节收费目录清单的公示, 而且在清单下方还就常规作业下总体费用的构成进行了详细的说明⁶, 清晰明了易懂, 给客户和潜在客户提供了便利。

2. 采取阶段性奖励措施鼓励企业提前申报、两步申报

厦门

2018 年 8 月份, 中国(福建)自由贸易试验区厦门片区管理委员会、厦门市人民政府口岸工作办公室、厦门海关、厦门市财政局共同出台了《厦门口岸鼓励进口货物提前报关奖励暂行办法》, 对申报口岸和进口口岸均为厦门市行政区域内口岸的适用了“提前申报”模式的报关单给予对应申报单位 50 元/单的奖励(办法适用期间为 2018 年 8 月 1 日至 12 月 31 日)。这一阶段性措施极大提到了企业提前申报的积极性。

福州

2020 年 4 月 17 日, 福州市商务局印发《福州口岸 2020 年度鼓励进口货物提前报关奖励》, 对于申报口岸在福州市行政区范围内采取“提前申报”的每票报关单申报单位奖励 60 元, 对“到港即报”的每票报关单奖励 30 元。(申报时间要求在 2020 年 1 月 1 日至 12 月 31 日)

⁶ 请见链接: <http://www.singlewindow.sc.cn/Download/4.%E6%88%90%E9%83%BD%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%8F%A3%E5%B2%B8%E8%BF%9B%E5%87%BA%E5%8F%A3%E7%8E%AF%E8%8A%82%E6%94%B6%E8%B4%B9%E5%85%AC%E7%A4%BA%EF%BC%88%E9%99%86%E6%B8%AF%EF%BC%89.pdf>

3.主动流程再造以进行系统性优化

上海

上海自 2018 年便对整个口岸作业流程进行了“再造”，建设物流平台让企业更便利、及时地查询货物到港进度，使得换单环节得以提前，同时又促进船公司/船代换单、放箱手续与海关放行指令的分离，通过系统性的优化解决了传统流程中“串联”情形过多的问题，压缩了口岸作业的时间。

4.建立海关“日清”工作机制，主动作为压缩通关时间

青岛

2018 年起青岛海关通过“日清”工作法，将其分解至关税、监管和风险管理等多个业务领域，并细化为 12 个核查事项，从税单、舱单、转关单、运抵报告、查验、放行结关、布控解锁等 7 个方面实施常态盘点，使得各层级、各岗位的任务更加明确。

广州

为提高签证效率，广州海关 2019 年以来积极推动原产地证书自助打印改革，签发了全国第一份自助打印证书，同时，天河海关还进一步提速，根据企业需求做好后台审单轮值，实现申报“日清”，即申请、审核、出证可在 1 个工作日内完成。

5.建立明确的投诉渠道和快速处理机制

天津

2018 年起天津市市委市政府便组织开展“天津港口降费提效治乱出清优化营商环境专项行动”，天津市市场监管委、市发展改革委、市交通运输委、市商务局、天津海关等部门公布了明确、高效的投诉热线，任何部门或单位收到企业投诉后都可以联合相关主管部门展开调查，对于确有乱收费、服务差的被投诉对象进行警示甚至惩处。经过连续三年整改，天津本地进出口企业及天津港腹地进出口企业普遍认为天津口岸商事服务环境大大改善。

6.推动提货单和设备交接单无纸化、电子化

上海

2018 年 3 月，上海便开始试点设备交接单无纸化作业，通过相关政府部门和上海港集团积极协调，大多数船公司、船代同意加入相关协议，目前通过“上海口岸电子 EIR 平台”即可办理集装箱交接手续，不需要到船代、箱管堆场窗口办理纸质设备交接单。

2019 年 11 月，上海港启动提货单电子化推广工作，用户可凭提货单电子授权信息在上港集团受理中心官网直接办理提箱申请，无需再进行纸质提货单证的缮制、校对、审核、往返港区流转，可节省大量时间，并全面降低了进口提货环节的单证遗失、差错、伪造等风险。

青 岛

山东口岸物流协同平台在 2018 年 10 月正式上线，通过该平台，企业可以以电子化方式完成线上换单、线上押箱等操作，实现提货单和设备交接单电子化流转：船代公司将换单通知直接推送至“单一窗口”口岸物流协同平台，货代公司通过“单一窗口”根据提单号获取换单地点、费用等信息，只需要去船公司或船代公司指定换单场所提交纸质正本提单，然后登录“单一窗口”口岸物流公共服务信息平台进行线上换单和押箱操作，换单和押箱完成后，平台即时将电子提货单和电子设备交接单推送给青岛港物流电商服务平台，企业即可线上办理提箱手续，节省了时间成本和人力成本。

截至 2020 年 6 月底，共有 14 家船代在该平台实现在线换单（覆盖率 60.9%），22 家船代实现在线押箱（覆盖率 95.7%）。

宁 波

2017 年 12 月，宁波市交通运输局和宁波舟山港股份有限公司联手，启动集装箱进出口无纸化项目，致力于解决司机提箱难、物流成本高、物流信息割裂等问题，打造智慧化、数字化的港口集装箱物流链体系。2018 年 4 月，宁波舟山港率先实现进口集装箱设备交接单全程无纸化。2019 年 4 月，宁波舟山港全面实现进出口集装箱全程操作无纸化、物流节点可视化，实现进提箱全程“一码通”。但由于提货单是船公司提供给货代作为其办理报关手续和进码头提取货物的凭证，具有一定的物权凭证效力，迟迟未能实现电子化，导致集装箱全程物流链实现“无纸化”还差“最后一步”。2019 年 6 月，宁波舟山港启动进口集装箱提货单无纸化改革，并于 12 月上线试运行。截至 2020 年 10 月 16 日，宁波舟山港提货单无纸化全面覆盖各家船公司及船代公司，电子提货单签发占比达到 100%，打通了进口提箱信息互联互通的“最后一公里”，标志着宁波舟山港集装箱作业全面迈入“无纸化”时代。

7. 深入推进通关手续中的“放管服”改革，减少企业“跑腿”

青 岛

青岛海关积极落实国务院“放管服”改革，在保证监管的前提下，简化、优化通关手续，为企业减负增效，减少企业在办理通关手续中的“跑腿”次数，降低企业办事交通耗时和成本。根据北京睿库统计，通关手续涉及的 30 项业务中，青岛有多达 28 项实现了“零跑腿”或“偶尔跑腿”，这一数据在全国主要海运口岸中领先。

（二）口岸营商环境中存在的突出问题

尽管在相关政府部门以及服务单位的努力下，十大口岸的营商环境均在近几年有了较大的提升，尤其在新冠肺炎疫情持续的 2020 年，但是依然存在一些普遍性的问题有待解决。

1. 集装箱用箱押金的有关问题

由于历史原因，船公司/船代在向用箱企业（主要是进出口企业或其代理）

办理放箱手续时，为了保证集装箱的及时回收，会向用箱企业收取用箱押金（俗称“押箱费”），这种情况在北方口岸较为普遍，在缺乏足够的中间机构（如放箱公司）提供集中性押金的情况下，用箱企业对此也能够理解，但是很多用箱企业反馈亮点问题：

1) 单票押箱时用箱押金金额过高。对于一个 20 英尺标准集装箱，其押箱费经常达到几千甚至万元以上，而集装箱本身刨去折旧后的剩余价值往往低于其对应的用箱押金金额。

2) 实际退还周期过长。在及时将集装箱归还且经过验箱、修洗箱（如有）之后船公司/船代并不会立即退还用箱押金，而是需要在每月（或每周）某个固定时间退还，而且船公司/船代经常以支票形式退费，用箱企业使用支票向银行支取款项，款项实际到账仍然需要等待 1-2 个工作日。这就拉长了用箱押金的占用期，对于很多中小规模、资金流并不充裕的进出口企业和货代企业带来了较大的压力。

建议

1) 建立非协议下单票押箱的风险评估机制。鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场建立针对非协议下单票押箱的风险评估机制，与用箱企业信用评估机制结合，针对单票押箱的情况，根据对用箱企业及进口企业的信用评估以及其他因素（如：货物属性、运输距离等），对单票押箱进行风险评估，对于低风险的情形可以适当减免用箱押金，对于高风险情形则可以额外增加押箱金额。

2) 引入商业保险机制。商业保险已在跨境贸易和口岸作业的很多环节得以适用，此类机制应当成为解决用箱押金问题的途径之一。根据对用箱企业的访谈，绝大多数用箱企业愿意额外支付一定的保险费用。引入保险机制，就需要协调船公司、船代、箱管堆场与保险公司一起制定具体的保险条款和操作流程。

3) 引入联合协议机制。被收取用箱押金的对象一般是拖车公司或货代企业，而这些企业对应的行业协会可以组织会员企业在自愿的前提下提供一定的资金，由行业协会出面组织这些会员企业与多家集装箱所有人或管理人（船公司/船代/堆场）签订联合用箱协议，所缴纳的费用则作为联合用箱协议的押金。签订了该联合协议的用箱企业，就可以凭该联合协议在其所包含的任何集装箱所有人或管理人处办理提箱手续。

4) 由行业主管部门对用箱押金的退还周期进行强制性规定。通过行业主管部门对进口

用箱押金的退还周期做出正式的规定，在企业归还集装箱后必须在合理时间内以原渠道退回用箱押金，在可能涉及修/洗箱费的情形下则可以从原用箱押金中质留合理比例后将剩余用箱押金退回。

2. 集装箱管理堆场面对船公司缺乏议价能力

部分口岸的码头外集装箱管理堆场大多是独立经营的主体，船公司利用集装箱管理堆场行业这一特点，在向各堆场购买集装箱管理服务⁷时极力压价，使得集装箱管理服务的价格长期处于一个极其不合理的水平，而堆场为了保证能达到自身收支平衡，不得不向用箱企业（主要进出口企业或其代理）另外收取附加费用，将成本进行转嫁，最终形成一个不健康的行业氛围。

由相关政府部门组织，以主要集装箱管理堆场经营单位为骨干，参照船舶代理及无船承运人协会、国际货运代理协会组织形式，尽快建立集装箱管理堆场行业协会组织，通过行业协会组织协调与船公司在公平合理框架内开展议价谈判，同时在谈判过程中政府行业主管部门应当参与监督。

3. 部分口岸存在强制要求企业使用便利措施的现象

近年来，海关总署从便利企业的角度出发，先后推出了“提前申报⁸”、“两步申报⁹”等便利性申报方式，部分地方海关还在“提前申报”的基础上推出了“船边直提¹⁰”模式。对于进出口企业或者其代理企业是否使用这些便利措施，应当取决于企业自身需求，由企业决定是否使用，然而在部分地方口岸，海关为了追求这些便利措施达到一定的使用比例，通过会议、约谈等方式，变相地强制企业使用便

⁷ 集装箱管理服务是指集装箱管理堆场受船公司委托，针对属于船公司的集装箱提供堆存、保管、交接（用箱企业提箱、还箱）、清洗、维护等相关服务。

⁸ “提前申报”是海关为了加速企业通关，在货到以前提前进行单证审核，使货物到港后就能提货的一项便捷通关措施。“提前申报”一般要求进出口货物的舱单数据已传输到海关，并且进出口货物的品名、规格、数量等要素已确定无误。

⁹ 在“两步申报”通关模式下，第一步，企业概要申报后经海关同意即可提离货物；第二步，企业在规定时间内完成完整申报。

¹⁰ “船边直提”是以进口集装箱货物向海关提前申报为基础，企业充分利用货物在途运输时间办理报关申报、单证审核、税款缴纳等通关手续，有关进境船舶抵港后，无需海关查验的货物即可放行并实现企业车辆从船边直接接卸、提货。

利措施，给企业带来非常大的困扰，甚至严重干扰到企业的正常申报业务，给企业带来无谓的成本。

建议

国务院于 2019 年 10 月 22 日《优化营商环境条例》(2020 年 1 月 1 日起施行)，条例第六十九条规定：

政府和有关部门及其工作人员有下列情形之一的，依法依规追究责任：

(一) 违法干预应当由市场主体自主决策的事项；

.....

根据这一规定，强制要求企业使用通关便利措施，已经属于第(一)中情形。

建议海关总署及地方海关减少对于各种便利措施“使用便利”的考核和关注，对于擅自向企业提出强制或者变相强制要求的行为予以禁止，通过鼓励、激励等措施引导企业使用便利措施，并为企业在使用便利措施的过程中提供必要、及时的帮助。

4.海关查验中存在一些问题成为提升企业进出口通关时效获得感的“瓶颈”

在海关近年来各项改革的推动下，企业在通关时效上有着充分的获得感，普遍反映在没有海关布控查验的情形下大多数货物可以实现“秒放”，但是海关查验中存在的一些问题成为了进一步提升企业通关时效获得感的“堵点”，这些问题主要包括以下方面¹¹：

- 1) 风险管理理念运用的广度和深度不够；
- 2) 作业流程需要优化、查验应急处置机制不够健全；
- 3) 查验率优惠措施落实不到位、查验配套不足；
- 4) 机检查验效能不强，机检查验往往不能达到查验目的，很多情况下需要再转人工查验，导致多重搬移作业；
- 5) 查验相关“跑腿”较多，被布控查验后大多数情况下依然需要递交已经上传过的纸质单证。

¹¹ 详细论述请参见北京睿库贸易安全及便利化研究中心《2020 年度海关查验相关业务专题调研报告》(请关注北京睿库官网)。

建议

法规层面：修订《海关法》及检验检疫法律，理清海关查验中涉及检验检疫的事项；

强化风险管理：建立健全科学的风险管理模式、充分运用大数据分析、借鉴现金的风险管理方法；

加强海关查验管理：优化查验流程、建立查验应急处置和监督评估机制、推进查验配套建设（尤其是主要口岸的配套建设）；

强化科技信息手段应用：推进海关查验过程中的全面无纸化、提高智能审像技术。

（关于上述建议的详细论述和展开请见北京睿库贸易安全及便利化研究中心《2020 年度海关查验相关业务专题调研报告》（请关注北京睿库官网））

5.各口岸提货单、设备交接单无纸化进度差异较大

近两年来，各大口岸均在积极推动提货单、设备交接单无纸化进程，但是各口岸进度并不一致，某些口岸已经实现了全面的无纸化（建立了统一的口岸物流协同平台，如青岛、上海），某些口岸进度缓慢仅个别船公司的货物实现了提货单和设备交接单的无纸化，整个推进工作组织松散。

建议

建议由国家口岸管理部门总结已经全面实施提货单、设备交接单无纸化口岸的成功经验，统一研究、制定专门的指导意见，各地方口岸管理部门、港口经营单位为实施主体，建立各口岸统一的物流协同平台，将换单、放箱手续进行集成。

另外一方面，需要由各地交通运输主管部门推动船公司、船代企业配合提货单无纸化、设备交接单无纸化的相关工作，避免重复的平台建设。

6.通关及口岸作业当中依然存在不必要的“跑腿”

根据北京睿库的另一项针对 48 项常见进出口手续中“跑腿”情况的调研，目前各口岸“票票跑腿”或“经常跑腿”的情况依然存在，部分口岸“票票跑腿/经常跑腿”的比例依然达到 40%以上，例如：货物被海关布控查验时基本上还是需要到现场陪同查验，部分海关依然要求企业到窗口递交已经在系统中上传的单证，提货单换领依然需要到船公司/船代现场窗口递交正本提单。

建议

对通关及口岸作业当中“跑腿”的情况进行进一步梳理，挖掘“跑腿”的原因。

推进监管部门（主要是海关）与监管场所间数据互通、互动，减少三方（监管部门、进出口企业、监管场所）作业时间协调的情况。

推进电子签名的应用,减少实现电子化之后仍然需要打印并“跑腿”到窗口再进行签名的情况。

优化进口法检商品的《入境货物检验检疫证明》签发手续: A) 尽快全面实现电子化; B) 在电子化前加速纸质证明签发速度。

推动航运物流类单证手续进一步简化,鼓励船公司运用区块链等先进技术试行电子提单,推动出口提单在线签发和企业自主打印试点。

(三) 其他建议

除以上针对主要突出问题的建议外,在本次测评活动中,各口岸专业人士还提供了若干其他建议,整理如下:

- 1) 通过国际合作,加强国际间查检结论互认,优化进口货物检验检疫制度,降低查检及处理比例;
- 2) 扩大原产地证等国际性证明文件的国际联网核查;
- 3) 针对 AEO 高级认证企业的优惠措施有待进一步落实和提高,尤其是提高高级认证在降低布控查验比例方面的影响权重;
- 4) 删改单流程及制度可进一步简化、优化,尤其对于因企业非主观原因造成的删改单(例如因海关查验造成船期变更需要对报关单船名航次进行更改);
- 5) 尽快实现检验检疫的通关一体化,加强口岸海关和目的地海关之间的协调配合及检验检疫结论互认;
- 6) 敦促各地明确海关检验检疫查验作业费用的减免政策,避免出现“先前政策不明确但依然予以免除,后政策改变又要求企业补交查验作业费用”的情形。

附件一 各口岸测评表现

厦 门

口岸营商环境指数				2.04				
排名				第1名				
跨境贸易口岸成本指数		2.05	跨境贸易口岸时效指数		2.15	监管环境指数		2.20
排名		第2名	排名		第2名	排名		第6名
跨境贸易口岸成本满意度		1.70	跨境贸易口岸时效满意度		1.99	行政执法公正与透明		2.29
实际进口常规成本		2.48	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		2.16
实际出口常规成本		2.32	进口码头提箱时效		1.68	企业需求响应与态度		2.11
			出口码头集港时效		1.64	信息公开与透明		2.26
			查验与处理时效		2.60			
商事服务指数		1.87	信息化与无纸化		1.94	其他配套		1.83
排名		第3名	排名		第5名	排名		第2名
收费合理与价格透明		1.93	口岸操作无纸化		2.07	口岸周边交通		1.64
作业效率与服务态度		1.85	申报无纸化		1.35	经营与生活配套		2.01
行业市场化状态		1.81	国际贸易单一窗口地方版块		2.26			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.06			

青 岛

口岸营商环境指数				2.00				
排名				第2名				
跨境贸易口岸成本指数		1.86	跨境贸易口岸时效指数		2.04	监管环境指数		2.21
排名		第5名	排名		第3名	排名		第5名
跨境贸易口岸成本满意度		1.61	跨境贸易口岸时效满意度		1.96	行政执法公正与透明		2.37
实际进口常规成本		1.93	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		2.11
实际出口常规成本		2.30	进口码头提箱时效		2.07	企业需求响应与态度		2.16
			出口码头集港时效		2.36	信息公开与透明		2.18
			查验与处理时效		1.58			
商事服务指数		1.89	信息化与无纸化		2.26	其他配套		1.44
排名		第2名	排名		第1名	排名		第5名
收费合理与价格透明		1.93	口岸操作无纸化		2.22	口岸周边交通		1.04
作业效率与服务态度		1.96	申报无纸化		2.32	经营与生活配套		1.83
行业市场化状态		1.75	国际贸易单一窗口地方版块		2.35			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.13			

宁 波

口岸营商环境指数				1.99				
排名				第3名				
跨境贸易口岸成本指数		2.23	跨境贸易口岸时效指数		1.88	监管环境指数		2.02
排名		第1名	排名		第7名	排名		第7名
跨境贸易口岸成本满意度		1.75	跨境贸易口岸时效满意度		1.81	行政执法公正与透明		2.25
实际进口常规成本		2.74	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		1.94
实际出口常规成本		2.70	进口码头提箱时效		2.23	企业需求响应与态度		1.91
			出口码头集港时效		2.40	信息公开与透明		1.96
			查验与处理时效		1.06			
商事服务指数		1.74	信息化与无纸化		2.17	其他配套		1.42
排名		第5名	排名		第4名	排名		第6名
收费合理与价格透明		1.90	口岸操作无纸化		2.62	口岸周边交通		0.98
作业效率与服务态度		1.78	申报无纸化		1.77	经营与生活配套		1.87
行业市场化状态		1.51	国际贸易单一窗口地方版块		2.37			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		1.92			

天津

口岸营商环境指数		1.96
排名		第4名

跨境贸易口岸成本指数		1.87	跨境贸易口岸时效指数		2.00	监管环境指数		2.29
排名		第4名	排名		第4名	排名		第2名
跨境贸易口岸成本满意度		1.68	跨境贸易口岸时效满意度		2.00	行政执法公正与透明		2.36
实际进口常规成本		2.05	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		2.28
实际出口常规成本		2.06	进口码头提箱时效		1.23	企业需求响应与态度		2.22
			出口码头集港时效		1.56	信息公开与透明		2.31
			查验与处理时效		2.10			
商事服务指数		1.98	信息化与无纸化		1.86	其他配套		1.51
排名		第1名	排名		第8名	排名		第4名
收费合理与价格透明		2.08	口岸操作无纸化		1.29	口岸周边交通		1.20
作业效率与服务态度		1.99	申报无纸化		1.82	经营与生活配套		1.82
行业市场化状态		1.85	国际贸易单一窗口地方版块		2.29			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.03			

上海

口岸营商环境指数		1.96
排名		第4名

跨境贸易口岸成本指数		1.98	跨境贸易口岸时效指数		1.88	监管环境指数		2.31
排名		第3名	排名		第6名	排名		第1名
跨境贸易口岸成本满意度		1.73	跨境贸易口岸时效满意度		1.82	行政执法公正与透明		2.27
实际进口常规成本		2.16	进口整体通关时效		2.50	工作效率与在岗时间		2.41
实际出口常规成本		2.31	进口码头提箱时效		1.69	企业需求响应与态度		2.19
			出口码头集港时效		2.24	信息公开与透明		2.36
			查验与处理时效		1.63			
商事服务指数		1.63	信息化与无纸化		2.25	其他配套		1.34
排名		第8名	排名		第2名	排名		第7名
收费合理与价格透明		1.69	口岸操作无纸化		2.62	口岸周边交通		1.04
作业效率与服务态度		1.80	申报无纸化		1.85	经营与生活配套		1.63
行业市场化状态		1.36	国际贸易单一窗口地方版块		2.20			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.33			

广州

口岸营商环境指数		1.87
排名		第6名

跨境贸易口岸成本指数		1.54	跨境贸易口岸时效指数		1.85	监管环境指数		2.21
排名		第9名	排名		第8名	排名		第4名
跨境贸易口岸成本满意度		1.60	跨境贸易口岸时效满意度		1.81	行政执法公正与透明		2.07
实际进口常规成本		1.42	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		2.10
实际出口常规成本		1.54	进口码头提箱时效		1.50	企业需求响应与态度		2.31
			出口码头集港时效		1.84	信息公开与透明		2.37
			查验与处理时效		1.55			
商事服务指数		1.78	信息化与无纸化		2.18	其他配套		1.95
排名		第4名	排名		第3名	排名		第1名
收费合理与价格透明		1.84	口岸操作无纸化		2.21	口岸周边交通		2.20
作业效率与服务态度		1.81	申报无纸化		1.77	经营与生活配套		1.70
行业市场化状态		1.68	国际贸易单一窗口地方版块		2.10			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.63			

珠 海

口岸营商环境指数		1.84
排名		第7名

跨境贸易口岸成本指数		1.73	跨境贸易口岸时效指数		2.16	监管环境指数		2.22
排名		第6名	排名		第1名	排名		第3名
跨境贸易口岸成本满意度		1.46	跨境贸易口岸时效满意度		1.76	行政执法公正与透明		2.36
实际进口常规成本		2.18	进口整体通关时效		3.00	工作效率与在岗时间		2.13
实际出口常规成本		1.80	进口码头提箱时效		3.00	企业需求响应与态度		2.22
			出口码头集港时效		3.00	信息公开与透明		2.17
			查验与处理时效		1.88			
商事服务指数		1.63	信息化与无纸化		1.51	其他配套		1.21
排名		第7名	排名		第9名	排名		第10名
收费合理与价格透明		1.66	口岸操作无纸化		2.00	口岸周边交通		1.00
作业效率与服务态度		1.78	申报无纸化		1.20	经营与生活配套		1.43
行业市场化状态		1.43	国际贸易单一窗口地方版块		1.38			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		1.47			

深 圳

口岸营商环境指数		1.69
排名		第9名

跨境贸易口岸成本指数		1.60	跨境贸易口岸时效指数		1.65	监管环境指数		1.78
排名		第8名	排名		#####	排名		第10名
跨境贸易口岸成本满意度		1.47	跨境贸易口岸时效满意度		1.46	行政执法公正与透明		1.87
实际进口常规成本		1.69	进口整体通关时效		2.88	工作效率与在岗时间		1.72
实际出口常规成本		1.77	进口码头提箱时效		1.94	企业需求响应与态度		1.75
			出口码头集港时效		1.88	信息公开与透明		1.80
			查验与处理时效		1.26			
商事服务指数		1.67	信息化与无纸化		1.93	其他配套		1.30
排名		第6名	排名		第6名	排名		第8名
收费合理与价格透明		1.64	口岸操作无纸化		1.92	口岸周边交通		0.93
作业效率与服务态度		1.63	申报无纸化		1.58	经营与生活配套		1.66
行业市场化状态		1.75	国际贸易单一窗口地方版块		1.90			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		2.33			

黄 埔

口岸营商环境指数		1.55
排名		第10名

跨境贸易口岸成本指数		1.36	跨境贸易口岸时效指数		1.66	监管环境指数		1.96
排名		第10名	排名		第9名	排名		第8名
跨境贸易口岸成本满意度		1.26	跨境贸易口岸时效满意度		1.49	行政执法公正与透明		2.02
实际进口常规成本		1.41	进口整体通关时效		2.90	工作效率与在岗时间		1.94
实际出口常规成本		1.52	进口码头提箱时效		1.63	企业需求响应与态度		1.94
			出口码头集港时效		1.75	信息公开与透明		1.94
			查验与处理时效		1.44			
商事服务指数		1.47	信息化与无纸化		1.46	其他配套		1.26
排名		第10名	排名		#####	排名		第9名
收费合理与价格透明		1.49	口岸操作无纸化		0.91	口岸周边交通		1.15
作业效率与服务态度		1.54	申报无纸化		1.68	经营与生活配套		1.38
行业市场化状态		1.38	国际贸易单一窗口地方版块		1.72			
			海关与主要海关监管场所间的数据交换		1.55			

附件二 实际进口常规成本核算时涉及的收费项目

主体类别	序号	收费名称	服务内容或收费原因
船公司	1	码头操作费	抵偿船公司在装货港或目的港需要支付给码头或者中间作业经营者的货柜码头装卸费用及其他有关处理货物的费用。
	2	船公司文件费	船公司制作提单及各类单证文件，以及弥补与之相关的运营成本。
	3	设备交接单费	船公司和用箱人以设备交接单作为集装箱交接凭证，船公司收取制作、打印设备交接单的费用。
船代	4	提货单换单费（单证操作服务费）	主要是对提单信息进行审核，办理更换提货单业务，也包含其他一些单证相关的服务。
	5	集装箱操作费	舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。
	6	EDI 传输费	主要为向海关及其他部门传输舱单数据项及其他电子信息数据。
港口经营单位	7	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。
	8	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。
	9	港口作业包干费（集装箱搬移）	部分口岸会对进口企业收取，服务内容为对集装箱进行一次搬移。
理货公司	10	理货服务费（集装箱理货）	核对集装箱箱号、箱型、铅封状况，并按照海关规定向海关传输理货报告。
海事局	11	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。
代理报关企业	12	代理报关服务费	提供代理报关等相关服务：理单、制作报关草单、复核、录入、递交。
集装箱管理堆场	13	回空费（吊费）	进口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场归还空集装箱时，堆场对空集装箱进行卸车操作。

附件三 实际出口常规成本核算时涉及的收费项目

主体类别	序号	收费名称	服务内容或收费原因
船公司	1	码头操作费	抵偿船公司在装货港或目的港需要支付给码头或者中间作业经营者的货柜码头装卸费用及其他有关处理货物的费用。
	2	船公司文件费	船公司制作提单及各类单证文件，以及弥补与之相关的运营成本。
	3	设备交接单费	船公司和用箱人以设备交接单作为集装箱交接凭证，船公司收取制作、打印设备交接单的费用。
	4	铅封费	集装箱装货后为确保货物安全而给集装箱上的锁扣，即铅封。
船代	5	集装箱操作费	舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。
	6	EDI 传输费	主要为向海关及其他部门传输舱单数据项及其他电子信息数据。
	7	单证操作服务费（订舱服务费）	为托运人及其代理人提供出口船期查询、订舱、配载、及部分电子数据传输服务。
码头经营单位	8	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。
	9	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。
理货公司	10	理货费（集装箱理货）	核对集装箱箱号、箱型、铅封状况，并按照海关规定向海关传输理货报告。
海事局	11	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。
	12	代理报关服务费	提供代理报关等相关服务：理单、制作报关草单、复核、录入、递交。
箱管堆场	13	提空费	出口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场提取空集装箱时，堆场对空集装箱进行装车车操作。

附件四 在线调查问卷

中国海运口岸集装箱货物跨境贸易营商环境调查问卷 (2020 年度)

中国报关协会
北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2018 年 11 月 28 日，国务院常务会议提出“建立企业参与营商环境政策制定的工作机制，支持开展第三方评估，打造市场化、法治化、国际化营商环境”工作部署。

中国报关协会作为全国性报关行业组织，北京睿库贸易安全及便利化研究中心作为独立的第三方研究机构，决定在 2020 年联合开展对中国主要海运口岸集装箱货物跨境贸易营商环境的测评活动。

为了使得测评更加客观、公正、科学、合理，以及对实际工作更具指导意义，我们对上一年度测评方法和调查问卷进行了完善。

非常感谢您参与此次问卷调查，并期待通过我们的共同努力，推动口岸营商环境的不断优化。

问卷内容较长，可能花费 10-30 分钟，但问卷支持断点续答，您可以分多次答卷。请根据自 2020 年 1 月 1 日到目前的情况进行填写，问卷调查截止日期为 2020 年 11 月 20 日，我们将对如期提交合格答卷的专业人士给予礼金鼓励。

您在问卷中提供的个人信息，仅用于事后可能的信息核实，对外严格保密。(请见下一页《答卷人个人信息保密承诺声明》)

答卷人个人信息保密承诺声明

尊敬的答卷人：

感谢您参与此次问卷调查，对于您在回答问卷过程中填写的个人信息（姓名、所在企业/机构名称、手机号码、微信号码），中国报关协会、北京睿库贸易安全及便利化研究中心承诺：

在未经您本人同意的情况下，只用于核实问卷真实性，不对任何其他个人或者机构透露。

再次感谢您的参与！



中国报关协会（盖章）

北京睿库贸易安全及便利化研究中心（盖章）



日期：2020 年 10 月 16 日

您的姓名 [填空题] *

(您可以仅填写姓氏)

所在企业/机构名称 (选填) [填空题]

所在企业/机构从事的业务范围 (可多选) [多选题] *

☐ 进出口贸易

☐ 国际货运代理

☐ 代理报关

☐ 船公司

☐ 船舶代理

☐ 集卡运输

☐ 生产制造与加工

您所要评价的口岸是? [单选题] *

☐ 上海

☐ 宁波

☐ 深圳

☐ 广州 (不含黄埔)

☐ 黄埔

☐ 天津

☐ 青岛

☐ 厦门

☐ 大连

☐ 珠海

☐ 南京

☐ 其 他 口 岸

_____ *

如果您所要评价的口岸存在多个码头/港区 (例如深圳的盐田、蛇口、大铲湾等等), 可以选择最主要的集装箱码头/港区进行作答。您所选择的码头/港区是? [填空题]

您的手机号码 (选填) [填空题]

如果您愿意, 还可以留下您的微信号码, 以便我们与您取得联系 (选填) [单选题]

☐ 微信号同手机号

☐ 微信号是: _____ *

第一部分：“边境合规成本”涉及收费项目的考察

以下题目，请基于“直接在进出境口岸报关通关”的情形予以回答，不熟悉相关情况可以选择“不太了解”，或者不予填写。

请注意：由于调研前期课题小组已经掌握了常见的收费项目情况，此处针对收费项目的调查目的为进行再次验核，并且选择不同的“企业/机构从事业务范围”，收费项目的问题会有差异。

整体而言，您认为该口岸的通关及口岸作业成本是否合理？ [单选题] *

- ☐ 不合理
- ☐ 一般
- ☐ 合理
- ☐ 很合理
- ☐ 不太了解

码头运营单位对一个 *20 英尺标箱的进口普货 (正常重量范围内)* 收取的 **港口作业包**

干费 是多少元？（如不了解，可以不填）

[填空题]

（船公司/船代企业回答）

注意：该“港口作业包干费”对应的服务内容须包括：

- ①将集装箱一般加固拆除并从外贸船舶上卸载至岸边，移至码头堆场并分类堆存；
- ②将货物从码头堆场装载至提货方卡车。

码头运营单位对一个 *20 英尺标箱的出口普货 (正常重量范围内)* 收取的 **港口作业包**

干费 是多少元？（如不了解，可以不填） [填空题]

（船公司/船代企业回答）

注意：该“港口作业包干费”对应的服务须包括：

- ①将货物从货方卡车卸到堆场、分类堆存；
- ②将货物从堆场搬移至船边并进行装船加固。

针对一个 **20 英尺标箱普货**，理货部门收取的 **卸船理货费** 是多少元？（如不了解，可以不填） [填空题]

（船公司、船代回答）

针对一个 **20 英尺标箱普货**，理货部门收取的 **装船理货费** 是多少元？（如不了解，可以不填） [填空题]

（船公司、船代回答）

针对外贸货物 **货物港务费** 和 **港口设施保安费** 是否符合下列情况：

货物港务费——进口（27.2 元/20GP、54.4 元/40GP）；出口（13.6 元/20GP、27.2 元/40GP）

港口设施保安费——（6.4 元/20GP、9.6 元/40GP） [单选题]

（货代、集卡运输企业回答）

☐ 符合

☐ 不符合（请给出您所在口岸的情况） _____ *

☐ 不太了解

海事局收取 **港口建设费** 今年是否全部免除 [单选题]

（货代、集卡运输企业回答）

☐ 免除

☐ 没有免除（请填写一个 20GP 普货收取金额） _____ *

☐ 不太了解

进口时，在没有提出服务需求的情况下，是否一定会被额外收取一笔 **“理货费”**？ [单选题]

（货代、集卡运输回答）

☐ 不会

☐ 会被收取（请填写一个 20GP 普货收取的金额） _____ *

☐ 不太了解

出口时，在没有提出服务需求的情况下，是否一定会被收取一笔 **“理货费（外理费）”**？ [单选题]

（货代、集卡运输回答）

☐ 不会

☐ 会被收取（请填写一个 20GP 普货收取的金额） _____ *

☐ 不太了解

一票 **进口代理报关服务费** 大概为多少元？（仅包括基本的服务：理单、报关草单制作、录入、递交）（如不了解，可以不填） [填空题]

（进出口、货代、代理报关、生产制造与加工回答）

一票 **出口代理报关服务费** 大概为多少元？（仅包括基本的服务：理单、报关草单制作、录入、递交）（如不了解，可以不填） [填空题]

（进出口、货代、代理报关、生产制造与加工回答）

还有哪些常见的费用，您可以在这里进行描述。 [填空题]

第二部分：“边境合规耗时”考察

以下题目，请基于“直接在进出境口岸报关通关”的情形予以回答，不熟悉相关情况可以选择“不太了解”，或者不予填写。

整体而言，您对该口岸通关速度和口岸作业效率是否满意？ [单选题] *

- ☐ 不满意
- ☐ 一般
- ☐ 满意
- ☐ 很满意
- ☐ 不太了解

假设您负责进口一个 20 英尺标箱的普通货物(非易腐货物、非危化品等)，在理想的情况下（单证准备完备、及时报关甚至提前申报、缴税没有任何延迟、没有被查验），从 **“货船靠泊”**到 **“海关放行”**（具备提离条件），大概需要多长时间？ [单选题]

（货代、报关回答）

- ☐ 6 小时以内
- ☐ 6-12 小时
- ☐ 12-18 小时
- ☐ 18-24 小时
- ☐ 24-36 小时
- ☐ 36-48 小时
- ☐ 48 小时以上
- ☐ 不太了解

卡车去码头（或提箱堆场）提重柜，从 **“卡车抵达闸口”**到 **“装载集装箱离开闸口”**，大概需要花费多长时间？ [单选题]

（货代、集卡运输企业回答）

- ☐ 20 分钟以内
- ☐ 20-30 分钟
- ☐ 30-45 分钟

- ☐ 45-60 分钟 ☐ 60-90 分钟 ☐ 90 分钟以上
- ☐ 不太了解

卡车去码头（或运抵堆场）送重柜，从 **“卡车进闸”** 到 **“落箱完成卡车出闸”**，大概需要花费多长时间？ [单选题]

（货代、集卡运输企业回答）

- ☐ 20 分钟以内 ☐ 20-30 分钟 ☐ 30-45 分钟
- ☐ 45-60 分钟 ☐ 60-90 分钟 ☐ 90 分钟以上
- ☐ 不太了解

如果海关决定对货物 **进行人工查验（但不涉及检验检疫）**，会使得整个通关过程**增加** 多少耗时？ [单选题]

（进出口、货代、报关行、生产制造与加工 回答）

- ☐ 0-2 小时 ☐ 2-4 小时 ☐ 4-8 小时 ☐ 8-12 小时
- ☐ 12-18 小时 ☐ 18-24 小时 ☐ 1-2 天 ☐ 2-3 天
- ☐ 3-4 天 ☐ 4-5 天 ☐ 5 天以上 ☐ 不太了解

如果海关决定对货物 **进行涉及检验检疫的人工查验，但是不进行检验检疫处理（例如熏蒸）**，会使得整个通关过程增加多少耗时？ [单选题]

（进出口、货代、报关行、生产制造与加工 回答）

- ☐ 0-2 小时 ☐ 2-4 小时 ☐ 4-8 小时 ☐ 8-12 小时
- ☐ 12-18 小时 ☐ 18-24 小时 ☐ 1-2 天 ☐ 2-3 天
- ☐ 3-4 天 ☐ 4-5 天 ☐ 5 天以上 ☐ 不太了解

如果海关决定对货物进行 **涉及检验检疫的人工查验，且在查验后又进行检验**

检疫处理（如熏蒸），会使得整个通关过程增加多少耗时？ [单选题]

(进出口、货代、报关行、生产制造与加工 回答)

- ☐ 0-2 小时 ☐ 2-4 小时 ☐ 4-8 小时 ☐ 8-12 小时
☐ 12-18 小时 ☐ 18-24 小时 ☐ 1-2 天 ☐ 2-3 天
☐ 3-4 天 ☐ 4-5 天 ☐ 5-6 天 ☐ 6-7 天
☐ 7 天以上 ☐ 不太了解

第三部分：针对口岸及跨境贸易相关政府机构的评价

以下题目，不熟悉相关情况可以选择“不清楚，不做评价”，或者不予填写。

请从以下几个角度，对该口岸对应的 **海关** 进行评价：[矩阵单选题]

(进出口、货代、报关行、船公司、船代、集卡运输、生产制造加工企业回答)

	十分满意	比较满意	一般	不满意	不清楚，不做评价
执法的公正与合理	☐	☐	☐	☐	☐
工作效率与在岗时间	☐	☐	☐	☐	☐
对企业需求响应及对企业人员态度	☐	☐	☐	☐	☐

信息的公开与透明	☐	☐	☐	☐	☐
----------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

请从以下几个角度，对该口岸对应的 **海事部门** 进行评价：[矩阵单选题]

(船公司、船代企业回答)

	十分满意	比较满意	一般	不满意	不清楚，不做评价
执法的公正与合理	☐	☐	☐	☐	☐
工作效率与在岗时间	☐	☐	☐	☐	☐
对企业需求响应及对企业人员态度	☐	☐	☐	☐	☐
信息的公开与透明	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下几个角度，对该口岸对应的 **边检部门** 进行评价：[矩阵单选题]

(船公司、船代企业回答)

	十分满意	比较满意	一般	不满意	不清楚，不做评价
执法的公正与合理	☐	☐	☐	☐	☐
工作效率	☐	☐	☐	☐	☐

与在岗时间					
对企业需求响应及对企业人员态度	☐	☐	☐	☐	☐
信息的公开与透明	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下几个角度，对该口岸对应的 **港航管理机构** 进行评价：[矩阵单选题]

（船公司、船代、集卡运输企业回答）

	十分满意	比较满意	一般	不满意	不清楚，不做评价
执法的公正与合理	☐	☐	☐	☐	☐
工作效率与在岗时间	☐	☐	☐	☐	☐
对企业需求响应及对企业人员态度	☐	☐	☐	☐	☐
信息的公开与透明	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下几个角度，对该口岸对应的 **地方商务主管部门** 进行评价：[矩阵单选题]

(进出口、货代、生产制造与加工企业回答)

	十分满意	比较满意	一般	不满意	不清楚，不做评价
工作效率 与在岗时间	☐	☐	☐	☐	☐
对企业需求响应及 对企业人员态度	☐	☐	☐	☐	☐
信息的公开与透明	☐	☐	☐	☐	☐

第四部分：针对商业主体或事业性单位的评价

以下题目，不熟悉相关情况可以选择“不了解”，或者不予填写。

请从以下角度，对码头运营单位进行评价[矩阵单选题]

(货代、船公司、船代、集卡运输企业回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态	☐	☐	☐	☐	☐

度					
---	--	--	--	--	--

请从以下角度，对引航机构进行评价[矩阵单选题]

(船公司、船代回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对理货公司类主体进行评价[矩阵单选题]

(货代、船公司、船代回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对船公司/船代类主体进行评价[矩阵单选题]

(货代企业回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目	☐	☐	☐	☐	☐

合理性 与 价格透明 程度					
作业效率 与服务态 度	○	○	○	○	○

请从以下角度，对货代类主体进行评价[矩阵单选题]

(进出口、生产制造加工企业回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性 与 价格透明 程度	○	○	○	○	○
作业效率 与服务态 度	○	○	○	○	○

请从以下角度，对代理报关类主体进行评价[矩阵单选题]

(进出口、货代、生产制造加工企业回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性 与 价格透明 程度	○	○	○	○	○
作业效率 与服务态	○	○	○	○	○

度					
---	--	--	--	--	--

请从以下角度，对集卡运输类主体进行评价[矩阵单选题]

(进出口、货代、生产制造与加工回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对箱管堆场类主体进行评价[矩阵单选题]

(货代、集卡运输企业回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对查验场站类主体进行评价[矩阵单选题]

(货代、报关回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目	☐	☐	☐	☐	☐

合理性 与 价格透明 程度					
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对检验认证机构类主体进行评价[矩阵单选题]

(进出口、货代、船公司、船代、生产制造与加工回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性 与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态 度	☐	☐	☐	☐	☐

请从以下角度，对检疫处理机构（如熏蒸消毒企业）类主体进行评价[矩阵单选题]

(货代、船公司、船代企业 回答)

	非常满意	比较满意	一般	不满意	不了解
收费项目 合理性 与 价格透明 程度	☐	☐	☐	☐	☐
作业效率 与服务态	☐	☐	☐	☐	☐

度					
---	--	--	--	--	--

以下行业的市场状态如何？[矩阵单选题]

	充分市场化	部分市场化	缺乏市场化 (价格受政府限制)	名义上的市场化	不了解
理货	☐	☐	☐	☐	☐
船代	☐	☐	☐	☐	☐
箱管堆场	☐	☐	☐	☐	☐
检验检疫 认证	☐	☐	☐	☐	☐
检疫处理	☐	☐	☐	☐	☐

第五部分：信息化与无纸化

以下题目，不熟悉相关情况可以选择“不了解”，或者不予填写。

以下各种《提货单》(D/O)的签发形式，各占比重大约多少？（如不了解，可以不填）[比重题]

（货代、船公司、船代回答）

完全电子化（%）_____

在船公司/船代在线业务平台自行打印（%）_____

仍需要窗口打印（%）_____

提示：请填入数字，所有项总和必须等于 100

以下各种《装货单》(S/O)的签发形式，各占比重大约多少？（如不了解，可以不填）[比重题]

（货代、船公司、船代回答）

完全电子化（%）_____

在船公司/船代在线业务平台自行打印（%）_____

仍需要窗口打印 (%) _____

提示：请填入数字，所有项总和必须等于 100

以下各种《设备交接单》(EIR) 的签发形式，各占比重大约多少？（如不了解，可以不填）
[比重题]

（货代、船公司、船代回答）

完全电子化 (%) _____

在船公司/船代/堆场在线业务平台自行打印 (%) _____

仍需要窗口打印 (%) _____

提示：请填入数字，所有项总和必须等于 100

进口申报时，以下常规单证中，哪些必须扫描上传递交？ [多选题]

（进出口、货代、代理报关、生产制造与加工回答）

☐ 提单

☐ 提货单

☐ 商业发票

☐ 装箱单

☐ 合同

☐ 不了解

出口申报时，以下常规单证中，哪些必须扫描上传递交？ [多选题]

（进出口、货代、代理报关、生产制造与加工回答）

☐ 装货单

☐ 商业发票

☐ 装箱单

☐ 合同

☐ 不了解

如果海关查验，对于已上传单证，海关是否要求递交纸质版本？ [单选题]

（进出口、货代、代理报关、生产制造与加工回答）

☐ 绝大部分情况下不需要

☐ 偶尔需要

☐ 大部分情况下需要

☐ 必须再次递交纸质版本

☐ 不太了解

对“国际贸易单一窗口”中的“地方特色应用”版块是否满意？（不了解可以不予评价）[单选题]

- ☐ 不满意 ☐ 一般 ☐ 满意 ☐ 很满意

海关的放行指令是否可以发送给码头/提箱堆场，卡车在提柜时根据车牌的扫描结果即可通过闸口？[单选题]

（货代、集卡运输回答）

- ☐ 本口岸所有码头（或提箱堆场）都可以
- ☐ 本口岸大部分码头（或提箱堆场）可以
- ☐ 本口岸少部分码头（或提箱堆场）可以
- ☐ 本口岸所有码头（或提箱堆场）都不可以
- ☐ 不太了解

关于查验预约，本口岸大部分情况属于以下哪种情况？[单选题]

（货代、报关回答）

- ☐ 海关查验指令发送给查验场站，查验场站安排查验计划，无须进出口企业预约
- ☐ 海关查验指令发送给查验场站，报关企业需要到查验场站业务平台进行预约，预约后由查验场站告知海关
- ☐ 海关查验指令发送给查验场站，报关企业需要到查验场站业务平台进行预约，预约后需要由报关企业再联系海关
- ☐ 报关企业需要分别到海关窗口和查验场站窗口预约

☐ 其他情形（请具体描述） _____ *

☐ 不太了解

第六部分：其他配套

口岸周边交通情况 [单选题]

（货代、集卡运输企业回答）

☐ 非常畅通

☐ 比较畅通

☐ 时有拥堵

☐ 拥堵属于常态

☐ 不太了解

请从以下几个方面评价港口周边配套：[矩阵单选题]

	非常完善	比较完善	有所欠缺	非常欠缺	不太了解
餐饮休息	☐	☐	☐	☐	☐
银行	☐	☐	☐	☐	☐
办公楼宇 网络	☐	☐	☐	☐	☐
移动网络 信号	☐	☐	☐	☐	☐
汽车加油	☐	☐	☐	☐	☐

卡车停车	☐	☐	☐	☐	☐
------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------

该口岸过去三年在跨境贸易营商环境方面的总体改变如何？ [单选题] *

- ☐ 没有改善 ☐ 有一些改善 ☐ 改善明显 ☐ 改善非常彻底

目前该口岸跨境贸易营商环境中还有哪些最突出的问题？有何解决建议？ [填空题]

(如问题切实、描述清晰、提出的建议有较大参考意义，我们会提供额外奖励)

感谢您耐心和认真的回答！我们希望通过感谢礼金向您表达谢意，您是否方便接听电话或者添加微信？ [单选题] *

- ☐ 方便
- ☐ 不方便

您的手机号码（如您问卷开始时已经填写请忽略） [填空题]

您的微信号码（如您问卷开始时已经填写请忽略） [单选题]

- ☐ 同手机号
- ☐ 其他，请填写 _____ *

2020

十大海运集装箱口岸营商环境测评研究报告

RE-CODE

睿库