

2021年

十大海运集装箱口岸 营商环境测评报告

中国报关协会

北京睿库贸易安全及便利化研究中心



2021年12月

C

COST

T

TIME

E

ENVIRONMENT

S

SERVICE

I

INFORMATION

O

OTHER

声明

本报告由中国报关协会（以下简称“中报协”）与北京睿库贸易安全及便利化研究中心（以下简称“北京睿库”）联合完成，未接受任何其他单位或者个人委托。

本报告所涉及的测评内容中，除“口岸服务投诉机制”指标外，其他各指标相关信息及数据有效性皆截至 2021 年 9 月 30 日。如您认为信息或数据有误，欢迎与我们取得联系。

本报告对外完全公开，所有内容均可免费使用，但在各种使用场合中请注明来源，且不得用于任何盈利性质行为。

课题组

| | | |
|------|-------------------------|--------|
| | 北京睿库 | 中报协 |
| 负责人： | 江小平 | 白凤川 |
| 成员： | 周卓见、李亚伶、尚琦琦、 车曙婷、商永胜 | 吴振国、赵蕊 |

课题组联系电话：188-0012-5788 (周卓见)

顾问单位

全运通物流发展有限公司

大连舸裔特国际物流有限公司

厦门申悦关务科技集团有限公司

青岛缘通国际货运代理有限公司

苏州双捷信息技术有限公司

目 录

| | |
|--------------------------------|----|
| 概 述..... | 1 |
| (一) 开展评测的意义..... | 1 |
| (二) 重要结论..... | 2 |
| 测评方法论..... | 2 |
| (一) 测评范围..... | 2 |
| (二) 测评指标的设置与权重..... | 3 |
| (三) 数据来源..... | 8 |
| (四) 计分与星级评价方法..... | 9 |
| 测算结论..... | 11 |
| (一) 跨境贸易口岸成本..... | 11 |
| (二) 跨境贸易口岸时效..... | 12 |
| (三) 监管环境..... | 13 |
| (四) 商事服务..... | 14 |
| (五) 信息化与无纸化..... | 15 |
| (六) 其他配套..... | 16 |
| (七) 口岸营商环境指数综合表现..... | 17 |
| 良好实践与突出问题..... | 18 |
| (一) 口岸营商环境建设中良好的实践做法..... | 18 |
| (二) 口岸营商环境中存在的突出问题..... | 23 |
| 附件一 各口岸的各项指标得分的具体推算..... | 34 |
| (一) 跨境贸易口岸成本相关二级指标得分的具体推算..... | 34 |

| | |
|---------------------------------|----|
| (二) 跨境贸易口岸时效相关二级指标得分的具体推算 | 38 |
| (三) 监管环境相关二级指标得分的具体推算 | 46 |
| (四) 商事服务相关二级指标得分的具体推算 | 49 |
| (五) 信息化与无纸化相关二级指标得分的具体推算 | 64 |
| (六) 其他配套相关二级指标得分的具体推算 | 68 |
| 附件二 各口岸测评表现 | 75 |

概述

（一）开展评测的意义

党中央、国务院高度重视贸易便利化工作，习近平总书记多次做出重要指示批示，强调要“加快营造市场化、法治化和国际化的营商环境”。李克强总理在全国深化“放管服”改革优化营商环境电视电话会议中强调“深化“放管服”改革、优化营商环境，是激发市场主体活力和发展动力的关键之举”。

近年来，口岸管理相关部门和地方政府，坚决贯彻党中央、国务院决策部署，持续深化“放管服”改革，减单证、优流程、提时效、降成本等改革措施落地见效，但优化口岸营商环境工作是持续的、动态的，口岸通行便利化水平仍有提升空间。

《国家“十四五”口岸发展规划》提出“全面开展口岸综合绩效评估”，其中一项重要的指标便是“口岸通关便利化”，反映口岸营商环境和跨境贸易便利化水平，考虑口岸整体通关时间、进出口环节合规成本、通关便利度等要素。

结合党中央、国务院及《国家“十四五”口岸发展规划》的重要思想和理念，北京睿库研究中心继续开展十大口岸营商环境测评工作，通过企业问卷调查、公开渠道数据收集及专项调研对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）在“跨境贸易口岸成本”、“跨境贸易口岸时效”、“监管环境”、“商事服务”、“信息化与无纸化”和“其他配套”六方面进行了全方位的口岸营商环境测评，旨在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跨境贸易便利的工作方向。

(二) 重要结论

结合对问卷数据、公开渠道信息及专项调研数据的分析，此次测评中：

十大海运集装箱口岸营商环境表现良好，天津、青岛、上海、宁波、厦门五个口岸获得了四星级评价，广州、大连获得了三星半级评价，深圳、黄埔、珠海获得了三星评价。

六项一级指标中，青岛、上海、宁波、厦门在信息化与无纸化这一指标上获得了五星级评价。

在测评相关的调研活动中，青岛口岸推出的海运集装箱场站行业系列规范、上海口岸的区块链无纸化换单平台、广州南沙海关针对企业需求调整办公时间、各口岸提还箱无纸化的显著进步、深圳海关试行对高新企业进口自用设备及料件试行的“合格保证+符合性验证”检验模式、全国范围开展的“现场监管与外勤执法权力寻租”专项整治等亮点工作得到普遍赞誉。

另外，企业对于：强制要求使用便利措施、出口查验易被“甩柜”、修洗箱费、押箱费、海关检查无问题作业费用免除、船公司高额滞箱费合理性、《入境货物检验检疫证明》、船舶申报信息重复录入等问题表示了较高的关注。

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统一、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。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、转运货物、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（除部分针对检验检疫手续的考察），不涉及各类特殊情形（如涉案、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、珠海十大海运集装箱口岸。这里的“口岸”是指相应直属海关管辖地域中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 2020 年 10 月 1 日至 2021 年 9 月 30 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，所使用的公开信息有效性同样截至 2021 年 9 月 30 日。本次测评还涉及到多个专项调研，除个别专项调研¹外，通过专项调研所获得的信息有效性亦截至 2021 年 9 月 30 日。

（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，在各一级指标下分别设置 2 至 5 个共计 19 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

¹ “商事服务”指标中涉及的“口岸服务投诉机制”专项调研所获得的信息有效性截至 2021 年 6 月 30 日。

标体系如下（含权重）：

表1 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 | 15% |
| | | 1.3 | 实际出口常规成本 | 15% |
| | | 1.4 | 海关检查作业费用减免 | 20% |
| 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 | 出口集港时效 | 10% |
| | | 2.5 | 检查与处理时效 | 20% |
| 3 | 监管环境指数 (15%) | 3.1 | 监管环境满意度 | 80% |
| | | 3.2 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 20% |
| 4 | 商事服务指数 (15%) | 4.1 | 作业效率与服务意识满意度 | 45% |
| | | 4.2 | 收费透明满意度 | 45% |
| | | 4.3 | 口岸服务投诉机制 | 10% |
| 5 | 信息化与无纸化 (15%) | 5.1 | 口岸操作无纸化 | 50% |
| | | 5.2 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 40% |
| | | 5.3 | 国际贸易单一窗口地方版功能 | 10% |
| 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% |

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，包括以下四方面：

1) 跨境贸易口岸成本满意度。用于考察各个口岸企业主体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²”期间常规情形下所直接承担的成本。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、不涉及海关检查、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、不涉及海关检查、货物按照计划顺利装船的情形。另外也不包括从提取空箱至货物集港过程中发生的国内运输费用。

4) 海关检查作业费用减免。用于考察进出口企业在进出口过程中因海关检查产生作业成本在检查未发现问题情况下的减免。

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，因而同时采用价格高低和类似于“性价比”的满意度指标共同来衡量。所以分别赋予企业对于跨境贸易口岸成本对其财务负担的主观感受即口岸成本满意度和客观实际成本各 50%的权重。而对于实际成本所占的 50%，进口常规和出口常规分别占 15%，海关检查作业费用减免占 20%。

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：

² 箱管堆场：即集装箱管理堆场，在本报告当中部分表述会将集装箱管理堆场称为“箱管堆场”。

1) 跨境贸易口岸时效满意度。用于考察各个口岸通关物流企业对于通关过程及相关口岸作业时效性的感受。

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/可以提离”过程中,在不涉及海关检查的情况下,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,对于“海关放行”到“空车进码头闸口”的时间取决于进口企业自身意愿,不应该成为口岸时效考察的内容。

4) 出口集港时效。该指标主要考察出口货物集港时从“车辆载货进入场站闸口”到“空车离开场站闸口”的耗时,以此反映集港流程及效率。

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

各二级指标的权重考虑:和成本测算类似,一般情况下通关速度越快越好,但如果为了提高通关速度,而对未在第一时间进行但仍然属于法律准许范围的申报进行干预,甚至不允许报关,导致企业“舒适度”下降,这类情形也应当在考虑范围之内,因此测评一个口岸在通关速度的同时,把该进出口货主的跨境贸易口岸时效满意度作为考察内容之一。

因此,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、进口码头提箱时效、出口集港时效、检查与处理时效)。本测评认为两方面同等重要,因此分别给予两方面给予各 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，其中检查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，检查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）在监管环境满意度、科室联系方式公开与业务咨询两个方面表现的感知。

各二级指标的权重考虑：在监管环境指数的监管环境满意度方面本测评给予了 80%的权重，对于科室联系方式公开与业务咨询则给予了 20%的权重。

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）在作业效率与服务意识满意度、收费透明满意度两个方面表现的感知以及相应的口岸服务投诉机制。

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 45%的权重，对于相应的口岸服务投诉机制给予 10%的权重。

5.信息化与无纸化

考察口岸操作无纸化、海关与口岸主要监管场所间的数据交换以及国际贸易“单一窗口”地方版功能。口岸作业流程中的无纸化在口岸操作流程中进口在换单、放箱、提箱、还箱环节的无纸化，出口在放箱、提箱、集港环节的无纸化；海关

与口岸主要海关监管场所³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;国际贸易“单一窗口”地方版功能主要考察企业对于相关功能模块的满意程度。

各二级指标的权重考虑:本测评分别给予口岸操作无纸化、海关与口岸主要监管场所间的数据交换以及国际贸易“单一窗口”地方版功能的权重分别为 50%、40%、10%。

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“经营与生活配套”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、公开渠道信息收集以及专项调研获得。

问卷的问题设置方面,包含两类问题:满意度/感知调查和具体估算问题。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,答卷人需最终本次测评收集了共计 441 份有效问卷。

公开渠道信息主要来自于:各口岸国际贸易“单一窗口”公布的收费信息、各

³ 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。

相关商业主体自行公布的收费标准。

专项调研则是由北京睿库贸易安全及便利化研究中心开展的一系列不同主题的调查活动，调查主要通过对不同口岸相关专业人士的深度访谈进行，也通过业务模拟来获得相应的结论。

表 2 各二级指标数据来源

| 一级指标及权重 | 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 | 问卷调查（满意度/感知） |
| | 实际进口常规成本 | 公开渠道信息+问卷调查（具体估算） |
| | 实际出口常规成本 | |
| | 海关检查作业费用减免 | 专项调研 |
| 跨境贸易口岸时效指数 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 问卷调查（满意度/感知） |
| | 进口整体通关时效 | 问卷调查（具体估算） |
| | 进口码头提箱时效 | |
| | 出口集港时效 | |
| | 检查与处理时效 | |
| 监管环境指数 | 监管环境满意度 | 问卷调查（满意度/感知） |
| | 科室联系方式公开与业务咨询 | 专项调研 |
| 商事服务指数 | 作业效率与服务意识满意度 | 问卷调查（满意度/感知） |
| | 收费透明满意度 | |
| | 口岸服务投诉机制 | 专项调研 |
| 信息化与无纸化 | 口岸操作无纸化 | |
| | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | |
| | 国际贸易单一窗口地方版功能 | 问卷调查（满意度/感知） |
| 其他配套 | 口岸周边交通 | 问卷调查（满意度/感知） |
| | 经营与生活配套 | |

（四）计分与星级评价方法

各个一级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：

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“口岸营商环境指数”得分。

以上具体的测算过程可见附件一（各口岸的各项指标的具体推算）。

得到“口岸营商环境指数”得分后，根据相应的规则将其转化为“口岸营商环境星级评价”：

表 3 口岸营商环境星级评价规则

| 口岸营商环境指数得分 | 对应星级评价 |
|--------------------|---------------|
| 2.50-3.00 (含 2.50) | 5 星 (★★★★★) |
| 2.25-2.50 (含 2.25) | 4.5 星 (★★★★☆) |
| 2.00-2.25 (含 2.00) | 4 星 (★★★★) |
| 1.75-2.00 (含 1.75) | 3.5 星 (★★★☆☆) |
| 1.50-1.75 (含 1.50) | 3 星 (★★★) |
| 1.25-1.50 (含 1.25) | 2.5 星 (★★☆) |
| 1.00-1.25 (含 1.00) | 2 星 (★★) |
| 0.50-1.00 (含 0.50) | 1 星 (★) |
| 0.5 以下 | 无星级 |

需要注意的是，此次测评当中的分数计算和最终评价与往年有两点重要差异：

1) 分数计算的过程当中考虑到了不同口岸吞吐量上的差异以及口岸所在城市收入水平上的差异，根据吞吐量级别和医保基数分别设定了“口岸吞吐量系数”和“口岸所在城市收入水平系数”：

表 4 口岸吞吐量系数

| 口岸 | 2020 集装箱吞吐量级 (万 TEU) | 口岸吞吐量系数 |
|----|----------------------|---------|
| 上海 | 4000-4500 | 1.30 |
| 宁波 | 2500-3000 | 1.15 |
| 深圳 | 2500-3000 | 1.15 |
| 广州 | 2000-2500 | 1.10 |
| 青岛 | 2000-2500 | 1.10 |

| 口岸 | 2020 集装箱吞吐量级 (万 TEU) | 口岸吞吐量系数 |
|----|----------------------|---------|
| 天津 | 1500-2000 | 1.05 |
| 厦门 | 1000-1500 | 1.00 |
| 大连 | 500-1000 | 0.95 |
| 珠海 | 500 以下 | 0.90 |
| 黄埔 | 500 以下 | 0.90 |

表 5 口岸所在城市收入水平系数

| 口岸 | 医保基数 (单元: 元) | 医保基数区间 (单位: 元) | 口岸所在城市收入水平系数 |
|----|--------------|----------------|--------------|
| 深圳 | 6972 | 6500-7000 | 1.30 |
| 广州 | 6757 | 6500-7000 | 1.30 |
| 黄埔 | 6757 | 6500-7000 | 1.30 |
| 上海 | 5975 | 5500-6000 | 1.20 |
| 宁波 | 3957 | 3500-4000 | 1.00 |
| 天津 | 3930 | 3500-4000 | 1.00 |
| 大连 | 3825 | 3500-4000 | 1.00 |
| 青岛 | 3746 | 3500-4000 | 1.00 |
| 厦门 | 3676 | 3500-4000 | 1.00 |
| 珠海 | 3376 | 3000-3500 | 0.95 |

注: 各地医保基数为 2021 年 7 月 1 日后当地政府规定的医保缴费城镇职工缴费基数最低下限。

2) 本次测评最终结论为“口岸营商环境星级评价”, 即默认不同的口岸营商环境指数得分如果在同一区间内不存在实质性的差异。

测算结论

(一) 跨境贸易口岸成本

2021 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 6 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 | 海关检查作业 费用减免 | |
| | | 二级指标权重 | | | | |
| | | 50% | 15% | 15% | 20% | |
| 1 | 天津 | 1.72 | 2.19 | 2.12 | 3.00 | 2.10 |
| 2 | 上海 | 1.61 | 2.64 | 2.68 | 2.50 | 2.10 |
| 3 | 广州 | 1.63 | 1.93 | 2.00 | 3.00 | 2.00 |
| 4 | 宁波 | 1.76 | 2.78 | 2.69 | 1.50 | 2.00 |
| 5 | 黄埔 | 1.44 | 1.91 | 2.02 | 3.00 | 1.91 |
| 6 | 青岛 | 1.60 | 1.97 | 2.05 | 2.50 | 1.90 |
| 7 | 厦门 | 1.73 | 2.51 | 2.30 | 1.50 | 1.89 |
| 8 | 大连 | 1.49 | 1.60 | 2.09 | 2.50 | 1.80 |
| 9 | 深圳 | 1.38 | 2.42 | 2.45 | 1.50 | 1.72 |
| 10 | 珠海 | 1.32 | 2.12 | 1.71 | 1.50 | 1.53 |

测算结果分析：

- 1) 跨境贸易口岸成本指数方面，天津、上海、广州、宁波达到了 4 星级，黄埔、青岛、厦门、大连达到了 3.5 星级，深圳、珠海达到了 3 星级；
- 2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|-------------|-------------------|
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 宁波、厦门、天津 |
| 实际进口常规成本 | 宁波、上海、厦门 |
| 实际出口常规成本 | 宁波、上海 |
| 海关检查作业费用减免 | 天津、广州、黄埔、上海、青岛、大连 |

(二) 跨境贸易口岸时效

2021 年十大海运集装箱口岸跨境贸易口岸时效指数测算结果如下：

表 7 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 | 出口集港 时效 | 检查与处 理时效 | |
| | | 二级指标权重 | | | | | |
| | | 50% | 10% | 10% | 10% | 20% | |
| 1 | 青岛 | 2.02 | 3.00 | 2.23 | 2.96 | 1.65 | 2.16 |
| 2 | 厦门 | 1.99 | 3.00 | 1.91 | 2.05 | 2.27 | 2.15 |
| 3 | 珠海 | 1.78 | 2.70 | 2.70 | 2.70 | 1.69 | 2.04 |
| 4 | 天津 | 2.00 | 3.00 | 0.93 | 2.06 | 2.15 | 2.03 |
| 5 | 上海 | 1.80 | 2.85 | 2.22 | 2.14 | 2.01 | 2.02 |
| 6 | 宁波 | 1.76 | 3.00 | 2.01 | 3.00 | 1.14 | 1.91 |
| 7 | 广州 | 1.68 | 3.00 | 2.11 | 2.11 | 1.26 | 1.81 |
| 8 | 黄埔 | 1.76 | 2.59 | 1.69 | 1.69 | 1.25 | 1.73 |
| 9 | 大连 | 1.51 | 2.64 | 1.73 | 1.78 | 1.74 | 1.72 |
| 10 | 深圳 | 1.43 | 3.00 | 1.81 | 1.70 | 0.87 | 1.54 |

测算结果分析：

1) 跨境贸易口岸成本指数方面，青岛、厦门、珠海、天津、上海达到了 4 星级，宁波、广州达到了 3.5 星级，黄埔、大连、深圳达到了 3 星级；

2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|-------------|-------------------------------|
| 跨境贸易口岸时效满意度 | 青岛、天津 |
| 进口整体通关时效 | 青岛、厦门、天津、宁波、广州、深圳、上海、珠海、大连、黄埔 |
| 进口码头提箱时效 | 珠海 |
| 出口集港时效 | 宁波、青岛、珠海 |
| 检查与处理时效 | 厦门 |

(三) 监管环境

2021 年十大海运集装箱口岸监管环境指数测算结果如下：

表 8 监管环境指数测算结果

| 排名 | 口岸 | 二级指标 | | 监管环境指数 |
|----|----|---------|---------------|--------|
| | | 监管环境满意度 | 科室联系方式公开与业务咨询 | |
| | | 二级指标权重 | | |
| | | 80% | 20% | |
| 1 | 天津 | 2.29 | 2.75 | 2.39 |
| 2 | 珠海 | 2.20 | 2.75 | 2.31 |
| 3 | 青岛 | 2.31 | 2.00 | 2.25 |
| 4 | 上海 | 2.27 | 2.00 | 2.22 |
| 5 | 厦门 | 2.18 | 2.25 | 2.20 |
| 6 | 广州 | 2.09 | 2.50 | 2.17 |
| 7 | 黄埔 | 2.04 | 2.25 | 2.08 |
| 8 | 宁波 | 2.04 | 2.00 | 2.03 |
| 9 | 大连 | 1.84 | 1.75 | 1.82 |
| 10 | 深圳 | 1.71 | 2.00 | 1.77 |

测算结果分析：

1) 监管环境指数方面，天津、珠海、青岛达到了 4.5 星级，上海、厦门、广州、黄埔、宁波达到了 4 星级，大连、深圳达到了 3.5 星级；

2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|---------------|-----------|
| 监管环境满意度 | 青岛、天津、上海 |
| 科室联系方式公开与业务咨询 | 天津、珠海、广州 |

(四) 商事服务

2021 年十大海运集装箱口岸商事服务指数测算结果如下：

表 9 商事服务指数测算结果

| 排名 | 口岸 | 二级指标 | | | 商事服务指数 |
|----|----|--------------|---------|----------|--------|
| | | 作业效率与服务意识满意度 | 收费透明满意度 | 口岸服务投诉机制 | |
| | | 二级指标权重 | | | |
| | | 45% | 45% | 10% | |
| 1 | 青岛 | 2.17 | 1.95 | 2.00 | 2.05 |
| 2 | 宁波 | 2.03 | 1.89 | 2.00 | 1.96 |
| 3 | 厦门 | 1.80 | 1.96 | 2.00 | 1.89 |
| 4 | 天津 | 1.75 | 1.87 | 2.00 | 1.83 |
| 5 | 广州 | 1.93 | 1.95 | 0.00 | 1.75 |
| 6 | 珠海 | 1.82 | 1.97 | 0.00 | 1.70 |
| 7 | 上海 | 1.64 | 1.41 | 2.00 | 1.57 |
| 8 | 大连 | 1.47 | 1.61 | 0.00 | 1.39 |
| 9 | 深圳 | 1.43 | 1.43 | 0.00 | 1.29 |
| 10 | 黄埔 | 1.41 | 1.45 | 0.00 | 1.29 |

测算结果分析：

1) 商事服务指数方面，青岛达到了 4 星级，宁波、厦门、天津、广州达到了 3.5 星级，珠海、上海达到了 3 星级；

2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|--------------|-------------------|
| 作业效率与服务意识满意度 | 青岛、宁波 |
| 收费透明满意度 | 珠海、厦门、青岛、广州、宁波、天津 |
| 口岸服务投诉机制 | 青岛、宁波、厦门、天津、上海 |

(五) 信息化与无纸化

2021 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 10 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 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | |
| | | 二级指标权重 | | | |
| | | 50% | 40% | 10% | |
| 1 | 青岛 | 2.70 | 3.00 | 2.50 | 2.80 |
| 2 | 上海 | 2.75 | 3.00 | 2.05 | 2.78 |
| 3 | 宁波 | 2.40 | 3.00 | 2.48 | 2.65 |
| 4 | 厦门 | 2.35 | 2.75 | 2.33 | 2.51 |
| 5 | 天津 | 1.95 | 3.00 | 2.32 | 2.41 |
| 6 | 深圳 | 2.10 | 2.75 | 1.77 | 2.33 |
| 7 | 大连 | 2.00 | 2.50 | 2.03 | 2.20 |
| 8 | 广州 | 1.85 | 2.50 | 1.85 | 2.11 |
| 9 | 黄埔 | 1.30 | 1.25 | 1.87 | 1.34 |
| 10 | 珠海 | 0.55 | 0.75 | 1.76 | 0.75 |

测算结果分析：

1) 信息化与无纸化指数方面，青岛、上海、宁波、厦门达到了 5 星级，天津、深圳达到了 4.5 星级，大连、广州达到了 4 星级；

2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|-------------------|-------------------------|
| 口岸操作无纸化 | 上海、青岛、 |
| 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 上海、青岛、宁波、天津、厦门、深圳、大连、广州 |
| 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 青岛 |

(六) 其他配套

2021 年十大海运集装箱口岸其他配套得分测算结果如下：

表 11 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 | 2.21 | 1.69 | 1.95 |
| 2 | 厦门 | 1.73 | 2.03 | 1.88 |
| 3 | 宁波 | 1.12 | 2.38 | 1.75 |
| 4 | 大连 | 1.63 | 1.78 | 1.71 |
| 5 | 天津 | 1.29 | 1.99 | 1.64 |
| 6 | 上海 | 1.32 | 1.92 | 1.62 |
| 7 | 青岛 | 1.10 | 2.10 | 1.60 |
| 8 | 深圳 | 0.93 | 1.65 | 1.29 |
| 9 | 黄埔 | 1.16 | 1.41 | 1.28 |
| 10 | 珠海 | 1.06 | 1.45 | 1.25 |

测算结果分析：

1) 其他配套指数方面，广州、厦门、宁波达到了 3.5 星级，大连、天津、上海、青岛达到了 3 星级；

2) 各个二级指标方面：

| 二级指标 | 表现相对较好的口岸 |
|---------|-----------|
| 口岸周边交通 | 广州 |
| 经营与生活配套 | 宁波 |

(七) 口岸营商环境指数综合表现

2021 年十大海运集装箱口岸营商环境指数测算结果如下：

表 12 口岸营商环境指数综合得分及星级评价

| 口岸 | 一级指标 | | | | | | 口岸营商环境指数得分 | 口岸营商环境星级 |
|----|------------|------------|--------|--------|-----------|------|------------|----------|
| | 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% | | |
| 青岛 | 1.90 | 2.16 | 2.25 | 2.17 | 2.80 | 1.60 | 2.18 | ★★★★ |
| 上海 | 2.10 | 2.02 | 2.22 | 1.64 | 2.78 | 1.62 | 2.11 | ★★★★ |
| 天津 | 2.10 | 2.03 | 2.39 | 1.75 | 2.41 | 1.64 | 2.10 | ★★★★ |
| 厦门 | 1.89 | 2.15 | 2.20 | 1.80 | 2.51 | 1.88 | 2.08 | ★★★★ |
| 宁波 | 2.00 | 1.91 | 2.03 | 2.03 | 2.65 | 1.75 | 2.07 | ★★★★ |
| 广州 | 2.00 | 1.81 | 2.17 | 1.93 | 2.11 | 1.95 | 1.98 | ★★★☆☆ |
| 大连 | 1.80 | 1.72 | 1.82 | 1.47 | 2.20 | 1.71 | 1.79 | ★★★☆☆ |
| 深圳 | 1.72 | 1.54 | 1.77 | 1.43 | 2.33 | 1.29 | 1.71 | ★★★ |
| 黄埔 | 1.91 | 1.73 | 2.08 | 1.41 | 1.34 | 1.28 | 1.70 | ★★★ |
| 珠海 | 1.53 | 2.04 | 2.31 | 1.82 | 0.75 | 1.25 | 1.69 | ★★★ |

测算结果分析：

本年度测评中给出的“口岸营商环境指数”得分并不作为最终评估结论，最终评估结论为“口岸营商环境星级”，也就是说同一星级下本报告不区分不同口岸在口岸营商环境水平上的差异。

十大海运集装箱口岸营商环境均达到了三星级及以上（1.50 分及以上），青岛、上海、天津、厦门、宁波达到了四星级（2.00 分及以上），广州、大连达到了三星半级（1.75 分及以上），深圳、黄埔、珠海达到了三星级（1.50 分及以上）。

良好实践与突出问题

（一）口岸营商环境建设中良好的实践做法

1. 青岛在全国首推海运集装箱场站行业系列规范

各地开展口岸营商环境优化工作以来，进出口企业或其代理一直反映的一个问题就是集装箱管理堆场收费项目多、收费高，修洗箱认定过程不透明，服务水平参差不齐，各地集装箱管理堆场行业始终缺乏行业协会的自我规范甚至行业本身都没有相应的行业管理组织。针对相关问题，山东省场站协会会同青岛市口岸办、市交通运输局等部门，在深入征求口岸相关经营单位意见的基础上，出台了《青岛市海运集装箱场站经营规范》，对集装箱场站（即“集装箱管理堆场”）的运营条件、服务项目、收费标准和作业时限等予以明确和公开；制定了《青岛市海运集装箱场站行业公平竞争规则》，要求行业企业遵守国家法律、法规，倡导公平、公正的市场竞争，维护市场秩序，营造良好的市场环境；同时推出了《青岛市海运集装箱场站行业自律公约》，对行业单位的守法合规、社会责任、争议处置等行为进行了明确。青岛出台海运集装箱场站行业系列规范，在全国口岸物流领域属于首创性方案，对于进一步提升青岛口岸营商环境具有重要意义，对于其他口岸改善口岸物流行业市场规范工作值得积极借鉴。

2.上海区块链无纸化换单平台

一直以来，“提单电子化”是口岸物流信息化、协同化的“最后一公里”，由于涉及到船公司配合操作，因此相较于提货单、设备交接单等单证，提单电子化的进程一直较为缓慢。

上港集团旗下港航纵横（上海）数字科技有限公司基于区块链技术运用而开发上港区块链无纸化换单平台（<https://bc.hb56.com:8088/edo/>），打通了电子提单和电子提货单在船公司、船代、货主、货代、车队、港口等相关方之间的信息流转和业务交接，实现了信息互通、业务互联和数据互认，为客户提供高效便

捷且高度安全的数字化换单业务。

自 2019 年 12 月上线以来，上港区块链无纸化换单平台不断拓展与船公司、长江沿线港口以及国际贸易商、供应商之间的合作。截至 2021 年 11 月底，该平台已与中远海、东方海外、新海丰、锦江航运、海华和赫伯罗特等多家船公司及其船代实现系统对接和数据业务上链，使用无纸化平台链上换单服务的货主已超 3000 家，换单数量已达近 10 万票，吞吐量合计达近 30 万 TEU。通过该平台，联合“全球航运业务网络 (GSBN)”推出的无纸化放货服务，可以使上海口岸港航货物单证平均办理时间进一步压缩至 4 小时以内。

上港集团将统一部署，基于 GSBN 股东协议框架，以规范统一的区块链传输和技术标准为基础，继续升级上海港航区块链平台和 GSBN 区块链平台的互通互联，不断拓展应用场景，建设港航生态服务一体化平台。

3.提还箱无纸化的进一步普及

进口提还箱操作相关手续涉及到换单、放箱、提箱预约、码头提箱、箱管堆场还空箱等环节，出口提还箱操作则涉及到放箱、相关堆场提箱、还箱预约、码头集港等环节，相关环节如果能够实现信息化与无纸化，则能大幅度减少进出口企业或其代理的“跑腿”工作，为其节约相当多的时间和成本。

在近几年来，基于提货单和集装箱设备交接单无纸化技术的成熟，上海、青岛、宁波三大口岸率先实现了进口提货单和设备交接单的无纸化，并且在码头预约提还箱手续过程中实现了无纸化。进入 2020 年下半年后，其他口岸均开始在此方向发力，十大口岸中，规模相对较大的前八个口岸均不同程度地实现了提还箱操作信息化与无纸化，其中上海已经开始基于区块链技术较大规模地实施提单

的电子化，完成整个提还箱操作信息化与无纸化的“最后一公里”。

4. 广州南沙海关查验科室调整下班时间满足企业需求

通常，与其他政府部门类似，海关的工作时间往往是从上午 8:00 开始到下午 17:00，部分口岸、部分科室会结合实际情况进行一定范围内的调整，调整的幅度并不明显。

广州南沙海关为了支持广州口岸整体通关环境优化工作，在南沙新港试行了“周末及节假日货物常态化通关模式”，结合报关企业实际需求，大幅度调整、优化了各个科室的办公时间。其中南沙港运输工具监管科、大南沙审核业务科、快跨审核业务科、南沙港查验科、南沙港物流区监管科等科室在周一至周五的工作日增加了 18:00-21:00 的晚班办公时段。

南沙海关结合企业需求进行的这些办公时间调整，在很大程度上节省了货物在港口产生的堆存费、滞箱费、打冷费等物流费用，根据若干国际物流企业估算，由于可以在工作日 18:00-21:00 向海关办理业务，可以使一个 40 尺普柜的堆存费用至少降低 30%。

5. 深圳海关对高新技术企业进口自用设备及料件试行的“合格保证+符合性验证”检验模式

在海关总署支持下，深圳海关对深圳地区高新技术企业进口需法定检验的机电设备和料件，试行采用“合格保证+符合性验证”的检验监管模式⁴，即对高新技术企业进口需实施法定检验的设备和料件，隶属海关对企业提交的《产品合规性

⁴ 详细情况见：《深圳海关关于优化深圳市高新技术企业进口法检设备及料件检验监管措施的通告》(http://shenzhen.customs.gov.cn/shenzhen_customs/zfxxgk15/2966748/tzgg23/tztg79/3173599/index.html)

《自我声明》及《高新技术企业证书》进行符合性验证后直接予以合格评定，原则上不再实施现场检验。

这项措施实施后，深圳市高新技术企业进口符合条件的设备和料件（多达 165 个编码）无需海关现场检验，审核企业提供相关资料后验放，进一步加快了企业进口设备及料件通关速度，据估计可以压缩 50% 的通关时间，进而缩短了供应链周期，有利于企业更快地投入研发或生产。

6. “无陪同”查验模式得到推广

为减少人际接触，有效防控新冠疫情，海关总署于 2020 年 2 月 11 日发布第 24 号公告⁵，明确：疫情期间，收发货人在收到海关货物查验通知后，可以不到查验现场协助海关实施查验，即“无陪同”查验模式。

各口岸海关针对合适的货物种类、查验作业场所，结合实际情况实施了“无陪同”查验模式。“无陪同”查验模式实施一段时间后，北京睿库进行的一项专项调查显示：80% 左右的受访人认为“无陪同查验”是一项具有积极意义的措施，说明该措施受到企业界较为普遍的欢迎。

“无陪同”查验模式有助于减少人员间以及人员与货物间的接触，有助于防范疫情，而另外一方面，由于“无陪同”查验减少了关员与企业人员之间的接触，从而降低了“寻租”的可能性，有助于海关廉政建设。

7. 中央纪委国家监委开展“现场监管与外勤执法权力寻租”专项整治

自 2021 年 2 月，中共中央纪委国家监委驻海关总署纪检监察组在全国海关

⁵ 具体公告请见海关总署官方网站：<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302266/302267/2867108/index.html>

部署开展“现场监管与外勤执法权力寻租”专项整治，此次专项整治以问题线索为突破口，设立驻署纪检监察组、直属海关、隶属海关三级专项整治信访举报渠道，各直属海关分别通过官方网站、官方微信公众号、办公场所和一线业务现场公布了举报电话、互联网邮箱、信箱。

根据中央纪委驻海关总署纪检监察组统计，从开展专项整治以来至 8 月份，各级信访举报渠道共接收信访举报 624 件，同时通过信访举报以外的渠道收到线索 335 件，已经处置问题线索 628 件，其中立案 115 起，给予党纪政务处分 62 人⁶。

北京睿库在十大海运集装箱口岸开展了关于海关廉政建设的调研，经常从事现场业务的企业人员表示海关廉政建设效果明显，权力寻租现象大大减少，其中尤为突出的是厦门，受访企业人员表示近两年来未曾遇到一起权力寻租事件。

（二）口岸营商环境中存在的突出问题

1. 强制要求使用便利措施

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”、“两步申报”等便利性申报方式，部分地方海关和地方政府还在“提前申报”的基础上推出了“船边直提”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，然而在此次测评所涉及的十个口岸，均存在不同程度地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利措施，给企业带来非常大的困扰，甚至严

⁶ 数据来源于中共中央纪委国家监委官方网站相关公开数据（https://www.ccdi.gov.cn/yaowen/202108/t20210827_248968.html）。

重干扰到企业的正常通关业务，给企业带来无谓的成本。

根据北京睿库开展的关于“强制使用便利措施”的调查，目前“提前申报”是被强制要求（或隐性“强制”）最多的便利措施，部分海关会通过电话、开会、微信等形式告知企业有关要求，企业如没有按照要求使用，海关会要求“表现较差”的企业到有关科室进行谈话，部分海关还会要求企业针对每票没有按要求使用便利措施的货物提交情况说明，最为严重的是部分海关对表现较差的企业提高了查验布控的比例。

根据相关调查，企业本身不愿意使用相关便利措施的原因（按主要次序）通常包括以下：

- 不具备使用便利措施的条件
- 没有得到较好的培训、对于如何操作不熟悉
- 害怕操作错误反而受到处罚、如果出现错误反而要花更大功夫去解决

建议：针对便利措施，相关部门应当通过一定的鼓励而非惩罚来促使企业熟悉并逐渐应用，例如针对 AEO 企业使用便利措施情况下的货物给予适当降低随机布控比例，同时针对在使用便利措施时可能出现的异常情况制定预案并指定专门的窗口处理相关异常事件。

2.出口被布控查验时“甩柜”可能增加

目前，各口岸的码头外集装箱管理堆场逐渐被取消了向海关发送运抵报告的资质，运抵报告需要由码头在出口集装箱进入码头之后向海关发送，而当出口集装箱货物被海关布控之后，由于需要将货物移至指定的场所进行查验作业，在船

期相对比较紧迫的情况下，就有可能造成集装箱被“甩柜”。

此种情况对于出口拼箱货物尤为常见：对于一个拼箱货物集装箱，其中可能有几票甚至几十票货物，如果其中一票货物被查验暂未放行，其他的货物都不能装船，并且拼箱货物集装箱中通常在装箱时装载得十分紧凑，在查验场所完成掏箱查验后，很有可能不能重新填回，这时候需要将货物再重新运至装箱场地进行装箱操作（装箱场地有可能在码头外），所有过程都会耗费大量的时间，最终非常有可能导致被“甩柜”。根据某港口出口拼箱公司的估算，出口拼箱货物一旦被海关布控查验，甩柜的概率会达到 50%，尽管海关提供了针对出口拼箱货物被布控货物的“落货手续⁷”可以让其他未被布控货物正常放行装船，但实际上码头为了减少集装箱对于堆存场地的占用，往往不允许出口集装箱提前集港，因此整个集港的过程时间非常紧凑，“落货手续”基本没有时间进行办理。

建议：在疫情期间，针对拼箱场站，在保证监管到位的条件下，开放运抵报告发送资质，货物在提前运抵拼箱场站时即可触发运抵报告，进而可以触发放行或布控查验的指令，使得出口企业有更为充足的时间来处理查验事宜。

3.市场主体口岸收费项目依然较为混乱

经过各级政府部门近几年开展口岸收费清理、优化的相关工作，口岸收费混乱的情况得到了巨大的改善，尤其是对于政府部门的行政性收费、政府指导价收费，各口岸基本都做到了收费项目明确、收费价格合理。

⁷ 出口拼箱货物，如果其中一票被查验，则其他货物在其获得放行之前亦不能装船，为了防止因一票不能及时放行影响其他货物装船，可以向海关申请对被布控查验货物“落货”，即解除该货物与集装箱的对应关系。但是如果这些货物已经进港发送运抵，那么落货货物需要在查验场地拆箱，但查验场地往往位置有限。所以很多情况下，是该集装箱下所有货物申请退关，承运人同时删除舱单，配载新集装箱，再重新传输，发货人再重新报关。另外，往往需要被布控的货物查验确认不予放行时落货才会得到批准。

但是针对市场主体自行设置的收费项目，收费混乱的情况依然有改善的空间。以收费名称为例，北京睿库单单针对某一个口岸的收费项目进行调研后便整理出 157 项收费，这其中有很多收费项目是针对同样服务内容的不同名称，比如设备交接单费可能会在不同的船公司、船代收费系统中列为制单费、箱单费、EIR 费等，而空集装箱归还至箱管堆场时从卡车上卸下的作业费用有可能被箱管堆场列为吊费、回空费、上下车费等等不同的名称。

建议：由相关部门和行业协会牵头建立航运、货运代理、代理报关等行业的收费用语规范，结合实际严格确定收费名称对应的服务内容，减少模糊不清的情形，尽快统一各口岸对于同一项服务不同的收费名称。针对无实质性服务或者价格与服务内容不匹配的收费项目，要求相关收费主体重新明确其服务内容，对于“名不符实”的收费项目整改收费名称。

4. 修洗箱费的相关问题仍有待解决

自 2018 年各地开展优化口岸营商环境工作以来，针对船公司定价、集装箱管理堆场收取的修洗箱费，部分口岸相关政府管理部门采取了一定的措施，取得了一定的效果，但是依然未从根本上予以解决。

就修洗箱费方面，部分船公司推出了一项固定的“集装箱维护服务费”，客户在缴纳此费用后，无论后续验箱结论如何，都不需要再另外缴纳修洗箱费（一定范围内），这在一定程度上提高了费用的确定性，简化了整个物流链条中的费用结算。但是对于验箱过程，用箱企业（主要进出口企业或其代理）和集装箱管理堆场间往往对验箱结论存在争议。

与集装箱管理有关的问题，源于集装箱管理堆场与船公司之间不对等关系。

码头外集装箱管理堆场大多是独立经营的主体，互相竞争较为激烈，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，而箱管堆场为了保证能达到自身收支平衡，不得不想方设法向用箱企业额外收取费用，将成本进行转嫁，其中在验箱过程中采取严苛的办法是主要手段。

建议：一方面，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。另一方面，作为集装箱管理堆场也应当逐渐建立相关的行业规范，青岛口岸已经就此做出了良好示范。

5. 集装箱押箱费的有关问题

在押箱费方面，协议押箱或通过中间机构办理押箱等模式应用范围有所扩大，协议押箱逐渐在各口岸成为主要的押箱方式，但是仍有部分船公司采取不合理的押箱方式，例如：在天津口岸以星、现代、新亚等船公司不提供协议押箱模式；在上海口岸地中海船公司除去对客户收取协议押箱押金的同时针对每票货物还要额外再收取押箱支票。在押箱费退费周期方面，不同口岸船公司/船代的退费周期差异较大，最短的情况下也需要在还箱且集装箱完成验箱 3 天之后，最长的则可能多达 60 天，大多数口岸或船公司普遍集中在 7-15 日内，过长的押箱费退费周期实质上依然给用箱企业带来较大的资金压力。

建议一：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，这一协调过程需要政府相关主管部门（主要是交通运输主管部门）介入和推动。

建议二：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。

建议三：由政府相关主管部门对用箱押金的退还周期进行强制性规定。对进口用箱押金的退还周期做出正式的规定，即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预留合理比例后将剩余用箱押金退回。

6.部分口岸海关检查无问题作业费用免除的情形有待改善

关检深度融合后，海关针对货物的检查包括查验、检验、检疫三类，对于普通集装箱货物，目前各个海运口岸针对只涉及查验作业的相关费用，在查验没有问题的情况下均予以免除。

但是针对涉及“查验+检验/检疫”的情形，在检查完成后未发现问题的情况下，相关作业费用是否予以免除，十大口岸有较大差异：

予以免除相关作业费用的口岸：大连、广州、黄埔、青岛、上海、天津；

不予以免除相关作业费用的口岸：宁波、厦门、深圳、珠海

建议：由于检验检疫涉及的范围实际上更广，因此，针对“只涉及检验/检疫”的情形在检查无问题时予以免除作业费用并不实际，但是对于检查指令同时包括查验和检验/检疫的情形，查验作业与检验取样/检疫检查的作业往往是同一过程，因此对于不免除相关作业费用的口岸应当考虑予以免除。

7.船公司高额滞箱费合理性有待商榷

船公司为集装箱使用者规定了使用集装箱时限，在规定时限内可免费使用，超过这段时间，则需支付滞箱费。如果滞箱费的目的是为保障集装箱流通顺畅，避免集装箱被占压，从这个角度讲是合乎情理的。但是值得商榷的是，滞箱费的支付金额往往没有上限，很多情况下甚至会远远超出重新购置一个同类集装箱的价格。

以一个 20 英尺标准集装箱到港 6 周时用箱企业需要支付的滞箱费来看，船公司收取的滞箱费最低将近 5000 元，最高则可能高达 17000 多元。整体来看，马士基和现代商船的滞箱费相较于其他船公司更高一些。

滞箱费标准设置的目的是不应当是为了盈利，而且收货人在一般情况下亦不会故意拖延还箱，因此滞箱费的收费标准不设上限，船公司收取过分高于其实际损失的滞箱费有悖于滞箱费设置的目的。

建议：从以往船公司滞箱费起诉案件的获赔情况来看，法院支持的费用标准中以单箱价值作为认定标准的占比超过 50%，并且在新冠疫情的背景下，最高人民法院印发的《关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见

(三)《通知》第十四条⁸规定：“因疫情或者疫情防控措施导致集装箱超期使用，收货人或者托运人请求调减集装箱超期使用费的，人民法院应尽可能引导当事人协商解决。协商不成的，人民法院可以结合案件实际情况酌情予以调减，一般应以一个同类集装箱重置价格作为认定滞箱费数额的上限。”综合来看，对于用箱人非主观故意原因造成的高额滞箱费，建议船公司应当以一个同类集装箱重置价格作为认定滞箱费数额的上限。

8. 《入境货物检验检疫证明》的相关问题

1) 申领证明时单证上传要求不同。单证上传要求最简单的是天津口岸和深圳蛇口，多数情况下不需要上传任何单证；而部分口岸隶属海关要求上传的单证多达 11 项：合同、发票、装箱单、卫生证、批次单、航程、预核销单、货物清单、承诺书、合格保证、价格申明。

2) 窗口递交单证要求不同。窗口递交要求最简化的是宁波北仑，窗口不要求递交任何单证，而部分口岸隶属海关则要求递交上述 11 份单证外加报关单。

3) 出证流程复杂。北京睿库通过对北方某口岸某隶属海关出证窗口暗访考察发现其内部出证流程十分复杂，分工不合理、出证效率低下，存在人力资源浪费，就一票货物的拟稿、出证，前后需要经过 6 个海关工作人员（包括非在编人员）、9 个步骤。

⁸ 请见最高人民法院官方网站相关页面：<http://cicc.court.gov.cn/html/1/218/149/156/1604.html>

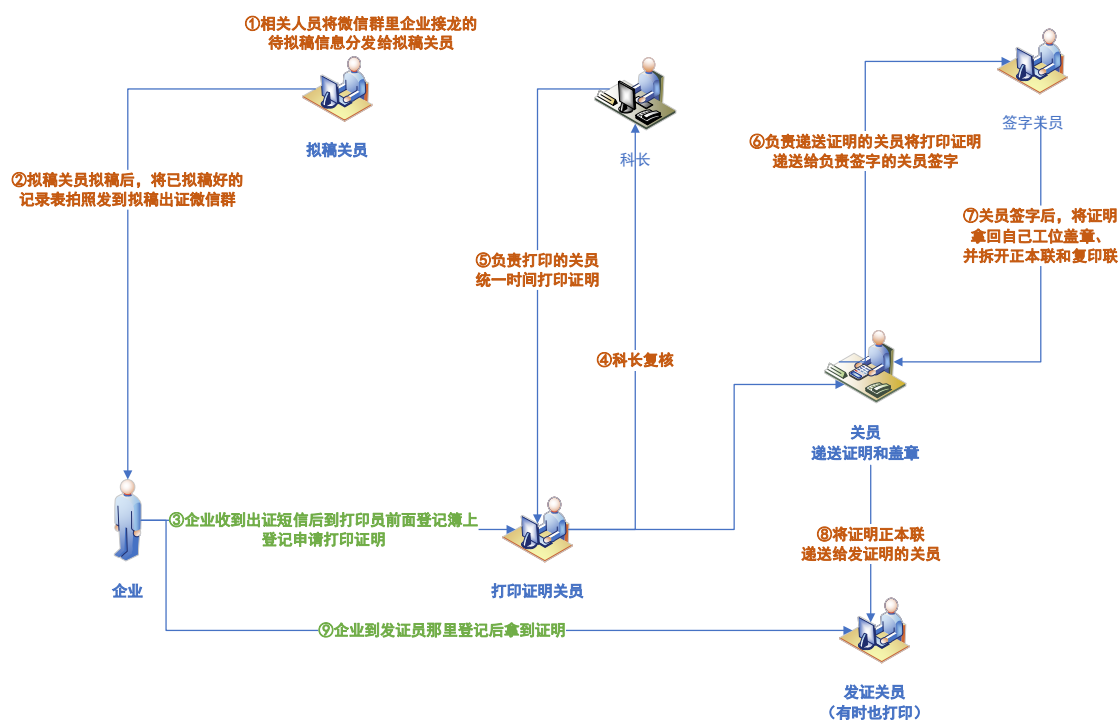


图 1 北方某口岸某隶属海关拟稿出证流程

4) 电子版应用范围有限。根据海关总署统一部署，2020 年 8 月 1 日起，企业报关时申领《入境货物检验检疫证明》，可通过访问“电子证书信息查询”页面或登录中国国际贸易单一窗口，输入《入境货物检验检疫证明》编号和查询码查询相关电子信息，并下载相关电子版本。但是，目前很多地方政府市场监督管理部门对于没有海关签章的证明并不认可，已知只有深圳、厦门地方政府市场监督管理部门会予以认可。

建议：首先应对现有的申办程序从系统上传单证、窗口递交单证的要求、内部审批流程等方面进行简化、统一和规范的优化处理，减少不必要的重复上传和“跑腿”。另外，应当就电子版证明格式样式进行优化，增加海关签章和关员电子签名，从而使市场监督管理部门对电子版证明予以认可。最后，应当考虑该证明的实际意义，该证明实质上属于原出入境检验检疫的遗留产物，仅表明进口货物

的来源和途径正当，已经依据我国法律法规规定的检验检疫技术标准、技术规范对进口货物进行了审查和认定，但并非确报进口货物在进入销售流通环节后完全符合标准，所以进口货物的放行通知书、报关单等材料完全可以起到相同作用。

9.船舶申报信息重复录入

国际贸易“单一窗口”大大减少了货物申报中信息重复录入的问题，使得进出口申报过程大大简化，但是针对船舶进出境/港申报过程，依然存在较多的重复录入。

船舶申报人在国际贸易“单一窗口”向海关进行船舶进出境（港）单证申报时需要填写的货物信息与同样向海关申报的舱单数据项目重复，而且根据对船舶代理企业人员的访谈：相当一部分船代内勤人员（负责运输工具申报）反映大部分情况下他们在船舶进出境（港）单证申报中填写的货物信息内容与实际情况差距很大，与同公司的单证部门人员（负责舱单录入）录入的舱单数据会在某些字段上有较大差异，例如：船舶出境时装有同一公司的 A、B 两票货物（货物种类相同、使用的集装箱规格也一样），但分别在境外甲港口和乙港口卸船，但是申报人员为了“节约时间”，会将这两票货物合并成一条记录，卸货港也只写甲/乙其中一个港口，此类操作并不合规，但实际上海关并不会比对运输工具申报中的货物信息与舱单中的货物信息是否完全相符，船代也表示并没有因为此类不符导致申报不通过的情况。

建议：对于国际贸易“单一窗口”中的申报，应简化运输工具申报中货物信息相关项目，对于船舶监管时所需要的货物信息，可以研究抓取舱单系统的相关数据，从而可以进一步简化运输工具申报时货物信息的填报。

10.口岸各个系统/平台间依然缺乏互动与协调

国际贸易涉及的主体众多，完成一票完整的国际贸易活动需要多个环节，通过业务往来各主体间便形成了各种信息的交互。对于跨境贸易主要的参与主体：海关、海事、码头经营单位、船代货代、代理报关、船代、集装箱管理堆场，它们之间的信息交互中很多已经通过电子数据实现。但是目前这些相关的信息仍然缺乏统一性的整合，重复录入依然存在，大量的信息没有发挥其应有的价值。

以企业查询信息为例：目前要查询一票货物的航运信息、通关信息和港口物流信息，需要登陆码头、海关、船公司等主体业务网站查询，所需要的账户、密码以及控件工具（例如：IC 卡、U-key）繁多，在各个口岸尚没有一个统一的平台将这些信息集成在一个界面。

建议：各口岸应当尽快启动对于“通关及口岸作业协同平台”的研究及建设工作，地方政府应当积极协调各个方面在数据安全框架范围内进行数据的主动互通与共享。从国家层面而言，相关部门如交通运输部、海关总署等也应当就如何基于现有平台（如国际贸易“单一窗口”）进一步拓展数据互通以及统一账户体系的搭建等方面展开工作。

附件一 各口岸的各项指标得分的具体推算

(一) 跨境贸易口岸成本相关二级指标得分的具体推算

1. 跨境贸易口岸成本满意度

a. 数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 394 份问卷就各个口岸“跨境贸易口岸成本”的合理性给出了答案。不同的合理性对应不同的分数：

非常合理：3 分

比较合理：2 分

合理性一般：1 分

不合理：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b. 测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 13 跨境贸易口岸成本满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 去年的调查结论 | 与去年调查结论一致 | 很合理 | 比较合理 | 一般 | 不合理 | 得分 |
|----|---------|-----------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.53 | 79 | - | - | 3 | 1 | 1.49 |
| 广州 | 1.60 | 14 | - | 1 | - | - | 1.63 |
| 黄埔 | 1.26 | 21 | 2 | 1 | - | - | 1.44 |
| 宁波 | 1.75 | 40 | - | 1 | - | - | 1.76 |

| 口岸 | 去年的调查结论 | 与去年调查结论一致 | 很合理 | 比较合理 | 一般 | 不合理 | 得分 |
|----|---------|-----------|-----|------|----|-----|------|
| 青岛 | 1.61 | 66 | - | - | 1 | - | 1.60 |
| 厦门 | 1.70 | 25 | 3 | - | 2 | 1 | 1.73 |
| 上海 | 1.73 | 31 | - | - | 1 | 2 | 1.61 |
| 深圳 | 1.47 | 37 | 1 | 2 | 1 | 4 | 1.38 |
| 天津 | 1.68 | 40 | 1 | - | - | - | 1.72 |
| 珠海 | 1.46 | 9 | - | 1 | 2 | 1 | 1.32 |

2.实际进口常规成本

a.数据来源与测算方法

本指标的信息来源于公开渠道, 主要包括各类主体在单一窗口公布的收费标准以及调研团队在调研过程中进行的核实, 另外也通过问卷调查对“代理报关服务费”的情况进行了核实, 整合相关数据计算“实际进口常规成本”, 设定最佳表现为 1500 元, 最差表现为 2500 元, 通过“前沿距离法⁹”计算相应的前沿距离得分。

在计算出前沿距离得分之后, 还要分别乘以各口岸对应的“口岸所在城市收入水平系数”, 设置该系数的原因主要是为了将各地不同的人员成本在测算当中予以考虑。

b.测算结论

各口岸实际进口常规成本及最终得分如下:

表 14 实际进口常规成本及最终得分

| 口岸 | 实际进口常规成本 (单位: 元) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|---------------------|--------|---------|
| 大连 | 1966.96 | 1.60 | 1.60 |
| 广州 | 2004.48 | 1.49 | 1.93 |
| 黄埔 | 2009.47 | 1.47 | 1.91 |
| 宁波 | 1571.68 | 2.78 | 2.78 |

⁹ 前沿距离法: 设定一个最差值 W, 一个最佳值 B; 被评测对象的实际值为 D, D 对应的 0-3 下的前沿距离得分为 $(D-W)/(B-W) \times 3.00$ (如超过 3.00 则按 3.00 计分)

| 口岸 | 实际进口常规成本 (单位: 元) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|---------------------|--------|---------|
| 青岛 | 1844.39 | 1.97 | 1.97 |
| 厦门 | 1663.09 | 2.51 | 2.51 |
| 上海 | 1767.28 | 2.20 | 2.64 |
| 深圳 | 1878.75 | 1.86 | 2.42 |
| 天津 | 1770.53 | 2.19 | 2.19 |
| 珠海 | 1755.50 | 2.23 | 2.12 |

注: 实际进口常规成本以一个 20 英尺标准集装箱普货为计费单位。

3.实际出口常规成本

a.数据来源与测算方法

本指标的信息来源于公开渠道, 主要包括各类主体在单一窗口公布的收费标准以及调研团队在调研过程中进行的核实, 另外也通过问卷调查对“代理报关服务费”的情况进行了核实, 整合相关数据计算“实际出口常规成本”, 设定最佳表现为 1200 元, 最差表现为 2200 元, 通过“前沿距离法”计算相应的前沿距离得分。

在计算出前沿距离得分之后, 与进口相同, 还要分别乘以各口岸对应的“口岸所在城市收入水平系数”。

b.测算结论

各口岸实际出口常规成本及最终得分如下:

表 15 实际出口常规成本及最终得分

| 口岸 | 实际出口常规成本 (单位: 元) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|---------------------|--------|---------|
| 大连 | 1503.70 | 2.09 | 2.09 |
| 广州 | 1688.12 | 1.54 | 2.00 |
| 黄埔 | 1680.77 | 1.56 | 2.02 |
| 宁波 | 1303.90 | 2.69 | 2.69 |
| 青岛 | 1515.40 | 2.05 | 2.05 |
| 厦门 | 1432.37 | 2.30 | 2.30 |
| 上海 | 1455.77 | 2.23 | 2.68 |

| 口岸 | 实际出口常规成本 (单位: 元) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|---------------------|--------|---------|
| 深圳 | 1572.83 | 1.88 | 2.45 |
| 天津 | 1494.92 | 2.12 | 2.12 |
| 珠海 | 1600.00 | 1.80 | 1.71 |

注: 实际出口常规成本以一个 20 英尺标准集装箱普货为计费单位。

4.海关检查作业费用减免

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于专项调研。针对各海运口岸海关检查作业费用在海关检查后确定没有问题时的减免方式进行调研, 针对调研得出的情况按照一定的规则予以评分。

在海关布控口岸检查时, 可以将海关检查的指令分为三种情况: ①只包含查验指令; ②只包含检验检疫指令; ③同时包含查验指令和检验检疫指令。

如果在海关口岸检查没有问题时:

三种情况下作业费用均可减免, 该指标获得 3.00 分;

如果第①、③两种情况下作业费用可减免, 该指标获得 2.5 分;

如果仅第①种情况下作业费用可减免, 该指标获得 1.5 分;

如果任何情况下不可减免, 该指标获得 0 分。

b.测算结论

各口岸海关检查作业费用减免情况及得分如下:

表 16 海关检查作业费用减免情况及对应得分

| 口岸 | 只查验 | 只检疫 | 查验+检疫 | 得分 |
|----|-----|-----|-------|------|
| 大连 | 免 | 不免 | 免 | 2.50 |
| 广州 | 免 | 免 | 免 | 3.00 |

| 口岸 | 只查验 | 只检疫 | 查验+检疫 | 得分 |
|----|-----|-----|-------|------|
| 黄埔 | 免 | 免 | 免 | 3.00 |
| 宁波 | 免 | 不免 | 不免 | 1.50 |
| 青岛 | 免 | 不免 | 免 | 2.50 |
| 厦门 | 免 | 不免 | 不免 | 1.50 |
| 上海 | 免 | 不免 | 免 | 2.50 |
| 深圳 | 免 | 不免 | 不免 | 1.50 |
| 天津 | 免 | 免 | 免 | 3.00 |
| 珠海 | 免 | 不免 | 不免 | 1.50 |

(二) 跨境贸易口岸时效相关二级指标得分的具体推算

1. 跨境贸易口岸时效满意度

a. 数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 420 份问卷就各个口岸“跨境贸易口岸时效”的满意度给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很合理：3 分

比较合理：2 分

一般：1 分

不合理：0 分

与 2020 年调查结论一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b. 测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 17 跨境贸易口岸时效满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年测算分数 | 与 2020 年调查结论一致 | 很合理 | 比较合理 | 一般 | 不合理 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.64 | 68 | 1 | 2 | 9 | 4 | 1.51 |
| 广州 | 1.81 | 17 | - | - | 1 | 1 | 1.68 |
| 黄埔 | 1.49 | 18 | 4 | 3 | 1 | - | 1.76 |
| 宁波 | 1.81 | 42 | 1 | - | - | 2 | 1.76 |
| 青岛 | 1.96 | 62 | 5 | - | 1 | - | 2.02 |
| 厦门 | 1.99 | 27 | 2 | 1 | - | 1 | 1.99 |
| 上海 | 1.82 | 35 | - | - | 1 | - | 1.80 |
| 深圳 | 1.46 | 41 | - | 7 | 2 | 3 | 1.43 |
| 天津 | 2.00 | 39 | 1 | 1 | 1 | - | 2.00 |
| 珠海 | 1.76 | 15 | - | 1 | - | - | 1.78 |

2.进口整体通关时效

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 294 份问卷就各个口岸“进口整体通关时效”情况给出了答案。整合相关数据，计算“进口整体通关耗时”，设定最佳表现为 12 小时，最差表现为 48 小时，通过“前沿距离法”计算相应的“进口整体通关时效”前沿距离得分。

在计算出前沿距离得分之后，考虑到口岸的“进口整体通关时效”会与港口的吞吐量即繁忙程度相关，所以还要分别乘以各口岸对应的“口岸吞吐量系数”。

b.测算结论

各口岸进口整体通关耗时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 18 进口整体通关耗时估算选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 6 小时以内 | 6-12 小时 | 18-24 小时 | 24-36 小时 | 36-48 小时 | 48 小时以上 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|--------|---------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 大连 | 12-18 小时 | 48 | 3 | 7 | 3 | - | 1 | - | 14.61 | 2.78 | 2.64 |

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 6 小时以内 | 6-12 小时 | 18-24 小时 | 24-36 小时 | 36-48 小时 | 48 小时以上 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|--------|---------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 广州 | 6-12 小时 | 15 | 1 | - | - | - | - | - | 8.81 | 3.00 | 3.00 |
| 黄埔 | 12-18 小时 | 11 | 1 | 2 | - | - | - | - | 13.50 | 2.88 | 2.59 |
| 宁波 | 6-12 小时 | 28 | 3 | - | - | - | - | - | 8.71 | 3.00 | 3.00 |
| 青岛 | 6-12 小时 | 28 | 10 | - | - | - | - | - | 8.21 | 3.00 | 3.00 |
| 厦门 | 6-12 小时 | 19 | 2 | - | - | - | - | - | 8.71 | 3.00 | 3.00 |
| 上海 | 18-24 小时 | 24 | - | 1 | - | 1 | 1 | - | 21.67 | 2.19 | 2.85 |
| 深圳 | 12-18 小时 | 30 | 6 | 2 | 1 | 2 | - | 2 | 15.84 | 2.68 | 3.00 |
| 天津 | 6-12 小时 | 33 | 6 | - | - | - | - | - | 8.54 | 3.00 | 3.00 |
| 珠海 | 6-12 小时 | 3 | - | - | - | - | - | - | 9.00 | 3.00 | 2.70 |

3.进口码头提箱时效

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 165 份问卷就各个口岸“进口码头提箱时效”情况给出了答案。整合相关数据，计算“进口码头提箱耗时”，设定最佳表现为 30 分钟，最差表现为 90 分钟，通过“前沿距离法”计算相应的“进口码头提箱时效”前沿距离得分。

在计算出前沿距离得分之后，考虑到口岸的“进口码头提箱时效”会与港口的吞吐量即繁忙程度相关，所以还要分别乘以各口岸对应的“口岸吞吐量系数”。

b.测算结论

各口岸进口码头提箱耗时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 19 进口码头提箱耗时估算选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 20-30 分钟 | 30-45 分钟 | 45-60 分钟 | 60-90 分钟 | 90 分钟以上 | 耗时估算 (分钟) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 大连 | 45-60 分钟 | 39 | - | - | - | 2 | - | 53.60 | 1.82 | 1.73 |
| 广州 | 45-60 分钟 | 6 | - | 2 | - | 1 | - | 51.67 | 1.92 | 2.11 |
| 黄埔 | 45-60 分钟 | 4 | - | - | - | - | - | 52.50 | 1.88 | 1.69 |

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 20-30 分钟 | 30-45 分钟 | 45-60 分钟 | 60-90 分钟 | 90 分钟以上 | 耗时估算 (分钟) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|----------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 宁波 | 45-60 分钟 | 14 | - | - | - | - | 1 | 55.00 | 1.75 | 2.01 |
| 青岛 | 45-60 分钟 | 24 | 3 | - | - | - | - | 49.44 | 2.03 | 2.23 |
| 厦门 | 45-60 分钟 | 6 | 1 | - | - | 1 | - | 51.88 | 1.91 | 1.91 |
| 上海 | 45-60 分钟 | 16 | - | - | - | 1 | 1 | 55.83 | 1.71 | 2.22 |
| 深圳 | 45-60 分钟 | 10 | - | 1 | - | 3 | 1 | 58.50 | 1.58 | 1.81 |
| 天津 | 60-90 分钟 | 25 | 1 | - | 1 | - | - | 72.31 | 0.88 | 0.93 |
| 珠海 | 20-30 分钟 | 1 | - | - | - | - | - | 25.00 | 3.00 | 2.70 |

4.出口集港时效

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 166 份问卷就各个口岸“出口集港时效”情况给出了答案。整合相关数据，计算“出口集港耗时”，设定最佳表现为 30 分钟，最差表现为 90 分钟，通过“前沿距离法”计算相应的“出口集港时效”前沿距离得分。

在计算出前沿距离得分之后，考虑到口岸的“出口集港时效”会与港口的吞吐量即繁忙程度相关，所以还要分别乘以各口岸对应的“口岸吞吐量系数”。

b.测算结论

各口岸出口集港耗时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 20 出口集港耗时选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 20-30 分钟 | 30-45 分钟 | 60-90 分钟 | 90 分钟以上 | 耗时估算 (分钟) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 大连 | 45-60 分钟 | 42 | - | - | - | - | 52.50 | 1.88 | 1.78 |
| 广州 | 45-60 分钟 | 6 | - | 2 | 1 | - | 51.67 | 1.92 | 2.11 |
| 黄埔 | 45-60 分钟 | 4 | - | - | - | - | 52.50 | 1.88 | 1.69 |
| 宁波 | 30-45 分钟 | 16 | - | - | - | - | 37.50 | 2.63 | 3.00 |

| 口岸 | 2020 年多数答卷人的选项 | 与 2020 年多数答卷人选择一致 | 20-30 分钟 | 30-45 分钟 | 60-90 分钟 | 90 分钟以上 | 耗时估算 (分钟) | 前沿距离得分 | 系数调整后得分 |
|----|----------------|-------------------|----------|----------|----------|---------|-----------|--------|---------|
| 青岛 | 30-45 分钟 | 25 | 3 | - | - | - | 36.16 | 2.69 | 2.96 |
| 厦门 | 45-60 分钟 | 7 | 1 | - | - | - | 49.06 | 2.05 | 2.05 |
| 上海 | 45-60 分钟 | 15 | - | - | 2 | 1 | 57.08 | 1.65 | 2.14 |
| 深圳 | 45-60 分钟 | 10 | - | 1 | 1 | 3 | 60.50 | 1.48 | 1.70 |
| 天津 | 45-60 分钟 | 23 | 1 | 1 | - | - | 50.80 | 1.96 | 2.06 |
| 珠海 | 20-30 分钟 | 1 | - | - | - | - | 25.00 | 3.00 | 2.70 |

5.检查与处理时效

针对“检查与处理时效”共考察了三个方面即：海关查验延时、海关检验检疫延时和海关检验检疫与处理延时。

1) 海关查验延时

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 305 份问卷就各个口岸“海关查验延时”情况给出了答案。整合相关数据，计算“海关查验延时”，设定最佳表现为 12 小时，最差表现为 48 小时，通过“前沿距离法”计算相应的“海关查验延时”前沿距离得分。

b.测算结论

各口岸海关查验延时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 21 海关查验延时估算选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年的调查结论 (小时) | 与去年调查结论一致 | 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 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 |
|----|------------------|-----------|--------|--------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 大连 | 24.7 | 54 | - | - | 1 | 2 | - | - | 5 | 5 | - | - | 31.27 | 1.39 |

| 口岸 | 2020 年的调查结论 (小时) | 与去年调查结论一致 | 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 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 |
|----|------------------|-----------|--------|--------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 广州 | 22.4 | 10 | - | - | - | 1 | - | 2 | 1 | - | 1 | - | 31.90 | 1.34 |
| 黄埔 | 30.4 | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30.45 | 1.46 |
| 宁波 | 29.4 | 36 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | 30.84 | 1.43 |
| 青岛 | 25.3 | 32 | 1 | - | - | 3 | 1 | - | 1 | - | - | - | 24.68 | 1.94 |
| 厦门 | 15.7 | 17 | - | 1 | 2 | - | - | - | - | - | - | 1 | 19.69 | 2.36 |
| 上海 | 28.9 | 24 | - | - | 1 | - | 1 | - | 2 | - | - | - | 30.17 | 1.49 |
| 深圳 | 32.7 | 31 | - | - | 2 | 1 | - | 1 | 4 | 3 | - | 1 | 39.46 | 0.71 |
| 天津 | 23.8 | 32 | - | - | 2 | 1 | - | 2 | 1 | - | - | - | 24.40 | 1.97 |
| 珠海 | 16.0 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 15.95 | 2.67 |

2) 海关检疫检查延时

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 304 份问卷就各个口岸“海关检疫检查延时”情况给出了答案。整合相关数据，计算“海关检疫检查延时”，设定最佳表现为 12 小时，最差表现为 48 小时，通过“前沿距离法”计算相应的“海关检疫检查延时”前沿距离得分。

b.测算结论

各口岸海关检疫检查延时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 22 海关检验检疫延时估算选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年的调查结论 (小时) | 与 2020 年调查结论一致 | 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 | 5 天以上 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 |
|----|------------------|----------------|--------|--------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 大连 | 22.59 | 52 | - | - | 3 | - | 1 | 6 | 2 | 1 | 1 | 26.75 | 1.77 |
| 广州 | 28.65 | 13 | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 | - | 32.83 | 1.26 |
| 黄埔 | 30.69 | 15 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 30.69 | 1.44 |
| 宁波 | 35.52 | 34 | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 | - | 36.46 | 0.96 |
| 青岛 | 26.50 | 31 | 1 | - | 1 | 2 | - | - | 2 | 1 | - | 28.12 | 1.66 |
| 厦门 | 19.74 | 17 | - | - | 2 | - | - | 1 | - | - | 1 | 24.36 | 1.97 |
| 上海 | 28.95 | 26 | - | - | - | - | 1 | - | - | 1 | - | 30.63 | 1.45 |
| 深圳 | 36.43 | 34 | - | - | 2 | - | - | - | 4 | 2 | 1 | 41.55 | 0.54 |
| 天津 | 22.93 | 31 | - | 1 | 1 | 1 | - | 3 | 2 | - | - | 24.86 | 1.93 |
| 珠海 | 26.72 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 26.72 | 1.77 |

3) 海关检验检疫检查与处理延时

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 302 份问卷就各个口岸“海关检验检疫检查与处理延时”情况给出了答案。整合相关数据，计算“海关检验检疫检查与处理延时”，设定最佳表现为 36 小时，最差表现为 96 小时，通过“前沿距离法”计算相应的“海关检验检疫检查与处理延时”前沿距离得分。

b.测算结论

各口岸海关检验检疫检查与处理延时答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 23 海关检验检疫检查与处理延时估算选择分布及指标得分

| 口岸 | 2020 年的调查结论 (小时) | 与 2020 年调查结论一致 | 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 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 |
|----|------------------|----------------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 大连 | 40.71 | 49 | - | - | - | - | 9 | 5 | 1 | - | 1 | - | 49.52 | 2.32 |

| 口岸 | 2020 年的调查结论 (小时) | 与 2020 年调查结论一致 | 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 | 耗时估算 (小时) | 前沿距离得分 |
|----|------------------|----------------|---------|----------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|--------|
| 广州 | 78.09 | 12 | - | - | - | 1 | - | - | 2 | - | - | - | 79.27 | 0.84 |
| 黄埔 | 67.96 | 14 | - | - | - | - | - | - | 1 | - | - | - | 70.63 | 1.27 |
| 宁波 | 84.56 | 35 | - | - | - | 1 | - | - | - | 1 | - | - | 84.53 | 0.57 |
| 青岛 | 75.15 | 28 | - | 1 | - | 3 | - | 1 | - | 5 | - | - | 78.19 | 0.89 |
| 厦门 | 41.11 | 18 | 1 | - | - | - | 1 | - | - | - | - | 1 | 46.57 | 2.47 |
| 上海 | 61.53 | 24 | 1 | - | - | - | - | 3 | - | - | - | - | 62.10 | 1.70 |
| 深圳 | 64.93 | 28 | 1 | - | 1 | - | - | 5 | 2 | 1 | 1 | 2 | 75.83 | 1.01 |
| 天津 | 52.20 | 33 | 1 | 2 | 1 | - | - | 1 | - | 1 | - | - | 51.27 | 2.24 |
| 珠海 | 72.18 | 3 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 72.18 | 1.19 |

通过对海关查验延时、海关检验检疫延时和海关检验检疫与处理延时这三方面的前沿距离得分进行算术平均，得出各口岸“检查与处理时效”得分。考虑到口岸的“检查与处理时效”会与港口的吞吐量即繁忙程度相关，所以还要分别乘以各口岸对应的“口岸吞吐量系数”。

表 24 海关检查与处理时效指标得分

| 口岸 | 海关查验延时 | 海关检疫检查延时 | 海关检疫检查与处理延时 | 得分 (系数调整前) | 得分 (系数调整后) |
|----|--------|----------|-------------|---------------|---------------|
| | 1/3 | 1/3 | 1/3 | | |
| 大连 | 1.39 | 1.77 | 2.32 | 1.83 | 1.74 |
| 广州 | 1.34 | 1.26 | 0.84 | 1.15 | 1.26 |
| 黄埔 | 1.46 | 1.44 | 1.27 | 1.39 | 1.25 |
| 宁波 | 1.43 | 0.96 | 0.57 | 0.99 | 1.14 |
| 青岛 | 1.94 | 1.66 | 0.89 | 1.50 | 1.65 |
| 厦门 | 2.36 | 1.97 | 2.47 | 2.27 | 2.27 |
| 上海 | 1.49 | 1.45 | 1.70 | 1.54 | 2.01 |
| 深圳 | 0.71 | 0.54 | 1.01 | 0.75 | 0.87 |
| 天津 | 1.97 | 1.93 | 2.24 | 2.04 | 2.15 |
| 珠海 | 2.67 | 1.77 | 1.19 | 1.88 | 1.69 |

(三) 监管环境相关二级指标得分的具体推算

1. 监管环境满意度

a. 数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 414 份问卷就于各个口岸“监管环境满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年差异不大：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b. 测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 25 监管环境满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调 查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|-----------------|--------------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.90 | 77 | 1 | - | 5 | 1 | 1.84 |
| 广州 | 2.21 | 18 | - | - | 2 | - | 2.09 |
| 黄埔 | 1.96 | 24 | 2 | 1 | - | - | 2.04 |
| 宁波 | 2.02 | 40 | 1 | - | - | - | 2.04 |
| 青岛 | 2.21 | 59 | 9 | - | - | - | 2.31 |
| 厦门 | 2.20 | 27 | 2 | - | - | 1 | 2.18 |
| 上海 | 2.31 | 34 | - | - | 1 | - | 2.27 |
| 深圳 | 1.78 | 48 | 1 | - | 2 | 2 | 1.71 |
| 天津 | 2.29 | 38 | 2 | - | 1 | - | 2.29 |
| 珠海 | 2.22 | 14 | - | 1 | - | - | 2.20 |

2. 科室联系方式公开与业务咨询

a. 数据来源与测算方法

本指标涉及到两个方面,一是“海关联系方式公布”,二是“业务咨询”,两方面的数据均来源于相关的专题调研。

科室联系方式公开方面,调研团队对各口岸对应直属海关在其官方网站上公布的内设机构及其下属各个隶属海关的联系电话公开情况进行了考察,根据不同的情况给出不同的分数:

表 26 科室联系方式公开的评分方法

| 内设机构 | 隶属海关 |
|------------------------|--------------------|
| 直接给出内设机构电话 (1.5) | 直接给出内设科室电话 (1.5 分) |
| 总机转接 (1 分) | 单一电话 (1 分) |
| 未公布 (0 分) | 未公布 (0 分) |
| 科室联系方式公开的得分等于两方面得分的加总。 | |

业务咨询方面, 调研团队设置了模拟问题通过海关官方网站的业务咨询模块进行了咨询, 根据咨询后所得到的反馈的速度和质量, 给出分数:

表 27 业务咨询的评分方法

| 回复速度 | 回复质量 |
|--------------------|---------------------------------|
| 24 小时内 1.5 分 | 回复给出明确的答案/路径而且给出具体的法律法规 (1.5 分) |
| 48 小时内 1 分 | 回复给出比较明确的答案/路径 1 分 |
| 48 小时以上 0.5 分 | 回复但未直接给出比较明确的答案/路径 0.5 |
| 未回复 0 分 | 未回复 0 分 |
| 业务咨询的得分等于两方面得分的加总。 | |

b. 测算结论

各口岸科室联系方式公开与业务咨询指标的最终得分为:

表 28 科室联系方式公开情况与业务咨询表现及得分

| 口岸 | 海关联系方式公布 | | | 业务咨询 | | | 总体得分 |
|----|-------------|----------|------|---------|-------------------------|------|------|
| | 直属关内设机构联系电话 | 隶属海关联系电话 | 得分 | 回复速度 | 回复质量 | 得分 | |
| 大连 | 总机转接 | 按科室公布 | 2.50 | 48 小时以上 | 回复但未直接给出比较明确的答案/路径 | 1.00 | 1.75 |
| 广州 | 直接给出 | 按科室公布 | 3.00 | 48 小时内 | 回复给出比较明确的答案/路径 | 2.00 | 2.50 |
| 黄埔 | 总机转接 | 单一电话 | 2.00 | 48 小时内 | 回复给出明确的答案/路径而且给出具体的法律法规 | 2.50 | 2.25 |
| 宁波 | 总机转接 | 单一电话 | 2.00 | 48 小时内 | 回复给出比较明确的答案/路径 | 2.00 | 2.00 |
| 青岛 | 总机转接 | 单一电话 | 2.00 | 24 小时内 | 回复但未直接给出比较明确的答案/路径 | 2.00 | 2.00 |
| 厦门 | 直接给出 | 单一电话 | 2.50 | 48 小时以上 | 回复给出明确的答案/路径而且给出具体的法律法规 | 2.00 | 2.25 |
| 上海 | 总机转接 | 单一电话 | 2.00 | 48 小时内 | 回复给出比较明确的答案/路径 | 2.00 | 2.00 |
| 深圳 | 直接给出 | 单一电话 | 2.50 | 48 小时以上 | 回复给出比较明确的答案/路径 | 1.50 | 2.00 |
| 天津 | 直接给出 | 单一电话 | 2.50 | 24 小时内 | 回复给出明确的答案/路径而且给出具体的法律法规 | 3.00 | 2.75 |

| 口岸 | 海关联系方式公布 | | | 业务咨询 | | | 总体得分 |
|----|-------------|----------|------|--------|-------------------------|------|------|
| | 直属关内设机构联系电话 | 隶属海关联系电话 | 得分 | 回复速度 | 回复质量 | 得分 | |
| 珠海 | 直接给出 | 按科室公布 | 3.00 | 48 小时内 | 回复给出明确的答案/路径而且给出具体的法律法规 | 2.50 | 2.75 |

（四）商事服务相关二级指标得分的具体推算

1. 作业效率与服务意识满意度

通过问卷调查，“作业效率与服务意识满意度”指标从码头、船代、箱管堆场、查验场站、检验认证机构、检疫处理机构 6 方面进行研究，并赋予相应的权重，分别为：码头 50%、船代 15%、箱管堆场 15%、查验场站 10%、检验认证机构 5%、检疫处理机构 5%。

1) 码头作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 318 份问卷就各个口岸“码头作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 29 码头作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 (系数调整前) | 得分 (系数调整后) |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------------|------------|
| 大连 | 1.50 | 61 | - | 7 | - | - | 1.55 | 1.47 |
| 广州 | 2.00 | 14 | - | - | 2 | - | 1.88 | 2.06 |
| 黄埔 | 1.67 | 16 | 1 | - | - | - | 1.75 | 1.57 |
| 宁波 | 2.00 | 38 | - | - | 1 | - | 1.97 | 2.27 |
| 青岛 | 2.14 | 34 | 7 | - | - | - | 2.29 | 2.52 |
| 厦门 | 1.75 | 20 | 1 | - | 1 | 1 | 1.70 | 1.70 |
| 上海 | 1.53 | 25 | - | 1 | - | 1 | 1.49 | 1.94 |
| 深圳 | 1.58 | 34 | - | - | 6 | 5 | 1.33 | 1.53 |
| 天津 | 1.71 | 37 | 1 | - | 1 | - | 1.72 | 1.81 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 | 1.80 |

2) 船代作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 298 份问卷就各个口岸“船代作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得

分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 30 船代作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.46 | 55 | - | 7 | - | 1 | 1.50 |
| 广州 | 1.67 | 15 | - | - | - | - | 1.67 |
| 黄埔 | 1.20 | 13 | - | 1 | - | 2 | 1.10 |
| 宁波 | 1.20 | 33 | - | 3 | 1 | 2 | 1.19 |
| 青岛 | 1.55 | 35 | - | - | - | - | 1.55 |
| 厦门 | 1.67 | 20 | 1 | - | - | - | 1.73 |
| 上海 | 1.21 | 20 | - | 1 | - | 6 | 0.97 |
| 深圳 | 1.36 | 37 | - | 2 | 2 | 4 | 1.25 |
| 天津 | 1.43 | 27 | - | 6 | 1 | - | 1.52 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 |

3) 箱管堆场作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 173 份问卷就各个口岸“箱管堆场作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 31 箱管堆场作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 (系数调整前) | 得分 (系数调整后) |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|---------------|---------------|
| 大连 | 1.59 | 40 | - | 2 | 4 | - | 1.56 | 1.48 |
| 广州 | 1.75 | 9 | - | - | - | - | 1.75 | 1.93 |
| 黄埔 | 1.40 | 4 | - | - | - | - | 1.40 | 1.26 |
| 宁波 | 1.73 | 16 | - | - | - | - | 1.73 | 1.99 |
| 青岛 | 1.70 | 27 | 2 | - | - | - | 1.79 | 1.97 |
| 厦门 | 2.00 | 7 | 1 | - | - | - | 2.13 | 2.13 |
| 上海 | 1.06 | 15 | - | - | - | 3 | 0.88 | 1.14 |
| 深圳 | 1.45 | 13 | - | - | - | 2 | 1.26 | 1.45 |
| 天津 | 1.47 | 26 | - | 1 | - | - | 1.49 | 1.56 |
| 珠海 | 2.00 | 1 | - | - | - | - | 2.00 | 1.80 |

4) 查验场站作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 307 份问卷就各个口岸“查验场站作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 32 查验场站作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 (系数调整前) | 得分 (系数调整后) |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|---------------|---------------|
| 大连 | 1.33 | 58 | - | 5 | - | 1 | 1.36 | 1.30 |
| 广州 | 2.00 | 15 | - | - | 1 | 1 | 1.82 | 2.01 |
| 黄埔 | 1.37 | 14 | - | 2 | - | - | 1.45 | 1.30 |
| 宁波 | 1.89 | 39 | - | - | - | - | 1.89 | 2.18 |
| 青岛 | 1.45 | 27 | 2 | 6 | 2 | - | 1.60 | 1.76 |
| 厦门 | 1.85 | 19 | 1 | - | - | 1 | 1.82 | 1.82 |
| 上海 | 1.70 | 20 | - | - | 6 | 1 | 1.48 | 1.93 |
| 深圳 | 1.48 | 33 | - | 3 | - | 9 | 1.22 | 1.40 |
| 天津 | 2.03 | 37 | - | - | 1 | - | 2.00 | 2.10 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 | 1.80 |

5) 检验认证机构作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 395 份问卷就各个口岸“检验认证机构作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1分

不满意：0分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 33 检验认证机构作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.50 | 81 | 1 | 1 | - | - | 1.52 |
| 广州 | 1.50 | 18 | - | 1 | - | - | 1.53 |
| 黄埔 | 1.43 | 22 | 2 | 1 | - | - | 1.58 |
| 宁波 | 1.92 | 40 | - | - | - | 1 | 1.87 |
| 青岛 | 2.18 | 56 | 6 | - | - | - | 2.26 |
| 厦门 | 1.86 | 27 | 1 | - | - | 1 | 1.84 |
| 上海 | 1.76 | 32 | - | - | 1 | - | 1.74 |
| 深圳 | 1.47 | 43 | - | 1 | - | 4 | 1.36 |
| 天津 | 1.65 | 39 | - | - | 1 | - | 1.64 |
| 珠海 | 1.82 | 13 | - | - | 2 | - | 1.71 |

6) 检疫处理机构作业效率与服务意识满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 305 份问卷就各个口岸“检疫处理机构作业效率与服务意识满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 34 检疫处理机构作业效率与服务意识满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.60 | 63 | - | - | 4 | - | 1.56 |
| 广州 | 1.67 | 16 | - | - | - | - | 1.67 |
| 黄埔 | 1.20 | 15 | 1 | - | - | - | 1.31 |
| 宁波 | 2.14 | 36 | - | - | - | - | 2.14 |
| 青岛 | 1.86 | 36 | 3 | - | 1 | 1 | 1.87 |
| 厦门 | 1.92 | 19 | 3 | - | - | 1 | 1.97 |
| 上海 | 1.50 | 25 | - | 1 | - | - | 1.52 |
| 深圳 | 1.25 | 36 | - | - | 1 | 4 | 1.12 |
| 天津 | 1.86 | 36 | - | - | - | - | 1.86 |
| 珠海 | 1.70 | 3 | - | - | - | - | 1.70 |

结合以上 1) -6)，各口岸“作业效率与服务意识满意度”的最终得分为：

表 35 作业效率与服务意识满意度得分

| 口岸 | 码头 | 船代 | 箱管堆场 | 查验场站 | 检验认证机构 | 检疫处理机构 | 得分 |
|----|------|------|------|------|--------|--------|------|
| | 50% | 15% | 15% | 10% | 5% | 5% | |
| 大连 | 1.47 | 1.50 | 1.48 | 1.30 | 1.52 | 1.56 | 1.47 |
| 广州 | 2.06 | 1.67 | 1.93 | 2.01 | 1.53 | 1.67 | 1.93 |

| 口岸 | 码头 | 船代 | 箱管堆场 | 查验场站 | 检验认证机构 | 检疫处理机构 | 得分 |
|----|------|------|------|------|--------|--------|------|
| | 50% | 15% | 15% | 10% | 5% | 5% | |
| 黄埔 | 1.57 | 1.10 | 1.26 | 1.30 | 1.58 | 1.31 | 1.41 |
| 宁波 | 2.27 | 1.19 | 1.99 | 2.18 | 1.87 | 2.14 | 2.03 |
| 青岛 | 2.52 | 1.55 | 1.97 | 1.76 | 2.26 | 1.87 | 2.17 |
| 厦门 | 1.70 | 1.73 | 2.13 | 1.82 | 1.84 | 1.97 | 1.80 |
| 上海 | 1.94 | 0.97 | 1.14 | 1.93 | 1.74 | 1.52 | 1.64 |
| 深圳 | 1.53 | 1.25 | 1.45 | 1.40 | 1.36 | 1.12 | 1.43 |
| 天津 | 1.81 | 1.52 | 1.56 | 2.10 | 1.64 | 1.86 | 1.75 |
| 珠海 | 1.80 | 2.00 | 1.80 | 1.80 | 1.71 | 1.70 | 1.82 |

2. 收费透明满意度

通过问卷调查，“收费透明满意度”指标从码头、船代、箱管堆场、查验场站、检验认证机构、检疫处理机构 6 方面进行研究，并赋予相应的权重，分别为：码头 50%、船代 15%、箱管堆场 15%、查验场站 10%、检验认证机构 5%、检疫处理机构 5%。

1) 码头收费透明满意度

a. 数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 319 份问卷就各个口岸“码头收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 36 码头收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.62 | 66 | 1 | - | 1 | - | 1.63 |
| 广州 | 2.00 | 16 | - | - | - | - | 2.00 |
| 黄埔 | 1.67 | 15 | 1 | - | 1 | - | 1.71 |
| 宁波 | 2.10 | 39 | - | - | - | - | 2.10 |
| 青岛 | 2.05 | 36 | 5 | - | - | - | 2.16 |
| 厦门 | 1.83 | 19 | 3 | - | - | 1 | 1.91 |
| 上海 | 1.65 | 25 | - | - | 2 | - | 1.60 |
| 深圳 | 1.67 | 40 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1.57 |
| 天津 | 2.00 | 36 | 1 | - | 1 | - | 2.00 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 |

2) 船代收费透明满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 300 份问卷就各个口岸“船代收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得

分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 37 船代收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.50 | 61 | - | 4 | - | - | 1.53 |
| 广州 | 2.00 | 15 | - | - | 1 | - | 1.94 |
| 黄埔 | 1.40 | 15 | - | - | - | 1 | 1.31 |
| 宁波 | 1.10 | 36 | - | 1 | - | - | 1.12 |
| 青岛 | 1.50 | 31 | - | 5 | - | - | 1.57 |
| 厦门 | 1.75 | 20 | 1 | - | - | - | 1.81 |
| 上海 | 1.21 | 24 | - | - | 1 | 2 | 1.12 |
| 深圳 | 1.27 | 41 | - | - | 1 | 3 | 1.18 |
| 天津 | 1.57 | 31 | - | - | 3 | - | 1.52 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 |

3) 箱管堆场收费透明满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 172 份问卷就各个口岸“箱管堆场收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 38 箱管堆场收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.59 | 45 | - | - | - | 1 | 1.56 |
| 广州 | 2.00 | 8 | - | - | 1 | - | 1.89 |
| 黄埔 | 1.00 | 3 | - | - | - | 1 | 0.75 |
| 宁波 | 1.73 | 14 | - | - | - | - | 1.73 |
| 青岛 | 1.70 | 27 | - | - | 2 | 1 | 1.60 |
| 厦门 | 2.08 | 7 | 1 | - | - | - | 2.20 |
| 上海 | 1.11 | 14 | - | - | 1 | 3 | 0.92 |
| 深圳 | 1.73 | 11 | - | - | 3 | 1 | 1.47 |
| 天津 | 1.53 | 22 | 1 | 4 | - | - | 1.66 |
| 珠海 | 2.00 | 1 | - | - | - | - | 2.00 |

4) 查验场站收费透明满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 308 份问卷就各个口岸“查验场站收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 39 查验场站收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.55 | 59 | - | 5 | - | 1 | 1.56 |
| 广州 | 2.00 | 17 | - | - | - | - | 2.00 |
| 黄埔 | 1.39 | 16 | - | - | - | - | 1.39 |
| 宁波 | 2.11 | 34 | - | - | 1 | - | 2.07 |
| 青岛 | 1.69 | 33 | 3 | - | 1 | - | 1.78 |
| 厦门 | 2.00 | 20 | 1 | - | - | - | 2.05 |
| 上海 | 1.48 | 28 | - | - | - | - | 1.48 |
| 深圳 | 1.35 | 37 | - | - | 1 | 10 | 1.06 |
| 天津 | 2.16 | 37 | - | - | 1 | - | 2.13 |
| 珠海 | 2.00 | 3 | - | - | - | - | 2.00 |

5) 检验认证机构收费透明满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 391 份问卷就各个口岸“检验认证机构收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1分

不满意：0分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 40 检验认证机构收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.69 | 81 | - | - | - | - | 1.69 |
| 广州 | 1.64 | 19 | - | - | 1 | - | 1.60 |
| 黄埔 | 1.47 | 21 | 2 | 1 | - | - | 1.62 |
| 宁波 | 2.08 | 40 | - | - | - | 1 | 2.03 |
| 青岛 | 2.16 | 51 | 6 | 1 | 1 | - | 2.22 |
| 厦门 | 1.96 | 27 | 1 | - | - | 1 | 1.93 |
| 上海 | 1.68 | 35 | - | - | - | - | 1.68 |
| 深圳 | 1.63 | 46 | - | - | 3 | - | 1.59 |
| 天津 | 1.70 | 38 | - | - | - | - | 1.70 |
| 珠海 | 1.71 | 14 | - | - | 1 | - | 1.66 |

6) 检疫处理机构收费透明满意度

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 313 份问卷就各个口岸“检疫处理机构收费透明满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年调查结论差异不大/一致：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸答卷分布及该项指标的最终得分为：

表 41 检疫处理机构收费透明满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 1.80 | 67 | - | - | - | - | 1.80 |
| 广州 | 2.00 | 17 | - | - | - | - | 2.00 |
| 黄埔 | 1.20 | 16 | 1 | - | - | - | 1.31 |
| 宁波 | 2.00 | 37 | - | - | - | - | 2.00 |
| 青岛 | 1.95 | 38 | 2 | - | - | - | 2.00 |
| 厦门 | 2.00 | 19 | 3 | - | - | 1 | 2.04 |
| 上海 | 1.50 | 28 | - | - | - | - | 1.50 |
| 深圳 | 1.38 | 44 | - | - | - | 1 | 1.34 |
| 天津 | 1.86 | 36 | - | - | - | - | 1.86 |
| 珠海 | 1.70 | 3 | - | - | - | - | 1.70 |

结合以上 1) -6) 各口岸收费透明满意度的最终得分为：

表 42 收费透明满意度各口岸得分

| 口岸 | 码头 | 船代 | 箱管堆场 | 查验场站 | 检验认证机构 | 检疫处理机构 | 得分 |
|----|------|------|------|------|--------|--------|------|
| | 50% | 15% | 15% | 10% | 5% | 5% | |
| 大连 | 1.63 | 1.53 | 1.56 | 1.56 | 1.69 | 1.80 | 1.61 |
| 广州 | 2.00 | 1.94 | 1.89 | 2.00 | 1.60 | 2.00 | 1.95 |

| 口岸 | 码头 | 船代 | 箱管堆场 | 查验场站 | 检验认证机构 | 检疫处理机构 | 得分 |
|----|------|------|------|------|--------|--------|------|
| | 50% | 15% | 15% | 10% | 5% | 5% | |
| 黄埔 | 1.71 | 1.31 | 0.75 | 1.39 | 1.62 | 1.31 | 1.45 |
| 宁波 | 2.10 | 1.12 | 1.73 | 2.07 | 2.03 | 2.00 | 1.89 |
| 青岛 | 2.16 | 1.57 | 1.60 | 1.78 | 2.22 | 2.00 | 1.95 |
| 厦门 | 1.91 | 1.81 | 2.20 | 2.05 | 1.93 | 2.04 | 1.96 |
| 上海 | 1.60 | 1.12 | 0.92 | 1.48 | 1.68 | 1.50 | 1.41 |
| 深圳 | 1.57 | 1.18 | 1.47 | 1.06 | 1.59 | 1.34 | 1.43 |
| 天津 | 2.00 | 1.52 | 1.66 | 2.13 | 1.70 | 1.86 | 1.87 |
| 珠海 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 2.00 | 1.66 | 1.70 | 1.97 |

3.口岸服务投诉机制

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于专项调研。针对各海运口岸服务热线/平台设置及通过热线/平台解决企业反馈问题的情况进行调研，针对调研得出的情况按照一定的规则予以评分。具体如下：

口岸管理/服务单位设置有专门的口岸服务热线/平台，且能够通过热线/平台予以积极协调解决企业反馈的问题，该指标获得 3 分；

口岸管理/服务单位设置有专门的口岸服务热线/平台，且能够通过热线/凭条予以解决个别问题，该指标获得 2 分；

口岸管理/服务单位设置有专门的口岸服务热线/平台，但该平台尚未发挥太大作用，该指标获得 1 分；

口岸管理/服务单位尚未设置专门的口岸服务热线/平台，该指标获得 0 分。

b.测算结论

各口岸服务热线/平台设置及通过热线/平台解决企业反馈问题的得分如下：

表 43 口岸服务投诉机制指标得分

| 口岸 | 得分 | 口岸 | 得分 |
|----|------|----|------|
| 大连 | 0.00 | 厦门 | 2.00 |
| 广州 | 0.00 | 上海 | 2.00 |
| 黄埔 | 0.00 | 深圳 | 0.00 |
| 宁波 | 2.00 | 天津 | 2.00 |
| 青岛 | 2.00 | 珠海 | 0.00 |

(五) 信息化与无纸化相关二级指标得分的具体推算

1.口岸操作无纸化

a.数据来源与测算方法

本指标数据来源于相关的专题调研。具体的测评方法是：

在进口口岸操作方面，对从“码头提箱”到“还空箱到箱管堆场”整个过程当中涉及到换单及集装箱交接手续的办理形式以及交接单证的形式进行考察。具体评分规则可见测算结论。

在出口口岸操作方面，对“办理放箱手续”到“还重箱到码头”整个过程当中涉及到集装箱交接手续的办理形式以及交接单证的形式进行考察。具体评分规则可见测算结论。

b.测算结论

各口岸口岸操作无纸化（进口）指标的得分为：

表 44 口岸操作无纸化（进口）测算结果

| 环节 | 评分规则 | 大连 | 广州 | 黄埔 | 宁波 | 青岛 | 厦门 | 上海 | 深圳 | 天津 | 珠海 |
|----|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 换单 | 线上办理：0.4 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.20 | 0.00 | 0.20 | 0.00 |
| | 部分线上办理：0.2 | | | | | | | | | | |

| 环节 | 评分规则 | 大连 | 广州 | 黄埔 | 宁波 | 青岛 | 厦门 | 上海 | 深圳 | 天津 | 珠海 | |
|----------|-----------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 现场办理: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| | 提单形式 | 电子: 0.2 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.10 | 0.00 | 0.10 | 0.00 |
| | | 部分电子: 0.1 | | | | | | | | | | |
| | | 纸质: 0.00 | | | | | | | | | | |
| | 提货单形式 | 电子: 0.4 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.40 | 0.00 |
| | | 部分电子: 0.2 | | | | | | | | | | |
| 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | | | |
| 放箱 手续 | 办理形式 | 线上办理: 0.4 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.00 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.00 |
| | | 部分线上办理: 0.2 | | | | | | | | | | |
| | | 现场办理: 0.0 | | | | | | | | | | |
| | 设备交接单形式 | 电子: 0.4 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.20 | 0.00 |
| | | 部分电子: 0.2 | | | | | | | | | | |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | |
| 预约 提箱 | 办理形式 | 线上办理: 0.6 | 0.60 | 0.60 | 0.30 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.30 |
| | | 部分线上办理: 0.3 | | | | | | | | | | |
| | | 现场办理: 0.0 | | | | | | | | | | |
| | 提箱信息形式 | 电子: 0.2 | 0.00 | 0.20 | 0.10 | 0.20 | 0.20 | 0.10 | 0.10 | 0.20 | 0.20 | 0.10 |
| | | 部分电子: 0.1 | | | | | | | | | | |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | |
| 还空 箱 | 设备交接单形式 | 电子: 0.4 | 0.20 | 0.20 | 0.00 | 0.40 | 0.40 | 0.20 | 0.40 | 0.20 | 0.00 | 0.00 |
| | | 部分电子: 0.2 | | | | | | | | | | |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | |
| 合计 | | 2.00 | 1.60 | 1.00 | 1.80 | 2.40 | 2.10 | 2.60 | 1.60 | 1.90 | 0.40 | |

各口岸口岸操作无纸化（出口）指标的得分为：

表 45 口岸操作无纸化（出口）测算结果

| 环节 | | 评分标准 | 大连 | 广州 | 黄埔 | 宁波 | 青岛 | 厦门 | 上海 | 深圳 | 天津 | 珠海 | |
|------|---------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 放箱 | 办理形式 | 线上办理: 0.6 | | | | | | | | | | | |
| | | 部分线上办理: 0.3 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.30 | 0.00 | |
| | | 现场办理: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| | 设备交接单形式 | 电子: 0.6 | | | | | | | | | | | |
| | | 部分电子: 0.3 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.30 | 0.00 | |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| 提空箱 | 设备交接单形式 | 电子: 0.6 | | | | | | | | | | | |
| | | 部分电子: 0.3 | 0.30 | 0.30 | 0.30 | 0.60 | 0.60 | 0.30 | 0.60 | 0.30 | 0.30 | 0.00 | |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| 预约还箱 | 办理形式 | 线上办理: 0.9 | | | | | | | | | | | |
| | | 部分线上办理: 0.5 | 0.90 | 0.90 | 0.50 | 0.90 | 0.90 | 0.90 | 0.90 | 0.90 | 0.90 | 0.50 | |
| | | 现场办理: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| | 送箱信息形式 | 电子: 0.3 | | | | | | | | | | | |
| | | 部分电子: 0.2 | 0.20 | 0.30 | 0.20 | 0.30 | 0.30 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 | 0.20 |
| | | 纸质: 0.0 | | | | | | | | | | | |
| 合计 | | | 2.00 | 2.10 | 1.60 | 3.00 | 3.00 | 2.60 | 2.90 | 2.60 | 2.00 | 0.70 | |

各口岸口岸操作无纸化指标的最终得分为：

表 46 口岸操作无纸指标得分

| 口岸 | 大连 | 广州 | 黄埔 | 宁波 | 青岛 | 厦门 | 上海 | 深圳 | 天津 | 珠海 |
|----|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 进口 | 2.00 | 1.60 | 1.00 | 1.80 | 2.40 | 2.10 | 2.60 | 1.60 | 1.90 | 0.40 |
| 出口 | 2.00 | 2.10 | 1.60 | 3.00 | 3.00 | 2.60 | 2.90 | 2.60 | 2.00 | 0.70 |

2. 海关与口岸主要监管场所间的数据交换

a. 数据来源与测算方法

本指标数据来源为相应的专题调研。针对海关与口岸主要监管场所（码头及

码头查验场站) 间的数据交换进行调研。具体评分规则请参见测算结论。

b. 测算结论

各口岸海关与口岸主要监管场所间的数据交换指标的最终得分为：

表 47 海关与口岸主要监管场所间的数据交换测算结果

| 评分规则 | | 大连 | 广州 | 黄埔 | 宁波 | 青岛 | 厦门 | 上海 | 深圳 | 天津 | 珠海 |
|-----------------------------|------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 海关放行指令是否可以传输至码头 | 可以 1.50, 部分可以 0.75, 不可以 0.00 | 1.50 | 1.50 | 0.75 | 1.50 | 1.50 | 1.50 | 1.50 | 1.50 | 1.50 | 0.75 |
| 海关查验指令是否可以传输至码头 | 可以 1.00, 部分可以 0.50, 不可以 0.00 | 1.00 | 1.00 | 0.50 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 0.00 |
| 码头吊柜信息可以传输至海关且海关可根据吊柜情况自行派单 | 不需要 0.50, 部分需要 0.25, 需要 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.50 | 0.50 | 0.25 | 0.50 | 0.25 | 0.50 | 0.00 |

3. 国际贸易“单一窗口”地方版功能

a. 数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查, 共有 402 份问卷就于各个口岸“国际贸易”单一窗口“地方版功能”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数:

很满意: 3 分

比较满意: 2 分

一般: 1 分

不满意: 0 分

与 2020 年差异不大: 对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸国际贸易“单一窗口”地方版功能指标的最终得分为：

表 48 国际贸易“单一窗口”地方版功能满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的调查结论 | 与 2020 年调查结论一致 | 很满意 | 比较满意 | 一般 | 不满意 | 得分 |
|----|-------------|----------------|-----|------|----|-----|------|
| 大连 | 2.03 | 84 | - | 1 | - | - | 2.03 |
| 广州 | 2.00 | 17 | 1 | - | - | 2 | 1.85 |
| 黄埔 | 1.74 | 21 | 3 | 1 | 1 | - | 1.87 |
| 宁波 | 2.50 | 40 | 1 | - | 1 | - | 2.48 |
| 青岛 | 2.40 | 54 | 12 | 1 | - | - | 2.50 |
| 厦门 | 2.28 | 27 | 2 | - | - | - | 2.33 |
| 上海 | 2.05 | 32 | - | 1 | - | - | 2.05 |
| 深圳 | 1.93 | 44 | - | - | 2 | 3 | 1.77 |
| 天津 | 2.32 | 37 | - | - | - | - | 2.32 |
| 珠海 | 1.76 | 14 | - | - | - | - | 1.76 |

(六) 其他配套相关二级指标得分的具体推算

1.口岸周边交通

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 422 份问卷就于各个口岸“口岸周边交通”的满意度给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

很满意：3 分

比较满意：2 分

一般：1 分

不满意：0 分

与 2020 年差异不大：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸口岸周边交通指标的最终得分为：

表 49 口岸周边交通满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调 查结论一致 | 非常 畅通 | 比较 畅通 | 时有 拥堵 | 拥堵属 于常态 | 得分 (系数调整 前) | 得分 (系数调整 后) |
|----|-----------------|--------------------|----------|----------|----------|------------|-------------------|-------------------|
| 大连 | 1.73 | 80 | 1 | - | 3 | - | 1.72 | 1.63 |
| 广州 | 2.25 | 17 | - | - | 4 | - | 2.01 | 2.21 |
| 黄埔 | 1.20 | 24 | 1 | 1 | 1 | - | 1.29 | 1.16 |
| 宁波 | 1.00 | 41 | - | - | - | 1 | 0.98 | 1.12 |
| 青岛 | 1.00 | 64 | - | 1 | 1 | 1 | 1.00 | 1.10 |
| 厦门 | 1.67 | 28 | 2 | - | 1 | - | 1.73 | 1.73 |
| 上海 | 1.11 | 33 | - | - | - | 3 | 1.02 | 1.32 |
| 深圳 | 0.91 | 46 | - | - | 5 | 7 | 0.81 | 0.93 |
| 天津 | 1.20 | 35 | - | 3 | - | 1 | 1.23 | 1.29 |
| 珠海 | 1.00 | 12 | - | 3 | 2 | - | 1.18 | 1.06 |

2.经营与生活配套

经营与生活配套下涉及四个方面,分别为银行网点、移动网络信号、加油站、
卡车停车场地。

1) 银行网点

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查,共有 404 份问卷就于各个口岸“银行网点满
意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数:

非常便利: 3 分

比较便利：2 分

一般：1 分

不便：0 分

与 2020 年差异不大：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸银行网点满意度指标的最终得分为：

表 50 银行网点满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调查 结论一致 | 非常便利 | 比较便利 | 一般 | 不便 | 得分 |
|----|-----------------|--------------------|------|------|----|----|------|
| 大连 | 1.52 | 81 | - | 4 | 1 | - | 1.53 |
| 广州 | 1.44 | 16 | - | - | - | 2 | 1.28 |
| 黄埔 | 1.33 | 23 | 1 | 1 | - | - | 1.43 |
| 宁波 | 2.11 | 46 | - | - | - | - | 2.11 |
| 青岛 | 2.00 | 61 | - | 1 | - | - | 2.00 |
| 厦门 | 2.06 | 29 | 2 | - | - | - | 2.12 |
| 上海 | 1.51 | 32 | - | 1 | - | - | 1.53 |
| 深圳 | 1.62 | 43 | - | - | 5 | 5 | 1.40 |
| 天津 | 1.82 | 37 | - | - | - | - | 1.82 |
| 珠海 | 1.05 | 11 | - | - | 1 | 1 | 0.97 |

2) 移动网络信号

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 403 份问卷就于各个口岸“移动网络信号满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

非常好：3 分

比较好：2 分

一般：1分

差：0分

与2020年差异不大：对应2020年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸移动网络信号满意度指标的最终得分为：

表 51 移动网络信号满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调查 结论一致 | 非常好 | 比较好 | 一般 | 差 | 得分 |
|----|-----------------|--------------------|-----|-----|----|---|------|
| 大连 | 1.85 | 82 | - | - | 1 | - | 1.84 |
| 广州 | 1.94 | 18 | - | - | - | 2 | 1.74 |
| 黄埔 | 1.50 | 21 | 1 | 3 | - | 1 | 1.56 |
| 宁波 | 2.32 | 42 | - | - | 1 | - | 2.29 |
| 青岛 | 2.31 | 61 | 1 | - | 1 | - | 2.30 |
| 厦门 | 2.08 | 28 | 3 | - | - | - | 2.17 |
| 上海 | 1.92 | 32 | - | - | - | - | 1.92 |
| 深圳 | 1.90 | 49 | - | - | 3 | - | 1.85 |
| 天津 | 2.19 | 38 | - | - | 1 | - | 2.16 |
| 珠海 | 1.90 | 13 | - | - | 1 | - | 1.84 |

3) 加油站

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 388 份问卷就于各个口岸“加油站满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

非常完善：3分

比较完善：2分

有所欠缺：1分

非常欠缺：0 分

与 2020 年差异不大：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸加油站满意度指标的最终得分为：

表 52 加油站满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调查 结论一致 | 非常 完善 | 比较完 善 | 有所欠 缺 | 非常欠 缺 | 得分 (系数调 整前) | 得分 (系数调 整后) |
|----|-----------------|--------------------|----------|----------|----------|----------|-------------------|-------------------|
| 大连 | 2.12 | 79 | 2 | - | - | - | 2.14 | 2.04 |
| 广州 | 1.88 | 17 | - | - | - | - | 1.88 | 2.06 |
| 黄埔 | 1.73 | 24 | 2 | - | - | - | 1.83 | 1.65 |
| 宁波 | 2.37 | 41 | - | - | 1 | - | 2.34 | 2.69 |
| 青岛 | 2.22 | 60 | - | - | - | - | 2.22 | 2.44 |
| 厦门 | 2.09 | 29 | 1 | - | - | - | 2.12 | 2.12 |
| 上海 | 1.79 | 32 | - | - | - | - | 1.79 | 2.33 |
| 深圳 | 1.74 | 47 | - | 1 | - | 1 | 1.71 | 1.96 |
| 天津 | 2.14 | 37 | - | - | - | - | 2.14 | 2.24 |
| 珠海 | 1.67 | 13 | - | 1 | - | - | 1.69 | 1.52 |

4) 卡车停车场地

a.数据来源与测算方法

本指标的数据来源于问卷调查，共有 385 份问卷就于各个口岸“卡车停车场地满意度”给出了答案。不同的满意度对应不同的分数：

非常完善：3 分

比较完善：2 分

有所欠缺：1 分

非常欠缺：0 分

与 2020 年差异不大：对应 2020 年该口岸在该项指标上的得分

将各口岸答卷人给出答案对应的分数进行算术平均即得出最终的得分。

b.测算结论

各口岸卡车停车场地满意度指标的最终得分为：

表 53 卡车停车场地满意度各选项问卷数量及指标得分

| 口岸 | 2020 年的 调查结论 | 与 2020 年调查 结论一致 | 非常 完善 | 比较 完善 | 有所 欠缺 | 非常 欠缺 | 得分 (系数调 整前) | 得分 (系数调 整后) |
|----|-----------------|--------------------|----------|----------|----------|----------|-------------------|-------------------|
| 大连 | 1.79 | 81 | - | 1 | - | - | 1.80 | 1.71 |
| 广州 | 1.56 | 17 | - | - | 1 | - | 1.53 | 1.68 |
| 黄埔 | 1.04 | 22 | 1 | 1 | - | 1 | 1.12 | 1.00 |
| 宁波 | 2.11 | 37 | - | - | - | - | 2.11 | 2.42 |
| 青岛 | 1.58 | 55 | - | - | 3 | 1 | 1.52 | 1.67 |
| 厦门 | 1.71 | 29 | 1 | - | - | 1 | 1.70 | 1.70 |
| 上海 | 1.49 | 31 | - | - | 1 | - | 1.47 | 1.91 |
| 深圳 | 1.39 | 43 | - | - | 1 | 6 | 1.22 | 1.40 |
| 天津 | 1.65 | 39 | - | - | - | - | 1.65 | 1.73 |
| 珠海 | 1.61 | 11 | - | 1 | - | - | 1.64 | 1.48 |

综合以上 1) -4)，各口岸其他配套满意度指标的最终得分为：

表 54 经营与生活配套指数测算结果

| 经营与生 活配套 | 银行网点 | 移动网络信号 | 加油站 | 卡车停车 | 得分 |
|-------------|------|--------|------|------|------|
| | 25% | 25% | 25% | 25% | |
| 大连 | 1.53 | 1.84 | 2.04 | 1.71 | 1.78 |
| 广州 | 1.28 | 1.74 | 2.06 | 1.68 | 1.69 |
| 黄埔 | 1.43 | 1.56 | 1.65 | 1.00 | 1.41 |
| 宁波 | 2.11 | 2.29 | 2.69 | 2.42 | 2.38 |
| 青岛 | 2.00 | 2.30 | 2.44 | 1.67 | 2.10 |
| 厦门 | 2.12 | 2.17 | 2.12 | 1.70 | 2.03 |
| 上海 | 1.53 | 1.92 | 2.33 | 1.91 | 1.92 |
| 深圳 | 1.40 | 1.85 | 1.96 | 1.40 | 1.65 |
| 天津 | 1.82 | 2.16 | 2.24 | 1.73 | 1.99 |

| 经营与生 活配套 | 银行网点 | 移动网络信号 | 加油站 | 卡车停车 | 得分 |
|-------------|------|--------|------|------|------|
| | 25% | 25% | 25% | 25% | |
| 珠海 | 0.97 | 1.84 | 1.52 | 1.48 | 1.45 |

附件二 各口岸测评表现

大连

口岸营商环境总体星级 **3.5星** ★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.80 | 跨境贸易口岸时效指数 | 1.72 | 监管环境指数 | 1.82 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 3.0星 | 星级 | 3.5星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.49 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.51 | 监管环境满意度 | 1.84 |
| 实际进口常规成本 | 1.60 | 进口整体通关时效 | 2.64 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 1.75 |
| 实际出口常规成本 | 2.09 | 进口码头提箱时效 | 1.73 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 2.50 | 出口码头集港时效 | 1.78 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.74 | | |
| 商事服务指数 | 1.39 | 信息化与无纸化 | 2.20 | 其他配套 | 1.71 |
| 星级 | 2.5星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 3.0星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.47 | 口岸操作无纸化 | 2.00 | 口岸周边交通 | 1.63 |
| 收费透明满意度 | 1.61 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 2.50 | 经营与生活配套 | 1.78 |
| 口岸服务投诉机制 | 0.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.03 | | |

广州

口岸营商环境总体星级 **3.5星** ★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 2.00 | 跨境贸易口岸时效指数 | 1.81 | 监管环境指数 | 2.17 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 4.0星 | 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.0星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.63 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.68 | 监管环境满意度 | 2.09 |
| 实际进口常规成本 | 1.93 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.50 |
| 实际出口常规成本 | 2.00 | 进口码头提箱时效 | 2.11 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 3.00 | 出口码头集港时效 | 2.11 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.26 | | |
| 商事服务指数 | 1.75 | 信息化与无纸化 | 2.11 | 其他配套 | 1.95 |
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 3.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.93 | 口岸操作无纸化 | 1.85 | 口岸周边交通 | 2.21 |
| 收费透明满意度 | 1.95 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 2.50 | 经营与生活配套 | 1.69 |
| 口岸服务投诉机制 | 0.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 1.85 | | |

黄埔

口岸营商环境总体星级 **3.0星** ★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.91 | 跨境贸易口岸时效指数 | 1.73 | 监管环境指数 | 2.08 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 3.0星 | 星级 | 4.0星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.44 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.76 | 监管环境满意度 | 2.04 |
| 实际进口常规成本 | 1.91 | 进口整体通关时效 | 2.59 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.25 |
| 实际出口常规成本 | 2.02 | 进口码头提箱时效 | 1.69 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 3.00 | 出口码头集港时效 | 1.69 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.25 | | |
| 商事服务指数 | 1.29 | 信息化与无纸化 | 1.34 | 其他配套 | 1.28 |
| 星级 | 2.5星 | 星级 | 2.5星 | 星级 | 2.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.41 | 口岸操作无纸化 | 1.30 | 口岸周边交通 | 1.16 |
| 收费透明满意度 | 1.45 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 1.25 | 经营与生活配套 | 1.41 |
| 口岸服务投诉机制 | 0.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 1.87 | | |

宁波

口岸营商环境总体星级 4.0星 ★★★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 2.00 | 跨境贸易口岸时效指数 | 1.91 | 监管环境指数 | 2.03 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 4.0星 | 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.0星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.76 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.76 | 监管环境满意度 | 2.04 |
| 实际进口常规成本 | 2.78 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.00 |
| 实际出口常规成本 | 2.69 | 进口码头提箱时效 | 2.01 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 1.50 | 出口码头集港时效 | 3.00 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.14 | | |
| 商事服务指数 | 1.96 | 信息化与无纸化 | 2.65 | 其他配套 | 1.75 |
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 5.0星 | 星级 | 3.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 2.03 | 口岸操作无纸化 | 2.40 | 口岸周边交通 | 1.12 |
| 收费透明满意度 | 1.89 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 3.00 | 经营与生活配套 | 2.38 |
| 口岸服务投诉机制 | 2.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.48 | | |

青岛

口岸营商环境总体星级 4.0星 ★★★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.90 | 跨境贸易口岸时效指数 | 2.16 | 监管环境指数 | 2.25 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.5星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.60 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 2.02 | 监管环境满意度 | 2.31 |
| 实际进口常规成本 | 1.97 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.00 |
| 实际出口常规成本 | 2.05 | 进口码头提箱时效 | 2.23 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 2.50 | 出口码头集港时效 | 2.96 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.65 | | |
| 商事服务指数 | 2.05 | 信息化与无纸化 | 2.80 | 其他配套 | 1.60 |
| 星级 | 4.0星 | 星级 | 5.0星 | 星级 | 3.0星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 2.17 | 口岸操作无纸化 | 2.70 | 口岸周边交通 | 1.10 |
| 收费透明满意度 | 1.95 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 3.00 | 经营与生活配套 | 2.10 |
| 口岸服务投诉机制 | 2.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.50 | | |

厦门

口岸营商环境总体星级 4.0星 ★★★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.89 | 跨境贸易口岸时效指数 | 2.15 | 监管环境指数 | 2.20 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.0星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.73 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.99 | 监管环境满意度 | 2.18 |
| 实际进口常规成本 | 2.51 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.25 |
| 实际出口常规成本 | 2.30 | 进口码头提箱时效 | 1.91 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 1.50 | 出口码头集港时效 | 2.05 | | |
| | | 检查与处理时效 | 2.27 | | |
| 商事服务指数 | 1.89 | 信息化与无纸化 | 2.51 | 其他配套 | 1.88 |
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 5.0星 | 星级 | 3.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.80 | 口岸操作无纸化 | 2.35 | 口岸周边交通 | 1.73 |
| 收费透明满意度 | 1.96 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 2.75 | 经营与生活配套 | 2.03 |
| 口岸服务投诉机制 | 2.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.33 | | |

上海

口岸营商环境总体星级 4.0星 ★★★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 2.10 | 跨境贸易口岸时效指数 | 2.02 | 监管环境指数 | 2.22 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.0星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.61 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.80 | 监管环境满意度 | 2.27 |
| 实际进口常规成本 | 2.64 | 进口整体通关时效 | 2.85 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.00 |
| 实际出口常规成本 | 2.68 | 进口码头提箱时效 | 2.22 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 2.50 | 出口码头集港时效 | 2.14 | | |
| | | 检查与处理时效 | 2.01 | | |
| 商事服务指数 | 1.57 | 信息化与无纸化 | 2.78 | 其他配套 | 1.62 |
| 星级 | 3.0星 | 星级 | 5.0星 | 星级 | 3.0星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.64 | 口岸操作无纸化 | 2.75 | 口岸周边交通 | 1.32 |
| 收费透明满意度 | 1.41 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 3.00 | 经营与生活配套 | 1.92 |
| 口岸服务投诉机制 | 2.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.05 | | |

深圳

口岸营商环境总体星级 3.0星 ★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.72 | 跨境贸易口岸时效指数 | 1.54 | 监管环境指数 | 1.77 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.0星 | 星级 | 3.0星 | 星级 | 3.5星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.38 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.43 | 监管环境满意度 | 1.71 |
| 实际进口常规成本 | 2.42 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.00 |
| 实际出口常规成本 | 2.45 | 进口码头提箱时效 | 1.81 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 1.50 | 出口码头集港时效 | 1.70 | | |
| | | 检查与处理时效 | 0.87 | | |
| 商事服务指数 | 1.29 | 信息化与无纸化 | 2.33 | 其他配套 | 1.29 |
| 星级 | 2.5星 | 星级 | 4.5星 | 星级 | 2.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.43 | 口岸操作无纸化 | 2.10 | 口岸周边交通 | 0.93 |
| 收费透明满意度 | 1.43 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 2.75 | 经营与生活配套 | 1.65 |
| 口岸服务投诉机制 | 0.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 1.77 | | |

天津

口岸营商环境总体星级 4.0星★★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 2.10 | 跨境贸易口岸时效指数 | 2.03 | 监管环境指数 | 2.39 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.5星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.72 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 2.00 | 监管环境满意度 | 2.29 |
| 实际进口常规成本 | 2.19 | 进口整体通关时效 | 3.00 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.75 |
| 实际出口常规成本 | 2.12 | 进口码头提箱时效 | 0.93 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 3.00 | 出口码头集港时效 | 2.06 | | |
| | | 检查与处理时效 | 2.15 | | |
| 商事服务指数 | 1.83 | 信息化与无纸化 | 2.41 | 其他配套 | 1.64 |
| 星级 | 3.5星 | 星级 | 4.5星 | 星级 | 3.0星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.75 | 口岸操作无纸化 | 1.95 | 口岸周边交通 | 1.29 |
| 收费透明满意度 | 1.87 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 3.00 | 经营与生活配套 | 1.99 |
| 口岸服务投诉机制 | 2.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 2.32 | | |

珠海

口岸营商环境总体星级 3.0星 ★★★

| 跨境贸易口岸成本指数 | 1.53 | 跨境贸易口岸时效指数 | 2.04 | 监管环境指数 | 2.31 |
|--------------|------|-------------------|------|---------------|------|
| 星级 | 3.0星 | 星级 | 4.0星 | 星级 | 4.5星 |
| 跨境贸易口岸成本满意度 | 1.32 | 跨境贸易口岸时效满意度 | 1.78 | 监管环境满意度 | 2.20 |
| 实际进口常规成本 | 2.12 | 进口整体通关时效 | 2.70 | 科室联系方式公开与业务咨询 | 2.75 |
| 实际出口常规成本 | 1.71 | 进口码头提箱时效 | 2.70 | | |
| 海关检查作业费用减免 | 1.50 | 出口码头集港时效 | 2.70 | | |
| | | 检查与处理时效 | 1.69 | | |
| 商事服务指数 | 1.70 | 信息化与无纸化 | 0.75 | 其他配套 | 1.25 |
| 星级 | 3.0星 | 星级 | 1.0星 | 星级 | 2.5星 |
| 作业效率与服务意识满意度 | 1.82 | 口岸操作无纸化 | 0.55 | 口岸周边交通 | 1.06 |
| 收费透明满意度 | 1.97 | 海关与口岸主要监管场所间的数据交换 | 0.75 | 经营与生活配套 | 1.45 |
| 口岸服务投诉机制 | 0.00 | 国际贸易“单一窗口”地方版功能 | 1.76 | | |