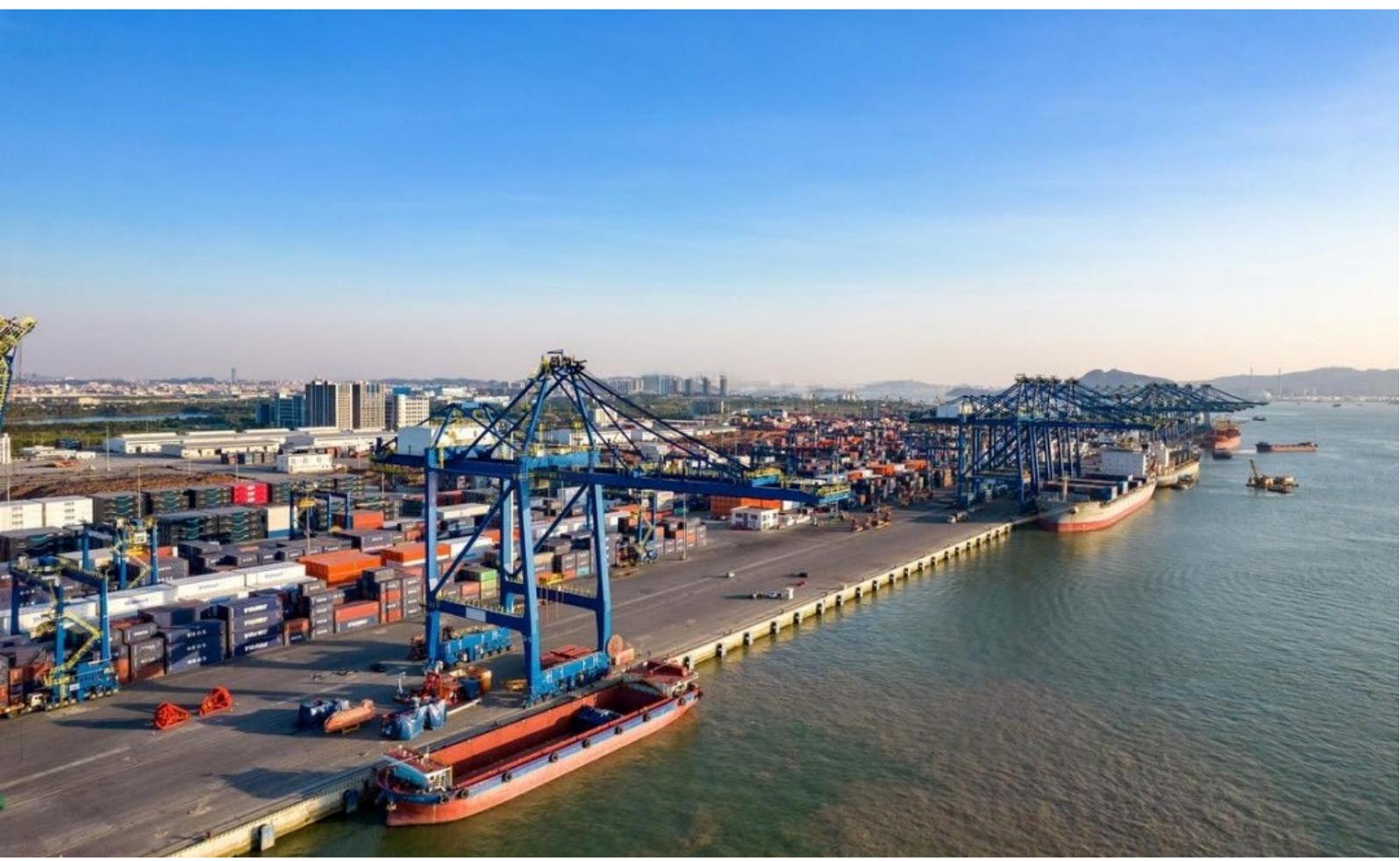


进口目的地检查专题调研报告

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2024.11



摘要

进口目的地检查是海关“两段准入”监管模式的核心环节，是我国进口商品检验检疫监管体系的重要组成。为精准把握该制度实施现状、企业痛点与优化空间，北京睿库贸易安全及便利化研究中心于 2024 年 8 月开展专题调研，综合运用问卷调查、深度访谈、系统数据分析、案例剖析等方法，覆盖长三角、珠三角、京津冀等重点区域，聚焦冻品、食品、化工品、机电产品等品类，系统梳理作业流程、耗时特征、执行困境，并提出改进方案。调研显示，当前进口货物目的地检查总体票数占比约 13%，化工非危险品、危化品、冻品检查比例偏高；未布控货物通关最快约 4 小时，口岸检查延长至 3 天左右，目的地检查则普遍耗时 10 天以上，抽样检测平均需 9 个工作日，显著增加企业物流与时间成本。企业核心痛点集中于检查比例过高、放行后通关耗时未纳入统一考核、信息告知不充分、各地作业标准不统一、AEO 高认企业获得感不足等方面。基于风险管理、贸易便利化与监管效能平衡原则，研究提出八个方面的优化建议：强化精准风险管理，合理降低检查比例，制定统一详细作业规程，通过系统推送全量查检信息，扩大远程检查覆盖，拓宽第三方采信范围，试点企业自查自报，设立集中检查场所。本研究可为海关完善目的地检查制度、优化口岸营商环境、提升进口通关便利化水平提供实证依据与决策参考。

关键词：进口目的地检查；两段准入；属地查检；贸易便利化；海关监管

项目团队

项目负责人： 江小平

项目成员： 郭明茜 周卓见 李亚伶

车曙婷

项目团队联系方式： 188-0012-5788

致 谢

感谢下列机构和个人为此项目顺利完成提供积极帮助和支持！

中国报关协会

谢秋慧 上海海关（退休）

朱玉华 南京海关

潘妍毅 南京海关

杨玲 上海欣海报关有限公司

丁君豪 上海君利通供应链管理有限公司

王佳乐 上海兴亚报关有限公司

关务小二 深圳市关小二科技有限公司

蔡晓 天津安捷达国际货运代理有限公司

宋鑫 天津市全运通物流有限责任公司

目录

一、背景介绍.....	1
二、研究范围及方法.....	2
三、目的地检查作业流程及实施情况.....	4
四、某货代企业系统数据及分析.....	7
五、问卷调查反映情况.....	9
六、企业在目的地检查方面存在的主要痛点.....	10
七、优化目的地检查制度的建议.....	16
结束语.....	23
附件 1：问卷调查文本.....	26
附件 2：问卷调查结果报告.....	36
附件 3：《出入境检验检疫流程管理规定》.....	57
附件 4：《海关属地查检作业操作规范》（删减版）.....	63

一、背景介绍

进口目的地检查，是海关“两段准入”监管模式的重要环节，是指海关根据风险布控指令在进境报关单申报的目的地对进口货物依法实施的检疫、查验或商品检验作业。该制度是我国进出口检验检疫体系的核心组成部分，为原出入境检验检疫领域“商检调离”、“检疫调离”制度的整合优化形态。

新中国成立后，尤其是改革开放以来，为适配我国进出口贸易的迅猛发展，国家持续完善进出口检验检疫监管体系，通过多次调整监管机构设置，相继颁布实施《中华人民共和国进出口商品检验法》《中华人民共和国进出境动植物检疫法》《中华人民共和国国境卫生检疫法》《中华人民共和国食品安全法》及其配套法规规章，不断强化进出口领域法定检验检疫监管，逐步建立起口岸与属地联动的监管机制，为后续制度整合优化奠定了坚实的法律与实践基础。

2018 年机构改革，原出入境检验检疫管理职责和队伍整体划入海关(即“关检融合”)，实现了通关监管与检验检疫职能的深度融合，直接推动了海关“两段准入”监管模式的落地，也促成了原“商检调离”“检疫调离”制度整合优化为现行统一的进口目的地检查制度。

进口货物商品品质管理与检验检疫管理，包含但不限于以下监管环节：进口商品的事前注册备案、装运前检验检疫、进口环节的申报与核验、货物进口后的现场检查、抽样检测，以及对违法违规行为的

依法处理。其中的目的地检查和原海关对进口货物的申报、查验等管理内容、流程、方法等方面存在一定的交叉重叠，加上机构设置、人员配置以及两个机构管理方式的差异，进口商在关检融合后配合海关执行目的地检查指令过程中遇到不少新情况、新问题。

北京睿库贸易安全及便利化研究中心作为一个贸易便利化领域的专业研究机构，秉持求真务实的科学态度，根据企业的反映，确定于2024年8月就“目的地检查制度”开展专题调研，希望通过专题调研，对目前的“目的地检查制度”在实际实施中存在的问题进行系统、全面的收集、梳理和分析并在此基础上提出可实施的制度优化建议，以协助、推动目的地检查制度的不断完善。

项目团队的实地调研工作得到总署职能部门、南京海关及隶属苏州、常州海关的积极支持，众多涉及目的地检查业务的进口企业及货代、报关企业也积极参与，为高质量完成调研工作创造了良好条件。

二、研究范围及方法

本项目中，“目的地检查”是指进口货物向海关申报后接到海关“目的地检查”指令、进口商配合目的地海关完成检查指令至货物结关的过程¹。

¹ 绝大多数情况下，一般贸易进口货物如涉及目的地检查，结关的指令通常在目的地检查作业之后，个别情况（如系统异常、海关因特殊原因临时布控），可能会发生结关在目的地检查之前的情形。

由入境地海关在入境口岸实施的口岸检查以及由入境地海关在口岸实施的口岸检查、目的地检查合并检查；由海关实施的检疫检查及处理；由海关实施的出口商品检查以及海关根据进口商请求所进行的进口商品品质鉴定等事项不属于此次研究范围。

研究内容包括：目的地检查作业流程；目的地检查相关耗时；目的地检查作业存在的主要问题、原因、影响以及制度优化的建议。

本项目所采用的研究方法包括：问卷调查、深度访谈、系统数据收集分析、实例剖析等。

受专业知识、能力以及调研的深度、广度等方面的局限，此报告难免存在诸多缺陷不足，诚挚欢迎专业人士批评指正。

三、目的地检查作业流程及实施情况

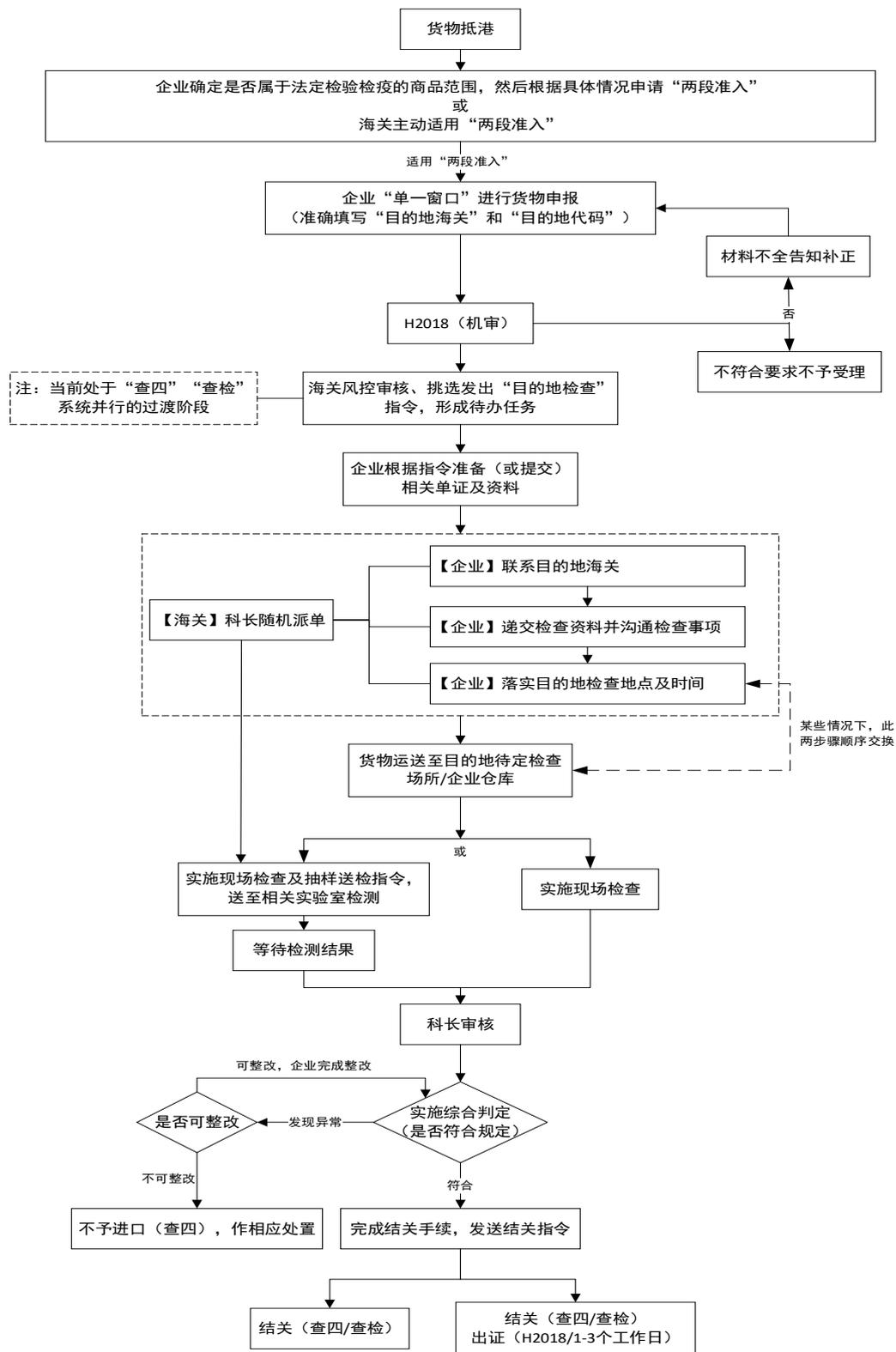


图 1 目的地检查作业流程

有关目的地检查作业补充说明：

1. 进口收货人或其代理在申报前确认进口商品是否属于法定检验检疫范围，即：进口商品是否为列入《出入境检验检疫机构实施检验检疫的进出境商品目录》（法检目录）及是否属于法律、行政法规规定须经出入境检验检疫机构检验的其他进出口商品。确定为法定检验检疫范围的，收货人或其代理判断是否适用两段准入并进行申请，然后根据货物的进境流向在单一窗口准确填写“目的地海关”和“目的地代码”字段。另外，即使企业未选择两段准入，海关也可能会根据风险评估以及其他因素主动适用两段准入。

2. 进口收货人或其代理申报数据信息由海关 H2018 进行系统审核，由海关风控部门按系统设定条件和风险参数审核、挑选其中的一部分下达目的地检查指令。

3. 目的地检查指令通过单一窗口传达给进口收货人或其代理，同时通过海关查验系统（查四系统）或属地查检系统传达给执行检查的目的地海关相关科室；（注释：由海关新开发的“属地查检系统”已经上线，目前的目的地检查事项处于“查四”“查检”两个系统双轨并行过渡期）。

4. 接到目的地检查指令后，进口收货人或其代理将指令所对应，且海关已经放行的货物由码头运输到本企业所选定的场地（包括货主仓库、临时租用仓库、货物目的地工厂车间等）或海关指定地点。目

前，相当一部分的目的地检查都在进口口岸所在城市的第三方物流仓库完成，而并非货物最终的目的地，其主要原因是进口收货人希望其委托的货代将所有的清关手续在口岸完成即可（包括目的地检查），这样可避免其自身配合海关进行目的地检查的工作。

5. 对于采用集装箱装载的货物，其中涉及检疫、食品卫生类的货物须保留在原集装箱内；其余大部分货物可先行拆箱、返还空箱，仅需保持货物外包装完好，再运输至目的地查验场所即可。

6. 进口收货人或其代理在货物运抵目的地前或运抵后，和目的地海关就具体实施检查进行沟通落实，沟通内容包括检查事项、需要提交（准备）的单据文件资料、检查地点、时间等。

7. 海关检查关员在企业配合下，按操作规范（双随机、双人作业、自行安排交通往返等）到货物所在地实施检查。正常合规的，实施检查的关员记录检查内容并经进口方签字确认后，进入结关程序。

8. 部分需要取样检测的，由关员按作业流程要求进行取样，送样至海关所属检测机构或委托检测机构进行检测，检测符合要求的进入结关流程。

9. 经检查综合评定确认为合规进口的，绝大部分可在一天内完成结关手续，发送结关指令；个别情景需要整改、补充单证的（如产地证明、和进口商品相关的其他资料），整改和补交后合格的予以结关，不合格、不可整改的则进行相应处置。

10. 货物结关后，货主可根据实际需要，向实施检查的海关申请出具相应的《入境货物检验检疫证明》，时间一般在一到三个工作日。

四、某货代企业系统数据及分析

为提高本次调研质量，项目团队得到某货代企业（以下简称 D 公司）的积极配合。该企业长期从事进出口货代、代理报关、仓储业务，在天津、青岛、上海、宁波、厦门、广州、深圳等十多个口岸城市设立下属公司并拥有企业自主的业务系统，对每一票货物的通关环节留下准确、详细的记录，为项目研究提供了较为准确的统计数据。

数据涵盖时间段：2023 年全年与 2024 年上半年

涉及目的地检查的商品种类：冻品、食品、化工产品、化工危险品、机电产品。

表 1 各类商品进口总票数、箱数、目的地检查票数、箱数及占比

进口商品	进口票数	进口箱数	目的地检查票数	目的地检查箱数	目的地检查的票数比例	目的地检查的箱数比例
冻品	3422	3435	508	492	14.8%	14.3%
食品	2361	3822	250	435	10.6%	11.4%
化工危险品	18	21	3	3	16.7%	14.3%
化工非危险品	5	15	1	1	20%	7%
机电	4	7	2	2	50.0%	28.6%

进口商品	进口票数	进口箱数	目的地检查票数	目的地检查箱数	目的地检查的票数比例	目的地检查的箱数比例
累计	5810	7300	764	933	13.1%	12.8%

（注：以上商品中“冻品”是指以冷藏集装箱方式进口的如冻牛肉、冻猪肉等冷冻食品；“食品”是指其他普通非冷藏类进口食用商品；“化工危险品”是指属于《危险化学品目录》内商品；“化工非危险品”是指其他普通化工品）

系统数据显示：该企业统计周期内商品被布控目的地检查的票数比例为 13%左右。化工非危险品目的地检查票数占比 20%，化工危险品 16.7%；冻品 14.8%，食品 10.6%。（机电类共计 4 票，两票检查，比例高达 50%，样本偏少，不具备代表性）

表 2 进口商品在不同情景下的抵港至结关耗时比较

进口商品	进口票数	未布控检查	口岸查验	目的地检查
冻品	3422	23.1 小时	96.7 小时	220.0 小时
食品	2364	3.9 小时	72.1 小时	234.3 小时
化工危险品	18	68.2 小时	66.8 小时	80.5 小时
化工非危险品	5	16.9 小时	-	288.2 小时
机电	4	-	74.6 小时	717.2 小时

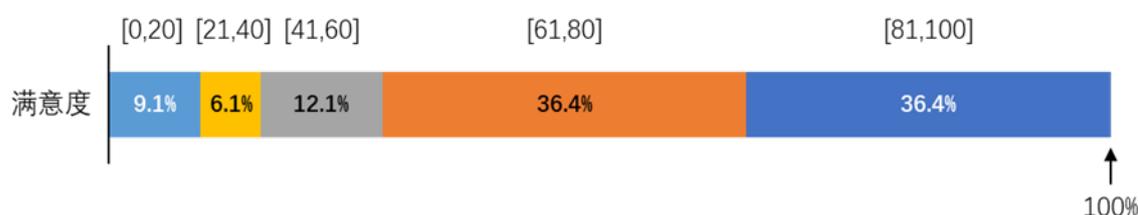
数据显示：未布控的，化工危险品整体通关需要 3 天，其他冻品、食品、化工品均可在一天内完成通关手续，其中食品最快，平均耗时仅为 4 小时。一旦命中口岸检查，除危化品外，其他商品的通关时间延长 3 天左右；一旦命中目的地检查，通关时间延长到 10 天左右，甚至更长。

需要在此特别强调的一点是：目的地检查的实际实施是由进口收货人或其代理和目的地检查海关双方共同完成，时间耗费既包含了属于进口收货人或其代理为货物运输、资料准备，资料递交、检查时间约定等耗费的时间，也包含了检查关员排班、车辆安排、到目的地的在途交通时间等属于海关耗费的时间。

五、问卷调查反映情况

8月中旬，课题组就目的地检查进行了公开问卷调查²（问卷调查文本见附件1）征集到发生目的地检查业务的货代、报关、进口贸易、生产制造企业共计33份有效答卷，区域覆盖范围主要包括：长三角、珠三角、京津冀地区以及青岛、济南、大连、西安等城市。项目组已将问卷调查单独汇总形成报告（见附件2）。以下为重点内容：

总体满意度：受访企业对目的地检查的总体满意度为71分（100为满分），其中选择满意及以上的人数比例为73%。说明目前的目的地检查总体情况不错。



²目的地检查目前在海关系统被纳入事中事项，总署企业管理及稽查司设立属地查检处负责该项业务，直属海关业务量大的设立专有单独的查检处，负责具体指导各隶属海关的查验工作，隶属海关以专门的查验科室、物流监控科或属地查检科、电商查验科等不同类型的科室细分具体检查事项。本项目所针对的目的地检查仅为全部进口属地查检业务中的一部分，问卷调查使用了“属地查检”的名称，属专业知识及能力局限所致，但在实际调查问卷进行期间以及后续汇总过程，对此做了相应的纠正处理，特此说明。

图 2 受访企业对于目的地检查总体满意度评分分布

1. 预约目的地检查至实施查检的时间：货物到达目的地后，从预约到实施目的地查检的等待时间最快为当天，最长为 35 天，平均等待时间为 4.3 天。

2. 检测时间：对于需要进行抽样检测的货物，自抽样至完成检测所需时间最短 2 个工作日，最长 16 个工作日，平均为 9 个工作日。

3. 查检（包括检测）完毕到结关所需时间：最快 1 个工作日，最长 14 个工作日，平均为 5 个工作日。

4. 关检融合前后变化差异：50%表示没有差异,20%表示现在更好；27%表示现在不如融合前。认为“更好”和“变差”的原因包括：

<p>关检融合后体验更好体现在：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 转单速度变快了，部分货物尚未抵达目的地，目的地检查关员已经开始联系收货人； ➤ 检查效率变快； ➤ 不同品类实施部门有差异，业务更规范； ➤ 融合后检查比例有一定降低； ➤ 海关人员服务意识强，态度积极。 	<p>关检融合后体验变差体现在：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 检查效率变慢，等待时间久； ➤ 检查作业相关成本变高； ➤ 查验产品范围扩大，非法检产品纳入检查范围； ➤ 食品类需要原箱检查； ➤ 抽样检测的比例增加； ➤ 政策标准不统一； ➤ 取样检测效率变低。
---	---

六、企业在目的地检查方面存在的主要痛点

（一）目的地检查比例过高

目的地检查所针对的大多属于进口商品的品质及安全性管理，包括食品品质安全状况、产品质量要求是否达标、标签标识是否符合要求等。由于缺乏系统全口径数据，各类不同商品被海关命中目的地检查的准确比例无法获得。根据典型企业的系统数据：化工品票数比例 20%，危化品 16.7%，冻品 15%，食品 10.6%（设备共 4 票，目的地检查 2 票，样本数量过少，不予计入），总体的目的地检查的票数占比约为 13%左右。问卷调查答卷人反映的情况是：一部分感觉关检融合后这一比例有所下降，另一部分人则认为关检融合后检查比例有所提高。但无论感觉降低还是提高，几乎所有接受调研（包括问卷调查、深度访谈、专题座谈、个别询问等）的专业人士普遍认为目前的目的地检查比例还是太高。

不少企业反映：很多货物常年进口、目的地检查反复进行，即便反复检查没有发现任何问题，但检查比例数年不见调整，对海关而言具有明显的管理资源浪费之嫌，对企业，除了产生货物通关时间延长以及额外的短途运输、仓库费用等物流成本外，人力资源耗费也不少，显著增加进口货物的通关综合成本。

（二）从放行至结关的通关耗时还应该进一步缩短

海关目前对外公布的进口整体通关时间是指基于关检融合前的货物抵港到货物放行所耗费的作业时间，绝大部分情况下，海关放行即意味货物结关（海关对货物入境环节的监管结束），海关放行后由原出入境检验检疫部门实施检验管理，包括目的地检查所耗费的时间

不包含在整体通关时间内。关检融合后，进口商品的检验职责由海关承担，理应把整体通关时间由原先的货物抵港至海关发送放行指令调整为货物抵港至海关发送结关指令，把码头放行到目的地检查完成的时间作为通关时间更加科学合理。

理由是：得到海关结关指令前，货物仍然处于海关监管状态，进口收货人或其代理对进口货物没有任何处置权。之所以提出这个建议，是因为目前这部分时间没有纳入进口整体通关时间考核范围，不易引起地方海关对目的地检查耗时的关注和重视；另一个重要的因素是目前相当一部分目的地检查实质上也是在进口口岸实施，而口岸海关实际从事检查的关员人手有限，由此产生排队现象较为普遍。相对而言，小部分转到内陆海关实施目的地检查的货物由于总体票数不多，检查人手安排方面相比口岸海关要从容许多，通过通关时间的考核，可以就口岸和内陆海关在目的地检查的工作量以及相应的人员编制安排做出更加科学合理的管理资源配置。

进口收货人或其代理对目的地检查耗时长抱怨更为集中的是取样检测，问卷调查的结论是平均 9 个工作日，加上非工作日为 12 天左右，对货物投入生产或市场产生明显的滞后影响。

以下是一个冻柜通关耗时 12 天的费用实例：

商品：冷冻牛肉

数量：一个 40 尺冷柜

通关过程：5 月 17 日申报，19 日到港 21 日查验并取样送实验室检测，6 月 2 日结关，6 月 3 日提柜、送货、还柜。到货至还柜共计 16 天，超免堆期 12 天（扣

除 4 天免推期), 产生堆存费 3408 元; 免用箱期为抵港后 14 天, 超免用箱期 2 天, 产生滞箱费 2640 元。

(注: 进口冻肉命中“目的地检查”并需要取样检测的, 部分口岸可以将冻肉从冷藏集装箱卸存到码头内或附近的海关监管冷库, 部分口岸则不具备上述条件而继续在冷柜内存放于码头的冷柜堆场, 等待检测合格放行后提走)

以 D 公司进口商品目的地检查的成本增加为例:

根据上述 D 公司系统数据的测算: 2023 年全年及 2024 年上半年实际实施目的地检查货柜 933 个, 加上同一票内虽然不检查、但仍需等待被查集装箱一同结关的其他集装箱, 共计大约 1180 个集装箱, 假如以每箱因目的地检查产生额外的运输、仓库、滞箱费用为 1000 元计算, D 公司因此增加的通关成本为 120 万元左右。

(三) 企业所需的信息不充分

海关实施目的地检查指令需要企业的积极配合, 但较多企业抱怨海关提供的信息不充分, 主要包括:

1. 实施检查的海关联系方式。部分业务量比较大隶属海关按商品类别、进口、出口等设有五六个承担不同查验工作的科室, 网上无法查到各个科室所对应的业务, 办公电话不公开(或者公开也经常无法顺利接通), 企业通过 12360 询问也无法及时得到准确答案, 无法高效和准确联系目的地检查海关。

2. 具体检查内容。目前, 海关目的地检查共有 18 个具体事项, 但具体某一票货物的检查内容包含哪些检查事项, 需要和检查科室对接上以后才知道, 企业希望在下发检查指令时在不影响检查纪律的前提下随指令一并告知。

3. 具体检测内容与进度。一票货物被命中抽样检测, 具体检测内

容、检测进度、技术中心的联系方式等等信息都无法得到，企业一直处于盲目等待中，十分不利于后续的货物处理安排。

4.详细、具体的作业要求。譬如各类不同检查事项所需要的单证、文件、资料，需要在和检查关员联系对接后才知晓，而部分单证、文件、资料的准备需要境外供货商提前准备，得到海关的明确告知后再进行收集就可能影响检查的实施及相应的结关时间。

（四）各地海关检查作业要求不统一

部分企业反映不同海关对相同的检查会提出不同的要求。譬如：相同类商品的目的地检查，部分海关可以通过网络系统提交电子文档，而部分海关则要求企业必须到海关窗口提交纸质文件、单据；对检查场所，有的海关不予过问，有的海关则会要求进口收货人或其代理出具仓库租用协议合同等。

出现以上情况的主要原因是：目前还没有专门针对“目的地检查”所制定的详细、具体的操作规程，各隶属海关沿袭本关各不相同的习惯做法。

（五）部分口岸海关推诿目的地检查

由于绝大部分进口货物货主选择货代完成整套通关手续，要求货代在口岸完成可能出现的海关检查事项，货代为满足客户要求，绝大部分在申报时选择口岸海关为进口货物的目的地，导致口岸海关检查业务科室工作量不堪重负而对目的地检查产生推诿、排斥。具体表现

方式：一是要求企业将目的地检查海关由口岸所在地海关自行变更为其他内陆海关，而内陆海关对此操作明确对企业表达不满，让企业面临两边的责备；二是有意无意拖延目的地检查的实施时间，迫使企业将可能出现发生的目的地检查转移到其他海关。

（五）AEO 高认企业没有获得感

关检融合前，AEO 高认企业进口货物的海关查验比例大大低于普通企业，原出入境检验检疫机构通过实施分级管理制度，优质企业的进口商品检验比例大大低于普通企业且检验方式更加灵活、简便；遇到特殊情况提出请求的，原出入境检验检疫机构会积极响应，优先处理。高认资质具有较高的含金量。

关检融合后，就目的地检查而言，原有的便利、优待几乎不复存在，一些企业向海关表明企业为 AEO 高认资质时，因为没有相应的规范规定，相关科室、关员的大多反应冷淡，不予理睬。究其原因，原检实施属地管理，地方出入境检验检疫机构对属地企业的管理水平、进口货物状况了解掌握十分充分，在检查比例、检查方式上给予优质企业便利上具有很大的主动权。

关检融合后，所有的目的地检查指令由风控中心统一下达，而目前的指令设置上，似乎还没有将企业信用等级作为参数之一或者虽然设置但差异微小，企业无法明显感知。这使得 AEO 高级认证企业在目的地检查中无法享受任何便利措施。

七、优化目的地检查制度的建议

（一）充分运用风险管理技术，提高精准度

“管得住，放得快”是海关管理的基本要求，体现这一管理要求的最高境界是“有问题的跑不掉、没问题的少干扰”。为实现这一双重目标，国际海关一直在进行不懈努力探索，“风险管理”就是被 WCO 以及各国海关高度认可的理念之一。

中国海关从上个世纪末引入风险管理概念及方法，并在过去的二十多年运用于货物监管、关税征收、企业管理等各个领域，取得了积极显著的成效。关检融合后，海关管理职责范围大幅度扩大，除了海关传统管理职能，还要通过出入境检验检疫管理制度保证所有进、出口商品符合国家安全、卫生、健康、环境保护、防止欺诈等要求。前后比较，目前海关的管理难度无疑大幅度增加，但海关“管得住、放得快”的基本要求以及风险管理作为一个科学的管理方法同样适用于出入境检验检疫管理。风险管理在出入境检验检疫管理当中应用的基本逻辑就是针对不同商品的不同属性、不同来源地、不同生产厂商、不同用途、不同进口商等诸多方面，综合研判某一类进口商品潜在的安全隐患，通过实际的检验、检测，验证事先研判结论是否正确，从而不断调整检查（包括检测）的比例、检查对象、检查内容和检查方法。而 2018 年关检融合至今已有 6 年之久，同一企业常年从同一出口国购买的同一类符合国家相关标准要求的商品，反反复复被海关选

定为目的地检查或抽样检测，从来没有发现问题，但检查数量、比例数年未见变动，完全感受不到海关风险管理在进口商检管理上是否得到实际、有效应用。

（二）降低检查比例

过去二十年间，中国海关通过业务改革、流程再造、管理创新、单一窗口开发与应用、机构调整等一系列举措在保证风险管控的前提下，努力简化通关手续、缩短通关时间、减少跑腿、降低费用等提升通关便利化，在优化口岸营商环境方面取得骄人成就，得到企业的一致赞誉。

目前而言，进口收货人或其代理普遍感觉海关检查（包括海关口岸检查及目的地检查等需要海关实际开箱检查、检验、化验、检测等）成为通关便利化过程中最大、最难的一块“硬骨头”。关检融合前，中国海关通过风险管理、企业信用管理、稽查制度等一系列科学有效的方法措施，在保证管理职能得到充分保障的前提下，进口货物查验比例逐年下降，由本世纪初的 10% 降到关检融合前的 6% 左右，特别是 AEO 高认企业，进口查验比例降低至 1% 以内。关检融合后，原检 20%、30% 甚至更高的抽批比例将原本海关在降低查验率、实现通关便利化的努力大幅度缩水。高比例检查、检测所产生的货物通关延时、费用增加等一系列问题已经成为众多进口企业不能承受之重，想办法把检验、检测比例降下来应该成为下一步海关呼应企业需求的重点事项。

（三）修订、公布更加详细、具体的作业规程

目的地检查作为进口商品出入境检验检疫管理的一个重要环节，需要包括进口企业在内的多方积极配合，能否制定并公开发布一个全面、清晰、明了的目的地检查操作流程规范非常必要。

目前，网上可以公开检索到的有 2017 年质检总局发布的《出入境检验检疫流程管理规定》(附件 3)，通过申请公开获得海关总署《海关属地查检作业操作规范》(删减版文本，见附件 4)，仔细阅读学习，发现目前的作业操作规范对应业务实际实施无论是从企业角度还是海关角度，仍然不够具体细致。

譬如目的地检查所对应的共计 18 项检查事项，进口收货人或其代理需要分别对应准备什么资料文件？在报关环节已经提交的电子文件是否还需要再次提交？是否可以提交电子文本？哪些必须提交纸质文件？纸质文件是否需要在实施检查前窗口提交检查关员还是在检查进行时提供？检查场所如果不是进口收货人或其代理自有的仓库，是否需要提交仓库租用协议？集装箱进口货物需要进行目的地检查的，哪些可以拆箱进行，哪些检查前不能拆箱并保持原有封存完好？如果一票货物有若干个集装箱的，是否可以明确检查哪几个箱子的货物，不属于检查的箱子是否可以由进口收货人或其代理自行拆箱？如果一票货物有不同的目的地流向，究竟应该去哪检查等等问题。

由于目的地检查所涉及的商品种类庞大，为最大限度提高操作规

程的全面、科学、合理，建议能制定单独的目的地检查操作规程，制定及修订应积极动员地方海关以及相关的优质进出口企业参与其中，一旦制定完成应该向社会公布。

（四）通过系统提供更多、更具体的信息

为了能够让进口收货人或其代理了解掌握并积极配合目的地检查，达到合规货物的尽快结关，建议海关对涉及目的地检查事项的相关信息通过单一窗口等渠道及时告知进口收货人或其代理。

这些信息包括：实施目的地检查的海关科室或实施检测的技术中心的联系电话或微信联系方式、具体的检查事项；取样检测的，建议告知进口收货人或其代理检测内容、检测标准、检测方法、预计的检测完成时间。除了以上进口收货人或其代理配合海关实施目的地检查的信息外，建议海关针对不同的检查、检测事项，结合实际情况，从实际开始到检查、检测实际完成做出相应的时限要求，以便进口收货人或其代理就进口货物作相应的后续安排。

（五）加快扩大远程检查范围

以远程视频方式实施目的地检查，在试点部分海关的部分商品的部分检查事项上得到运用，并得到企业广泛欢迎。视频远程检查可以大大提高海关检查效率、缩短检查等待时间，加速货物通关速度，也十分有利于解决目前海关目前普遍人手紧缺矛盾。

实施远程查检实例

作业部门：苏州海关驻吴中办事处

作业对象：杜乐（苏州）金属制品有限公司（位置在办事处 45km 外的相城区黄埭镇）

该批查检作业是依据海关属地查检业务管理系统的布控指令，主要实施：检查病媒/有害生物、核对品名、检查标签/标识、核对产终地、核对数量等。

实施远程查检使用的是南京海关开发的“关企在线交互系统”。企业在属地查检业务系统中申报后，海关根据实际情况，确定是否采用远程查检并和企业联系落实具体查检时间。

查检过程中，企业使用手机或平板电脑进行身份互认，确定货物存放地点，清点数量，开箱检查，共同确认检查结果，整体耗时仅 25 分钟。

（六）扩大第三方采信范围

目的地检查大部分检查、检测事项的的宗旨归根到底还是商品品质安全，为此，中国海关在数年前提出了逐步采用第三方采信的便利化举措，企业对此一直抱有期待。但从最近几年的实际进展看，企业的普遍感受是海关第三方采信的进展过于缓慢，目前的商品范围仅限于服装、水泥等个别品类，获得第三方采信资格的检测机构也有进一步扩大的必要。

从发达国家的商品品质管理经验看，第三方采信应该成为商品品质管理的重要手段，建议海关在总结前期的试点经验，加速扩大第三方采信适用范围，通过营造良好的竞争环境，在不断提升进口商品检验、检测合格认定管理水平的同时，降低海关行政管理成本及投入。

（七）尝试自查自报

关检融合前，地方质检机构对资信等级高、内部合规管理好、进口商品经过检验、检测认定合格的企业在重复进口同类商品的，采用

企业自主合格声明及进口自行验收报告代替目的地检查、检验，这一举措很大程度上提高了合规企业的获得感，得到守法合规企业的高度赞扬。

关检融合后，这个行之有效的便利措施没有得到很好的传承和衔接，目前这一做法已不复存在。建议总署相关职能部门重新研究，设法将此融入海关现有企业信用管理制度，作为 AEO 高认企业的专享便利措施，在进一步提升企业主动合规意愿，积极提高合规管理水平的同时，减少关企双方的无效投入。

（八）设立集中目的地检查场所

根据调研的 D 公司系统数据显示，该公司在过去一年半时间内共计 764 票进口货物在入境口岸实施目的地检查，其中在其他非入境口岸地实施的目的地检查仅为 27 票，入境口岸和其他地点进行目的地检查的比例分别为 96.5% 和 3.5%。刨除货物在途运输耗费时间，完成目的地检查所耗费的时间大致相当。

与 D 公司类似，进口收货人或其代理普遍选择在口岸海关完成目的地检查，一是为了一次性完成全部通过流程，二是有些货物要在口岸完成通关手续后销售或运送发往不同的实际最终目的地。

有鉴于此，调研团队认为在目的地检查较为集中的地方，譬如相应的港区内、港区附近、交通便捷的集装箱堆场内或附近，由独立第三方开设专门的目的地检查场所，将是缓解目的地检查人手紧张的一

个方法。两个检查关员去往不同的目的地实施检查，大概率一天两、三票，如果集中在同一场所，一天完成 10 票货物的现场检查不存在任何困难。对进口收货人或其代理而言，只要场地租金合理，交通便捷，对最终结关货物的发送不构成大的绕道，也会积极配合。

结束语

调研中，系统内外专业人士还提出了一些更高层次、涉及目的地检查制度层面，值得顶层设计者关注、思考的问题。即：国家层面对进出口商品质量管理的框架制度如何设计更加科学合理。

商品品质管理是所有现代国家的重要职责之一，但由于商品种类数以千万计，任何国家都不可能全面覆盖而只能选择其中关涉民众健康、安全以及环保等方面的重点品类，如食品、药品、婴幼儿用品、电梯、大型游乐特殊设备、压力容器、危化品等进行重点监管，这方面，国内国外情景基本相同。

但在具体如何实施管理，特别是在进出口商品的品质管理方面，中国和发达国家之间存在显著差异。

以美国为例，所有商品的品质管理根据商品的不同性质、种类，由不同的机构担负行政主管职责。美国农业部（USDA）监管肉类、禽类和部分蛋制品，其余的所有食品、药品监管由美国食品药品监督管理局（FDA）统一管理。管理重点一是制定标准、包括安全标准、检测认证标准；二是对检测机构进行严格监管。相关的法律规定了上述机构有权对管辖范围内商品直接进行抽样检测，但实践中，监管部门抽样检查比例很低，抽样检测比例更低，发现商品质量问题的最直接的信息源自消费者投诉和举报。投诉、举报渠道和方式多种多样，包括窗口、电话、短信息、邮件等，一旦出现投诉举报，即刻启动检

查、检测、鉴定、封货、封库、封场、扣押责任人等系列监管手段并对违法违规行为予以严厉的惩罚。其中，对进口商品的品质监管主要通过主管机构向海关提供重点来源地重点商品的边境查控范围，一旦选定目标货物，由边境海关协助、配合主管机构在入境地口岸实施检查、取样检测。所有的商品质量管理不区分境内还是境外生产制造，均由一个主管机构实施全盘监管，海关的角色就是在主管机构需要对进出境商品品质进行实际监管期间，提供协助配合。而目前中国，就进口商品而言，单独由海关在入境环节对进口商品实施高比例检查、检测，两者的管理效率存在明显差异。

事实上，随着新技术、新材料、新产品的不断涌现，商品质量的标准也经历着一个不断演进、提升的过程；所有商品的生产制造企业、储存企业、运输企业、销售企业始终是商品质量的第一责任主体群。同时任何企业都永远无法保证所有商品达标，在这样的客观事实面前，政府机构作为管理方，最核心的管理工作是制定标准、通过种种方法手段最大限度保证标准得到充分实施，漫无目的的检验检测，由于缺乏科学指引，必将导致大量的行政资源的浪费。

中国海关目前的商品出入境检验检疫制度更值得引起高度关注的一点是：目前中国海关在进口商品出入境检验检疫中投入相当多的行政资源，万一进口商品的品质出现严重的社会性安全事故，万一事故原因是商品质量问题发生在商品入境前，那么，海关在其中将承担何种责任，民众又会如何看待海关。借鉴发达国家经验，改变目前将

商品进行人为区分为进口商品、本国商品，将所有商品的品质管理全部移交市场监管及其他相关的专业机构是不是一个明智的选择？

附件 1：问卷调查文本

进口货物目的地查检研究项目问卷调查——企业版

在中国报关协会的大力支持下，北京睿库贸易安全及便利化研究中心决定发起《进口货物目的地查检专题研究》。该提议得到了海关总署企业管理和稽查司的认可，我们将本着科学、诚信、求真、务实的态度，从具有进口货物目的地查检业务进口企业、货代、报关以及海关内专门从事目的地查检工作的专业两个方面，收集、梳理现行制度的流程、要求、存在的堵点痛点、原因以及对制度进行优化的建议。

本中心将一如既往，对信息提供者个人及机构的相关信息进行专业处理并承诺承担相应的保密责任。

感谢您的积极参与并深切希望在各方面的共同努力，推动进口货物目的地查检制度的不断完善！

此调查自 8 月 12 日开始，8 月 25 日截止。

欢迎转发。如有不明事项，请随时联系 18800127188 郭女士

企业信息

1. 公司（机构）名称 [填空题] *

2. 公司成立年份（年份准确即可） [填空题] *

3. 企业类型 [多选题] *

进出口贸易

国际货运代理

代理报关

生产制造与加工

其他 _____ *

4. 2023 年公司年产值级别或贸易额级别【元人民币】 [单选题]

百万级以下

百万级

千万级

亿级

十亿及

百亿级

千亿级及以上

依赖于第3题第1;4个选项

5. 进口或代理进口产品种类 [多选题] *

小家电 医疗器械

旧机电产品 儿童用品

服装 玩具

食品 动植

化妆品 工业品

特殊物品 危险化学品

其他 _____ *

本次问卷调查的进口货物属地查检是指进口货物在运抵目的地后，由属地海关对货物实施的查检活动。

由海关在入境口岸实施的查验以及其他不属于属地查检的海关管理事项不包括在本次问卷调查内。

6. 请选择：进口货物属地查检主管海关 [填空题] *

7. 本公司接受进口货物属地查检的大概频率为：每月_____次
[填空题] *

8. 进口同类商品被实施进口货物属地查检的比例多少（按票数）：

_____ % [填空题] *

9. 属地查检通过何种方式获得待查检信息? [多选题] *

单一窗口

微信公众号

短信

电话

代理通知

其他 _____ *

10. 如何与属地海关取得联系? [多选题] *

单一窗口

微信公众号

短信

微信群

电话

其他 _____

11. 是否有渠道与属地海关预约查检 [单选题] *

有

没有

12. 与属地海关预约查检的渠道是 [多选题] *

单一窗口

互联网+海关

微信群

其他平台 _____ *

依赖于第 11 题第 1 个选项

13. 货物到达目的地后,从预约到实施属地查检(进口设备需要安装、调试后实施查检的除外)

平均需要_____个工作日

等待时间最快的需要_____个工作日

等待时间最慢的需要_____个工作日 [填空题] *

14. 如发生抽样检测,通过何种方式了解具体的检测内容? [多选题] *

单一窗口

检查现场

微信公众号/小程序

短息

电话

邮件

其他 _____*

15. 完成检测一般需要多少个工作日[表格文本题] *

最小工作日 最长工作日

小家电

医疗器械

旧机电产品

儿童用品

服装

玩具

食品

动植

化妆品

工业品

特殊物品

危险化学品

其他

16. 查检完毕（包括检测）到结关一般需要多少个工作日[表格文本题] *

最小工作日 最长工作日

小家电

医疗器械

旧机电产品

儿童用品

服装

玩具

食品

动植

化妆品

工业品

特殊物品

危险化学品

其他

17. 关检融合前后进口货物属地查检是否有差异？具体差异有哪些？

[填空题] *

18. 你对目前的进口货物属地查检的满意度打多少分？[矩阵文本题]

[输入 0 到 100 的数字] *

满意度 _____

19. 你觉得哪些方面需要改进？比如与属地查检海关联系困难、查检等候时间长、申请将目的地查检与口岸查验合并并在口岸完成的手续复杂等。 [填空题] *

20. 你对优化改进现行的进口货物属地查检有何建议？比如增加自检报告范围；尝试推广目的地远程视频查检；增加高认企业优势，如专门的加速通道；对经常进口的货物降低查检率等 [填空题]

21. 是否愿意提供往年本公司进口货物属地查检的相关数据及典型实例？ [单选题] *

愿意

不愿意

22. 是否愿意参加由研究中心组织的专题座谈或研讨会？ [单选题]

*

愿意

不愿意

23. 是否愿意接受研究中心的深度访谈？（包括语音、视频、面对面）

[单选题] *

愿意

不愿意

24. 您的姓名（可只填姓氏） [填空题] *

25. 您的职务 [填空题] *

26. 您的联系电话 [填空题] *

27. 您的微信 [单选题]

与电话相同

不同 _____ *

28. 从事目前工作年限 [单选题] *

一年以内

1—3 年

3—5 年

5—10 年

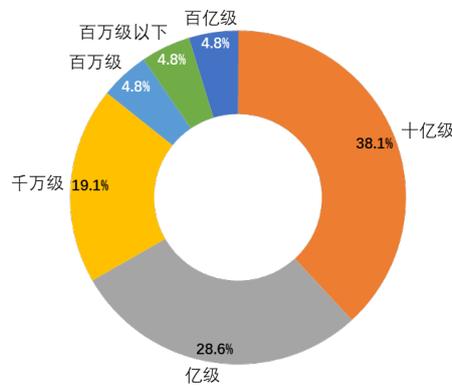
10 年以上

附件 2：问卷调查结果报告

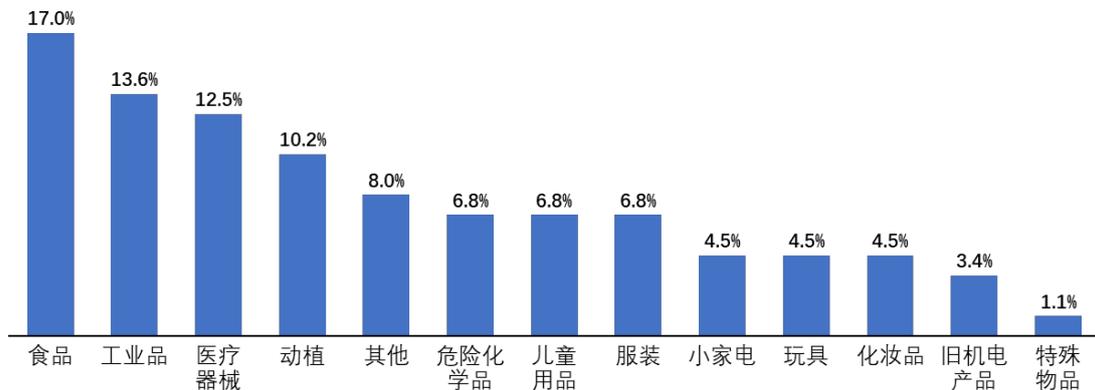
目的地查检问卷调查情况统计

本次目的地查检问卷调查共收到 33 分有效答卷。答卷企业涵盖代理报关、进出口贸易、国际货运代理、生产制造与加工、减免税等多个行业。

1. 答卷企业 2023 年公司年产值级别或贸易额级占比情况



2. 答卷企业进口或代理产品种类中，食品、工业品和医疗器械依次位列前三

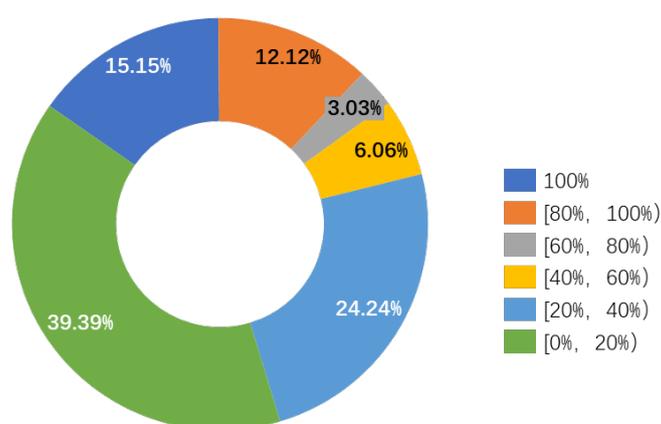


3. 进口货物目的地查检的主管海关分布情况

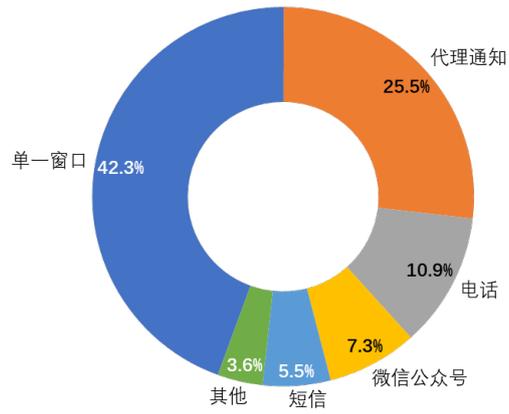
直属海关	隶属海关	直属海关	隶属海关
天津海关	天津机场	杭州海关	义乌
	保税区		杭州经济技术开发区
	东疆保税港区	北京海关	中关村
	武清		北京经济技术开发区
	大港港区	深圳海关	深圳机场
车站海关	笋岗		
洋山	龙岗		
上海海关	吴淞	大连海关	大连港湾
	无锡		大连经济技术开发区
	苏州工业园区	济南海关	济南
青岛海关	黄岛	武汉海关	天河机场
	青岛大港	合肥海关	芜湖
	威海	西安海关	宝鸡
厦门海关	海沧	郑州海关	焦作
	东渡	拱北海关	中山

4. 答卷企业中，上海兴亚报关有限公司接受进口货物属地查检的概率最大，每月多达 200 次，其他企业被布控的概率在每月 1 次到 56 次不等

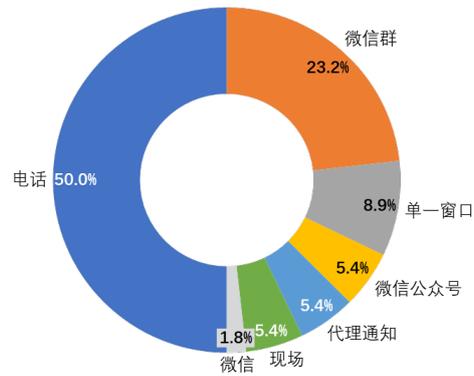
5. 答卷企业中有 5 人（占比 15.15%）反馈进口同类商品被实施进口货物属地查检的比例高达 100%，有 13 人（占比 39.39%）反馈进口同类商品被实施进口货物属地查检的比例不足 20%



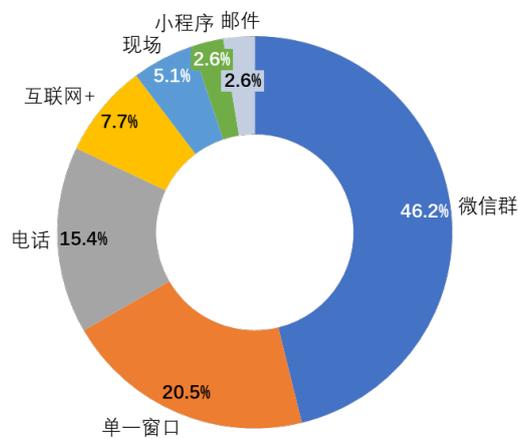
6. 单一窗口是企业获得待查检信息的主要途径



7. 电话是企业与属地海关取得联系的主要途径



8. 共有 27 个答卷人反映有渠道与属地海关进行查检预约，预约途径以微信群为主



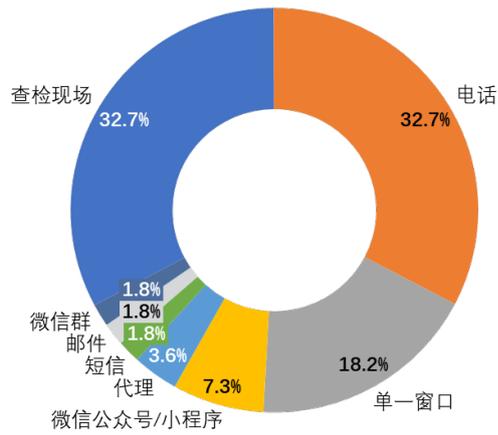
9. 货物到达目的地后，从预约到实施目的地查检的时效情况为：平均等待 4.3 天，平均最快等待 3.0 天，平均最慢等待 6.5 天。其中郑州焦作海关的时效最快；厦门东渡海关、天津大港港区海关和深圳龙岗海关的实效最慢。

表 1 各属地海关预约到实施目的地查检的时效情况

属地海关	平均等待工作日	最快等待工作日	最慢等待工作日
北京海关 - 北京经济技术开发区	1	1	3
北京海关 - 中关村	1	1	1
大连海关 - 大连港湾	2	1	3
大连海关 - 大连经济技术开发区	4	3	7
拱北海关 - 中山	5	2	7
杭州海关 - 杭州经济技术开发区	3	2	5
杭州海关 - 义乌	2	1	4
合肥海关 - 芜湖	5	7	3
济南海关 - 济南	1	1	1
南京海关 - 苏州工业园区	2	1	3
南京海关 - 无锡	2	2	4
青岛海关 - 黄岛	2	2	5
青岛海关 - 青岛大港	3	1	5
青岛海关 - 威海	3	1	3
厦门海关 - 东渡	20	15	35

厦门海关 - 海沧	5	4	11
上海海关 - 车站海关	7	3	14
上海海关 - 吴淞	1	1	1
上海海关 - 洋山	3	3	9
深圳海关 - 深圳机场	2	1	3
深圳海关 - 笋岗	3	3	7
深圳海关 - 龙岗	20	15	20
天津海关 - 保税区	2	3	1
天津海关 - 大港港区	20	10	20
天津海关 - 东疆保税港区	2	1	3
天津海关 - 天津机场	1	1	2
天津海关 - 武清	2	1	5
武汉海关 - 天河机场	3	2	5
西安海关 - 宝鸡	1	1	3
郑州海关 - 焦作	0	0	1
均值	4.3	3.0	6.5

10. 抽样检测具体检测内容的了解渠道以查检现场和电话为主，两种渠道的选择占比均为 32.7%，并列第一



11. 完成检测的平均时效为 8.8 个工作日，平均最快需要 4.9 个工作日，最长需要 12.7 个工作日

表 2 各种货物平均检测耗时情况统计

货物种类	平均最小工作日	平均最长工作日	平均工作日
小家电	6.3	15.8	11.0
医疗器械	4.0	7.7	5.8
旧机电产品	1.7	6.7	4.2
儿童用品	4.8	13.2	9.0
服装	5.0	12.7	8.8
玩具	6.8	16.3	11.5
食品	5.1	16.0	10.5
动植	4.2	12.6	8.4
化妆品	3.8	15.8	9.8
工业品	4.2	10.7	7.4
特殊物品	7.0	14.0	10.5

危险化学品	4.5	9.4	6.9
其他	6.4	14.0	10.2
平均值	4.9	12.7	8.8

表 3 各种货物不同隶属海关检测耗时情况统计

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
小家电	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	西安海关 - 宝鸡	1	3	2
	平均值	6.3	15.8	11
医疗器械	北京海关 - 北京经济技术开发区	5	10	7.5
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20.5	27.5	24
	济南海关 - 济南	1	1	1
	南京海关 - 无锡	1	2	1.5
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	上海海关 - 洋山	2	6	4
	深圳海关 - 深圳机场	2	3	2.5
	深圳海关 - 笋岗	1	3	2
	天津海关 - 保税区	3	7	5
	天津海关 - 武清	1	10	5.5

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	平均值	4.0	7.7	5.8
旧机电产品	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	天津海关 - 武清	1	10	5.5
	平均值	1.7	6.7	4.2
儿童用品	北京海关 - 中关村	1	11	6
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	深圳海关 - 笋岗	1	3	2
	西安海关 - 宝鸡	1	3	2
	平均值	4.8	13.2	9
服装	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	青岛海关 - 青岛大港	3	7	5
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	上海海关 - 洋山	2	6	4
	深圳海关 - 笋岗	1	3	2
	平均值	5.0	12.7	8.8
玩具	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	深圳海关 - 笋岗	1	3	2
	平均值	6.8	16.3	11.5
食品	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	大连海关 - 大连经济技术开发区	5	15	10
	拱北海关 - 中山	7	15	11
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	杭州海关 - 义乌	3	45	24
	合肥海关 - 芜湖	7	14	10.5
	青岛海关 - 青岛大港	3	7	5
	青岛海关 - 威海	3	7	5
	厦门海关 - 东渡	7	25	16
	厦门海关 - 海沧	3	10	6.5
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	上海海关 - 洋山	2	6	4
	深圳海关 - 笋岗	1	3	2
	天津海关 - 东疆保税港区	10	30	20
	西安海关 - 宝鸡	1	3	2
平均值	5.1	16.0	10.5	

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
动植	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	济南海关 - 济南	1	1	1
	青岛海关 - 青岛大港	3	7	5
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	上海海关 - 吴淞	3	4	3.5
	上海海关 - 洋山	2	15	8.5
	深圳海关 - 笋岗	1	7	4
	天津海关 - 东疆保税港区	2	7	4.5
	郑州海关 - 焦作	3	15	9
	平均值	4.2	12.6	8.4
化妆品	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	10	50	30
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	西安海关 - 宝鸡	1	3	2
	平均值	3.8	15.8	9.8
工业品	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	合肥海关 - 芜湖	1	7	4
	济南海关 - 济南	1	1	1
	厦门海关 - 海沧	4	7	5.5

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	深圳海关 - 笋岗	1	7	4
	深圳海关 - 龙岗	1	1	1
	天津海关 - 天津机场	1	2	1.5
	天津海关 - 武清	1	10	5.5
	武汉海关 - 天河机场	15	30	22.5
	西安海关 - 宝鸡	1	3	2
	平均值	4.2	10.7	7.4
特殊物品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	平均值	7	14	10.5
危险化学品	大连海关 - 大连港湾	1	3	2
	济南海关 - 济南	1	1	1
	上海海关 - 车站海关	3	7	5
	深圳海关 - 龙岗	1	1	1
	天津海关 - 天津机场	1	5	3
	武汉海关 - 天河机场	15	30	22.5
	平均值	4.5	9.4	6.9
其他	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	20	50	35
	济南海关 - 济南	1	1	1
	南京海关 - 苏州工业园区	0	1	0.5

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	南京海关 - 无锡	1	3	2
	青岛海关 - 黄岛	10	20	15
	天津海关 - 大港港区	10	20	15
	武汉海关 - 天河机场	3	3	3
	平均值	6.4	14.0	10.2

12. 查验完毕（包括检测）到结关的平均时效为 4.9 个工作日，平均最快需要 3.0 个工作日，最长需要 6.9 个工作日

表 4 各种货物“查验完毕—结关”耗时情况统计

货物种类	平均最小工作日	平均最长工作日	平均工作日
小家电	3.0	6.3	4.6
医疗器械	2.1	4.8	3.5
旧机电产品	3.7	8.0	5.8
儿童用品	2.7	7.2	4.9
服装	3.0	6.5	4.8
玩具	3.5	7.8	5.6
食品	2.2	7.7	5.0
动植	2.2	5.7	3.9
化妆品	3.0	6.8	4.9
工业品	2.5	5.9	4.2
特殊物品	7.0	14.0	10.5

危险化学品	2.5	5.8	4.2
其他	1.1	2.7	1.9
平均值	3.0	6.9	4.9

表 5 各种货物不同隶属海关“查验完毕—结关”耗时情况统计

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
小家电	大连海关 - 大连港湾	3	5	4
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	西安海关 - 宝鸡	1	1	1
	平均值	3.0	6.3	4.6
医疗器械	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	北京海关 - 北京经济技术开发区	1	3	2
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	0	1	0.5
	济南海关 - 济南	1	1	1
	南京海关 - 无锡	1	2	1.5
	上海海关 - 洋山	1	3	2
	深圳海关 - 深圳机场	2	3	2.5
	深圳海关 - 笋岗	7	14	10.5
	天津海关 - 保税区	1	2	1.5

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	天津海关 - 武清	1	5	3
	平均值	2.1	4.8	3.5
旧机电产品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	大连海关 - 大连港湾	3	5	4
	天津海关 - 武清	1	5	3
	平均值	3.7	8.0	5.8
儿童用品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	北京海关 - 中关村	1	11	6
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	西安海关 - 宝鸡	1	1	1
	平均值	2.7	7.2	4.9
服装	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	大连海关 - 大连港湾	3	5	4
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	上海海关 - 洋山	1	3	2
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	平均值	3.0	6.5	4.8

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
玩具	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	平均值	3.5	7.8	5.6
食品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	天津海关 - 东疆保税港区	2	4	3
	厦门海关 - 海沧	2	15	8.5
	厦门海关 - 东渡	1	7	4
	合肥海关 - 芜湖	1	14	7.5
	西安海关 - 宝鸡	1	1	1
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	上海海关 - 洋山	1	5	3
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	拱北海关 - 中山	1	2	1.5
	大连海关 - 大连港湾	3	7	5
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	杭州海关 - 义乌	1	3	2
	青岛海关 - 威海	2	7	4.5
大连海关 - 大连经济技术开发区	4	20	12	

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	平均值	2.2	7.7	5.0
动植	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	天津海关 - 东疆保税港区	3	7	5
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	上海海关 - 洋山	1	10	5.5
	青岛海关 - 青岛大港	3	5	4
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	济南海关 - 济南	1	1	1
	郑州海关 - 焦作	0	1	0.5
	上海海关 - 吴淞	1	1	1
	平均值	2.2	5.7	3.9
化妆品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	西安海关 - 宝鸡	1	1	1
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	大连海关 - 大连港湾	3	7	5
	平均值	3.0	6.8	4.9
工业品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	天津海关 - 天津机场	1	2	1.5
	天津海关 - 武清	1	5	3
	厦门海关 - 海沧	7	22	14.5

货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	武汉海关 - 天河机场	3	5	4
	合肥海关 - 芜湖	1	1	1
	西安海关 - 宝鸡	1	1	1
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	大连海关 - 大连港湾	3	7	5
	深圳海关 - 笋岗	3	7	5
	深圳海关 - 龙岗	1	1	1
	济南海关 - 济南	1	1	1
	平均值	2.5	5.9	4.2
特殊物品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	平均值	7	14	10.5
危险化学品	上海海关 - 车站海关	7	14	10.5
	天津海关 - 天津机场	1	7	4
	武汉海关 - 天河机场	3	5	4
	大连海关 - 大连港湾	2	7	4.5
	深圳海关 - 龙岗	1	1	1
	济南海关 - 济南	1	1	1
	平均值	2.5	5.8	4.2
其他	南京海关 - 无锡	1	3	2
	南京海关 - 苏州工业园区	0	1	0.5

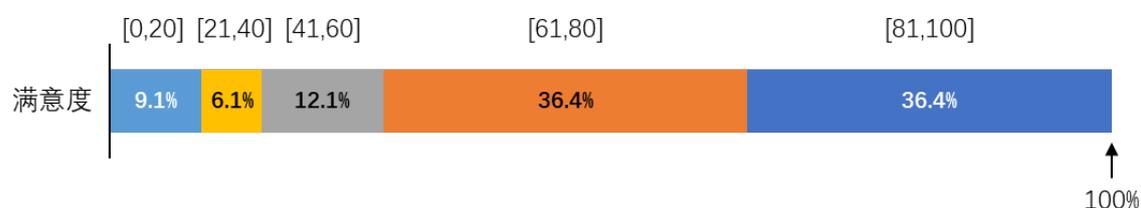
货物种类	属地海关	最小工作日	最长工作日	平均工作日
	青岛海关 - 黄岛	1	2	1.5
	武汉海关 - 天河机场	3	5	4
	杭州海关 - 杭州经济技术开发区	1	5	3
	济南海关 - 济南	1	1	1
	天津海关 - 大港港区	1	2	1.5
	平均值	1.1	2.7	1.9

13. 对于关检融合前后，进口货物目的地查验是否有差异性的问题：

- 在 30 份有效答卷中，有 14 人反馈无差异，占比 48.3%；
- 反馈有差异的 16 人当中，有 6 人明确表示关检融合后，进口货物目的地查验体验明显更好；有 8 人明确表示关键融合后，进口货物目的地查验体验明显更差；2 人表示有差异，但没有明确表示是变好还是变坏。

<p>关检融合后体验更好体现在：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 转单速度变快了，有时收货人还未收到货，属地关员已经开始联系收货人。 ➤ 查验效率变快 ➤ 实施部门有差异，业务更规范 ➤ 融合后查检率有一定降低 ➤ 海关人员服务意识强，态度积极 	<p>关检融合后体验变差体现在：</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 查验效率变慢，等待时间久 ➤ 费用成本变高 ➤ 查验产品范围扩大，非法检产品纳入查验范围 ➤ 食品类需要原箱查验 ➤ 合并前抽样检测的概率低于现在 ➤ 政策标准不统一 ➤ 取样化验慢
---	---

14. 目前的进口货物属地查检的满意度的平均得分为 71.18 分（共 33 份有效答卷）



15. 进口货物属地查检需要改进的地方有：

- 属地海关联系困难
- 查检等候时间长
- 申请将目的地查检与口岸查验合并并在口岸完成的手续复杂
- 口岸海关和属地海关直接信息调配问题，时间部门都是问题
- 查验率太高，指定的查验费用收取高于市场价很多，价格奇高无比，时间偏长
- 贸易类型的公司，买了卖。存在无法查检的窘态！因为买到国内，放在报关行的仓库，销售了才出库，海关一般不给安排验货。要求在使用地查验。我卖给客户，也不可能配合海关过去验货的。
- 进一步降低非法检产品查验比率
- 检测时间长，没有具体时效
- 有目的地查验指令，无口岸查验指令，即使勾选了合并查验，无法在口岸完成查验
- 经营单位和消费使用单位，不是目的地企业，货物存放在目的地仓库，目的地海关不愿意查验
- 与某些地方目的地查验属地约查检时间时有时候得不到确切时间，不能合理安排工程师和开箱人员同步到场。
- 科室流转不智能，比如还需要客户去落实具体属地海关负责科室。目的地查验太多增加海关业务量导致人手不足，客户排队时间变长。

- 查验或者检测项目应该在单一窗口或者短信中详细通知
- 目的地查验、口岸查验还是合并查验，尽可能让企业按实际情况自主选择
- 取样化验时间要缩短，取样进度应该像别的口岸那样，在报关单回执那提现取样进度
- 一票多个集装箱的货物，要查所有集装箱，而集装箱不一定能同一天到厂，就需要预约海关多次查检。建议对一票多柜的货物按比例抽检。
- 单证多、办理进度不够透明
- 细化监管，区别对待
- 加工贸易商品免予以查检（不进入国内流通领域，没有意义）；
- 生产性企业长期、频繁地有规律进口的零部件，如医疗器械配件，降低属地查检频率

16. 优化改进现行的进口货物属地查检的建议：

- 对于外地调离查验货物，有调离地址可以有具体地检疫机关代码参考，避免调离错误；对于经常进口的货物降低查验率；对于像二手设备这样口岸和属地都必须查的货物，完全可以把口岸查验和属地查验合并在一起查验；建议对经常进口的货物降低属地查验的概率，从而降低企业以及报关行的人工成本。
- 增加高认企业优势
- 尝试远程查验
- 同样货物一次取样送检没问题，是不是可以第二次免检？重复检验耽误时间！
- 希望降低查验率，恢复以前对每家企业根据其实际情况制定查验率
- 针对医疗器械生产型企业进口频次高，重复进口同类产品，降低查验率。针对木包装取样送检，根据发现问题的比率设置最小值，减少取样送检频次
- 建议如遇到需要抽样检测，可否考虑一下具体产品的情况，对价值高的产品，可否采取其他检测措施以保护企业资产
- 增加自检报告范围

- 根据货物特性，灵活设置查检指令，对特定行业的特殊物品比如集成电路行业光刻胶，防反射薄膜生成液等经常性进口等物品，目的地查检无实际意义，可以由企业自检或者给予豁免
- 给予企业特急货物优先查验
- 增加目的地查验指令，企业可以选择在口岸查验的权利，协调口岸海关允许目的地查验指令可以在口岸完成查验
- 加强本地实验室建设，提高检测效率
- 科室流转智能些，比如自动流转或者海关内部沟通
- 缩短取样时间
- 属地退运检验时间长，希望能缩短时效
- 退运检验资料多，希望能简化单证资料，或实现电子化

附件 3：《出入境检验检疫流程管理规定》

质检总局关于印发《出入境检验检疫流程管理规定》的通知

国家质量监督检验检疫总局

国质检通〔2017〕437 号

各直属检验检疫局：

《出入境检验检疫流程管理规定》已经质检总局第 260 次局长办公会审议通过。现印发你们，请认真贯彻落实。

质检总局

2017 年 10 月 16 日

出入境检验检疫流程管理规定

第一章 总 则

第一条 为加强检验检疫流程管理，提高检验检疫通关效率和工作质量，根据出入境检验检疫法律法规，制定本规定。

第二条 本规定所称检验检疫流程，是指出入境检验检疫机构依法对出入境货物等监管对象实施检验检疫的过程。一般包括以下部分或全部工作环节：受理报检、审单布控、现场和实验室检验检疫、动植物隔离检疫、检疫处理、综合评定、签证放行和归档。

本规定所称流程时限，是指完成每一个检验检疫工作环节所限定的工作时间。

第三条 在对货物风险、企业信用实施分类管理的基础上，依据合格评定的有关程序对出入境货物实施检验检疫监管，适用相应的检验检疫流程。

合格评定程序包括：抽样、检验（检疫）和检查；评估、验证和合格保证；注册、认可和批准以及各项的组合。

第四条 检验检疫流程管理遵循“一次受理报检、一次检验检疫、一次抽（采）样、一次检疫处理、一次签证放行”的原则。

第五条 国家质量监督检验检疫总局（以下简称质检总局）负责全国检验检疫流程管理工作。质检总局设在各地的直属出入境检验检疫局（以下简称直属局）

负责辖区内检验检疫流程管理和组织实施。直属局所属分支机构负责各自辖区内检验检疫流程的具体执行。

第六条 推进实施检验检疫全流程无纸化，通过检验检疫流程各环节作业无纸化，加快各环节间流转，缩短流程时限。

第二章 流程环节

第七条 受理报检，是指检验检疫机构对报检人提交的报检单证材料进行审核受理的过程。

第八条 审单布控，是指检验检疫机构按照相关规则及要求，对报检单信息及随附单证信息进行全面审核，并对各流程环节布控作业指令的过程。

第九条 现场检验检疫，是指检验检疫机构在货物堆放现场对出入境货物实施检验检疫的过程。

需要实验室检验检疫的，按要求抽（采）样并送实验室。

需要检疫处理的，按要求实施。

第十条 实验室检验检疫，是指实验室根据检测项目要求对接收的样品进行检测，或者对需要确认的有害生物、可疑症状进行鉴定，并出具检测鉴定结果报告的过程。

第十一条 动植物隔离检疫，是指活动物、动物遗传物质及植物种子、种苗入境后在指定隔离场（苗圃）或指定场所进行检验检疫的过程。

第十二条 检疫处理，是指检疫处理单位根据检疫处理要求，对出入境货物、运输工具及其他检疫处理对象实施除害处理、卫生处理，并提交处理结果报告的过程。

第十三条 综合评定，是指检验检疫机构根据合格评定程序，对出入境货物是否符合要求做出综合判定并拟制检验检疫证单证稿的过程。

第十四条 签证放行，是指检验检疫机构根据综合评定结果对出入境货物签发通关单或其他检验检疫证单的过程。

第十五条 归档，是指检验检疫机构对各流程环节提交的完整有效的档案资料、数据等按规定建档的过程。

第三章 流程管理

第十六条 依据合格评定有关程序，以及货物风险和企业信用水平，检验检疫流程既可以包括本规定第二条所列所有工作环节也可以是其中若干工作环节。

第十七条 质检总局在风险评估的基础上，根据货物风险高低和企业信用水平，设置相应的现场和实验室检验检疫比例(以下简称“抽批比例”)，并按照“双随机”方式实施抽批。

第十八条 抽批未抽中的货物，经审单符合要求的，予以签证放行。审单包括但不限于对注册、认可和批准，评估、验证和合格保证的审核等合格评定程序。

抽批抽中的货物，按规定实施现场和实验室检验检疫等。

第十九条 对检验检疫不合格或有证据表明风险等级提高的货物，以及检验检疫信用 C 级及以下的收发货人或报检人，经风险评估可以提高抽批比例，直至 100%。

对连续抽批质量安全水平稳定或风险等级降低的货物，以及检验

检疫信用 A 级及以上的收发货人或报检人，经风险评估可以降低抽批比例，直至最低比例。

第二十条 质检总局统一实施货物风险和企业信用分类，统一确定抽批比例，统一制定流程时限，统一组织风险布控，依托信息化系统开展大数据分析，并实施动态管理。

第二十一条 国内外突发重大疫病疫情和质量安全事件时，质检总局根据情况实施全国一体化的快速反应措施。

第四章 流程监管

第二十二条 检验检疫流程实行信息化管理，流程的电子记录应与实际工作情况保持一致。

第二十三条 检验检疫流程各环节应及时传递报检单及随附单证，实现有效衔接。

第二十四条 各级检验检疫机构要严格执行质检总局规定，在操作规范、确保工作质量的前提下，应努力提高工作效率，缩短流程时限。

第二十五条 各级检验检疫机构应建立检验检疫流程执行情况的监督检查机制，加强流程管理。

第二十六条 质检总局对各直属局检验检疫流程管理情况进行监督检查，对各直属局流程时限情况实时预警并纳入绩效考核。

第五章 附 则

第二十七条 各直属局可根据工作实际，依据本规定制定具体的落实措施。

第二十八条 出入境货物包装、运输工具、集装箱、邮寄物、携带物的检验检疫流程，参照本规定实施。相关文件另有规定的除外。

第二十九条 出入境货物的风险分类根据质检总局风险管理的有关规定执行。

第三十条 进出口企业的信用分类根据质检总局《出入境检验检疫企业信用管理办法》执行。

第三十一条 本规定由质检总局负责解释。

第三十二条 本规定自 2017 年 11 月 1 日实施，原国家出入境检验检疫局发布的《出入境检验检疫流程管理规定》（国检法〔1999〕386 号）同时废止。

附件 4：《海关属地查检作业操作规范》（删减版）

海关属地查检作业操作规范

第一章 总则

第一条 为规范海关属地查检现场作业，提高监管效能，防范执法风险，根据《中华人民共和国海关法》《中华人民共和国进出口商品检验法》及其实施条例、《中华人民共和国食品安全法》及其实施条例、《中华人民共和国进出境动植物检疫法》及其实施条例《中华人民共和国国境卫生检疫法》及其实施细则，以及其他相关法律法规和规章，制定本规范。

第二条 属地查检部门根据风险布控指令，对企业申报的进出口货物在进口目的地或出口产地(含组货地)依职责开展的现场检验、检疫作业适用本规范。

第三条 出口查检作业由出口货物产地(含组货地)海关负责实施，进口查检作业由企业申报的目的地海关负责实施。两个或者两个以上海关对布控指令实施管辖权有异议的，应协商解决。协商不一致的，报请共同的上一级海关明确。

第二章 作业准备

第四条 属地查检部门通过“属地查检业务管理系统”(以下简称“查检系统”)接收指令、开展作业。

第五条 略。

第六条 实施查检作业前，查检人员应做好以下准备工作：

（一）联系待查货物收发货人或其代理人确定查检作业具体时间、地点；

（二）了解待查货物的申报信息及存放状态、包装等基本信息，初步确定现场查检采取的方法和步骤；

（三）准备查检所需的查检工具、取样装备、海关封识、个人安全防护用品等；

（四）了解作业场所基本情况；

（五）做好其他必要的准备工作。

第七条 对危险品、特殊物品或者鲜活、易腐易变质等不宜长期保存的货物，以及因其他特殊情况确需紧急查检的货物，经进出口货物收发货人或其代理人申请，可以合理安排查检作业次序。

第三章 作业实施

第八条 实施查检作业时，查检人员应着海关制式服装，表明身份并告知工作内容。

有防疫、涉危、涉爆等其他特殊要求的，查检人员应根据实际情况着装。

第九条 实施查检作业时，查检人员应根据作业现场和货物情况，

根据查检作业相关安全指引穿戴适合的安全防护装备，遵守相关安全管理规定。

第十条 查检人员应确认查检作业对象，可通过核对货物的标识、包装、货证、生产加工、使用和运输信息等一种或多种方式进行确认。

查检人员应核对进出口货物收发货人及其代理人或实际使用人身份。

第十一条 查检人员按照作业指令明确的查检内容和要求，对进出口货物实施现场检验、检疫等查检作业。

第十二条 遇到下列情形……查检人员可以中止查检作业,并如实记录相关情况：

- （一）进出口货物收发货人及其代理人均无法取得联系；
- （二）查检场地或货物状态不能持续满足查检作业基本条件；
- （三）查检过程中发现货物存在可能危及人身安全等情况；
- （四）查检过程中遇外力阻止或不可抗力，无法正常行使职权；
- （五）货物的收发货人或其代理人拒绝履行应尽义务；
- （六）其他需中止查检的情形。

当中止查检作业情形排除后，……应恢复查检作业。查检作业恢复后，因特殊情况原查检作业人员无法继续实施查检的，……可以随机选取其他查检人员实施作业。

第十三条 查检人员应根据指令要求，按照海关进出境货物取样送检操作相关规定，规范抽取样品，填写《中华人民共和国海关进出境货物取样记录单》经核对无误后，由查检人员签名、相对人签名或盖章，并交相对人留存一份记录单。第十四条 查检人员实施取样时，应通知相对人到场，并可要求相对人提供指认、开拆、搬运等必要协助。

实施取样对作业条件有特定要求的，查检人员可以要求相对人在取样时给予专业技术协助，或提请专业技术机构人员参与辅助实施。

第十五条 略。

第十六条 查检人员应在查检工作记录上签名，告知相对人查检情况并由其签名确认；相对人拒不签名或因故无法签名的，查检人员应予以注明。

第十七条 查检人员应针对现场查检作业情况，确定查检作业结果，提出查检处置建议，并录入查检系统。

第十八条 实施查检作业时，符合下列情形之一的，检人员可以终止作业，并注明具体理由：

- （一）无实际货物进口的报关单；
- （二）进口货物已经被其他部门退运或者销毁；
- （三）相关进出口货物因不可抗力已灭失、损毁；

(四) 其他原因无法继续实施查检。

第四章 后置作业

第十九条 进出口货物经查检符合要求的，查检人员依相对人申请，根据相关规定，按照证书拟制规范要求拟制证书。对拟证有特殊要求的，按照相关文件规定执行。

第二十条 查检人员在查检作业过程中发现存在异常情事的，应完整、准确地在查检系统中录入查发情况，提出处置建提交负责综合处置的相关岗位进行处置。议，

第二十一条 货物技术整改后需要现场验核的，可由负责原查检作业的查检人员对技术整改后的货物进行确认，并在查检系统录入结果。……

第二十二条 略。

第二十三条 查检作业过程中，发现重大疫情风险、重大产品安全隐患等紧急情况，查检人员应立即报告，相关隶属海关单位应根据海关系统突发事件应急管理相关规定和相关应急预案实施处置。

第五章 附则

第二十四条 查检人员应严格遵守海关保密规定，不得违反规定泄露相关查检工作信息。

第二十五条 查检作业时，查检人员应严格遵守公务回避原则，

遵守海关工作人员外出执法廉政监督有关规定的纪律。第二十六条 远程查检作业应根据总署确定的关区和货物范按照远程查检作业操作要求开展作业。

第二十七条 属地查检作业相关行政执法公开工作按照总署“双随机、一公开”有关规定执行。

第二十八条 本规范由海关总署负责解释。第二十九条 本规范自2024年3月20日起施行。《海关属地查检操作规范(试行)》(署企发〔2021〕136号印发)同时废止。

(此文有删减)