

2019 年

广东口岸营商环境评估跟踪问效

第二期调研报告

广东口岸营商环境评估跟踪问效 第二期调研报告

二〇一九年十二月

广东口岸营商环境评估跟踪问效

前言

2018年10月13日，国务院发布《关于印发优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案的通知》（国发〔2018〕37号文），要求各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构“坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，深入推进‘放管服’改革，对标国际先进水平，创新监管方式，优化通关流程，提高通关效率，降低通关及口岸作业成本，营造稳定、公平、透明、可预期的口岸营商环境”。

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，2019年2月广东省人民政府印发《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施》（粤府函〔2019〕31号，以下简称《措施》），对国发〔2018〕37号文中明确提出由地方政府落实的工作任务逐一细化，从规范和降低口岸收费、提高口岸通关服务水平、加强国际贸易“单一窗口”建设、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新等五个方面提出了32条具体措施。

根据《措施》要求，广东省商务厅牵头，委托北京睿库贸易安全及便利化研究中心（以下简称“北京睿库”），参照世界银行营商环境评价体系，结合国发〔2018〕37号文以及粤府函〔2019〕31号文落实情况，对标国际国内先进，针对全省口岸水运、空运、陆运口岸运作特点，科学设立考核指标，建立广东口岸营商环境评估

机制；对不同类型口岸分类分析，对总体情况进行跟踪评估，对评估存在问题的解决情况和对新发现问题的处置情况探索建立常态化跟踪监测机制；跟踪评估 2019 年《措施》落实情况，找出存在问题，每半年出具一次评估报告，为进一步优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化提出合理解决方案和建议。同时，结合 2020 年世界银行营商环境跨境贸易指标迎评工作部署要求，借鉴上海、北京/天津等先进参评城市经验，为广州的迎评工作提供意见建议。

按照要求，北京睿库结合 2019 年上半年（第一期）评估报告与 2019 年 8-12 月调研情况形成 2019 年下半年（第二期）评估报告。

如无特别说明，本报告所包含的信息、数据、情况、实例主要通过以下渠道获得：

- 1) 系统数据及资料分析：对收集到的信息、数据进行整理，使用科学的数据分析工具对其详加对比分析、得出结论；
- 2) 实地走访与企业座谈：截至 2019 年 12 月共走访广东省 14 个所涉及外贸集装箱进出口、空运进出口、公路运输进出口及铁路运输进出口的城市，开展 29 场座谈，走访 10 余家企业，涵盖口岸经营单位、货代、报关行、船公司、外贸公司等不同类型企业及海关、海事、边检等监管单位（名单见附表）；
- 3) 电话及网络沟通：以电话或网络形式与企业及监管单位进行沟通，了解企业目前发展状况、现存问题及跟踪贸易便利化措施的落实程度；
- 4) 问卷调查：结合广东省口岸营商环境特点与世界银行《营商环境报告》跨境贸易评价体系设计调查问卷（见附件），用以辅助广东口岸营商环境评估跟踪问效项目的实施。

目 录

项目概述	1
报告结构介绍	10
第一部分 口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制	11
一、口岸营商环境评价体系	11
(一) 总体框架	11
(二) 评价指标	12
二、口岸营商环境常态化跟踪监测机制	17
(一) 通关及口岸作业时效的常态化跟踪	17
(二) 通关及口岸作业成本的常态化跟踪	17
第二部分 水运口岸营商环境调研分析	25
一、水运通关及口岸作业流程与时效分析	25
(一) 水运通关及口岸作业流程	25
(二) 水运通关及口岸作业时效基本情况	28
(三) 水运通关及口岸作业时效的纵向比较	30
二、水运通关及口岸作业成本分析	33
(一) 国际直航通关及口岸作业成本分析（广州、深圳）	33
(二) 驳船转关模式下通关及口岸作业成本分析（珠海、湛江等 10 个地市）	40
三、水运口岸满意度评价	45
(一) 跨境贸易合规成本满意度	45
(二) 跨境贸易合规时效满意度	46

(三) 监管环境满意度	47
(四) 商事服务满意度	50
(五) 其他配套	51
四、存在问题及对策建议	54
(一) 流程与制度方面	54
(二) 收费方面	59
(三) 单证递交及无纸化方面	62
(四) 系统应用	65
第三部分 空运口岸营商环境调研分析	68
一、空运通关及口岸作业流程与时效分析	68
(一) 空运通关及口岸作业流程	68
(二) 空运通关时效分析	69
二、空运通关及口岸作业成本分析	70
三、存在问题及对策建议	71
第四部分 铁路口岸营商环境调研分析	73
一、铁路口岸通关及口岸作业流程与时效分析	73
(一) 铁路出口通关及口岸作业流程	73
(二) 铁路出口通关时效分析	73
二、铁路口岸通关及口岸作业成本分析	74
三、存在问题及对策建议	75
第五部分 公路口岸营商环境调研分析	77
一、公路口岸通关及口岸作业流程与时效分析	77
(一) 公路进出口通关及口岸作业流程	77
(二) 公路进出口通关及口岸作业时效分析	77

二、公路口岸通关及口岸作业成本分析	78
三、存在问题及对策建议	79
第六部分 “粤府函〔2019〕31号文”的具体落实情况	82
一、规范和降低口岸收费	82
(一) 落实情况	82
(二) 存在问题及对应举措	83
二、提高口岸通关服务水平	85
(一) 落实情况	85
(二) 存在问题及对应举措	86
三、加强国际贸易“单一窗口”建设	86
(一) 落实情况	86
(二) 存在问题及对应举措	87
四、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新	87
(一) 落实情况	87
(二) 存在问题及对应举措	88
第七部分 粤港澳游艇自由行分析	89
第八部分 应对世界银行《营商环境报告》跨境贸易测评	91
一、世界银行《营商环境报告》跨境贸易测评方法论	91
(一) 世行报告跨境贸易指标体系	91
(二) 数据与信息的收集	92
(三) 评分方法	96
二、世界银行《营商环境报告》跨境贸易部分存在的缺陷	99
(一) 分类比较缺失	100
(二) 问题设置存在缺陷	102

(三) 概念界定过于模糊	103
(四) 答卷人数量与质量不够理想	104
三、广州世行口径跨境贸易合规耗时/成本的摸底	105
(一) 世行口径下边境合规耗时与成本	105
(二) 世行口径下边境合规耗时与成本	107
附录	110
附图 1 水运国际直航通关及口岸进口作业流程	110
附图 2 水运国际直航通关及口岸出口作业流程	114
附图 3 驳船转关进口业务流程	117
附图 4 驳船转关出口业务流程	118
附图 5 空运进口作业流程图	119
附图 6 空运出口作业流程图	120
附表 1 广州、深圳水运口岸进口通关及口岸作业成本的样本情况	121
附表 2 “粤府函〔2019〕31 号文”的具体落实情况明细表	121
附表 3 二期走访及参加座谈企业名单	138
附件 1 广东省口岸营商环境调查问卷	146
附件 2 世界银行《营商环境报告》调查问卷	151

项目概述

为持续深入推进“放管服”改革，进一步优化广东省口岸营商环境，实施更高水平跨境贸易便利化措施，促进广东省外贸稳定健康发展，2019年6月至12月，广东省商务厅委托北京睿库，通过实地走访、座谈交流、电话访谈等方式，重点对广州、深圳及沿海重点口岸的口岸监管单位、口岸经营单位、代理企业、货运代理企业等跨境贸易涉及主体进行调研，并参照世界银行营商环境评价体系，结合国发〔2018〕37号文以及粤府函〔2019〕31号文的落实情况，对标国际国内先进，针对广东省水运、空运、陆运口岸运作特点，评估各项措施落实情况，建立广东口岸营商环境评估机制和探索建立常态化跟踪监测机制，并深入分析并提出针对性意见和建议。

一、广东口岸营商环境总体评价

（一）口岸通关服务水平明显提升，整体通关时间持续压缩

中央驻粤驻地海关、海事、边检部门及口岸经营单位等积极落实口岸经营服务作业时限、口岸通关流程、服务热线公示要求，不断优化口岸通关流程，提升口岸通关效率，不少货物实现“秒放”企业满意度不断提高。自2017年起，广东省整体通关时间持续压缩，据国家口岸管理办公室通报，2019年12月，进口整体通关时间为14.73小时，比2017年压缩65.71%，比2019年6月再压缩近4小时；出口整体通关时间为2.46小时，比2017年压缩79.24%，与2019年6月比较，再减少2小时。

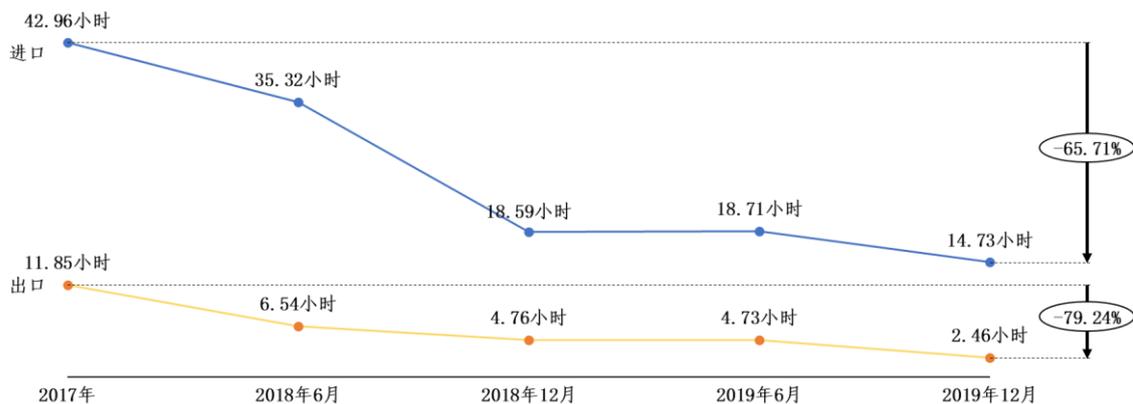


图 1 国家口岸管理办公室关于广东省整体通关时间情况的通报

- 注：1. 国家口岸管理办公室公布的整体通关时间（亦称口岸放行时间），进口指进口货物自到港至货物允许提离的时长，出口指出口货物自运抵海关监管区至报关单单证放行的时长。
2. 图表中所展示数据指结关时间在对应时间段内的实际进出境报关单的平均整体通关时间，以所有纳入计算报关单的简单算术平均数统计。
3. 报关单采用申报地原则进行统计。

（二）口岸收费进一步规范，通关及口岸作业成本稳中有降

广东省及下属各地市清理口岸收费工作领导小组充分发挥职责作用，全面落实口岸收费目录清单公示制度，出台减税降费等政策，认真开展口岸收费监督检查，口岸收费得到进一步规范和降低。按照世行统计口径¹测算，广州、深圳进口边境合规成本较 2018 年分别降低 30 美元（降幅 10.44%）和 10 美元（降幅 4.28%）；出口边境合规成本分别降低 2.9 美元（1.55%降幅）和 22 美元（降幅 11.4%）；进出口单证合规成本均降低了 7 美元（降幅 10%），与 2019 年上半年比较，无明显变化。

¹ 世行统计口径：世界银行《营商环境报告》跨境贸易评价体系中的指标，详见第一部分《口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制》。

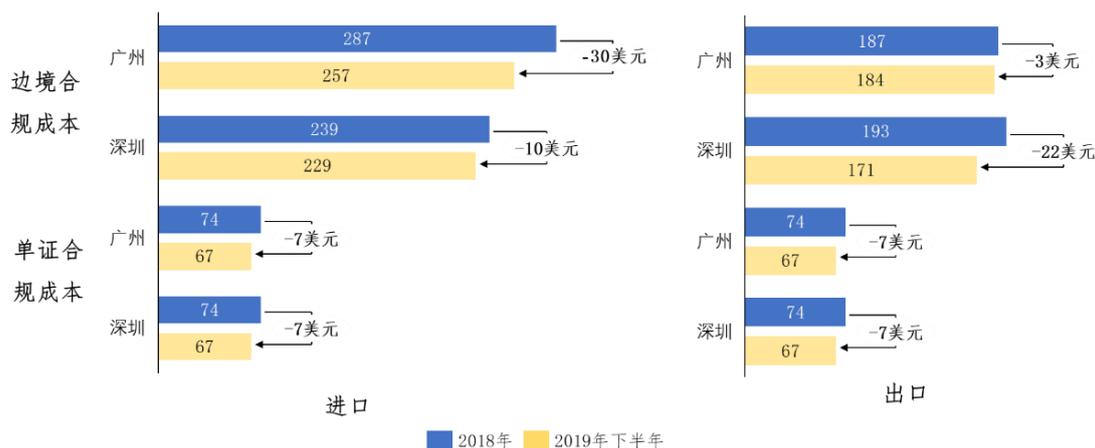


图2 广州、深圳通关及口岸作业成本变化

(三) 驳船²转关模式下各地成本差异较大

对于以驳船转关模式为主的地区，不同城市间通关及口岸作业成本差异较大，每个进口 20 英尺标箱普货的成本在 697.5-2077 元之间（其中湛江最高，珠海最低），每个出口 20 英尺标箱普货的成本在 543-1338 元之间（其中湛江最高，珠海最低），造成差异的主要原因是各地的代理报关费、港口作业包干费、驳船综合服务费等收费差异较大。

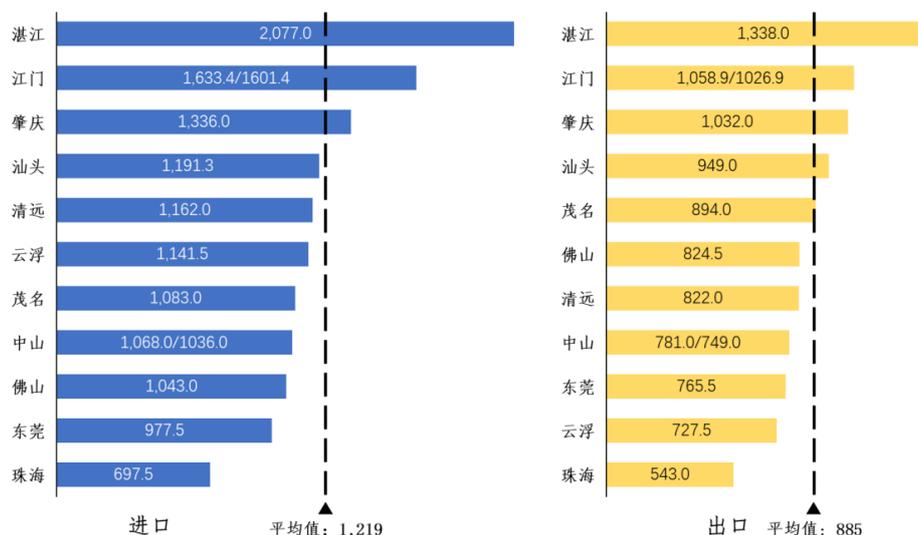


图3 驳船模式的地区进出口通关及口岸作业成本对比（单位：元/20英尺标箱）

² 驳船：接驳大型船舶运载货物向其他口岸运输的中小型船舶，包括来往港澳小型船舶和内支线船舶。文中驳船均代指来往港澳小型船舶。

（四）国际贸易“单一窗口”建设稳步推进

中国（广东）国际贸易“单一窗口”率先在全国实现区域全覆盖、口岸全覆盖、功能全覆盖，其中：货物、舱单、运输工具申报等主要业务已实现年度目标既定的100%，截至2019年12月31日，广东省域平台上线落地推广的中央标准版应用共14大功能合计63个子项，地方特色应用共6大功能合计14个子项，“单一窗口”功能的不断完善，逐渐满足企业“一站式”办理需求。

（五）粤港澳大湾区口岸通关便利得到进一步提升

广东省制定了一系列粤港澳大湾区口岸通关便利措施：海关部门推出水运口岸货物“水上巴士”通关模式、供港澳鲜活商品“绿色通道”、从化马场马匹便利通关等措施，提高货物通关效率；边检部门研究制定了《服务粤港澳大湾区建设工作方案》，共八大服务36项具体举措；海事部门积极推动港澳航行船舶电子证书应用；广东“单一窗口”上线粤港澳跨界车辆综合服务平台，简化跨界车辆审批和备案流程，上线粤澳货物“一单两报”功能，减少报关单的重复录入。

（六）口岸营商环境整体满意度较高，部分事项仍有进一步提升空间

企业对于口岸营商环境总体满意度较高，在跨境贸易合规成本、跨境贸易合规时效以及监管环境方面企业整体满意度较好，但在商事服务收费项目合理与价格透明、商事服务作业效率与服务态度及其他配套方面有待进一步改进，尤其是口岸周边交通、企业经营与人员生活配套等方面满意度相对较差。

二、广东口岸营商环境应重点解决的问题

（一）流程与制度方面：来往港澳小型船舶优势发挥受限。目前

针对来往港澳小型船舶施行与国际航行船舶基本一致的申报手续和风险监控制度，影响其作业效率和优势发挥。**来往港澳小型船舶在广东省境内的续驶手续繁杂。**来往港澳小型船舶在广东省境内不同关区的码头间移动时需要分别进行海关进/出港申报手续，企业需要重复递交申报信息和单证。**出口“提前申报”时，因舱单变动导致的报关单改单，改单手续繁琐。**驳船转关模式下，如企业采用“提前申报”，后因舱单发生改变，需要修改报关单时，需要经过海关多级审批，改单手续繁琐。**出口拼箱货物的放行规则有待突破。**大多数情况下出口拼箱货物只有同一集装箱内所有报关单全部放行，该集装箱才能放行，这一机制制约了以拼箱业务为主的水运口岸的通关时效。**部分码头的内外贸物理隔离网导致码头资源浪费和作业不便。**根据相关政策法规的现有要求，码头存放的内外贸货物需要隔离，但并非必须物理围网隔离，然而部分码头依旧采用原始的物理隔离网不仅增加了货物搬移吊卸本，降低码头运作效率，也使得码头、堆场部分资源浪费。**各地海关执法存在不统一。**例如各地海关纸质单证提交的要求、放行后提货标准等问题对于多口岸开展业务的企业带来诸多困扰。**航空货站查验场地有限，有待拓展。**深圳机场的空运货物如被布控查验，需要将其从立体货架上移至专门的查验场地，但因场地有限，不能满足海关查验需求。**公路口岸查验时装卸作业人员内部监管有待提高。**

（二）口岸收费方面：驳船公司收费不规范问题依然存在。驳船市场饱和，面对国际班轮公司缺乏议价权，为抵消国际班轮公司压价带来的收入减少，驳船公司设立一些额外的收费项目，将成本转嫁给进出口企业。**修洗箱收费及集装箱用箱押金问题依然存在。**箱管堆场对于集装箱是否需要修洗的认定标准的合理性有待商榷，由此进一步导致修洗箱费的收费标准不统一。部分口岸船公司/船代收取的集装

箱用箱押金（押箱费）退还周期过长，普遍需要 1-2 月的时间，对于用箱企业的资金周转造成很大困扰。**收费公示有待进一步完善。**部分口岸经营服务企业没有在经营现场显著位置公示或公示不规范；“单一窗口”汇总公示的清单更新不及时，规范收费作用有限。

（三）单证递交无纸化方面：在中山、汕头等以驳船转关模式为主的水运口岸，当货物转运至出境口岸后再进行配载情况下，在前序港口报关时，由于缺少舱单信息，货主只能以提交纸质单据证明贸易真实性来完成海关申报；广东省绝大多数港口尚未实现电子换单和进口设备交接单无纸化，纸质换单/放箱模式增加了企业额外耗时和交通成本。监管证件联网核查范围有待扩大，部分已上传单证仍要出具纸质正本验核，如企业申报时已经在“单一窗口”平台上传了产地证、卫生证、植检证等证件，但是在遇到海关查验时，部分海关还要求企业出具相关的纸质正本单证。

（四）系统应用方面的问题：东莞、茂名等地的码头系统尚未与海关系统完全对接，使得企业需要自行打印放行条、查验指令并交于码头，码头才可以据此进行后续作业，且部分已经完成系统对接的港口常常出现查验信息接收不到的情况，此时企业只能依靠“跑腿”完成操。申报系统方面，“单一窗口”易出现回执反馈慢甚至收不到回执、运输工具申报数据丢失等数据传输问题；报检信息打印不全、原产地证打印功能不完善等待优化问题；危险品货物需要在“单一窗口”及海事申报平台重复录入申报等多部门合作数据共享问题，珠海横琴、拱北口岸“现场打印查验结论”耗时较长的问题；查验系统方面，2019 年 7 月各地陆续上线的海关新一代查验管理系统的不稳定性，对 2019 年下半年通关效率有一定的影响。

三、广东进一步优化口岸营商环境的改进建议

（一）进一步优化流程、完善制度，提高通关及口岸作业效率。

加快建设来往港澳小型船舶申报专用系统并根据其特点调整风险控制制度，提高其运转效率；积极参与海关总署简化外贸船舶手续的相关工作，以此解决来往港澳小型船舶境内移泊、续驶的问题；优化出口提前申报流程，研究借鉴黄埔老港“船名航次”虚拟申报模式，避免舱单变动带来较繁琐的改单手续；借鉴研究推广江门国际货柜码头已有的出口拼箱货物处理经验，优化广东省整体出口拼箱货物放行手续；呼吁各码头企业积极试点并采用“电子围网”监管方式；通过各地口岸行政管理部门统一协调，减少执法不统一；进一步完善口岸查验设施设备，提高口岸查验效率。完善场站人员在岗培训、建设投诉机制、加大追查、惩处力度，以便规范作业。

（二）进一步规范口岸收费尤其是因市场地位不平等造成的成本转移

进一步推进驳船费用公示、“进出口企业-码头经营单位-驳船公司”三方结算模式和监督规范驳船公司与国际班轮公司的招投标活动。在修洗箱方面规范费用结算流程，规范提箱、收箱操作流程，在保证安全和场地条件允许的情况下，在码头内或码头附近设立专门区域供集卡司机对集装箱进行外表检查以便及时发现可能的残损。通过信用评估机制、商业保险机制、联合押箱协议等机制解决押箱费收费高、退费慢的问题。建立驳船公司收费备案、查询平台，要求所有经营驳船业务的企业在该平台上进行原有及新增收费项目备案，并对每箱收费公示收费标准范围。

（三）推进口岸作业各环节的无纸化

在对于出口提前申报但尚无确定提单号的情况下“单一窗口”及

海关后台审单系统尚未完善之前，建议采取虚拟“提单号”的方式便利企业申报；建议交通运输主管部门主动与船公司、船代企业进行沟通，组织、动员向无纸化先进口岸学习；呼吁和配合海关总署进一步落实监管证件联网核查的有关工作，对于已经列入联网核查的监管证件，减少对企业递交纸质单证的要求，鼓励企业采用“两步申报”。

（四）不断优化国际贸易“单一窗口”功能，加快建设口岸物流协同平台

根据实际需求和具体情况进一步推进码头作业系统与海关系统的数据对接；推动“口岸通关与物流协同平台”建设和申报功能的进一步整合；完善海关管理系统升级的事前培训、事中应急响应和事后容错机制，减少系统升级的过渡期给企业带来的不便；加大“单一窗口”中包括“出口转关提前报关整合申报”在内的新上线功能的宣传和推广力度，进一步提高广东“单一窗口”运维服务效率；开发以电子形式完成查验结论签注，取消“打印查验结论”这一环节，进一步提高通关无纸化和电子化水平。

四、应对世界银行《营商环境报告》跨境贸易测评

根据有关通知要求，广州或将被列入世界银行《营商环境报告》在中国的样本城市，为做好迎评工作，本报告对广州跨境贸易指标进行摸底测评，按照世行口径对进出口边境和单证合规耗时、合规成本的八个指标分别考核，测算综合得分为 95.3 分，如按 2020 年世界银行《营商环境报告》得分排名，广州市在跨境贸易指标中排第 28 位（虚拟排名）。各指标详细的得分情况见下表：

表 1 世行口径下广州跨境贸易得分的计算

指标	数值	最佳表现	最差表现	得分
进口边境合规耗时（小时）	15.7	1	280	94.7
进口边境合规成本（美元）	257	0	1200	78.6
出口边境合规耗时（小时）	0.25	1	160	100.5
出口边境合规成本（美元）	20.2	0	1060	98.1
进口单证合规耗时（小时）	0.8	1	240	100.1
进口单证合规成本（美元）	67	0	700	90.4
出口单证合规耗时（小时）	0.8	1	170	100.1
出口单证合规成本（美元）	0.0	0.0	400	100.0
跨境贸易得分			95.31	
模拟世行经济体排名			第 28	

注 1（计算的假设条件）：出口商品为海关商品编码第 85 章产品，贸易对象为中国香港，运输方式为利用集装箱卡车通过深圳公路口岸运输；进口商品为海关商品编码前四位为 8708 的商品：汽车零配件，贸易对象为日本，运输方式为国际航行船舶水路运输。

注 2（数据来源）：广东电子口岸提供的通关时效评估系统数据、企业访谈、广东省“单一窗口”收费公示。

根据上表测算结果，广州的表现优于中国已经列为样本城市的北京和上海，但仍然需要加强口岸营商环境优化工作，促进我国跨境贸易指标在全球排名的提高。

报告结构介绍

本报告将结合一期报告与二期企业调研走访情况，形成第二期调研报告，其将涵盖广东省主要的水运/空运/铁路/公路口岸。

本报告将包含以下八部分内容：

- 1) 口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制；
- 2) 水运口岸营商环境调研分析：广东省重点 14 个（广州、深圳、珠海、汕头、佛山、东莞、中山、江门、惠州、湛江、茂名、肇庆、清远、云浮）水运外贸集装箱口岸的进出口通关及口岸作业时效³、成本分析，存在问题及对策建议；
- 3) 空运口岸营商环境调研分析：广州和深圳空运口岸通关及口岸作业流程、时效、成本梳理，存在问题及对策建议；
- 4) 铁路口岸营商环境调研分析：铁路口岸通关及口岸作业流程梳理、广州大朗与东莞石龙铁路口岸通关及口岸作业时效、成本分析，存在问题及对策建议；
- 5) 公路口岸营商环境调研分析：公路口岸通关及口岸作业流程梳理、深圳湾口岸与珠海横琴口岸通关及口岸作业时效、成本分析，存在问题及对策建议；
- 6) “粤府函〔2019〕31 号文”落实情况：更新跟进 2019 年下半年广东省各地市对“粤府函〔2019〕31 号文”32 条措施的落实情况；
- 7) 粤港澳游艇自由行现状分析及建议；
- 8) 应对世界银行《营商环境报告》跨境贸易测评。

³ 时效分析最终包含的城市数量将以中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统中包含的有效数据为准。

第一部分 口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测

机制

目前，世界银行《营商环境报告》跨境贸易评价体系（以下简称“世行评价体系”）被广泛接受，本报告将参照该评价体系，在其基础上进行一定的扩展，根据现有数据来源的可用性，形成分别适用于水运、空运、公路、铁路不同类型口岸的评价体系，并建立常态化跟踪监测机制以便落实评价工作。

一、口岸营商环境评价体系

（一）总体框架

本报告对口岸营商环境的评价主要通过**通关及口岸作业时效**、**通关及口岸作业成本**、**口岸满意度评价**三个方面展开，虽然水运、空运、铁路、公路口岸因其各自通关及口岸作业特点的不同，总体可以归纳为以下总体框架：

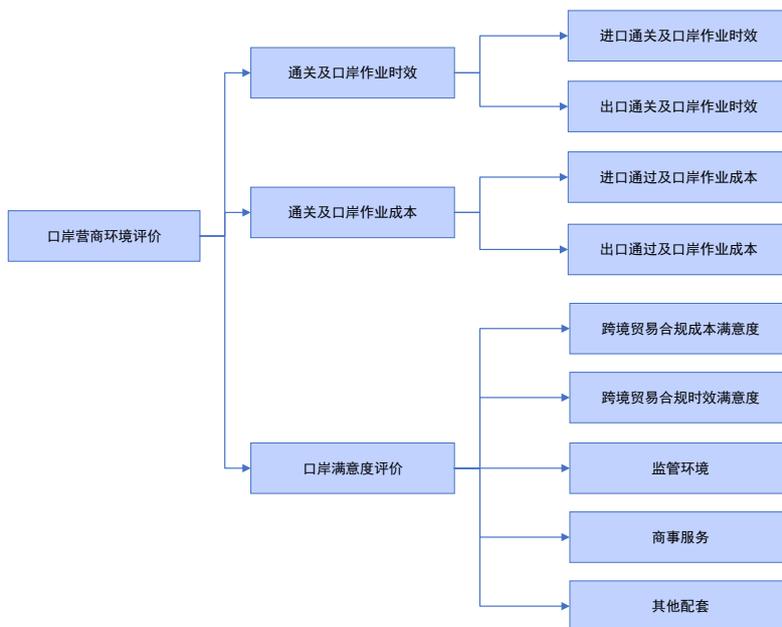


图 1.1 口岸营商环境总体框架

注：目前口岸满意度评价在本报告只应用于水运口岸的考察。

本报告口岸营商环境评价体系的假定条件如下：

表 1.1 口岸营商环境评价的假定条件

假设项目	设定要求
商品品目	<ul style="list-style-type: none"> 不受政府特殊管制、不涉及法定检验检疫监管条件的普通商品
支付条件及费用	<ul style="list-style-type: none"> 雇佣货运代理和/或报关行支付的以下相关方面：国内运输、由海关和其他政府机构进行的清关和查验、港口/边境操作及单证准备 支付方式为最常见的付款方式，例如信用证 保险费用、关税、代征税和不开收据的非正式付款均不计入
产品及装运方式	<ul style="list-style-type: none"> 产品是全新的，非二手或已使用过的 重量为：水运、公路、铁路 15 吨，空运 300 千克 单一类别商品，与其他商品不混装 水运、空运、公路、铁路使用集装箱装载

（二）评价指标

1. 通关及口岸作业时效指标

通关及口岸作业时效指标主要包括以下三种界定方式：

1) 世界银行《营商环境报告》中的合规耗时

世界银行《营商环境报告》中的跨境贸易合规耗时包括进口边境合规耗时、进口单证合规耗时、出口边境合规耗时、出口单证合规耗时，共 4 个时间指标。

进口边境合规耗时：进口企业雇佣货运代理或报关行，在进口货物时，为完成国内海关和其他政府机构监管手续及港航机构操作手续，所需花费的时间。包括：从“货船靠泊/货机抵达机场/货车抵达边境点”到“货物离开码头港区/机场/货车离开边境点”之间，去除因企业自身原因造成的耗时（如未及时申报、缴税延迟、放行后自愿将货物存放在码头港区）之后剩余的耗时。

进口单证合规耗时：进口企业为获取及准备国内海关及其他政府机构针对进口货物所要求的单证，所需要花费的时间。主要涉及船代审核提单的耗时和报关单录入的耗时，往往会与进口边境合规耗时重叠。

出口边境合规耗时：出口企业雇佣货运代理或报关行，在出口货物时，为完成国内海关和其他政府机构监管手续及港航机构操作手续，所需花费的时间。包括：从“货车进码头闸口/货物运至机场监管库/货车抵达边境点”到“货物装船/货车离开边境点”耗时（需排除由企业自身原因造成的耗时，如提前将货物运抵码头）。

出口单证合规耗时：出口企业为获取及准备国内/国外(目的地)海关及其他政府机构针对出口货物所要求的单证，所需要花费的时间。主要包括报关单录入的耗时与提单的签发耗时。

2) 整体通关耗时（亦称口岸放行时间）

进口整体通关耗时：从货物抵港（海关收到抵港报）到海关允许货物提离（放行）的耗时。

出口整体通关耗时：从货物运抵码头或其他海关监管场所（海关收到运抵报告）到海关报关单单证放行的耗时。

3) 海关通关耗时

进口海关通关耗时：从海关接受申报到海关货物放行的耗时。

出口海关通关耗时：从海关接受申报到海关报关单单证放行的耗时。

以水运国际直航通关模式为例，边境合规耗时、整体通关耗时及海关通关耗时关系如下图所示：

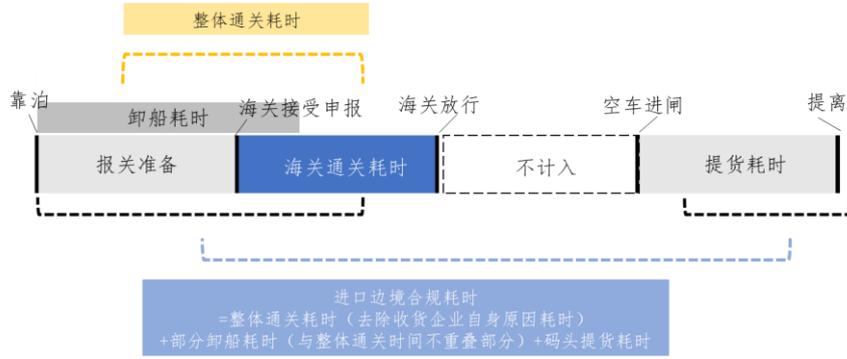


图 1.2 进口边境合规耗时、整体通关耗时及海关通关耗时关系图

注：上图以船舶靠泊后申报为例，海关单证放行时间与货物放行同时发生。

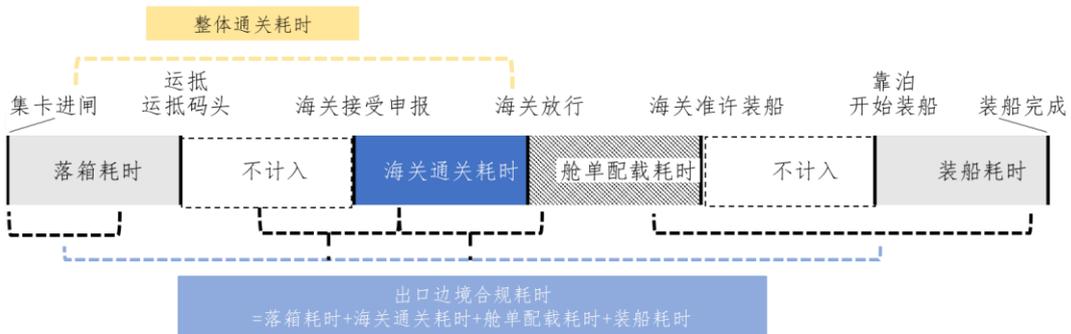


图 1.3 出口边境合规耗时、整体通关耗时及海关通关耗时关系图

注：上图以集装箱运抵码头后进行海关申报为例。

考虑到水运、空运、铁路、公路口岸各自的通关特点及信息化管理水平，本报告将对这四类口岸设定不同的通关及口岸作业时效评价指标，具体情况如下表所示：

表 1.2 四类口岸的通关及口岸作业时效指标

运输方式	代表口岸	通关及口岸作业时效指标
水运	直航通关模式（广州、深圳）	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 进出口整体通关耗时（第二部分） ➤ 世行口径下的进出口边境合规耗时与单证合规耗时（第八部分）
	驳船转关模式（东莞、茂名等）	进出口整体通关耗时
空运	广州白云机场、深圳宝安机场	进出口整体通关耗时
铁路	广州大朗、东莞石龙	海关通关耗时
公路	皇岗口岸、深圳湾口岸、珠海横琴口岸、港珠澳大桥口岸	进出口整体通关耗时

2. 通关及口岸作业成本指标

列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足以下条件：

1) 发生时段

进口：

- 运输工具抵达码头泊位/机场/车站/公路口岸卡口——货物离开码头泊位/机场/车站/公路口岸卡口

出口：

- 货物抵达码头/机场货站/车站/公路口岸卡口——运输工具离开码头/机场/车站/公路口岸卡口

2) 被收费的主体——进出口企业或其代理

通关及口岸作业中间过程中由其他主体支付的收费项目不计入（例如由船公司支付的港口作业包干费、停泊费等），其原因是为了避免重复计算，例如码头会对船公司收取港口作业包干费（装卸作业），船公司会将其承担的这部分费用通过码头操作费转移给收货人，如果同时计入港口作业包干费和码头操作费的话，就会将这项费用计入两次；

3) 并非由于进出口企业或其代理要求或自身原因产生

例如由于进口企业或其代理在海关放行后没有及时从码头港区提货产生的堆存费则不计入；

4) 发生概率超过 20%；

5) 货物类型为普通货物，不涉及冷藏冷冻、危险品等特殊情况。

3. 口岸满意度评价

1) 跨境贸易合规成本满意度

用于考察各个口岸通关物流企业对通关过程及相关口岸作业中发生的成本压力感受。

2) 跨境贸易合规时效满意度

考察各个口岸通关物流企业对通关过程及相关口岸作业时效性的感受。

3) 监管环境评价

对于政府机构（海关、海事、边检、地方商务主管部门），主要是从：执法的公正与合理、工作效率与在岗时间、对企业需求的响应及对企业人员态度、信息的公开与透明四个方面进行评价。

4) 商事服务评价

对于各类商业主体/事业单位（码头/机场/车站经营单位、引航站、理货公司、船公司、船舶代理、货代企业、代理报关企业、集卡运输企业、箱管堆场、查验场站、检验检疫认证机构、检验检疫处理机构），主要是从：收费项目合理性与价格透明程度、作业效率与服务态度两个方面进行评价。

5) 其他配套评价

其他配套评价最为主要的是对“口岸信息化与无纸化”进行评价，另外，对于口岸周边交通、企业经营与人员生活配套（银行、通讯、加油、停车等）也需要予以考察。

二、口岸营商环境常态化跟踪监测机制

（一）通关及口岸作业时效的常态化跟踪

1. 水运口岸时效的常态化跟踪

对已应用“广东口岸通关时效评估系统”的水运口岸，可以直接利用该系统提供的数据进行跟踪监测；

对于已应用“广东口岸通关时效评估系统”，但数据未发送到省平台的部分深圳码头和尚未列入到“广东口岸通关时效评估系统”的部分深圳码头则需要定期由码头经营单位和海关部门提供的数据通过提运单号进行对碰并进行统计；

对于尚未建设完备码头作业信息管理系统的口岸，则暂时只能通过问卷调查或者对企业进行访谈获取信息。

2. 空运/公路/铁路口岸时效的常态化跟踪

需要定期由机场货站/车站/公路口岸卡口的经营或运营单位提供系统数据，结合海关提供通关时间数据，通过运单号或其他共有识别字段进行对碰形成完整时间点链条来实现常态化跟踪。

（二）通关及口岸作业成本的常态化跟踪

1. 水运口岸成本的常态化跟踪

1) 国际直航通关模式下的通关及口岸作业成本

对于国际直航通关⁴模式（主要适用于深圳口岸及广州口岸）下通关及口岸作业成本，各类主体（海事、船公司、船代、码头经营单位、代理报关企业）的收费项目基本固定。按照口岸营商环境评价假定及列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足的条件，具体的收费项目如下表所示：

⁴ 国际直航通关模式：货物直接在国际航行船舶进出境口岸进行通关作业。

表 1.3 水运国际直航通关模式下进口通关及口岸作业收费项目（9 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局 (1 项)	港口建设费 ⁵	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
船代 (2 项)	单证服务费	又名换单费。接受客户换单保函及提单，审核通过后及时为客户办理更换提单业务，以及向海关、海事申报、发送到货通知等服务内容。	市场调节价
	集装箱操作费	舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。	市场调节价
代理报关企业 (1 项)	代理报关服务费	提供代理报关等相关服务。	市场调节价
码头经营单位 (2 项)	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价
船公司 (3 项)	码头操作费	主要弥补码头运营单位对其收费。	市场调节价
	船公司文件费	制作各类单证文件，以及弥补与之相关的运营成本。	市场调节价
	设备交接单费	打印集装箱设备交接单。	市场调节价

⁵ 港口建设费：本报告中港口建设费按照《港口建设费征收使用管理办法》（财综〔2011〕29号）规定核算。第八条第（二）条规定：国内出口集装箱和内支线集装箱 20 英尺每箱 32 元，40 英尺每箱 48 元；国外进出口集装箱 20 英尺每箱 64 元，40 英尺每箱 96 元。第十条规定：南京以上（不含南京）长江干线港口和其他内河港口在本办法第八条、第九条规定征收标准的基础上减半征收。

表 1.4 水运国际直航通关模式下出口通关及口岸作业收费项目（10 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局 (1 项)	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
船代 (3 项)	设备交接单费	打印集装箱设备交接单。	市场调节价
	集装箱操作费	接收船公司订舱 SO 信息，打印出口设备交接单，跟踪提空箱、还重柜等服务，舱单信息复核、校验，装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。	市场调节价
	单证服务费	又名预配舱单费、编号费、放行条费、换单费。根据订舱信息整理、转换及发送出口预配舱单费；联系码头发送运抵报告；发送出口装载舱单等。	市场调节价
代理报关企业 (1 项)	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价
码头经营单位 (2 项)	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价
船公司 (3 项)	码头操作费	主要弥补码头运营单位对其收取的费用及运费。	市场调节价
	船公司文件费	制作各类单证文件，以及弥补与之相关的运营成本。	市场调节价
	铅封费	又名封条费。集装箱装货后为确保货物安全而给集装箱上的锁扣即铅封，而收取的费用。	市场调节价

以上这些收费项目中，货物港务费、港口设施保安费、港口建设费均为政府定价或政府性基金，收费标准相对固定。而其他市场调节价收费项目则需要在船公司/船代网站、各收费主体在“单一窗口”上公布的收费清单中进行查询，或者向货代企业进行咨询获取数据。

目前国际直航通关模式下，包含深圳、广州在内的绝大多数国内口岸收费项目基本相同且比较固定，仅有部分收费项目在不同口岸间存在差异，这为开展深圳、广州与其他口岸的成本比较提供了研究条件。

2) 驳船转关模式下的通关及口岸作业成本

对于驳船转关模式⁶⁶（主要适用于除深圳、广州外其他口岸），按照口岸营商环境评价假定及列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足的条件，具体的收费项目如下表所示：

表 1.5 驳船转关模式下进口通关及口岸作业收费项目（9 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
码头经营单位	港口作业包干费	驳船集装箱装卸、搬移。	市场调节价
	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价
理货公司	理货费	核对箱号箱型并向海关传输理货报告。	市场调节价

⁶⁶ 驳船转关模式：本口岸无国际航行船舶停靠或停靠较少，进口货物在国际航行船舶进境口岸办理转关手续并通过来往港澳小型船舶转运至本口岸进行通关；出口货物在本口岸进行报关申报且单证放行后，办理转关手续并通过来往港澳小型船舶转运至有国际航行船舶停靠的出境口岸，由出境口岸海关对货物验放，然后装船出境。

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
驳船公司/ 船代	驳船综合服务费	对进口货物办理控货/放货/验收提货凭据或提供协助服务、跟踪等综合服务。	市场调节价
	换单费 (换二程提单)	驳船公司根据客户资料在系统编制二程提单, 客户凭全程提单正本或保函正本等资料换取二程提单用作报关或提货。	市场调节价
	舱单费	制作、录入舱单。	市场调节价
代理报关企业	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价

表 1.6 驳船转关模式下出口通关及口岸作业收费项目 (8 项)

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
码头经营单位	港口作业包干费 ⁷	驳船集装箱装卸、搬移。	市场调节价
	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价
驳船公司/ 船代	驳船综合服务费	对出口货物办理提箱、验收、放行凭据或提供协助服务、跟踪等综合服务。	市场调节价
	舱单费	制作、录入舱单。	市场调节价
	出口内支线服务费	出口内支线直航驳船集装箱货物收取的操作费用。	市场调节价
代理报关企业	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价

⁷ 港口作业包干费(出口): 出口一般由国内发货人订舱, 对于发货人, 一般会找驳船公司订舱(驳船公司承担船代的作用), 实际承运自驳船启发港开始, 故费用一般在驳船运输费用中, 不直接与出口商收取。

以上这些收费项目中，货物港务费、港口设施保安费、港口建设费均为政府定价或政府性基金，收费标准相对固定。而其他市场调节价的收费项目则需要在驳船公司/船代网站、各收费主体在“单一窗口”上公布的收费清单以及通过网络问卷或电话形式向企业进行咨询获取数据。

2. 空运/铁路/公路口岸成本的常态化跟踪

目前对于这三类口岸，通过与进出口企业或其代理、机场货站、铁路口岸经营服务企业、检验检疫机构等相关企业部门进行多次调研沟通，最终按照口岸营商环境评价假定及列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足的条件，分别罗列出空运、铁路、公路口岸的常规收费项目列表，具体情况分别如下表所示：

表 1.7 空运口岸进口&出口通关及口岸作业收费项目（2 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
机场货站经营人	货站处理费	对货物进行收运、称重、组装、分拆、配载、装卸、包装、安检、文件制备、运抵申报、信息录入等一系列服务产生的费用。	市场调节价
代理报关企业	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价

表 1.8 铁路口岸出口通关及口岸作业收费项目（2 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
铁路口岸经营服务企业	场站操作费用	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 集装箱装卸、搬移等服务。 ➢ 核对集装箱箱号、箱型、铅封状况等，并向海关传输理货报告产生的费用。 ➢ 对集装箱进行加封产生的人工费和材料费。 ➢ 舱单录入费等； ➢ 含场内翻箱、装卸汽车、场内拖车、过磅等产生的费用。 	市场调节价
代理报关企业	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价

注：1、由于不同铁路口岸经营服务单位收费项目并不统一，因此这里将其所有提供的服务概括为“场站操作费用”。

2、目前广东省内不涉及铁路进口业务。

表 1.9 公路口岸进口&出口通关及口岸作业收费项目（2 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
检验检疫机构	检疫处理费	主要考察其中的汽车轮胎消毒费，因为其为每车必收。	市场调节价
代理报关企业	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价

3. 口岸满意度评价的常态化跟踪

对于口岸满意度评价指标中的政府机构、商业主体、事业单位及其他方面的评价，会受到各种客观因素的干扰，例如不同的口岸作业模式、进出口货类差异，因此很难用非常具体的指标来进行评价，也缺乏相关的具有说服力的系统数据。李克强总理多次提出的“改革最终的成效要由市场主体和人民群众来评判”，因此本报告建议直接通过采用对“固定受访人”的满意度问卷调查/访谈来实施。

在口岸满意度评价的常态化评价及跟踪监测机制中，确定“固定受访人”的工作当局首位，其对后期的纵向比较有着重要影响。“固定受访人”需要满足一定的条件：1) 熟悉通关及口岸作业流程；2) 经常与被评价对象（政府机构、商业主体）进行直接对话；3) 愿意提供真实感受。

同时对于“固定受访人”的每两次满意度问卷调查/访谈之间要有足够的周期，因为各类改革措施、新政策的实施或者新系统的上线，需要一定的时间才能带来变化，因此每两次问卷调查/访谈之间的周期建议不得短于一个季度。

第二部分 水运口岸营商环境调研分析

广东省是我国外贸大省，其广州港和深圳港位列全国十大港口，是广东省最为主要的水运集装箱港口，经调研了解，除广州港和深圳港外，其他外贸集装箱吐出量主要分布在珠海、汕头、佛山、东莞、中山、江门、惠州、湛江、茂名、肇庆、清远、云浮等 12 个地市，其通关及口岸作业模式以驳船转关为主。

因此本部分将在**水运国际直航通关与驳船转关**两种作业模式流程梳理的基础上，分别对其各主要地市的通关及口岸作业时效、成本等数据进行量化分析，以及对各地市口岸的跨境贸易相关政府机构、商业主体或事业性单位、其他配套服务等方面进行评价，以便在整体上对广东省水运口岸营商环境的发展现状、存在问题进行整体梳理，并提出进一步优化建议。

一、水运通关及口岸作业流程与时效分析

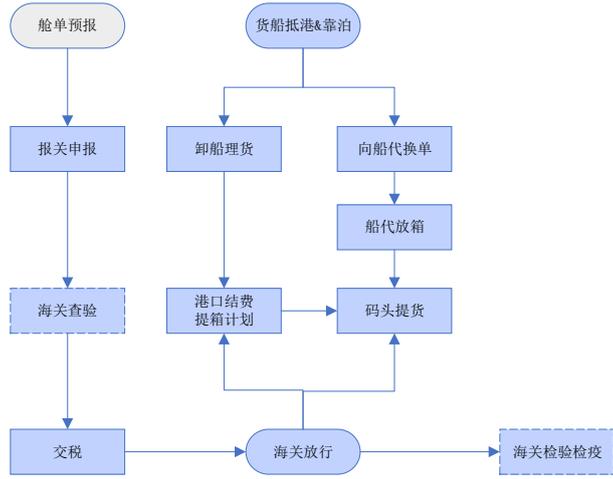
（一）水运通关及口岸作业流程

本报告根据实际情况对广东省水运通关及口岸作业流程进行整理归纳，分解图见下文。需要说明的是，通关及口岸作业流程并不是一个由各具体环节串联起来的过程，而是存在诸多并联情形，所以在附件的环节具体说明中，其先后顺序与实际可能有出入。

1. 水运国际直航通关及口岸作业流程

（1）进口国际直航通关及口岸作业流程

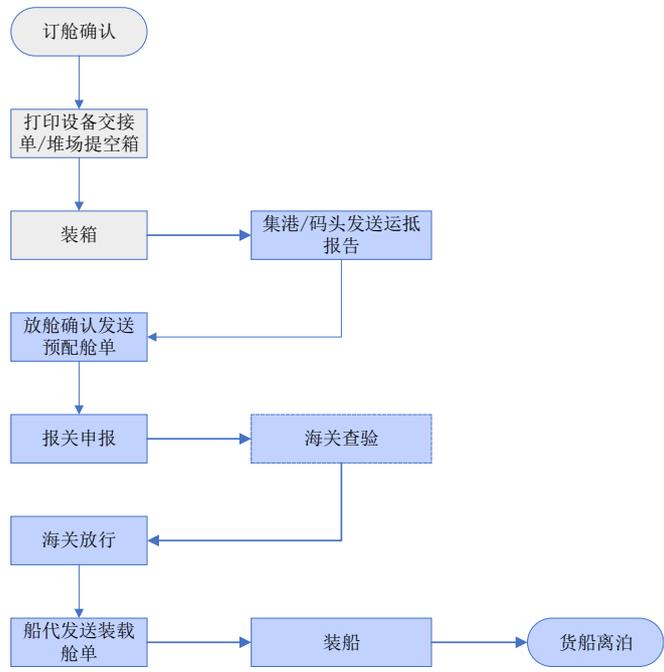
水运集装箱货物的进口通关作业流程从“货船抵港”开始，到“重柜出闸（货物离开码头）”终止，如果需要进行海关检验检疫查验且查验在码头外实施，则终止点为“海关检验检疫放行”。简要流程请见下图，详细作业流程见附件。



注：灰色为前置作业，旨在使得流程说明更加完整；标虚线为可能发生的环节。

(2) 出口国际直航通关及口岸作业流程

水运集装箱货物的出口通关及口岸作业流程从“货物运抵码头（集港）”开始，终止点为“装船完成”。简要流程请见下图，详细作业流程见附件。



注：灰色为前置作业/后续作业，旨在使得流程说明更加完整；标虚线为可能发生的环节。

2. 水运驳船转关业务流程

(1) 进口驳船转关业务流程

水运进口集装箱货物驳船转关通关及口岸作业流程从“驳船抵达指运地口岸”开始，到“重柜出闸（货物离开码头）”终止，如果需要进行海关检验检疫查验且查验在码头外实施，则终止点为“海关检验检疫放行”。其简要业务流程请见下图，详细作业流程见附件。

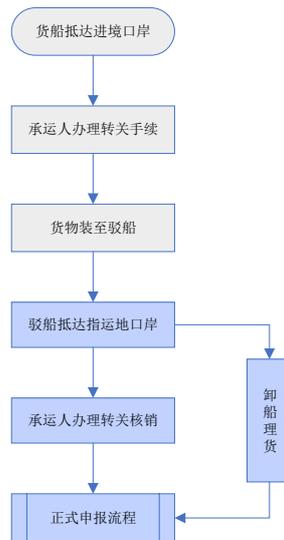


图 2.3 进口驳船转关简要流程

注：灰色为货船抵达指运地口岸前的环节。

(2) 出口驳船转关业务流程

水运出口集装箱货物驳船转关通关及口岸作业流程从“货物运抵海关监管场所”开始，到“装驳船完成”终止，其简要业务流程请见下图，详细作业流程见附件。

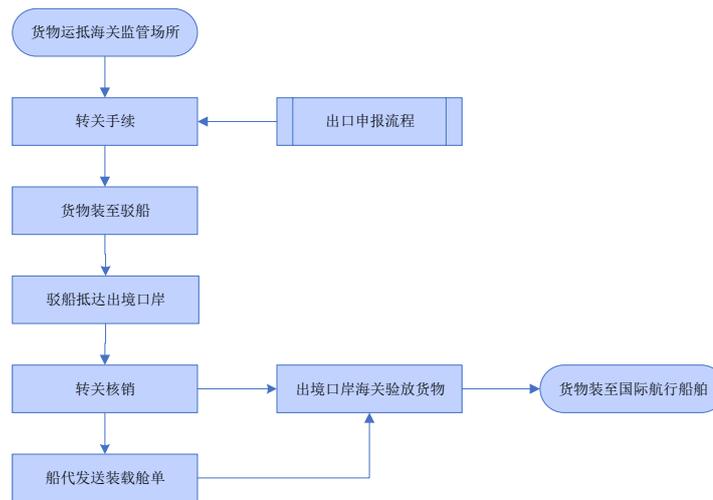


图 2.4 出口驳船转关简要流程

（二）水运通关及口岸作业时效基本情况

近年来，广东省驻粤驻地口岸查验单位、各级口岸主管部门、口岸经营单位等通过一系列有效措施，极大提升口岸通关效率，不少货物实现“秒放”，企业满意度高。

本报告采用中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统及部分企业业务系统数据对广东省部分城市 2019 年第四季度水运口岸整体通关耗时进行分析来反映通关及口岸作业时效的基本情况。

1. 进口通关及口岸作业时效基本情况

水运进口作业起始点为“船舶抵港”，终止点为“海关放行”，中间又涉及卸船和报关申报两个时间节点，一共包含 4 个节点，故将其分为 3 个阶段，各地市详细的整体通关耗时如图 2.5 所示：

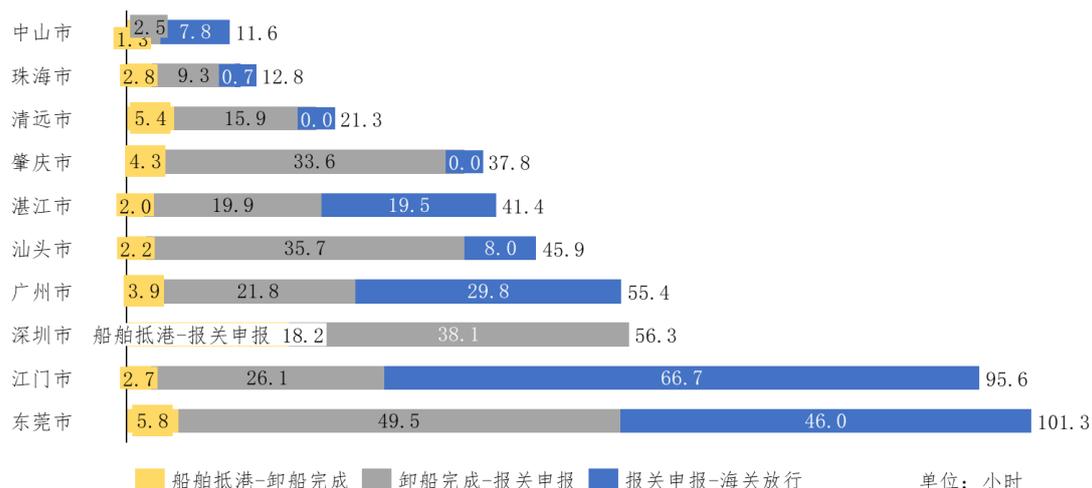


图 2.5 广东省部分城市水运进口整体通关耗时

注：佛山码头经营单位 2019 年 4 季度没有报送数据。

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他城市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2019 年第 4 季度）。

根据上图所示，在进口通关及口岸作业过程中，清远市、肇庆市的“报关申报—海关放行”平均耗时为 0，主要原因是很多企业采用了提前申报，审单前置，使这一阶段平均耗时大幅降低。而广州、深圳、江门、东莞等地市的“报关申报—海关放行”阶段占整体通关耗时的绝大部分，通过调研发现非常规的查验是导致此环节较长的主要因素。

2. 出口通关及口岸作业时效基本情况

水运出口口岸整体通关耗时起始点为“货物运抵（集港）”，终止点为“报关放行”，各地市详细的整体通关耗时如图 2.6 所示：

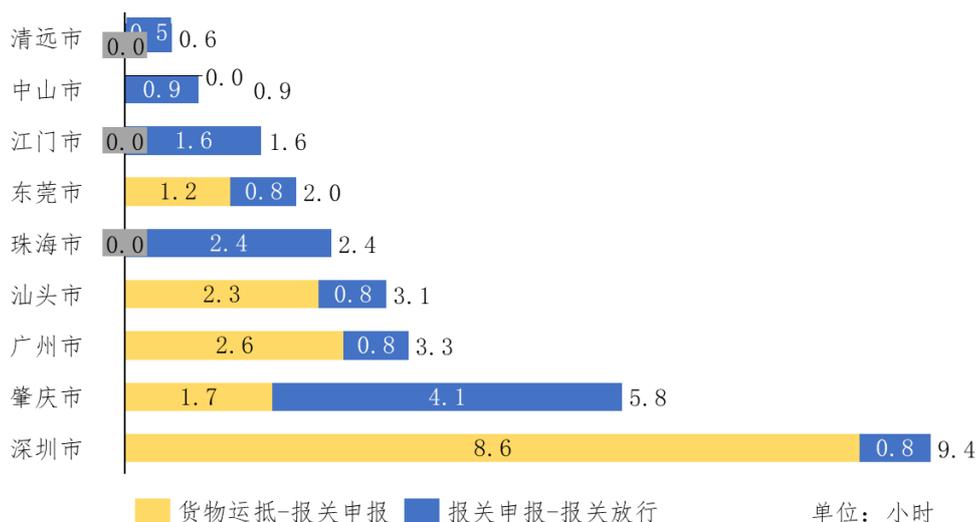


图 2.6 广东省部分城市水运出口整体通关耗吋

注：佛山码头经营单位 2019 年 4 季度没有报送数据。湛江出口没有有效样本。

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他城市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2019 年第 4 季度）。

在出口通关及口岸作业过程当中，清远市、中山市、江门市和珠海市，由于出口提前申报推广良好，因此“货物运抵—报关申报”的平均耗吋为 0，在很大程度上提高了出口通关效率。相比之下，深圳、广州、汕头等地市的“货物运抵—报关申报”效率还有较大的提升空间。调研发现，除了出口提前申报的推广实施力度因素之外，出口报关所需单证电子化流转程度不够等也是影响出口通关效率的主要原因。

（三）水运通关及口岸作业时效的纵向比较

1. 水运进口通关及口岸作业时效的纵向比较

根据对中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据中 2019 年第 2 季度与 2019 年第 4 季度的进口整体通关耗吋纵向对比分析，分析发现在珠海、清远、湛江、汕头、广州、深圳等六个

地市通关耗时进一步减少，但在中山、肇庆、江门、东莞等地市出现了通关耗时增加的情况，具体情况如下图所示：

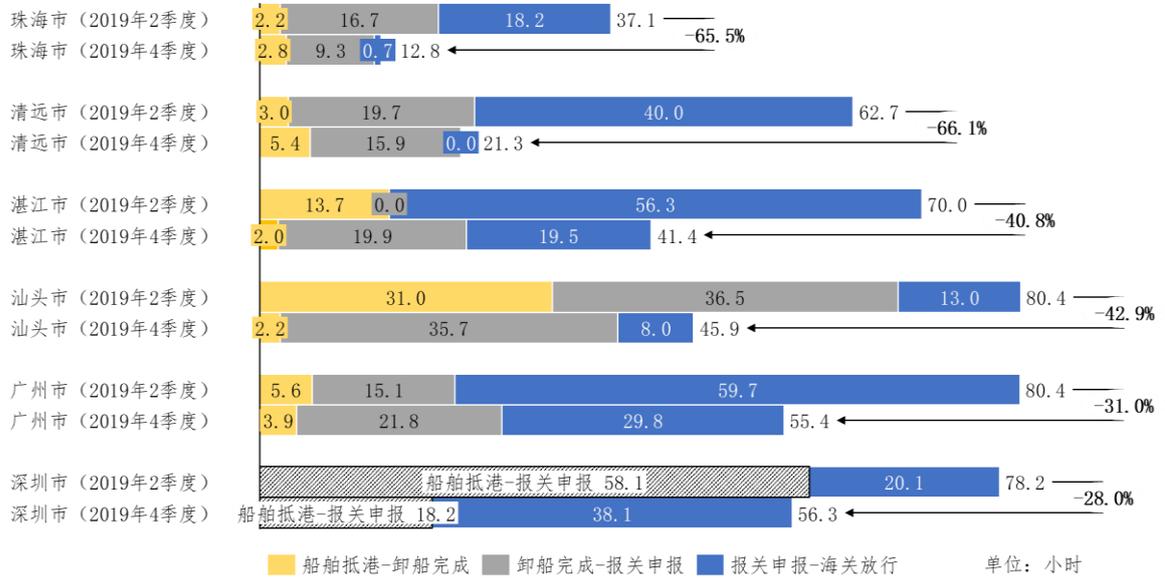


图 2.7 广东省部分城市水运进口整体通关耗时的变化（耗时有所减少）

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他地市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2019年第2季度和2019年第4季度）。

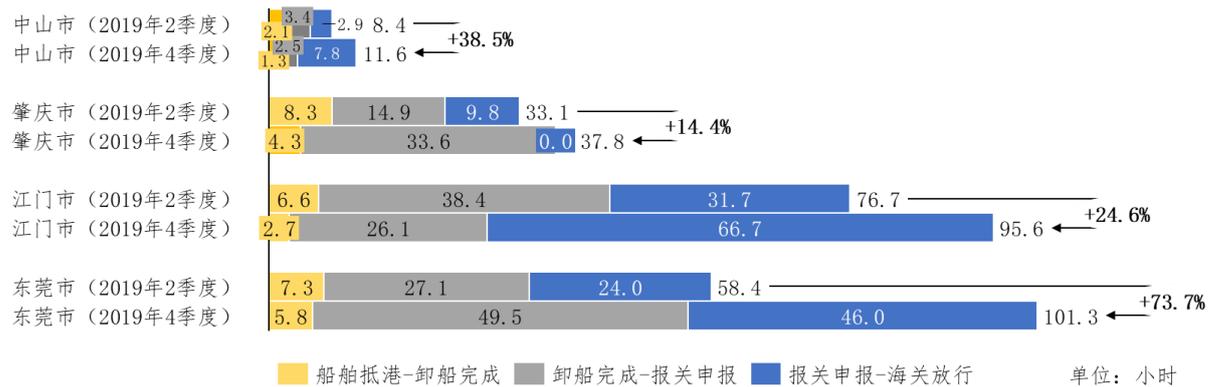


图 2.8 广东省部分城市水运进口整体通关耗时的变化（耗时有所增加）

数据来源：中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据：2019年第2季度和2019年第4季度。

从上述两张对比图可以看出，水运进口通关及口岸作业中“报关申报-海关放行”耗时明显缩短，究其原因得益于海关总署对提前申报、全国通关一体化等政策的进一步落实与推广，降幅在28.0%~66.1%之间。水运进口通关耗时差别主要表现在“卸船完成-报关申报”、“报关申报-海关放行”两个方面。

在“卸船完成-报关申报”这个阶段，企业自身因素影响较大。企业需要在这个阶段准备向海关申报的各类单证、申报信息、筹措税款等事宜，但随着提前申报、两步申报等相关通关制度的推广，可以在一定程度上压缩这一阶段的耗时。

在“报关申报-海关放行”这个阶段，包括了海关审单、企业缴税、海关查验等环节，目前海关主要通过全国审单中心审单，效率很快，缴纳关税与增值税的时间由企业自身决定，海关查验则根据进口物品查验的查验项目、难易程度等因素的影响，致使每个口岸的差异较大。

2. 水运出口通关及口岸作业时效的纵向比较

对中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据中主要地市 2019 年第 2 季度与 2019 年第 4 季度的出口整体通关耗时进行纵向对比分析，具体情况如下图所示：

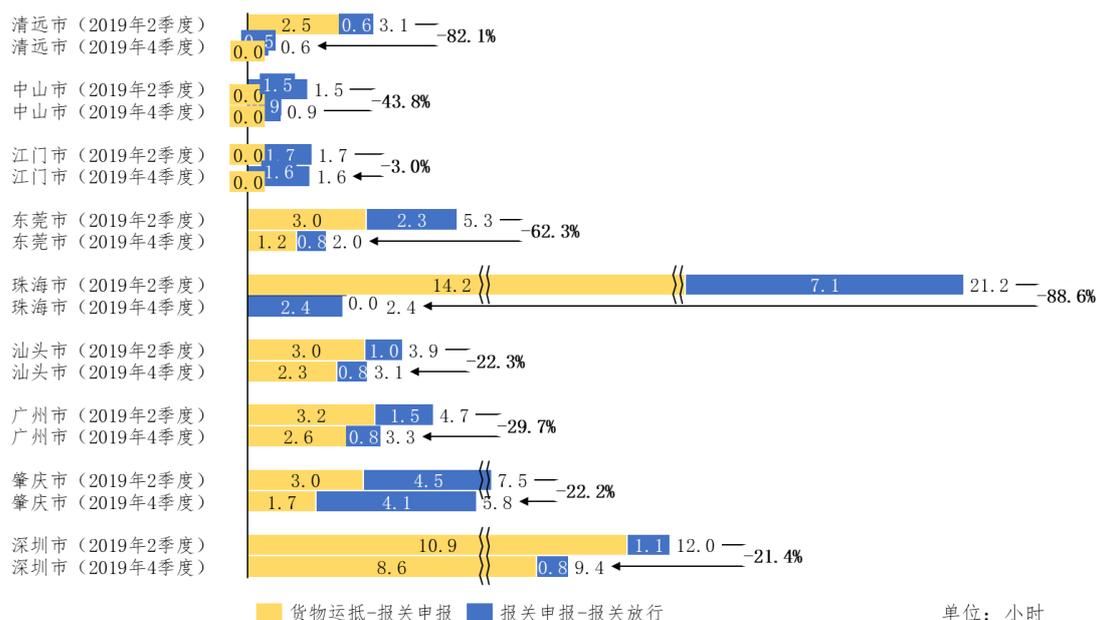


图 2.9 广东省部分城市水运出口整体通关耗时的变化（耗时有减少）

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他地市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2019年第2季度和2019年第4季度）。

总体上来看，2019年第2季度与2019年第4季度的出口整体通关耗时有下降：东莞、广州、珠海等9个地市都有不同程度的减少，降幅在3.0%~88.6%之间，出口通关时效有了进一步提升。在“货物运抵—报关申报”这个阶段的耗时明显缩短，部分地区接近于0，提效显著。根据调研企业反应，此阶段的耗时降低有赖于提前申报的进一步推广及码头信息化水平的提高。

二、水运通关及口岸作业成本分析

（一）国际直航通关及口岸作业成本分析（以广州、深圳为例）

1. 2019年下半年与上半年的比较

继2019年上半年较2018年下半年通关及口岸作业成本下降明显之后，国际直航通关及口岸作业成本在2019年下半年下降不明显。以广州、深圳国际直航通关模式为主的口岸为例，其2019年上半年

与下半年的进出口平均费用详细情况分别如表 2.1 和表 2.2 所示：

表 2.1 广州、深圳水运进口通关及口岸作业成本（2019 年上半年&下半年，单位：元）

主体类别	收费名称	广州口岸进口平均费用		深圳口岸进口平均费用	
		上半年	下半年	上半年	下半年
海事局	港口建设费	64	64	64	64
船代	单证服务费	347.5	347.5	225	225
	集装箱操作费	14	14	—	—
代理报关企业	代理报关服务费	400	400	325	325
码头经营单位	货物港务费	17	0/17	—	—
	港口设施保安费	6.4	6.4	8	8
船公司	码头操作费	857	857	892	892
	船公司文件费	450	450	450	450
	设备交接单费	32.5	32.5	31	31
边境合规成本（人民币）		1738.4	1721.4/1738.4	1545	1545
边境合规成本（美金）		257	254.6/257	229	229
单证合规成本（人民币）		450	450	450	450
单证合规成本（美金）		67	67	67	67
通关及口岸作业成本（人民币）		2188.4	2171.4/2188.4	1995	1995
通关及口岸作业成本（美元）		324	321.2/324	295	295

注：汇率按照 1 美元=6.76 人民币（该汇率为世界银行 2019 年《营商环境报告》使用的汇率）。淡橙色底纹表示有变化的收费项目，淡蓝色底纹表示单证合规成本涉及的收费。

数据来源：睿库调研、“单一窗口”公示数据、各地政策公示数据。具体如下：1) 船公司收费的平均费率为十大船公司（马士基、地中海、中远海、达飞、赫伯罗特、海洋网联、长荣、阳明、现代、太平、中远海-东方海外）对应收费的均值；2) 船代、代理报关企业收费的平均费率根据有关企业在“单一窗口”公布的费率计算（取中位数）；3) 码头经营单位收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用及码头经营单位有关说明（广州港集团对南沙港区港免收港务费）；4) 港口建设费为各地公布及各地政策公示。

在水运进口通关及口岸作业成本方面，通关及口岸作业成本相较于上半年无明显变化，需要注意的是，第二阶段调研了解到：广州口

岸南沙港不再向货主收取货物港务费，使得其通关及口岸作业成本相较于广州其他港区较低。

表 2.2 广州、深圳水运出口通关及口岸作业成本（2019 年上半年&下半年，单位：元）

主体类别	收费名称	广州口岸出口平均费用		深圳口岸出口平均费用	
		上半年	下半年	上半年	下半年
海事局	港口建设费	64	64	64	64
船代	设备交接单费	58	58	30	30
	集装箱操作费			-	-
	单证服务费	45	45	42.5	42.5
代理报关企业	代理报关服务费	250	250	170	170
码头经营单位	货物港务费	8.5	0/8.5	-	-
	港口设施保安费	6.4	6.4	8	8
船公司	码头操作费	788	784.1	820	814.9
	船公司文件费	450	450	450	450
	铅封费	29	29	29	29
边境合规成本(人民币)		1248.9	1236.5/1245	1163.5	1158.7
边境合规成本(美金)		185	182.9/184.1	172	171
单证合规成本(人民币)		450	450	450	450
单证合规成本(美金)		67	67	67	67
通关及口岸作业成本(人民币)		1699	1686.5/1695	1614	1609
通关及口岸作业成本(美元)		251	249.5/250.7	239	238

注：汇率按照 1 美元=6.76 人民币（该汇率为世界银行 2019 年《营商环境报告》使用的汇率）。淡橙色底纹表示有变化的收费项目，蓝色底纹表示单证合规成本涉及的收费。

数据来源：睿库调研、“单一窗口”公示数据、各地政策公示数据。具体如下：1) 船公司收费的平均费率为十大船公司（马士基、地中海、中远海、达飞、赫伯罗特、海洋网联、长荣、阳明、现代、太平、中远海-东方海外）对应收费的均值；2) 船代、代理报关企业收费的平均费率根据有关企业在“单一窗口”公布的费率计算（取中位数）；3) 码头经营单位

收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用及码头经营单位有关说明(广州港集团对南沙港区港免收港务费)；4) 港口建设费为各地公布及各地政策公示。

在水运出口通关及口岸作业成本方面，海关总署等 10 个部委出台《关于加快提升通关便利化水平的通知》，提出“2019 年 9 月 30 日前，交通运输部、商务部对主要国际班轮运输公司、国际货代公司进行引导督促，切实落实降费措施，增强进出口企业获得感。”经过多方努力，广州、深圳的出口码头操作费分别降低 0.5%、0.63%。

从整体数据来看，广州、深圳水运口岸 2019 年下半年的通关及口岸作业成本相较于上半年并无明显变化。

2、与国内主要口岸对比

本报告同时以广州、深圳口岸为例与国内其他主要沿海口岸的 2019 年下半年通关与口岸作业成本方面进行了对比，具体如下：

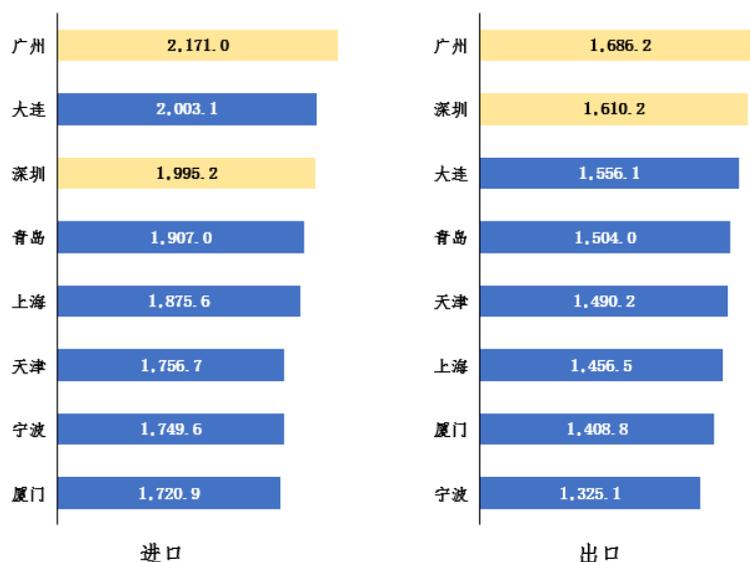


图 2.10 广州、深圳与其他主要口岸通关及口岸作业成本对比

注：单位：人民币

数据来源：其他口岸数据来源于北京睿库调研获取。

表 2.3 广州、深圳水运进口通关及口岸作业成本与国内其他主要口岸对比（单位：元）

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
船公司	码头操作费	856.88	892.19	675.69	666.72	663.96	658.48	660.36	676.15
	船公司文件费	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00
	设备交接单费	32.50	31.00	24.17	23.33	24.00	30.00	24.00	20.00
船代	提货单换单费 (单证操作服务费)	347.50	225.00	300.00	153.00	368.00	200.00	200.00	400.00
	集装箱操作费	13.75	无	无	无	135.00	25.00	无	无
	EDI 传输费	无	无	无	0.50	10.00	100.00	2.00	无
港口经营单位	货物港务费	无	无	34.00	34.00	34.00	34.00	8.50	34.00
	港口设施保安费	6.40	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	4.00	8.00
	港口作业包干费 (集装箱搬移)	注 1		45.00	注 1				50.99
理货公司	理货服务费(集装箱理货)	注 1						20.00	注 1
海事局	港口建设费	64.00	64.00	51.20	64.00	64.00	51.20	64.00	64.00
代理报关企业	代理报关服务费	400.00	325.00	287.50	350.00	150.00	200.00	288.00	300.00
通关及口岸作业成本 (人民币)		2171.0	1995.2	1875.6	1749.6	1907.0	1756.7	1720.9	2003.1
通关及口岸作业成本 (美元)		321.2	295.1	277.5	258.8	282.1	259.9	254.6	296.3

注 1：一般不直接对货主或其代理收取。

注 2：淡蓝色底纹表示广州、深圳较其他口岸较高的情形，蓝色底纹表示广州、深圳较其他口岸较低的情形。

数据来源：其他口岸数据来源于北京睿库调研获取，调研时间为 2019 年 11 月。

表 2.4 广州、深圳水运出口通关及口岸作业成本与国内其他主要口岸对比（单位：元）

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
船公司	码头操作费	784.12	814.89	621.04	612.79	610.26	605.22	606.94	621.46
	船公司文件费	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00	450.00
	设备交接单费	32.50	31.00	24.17	23.33	24.00	30.00	24.00	20.00
	铅封费	29.21	29.35	27.14	25.00	25.75	26.25	28.57	25.63
船代	集装箱操作费	25.00	无	无	无	无	80.00	无	75.00
	EDI 传输费	无	无	20.00	10.00	30.00	100.00	2.00	无
	单证操作服务费 (订舱服务费)	45.00	43.00	138.00	30.00	125.00	无	90.00	50.00
码头经营单位	货物港务费	无	无	17.00	17.00	17.00	17.00	4.25	17.00
	港口设施保安费	6.40	8.00	8.00	8.00	8.00	8.00	4.00	8.00
海事局	港口建设费	64.00	64.00	51.20	64.00	64.00	51.20	64.00	64.00
代理报关企业	代理报关服务费	250.00	170.00	100.00	85.00	150.00	122.50	135.00	225.00
通关及口岸作业成本(人民币)		1686.2	1610.2	1456.5	1325.1	1504.0	1490.2	1408.8	1556.1
通关及口岸作业成本(美元)		249.4	238.2	215.5	196.0	222.5	220.4	208.4	230.2

注 1：淡蓝色底纹表示广州、深圳较其他口岸较高的情形，蓝色底纹表示广州、深圳较其他口岸较低的情形。

数据来源：其他口岸数据来源于北京睿库调研获取，调研时段为 2019 年 11 月。

根据以上对比，可以得出以下结论：

1) 广州、深圳的码头操作费、设备交接单费、代理报关服务费在 8 个主要口岸中偏高；

2) 广州、深圳的 EDI 传输费、货物港务费、港口设施保安费在 8 个主要口岸中偏低；

3) 由于船公司在广州、深圳收取相较于其他口岸明显更为高昂的码头操作费，导致广州、深圳的通关及口岸作业成本与其他重点口

岸比处于偏高位置。

3. 部分收费的国际比较

目前，开展全方位口岸收费比较相当困难，主要原因是构成进出口货物通关及口岸作业成本的主要来自商业性主体的收费，而由于涉及到商业保密等各类因素，相关的信息难以获得，因此本报告仅就重点的几项收费与国际进行比较。

1) 码头操作费的比较

按照交通运输部要求，各大船公司均须在上海航运交易所⁸备案了不同航线、不同口岸（含国外口岸）的码头操作费，这项费用的高低可以在一定程度上体现一个口岸的作业成本。

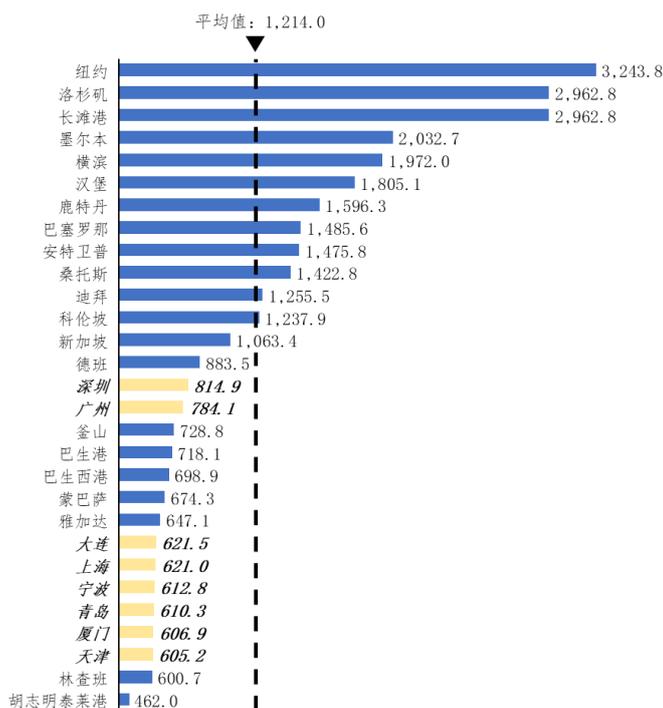


图 2.11 全球各主要口岸船公司码头操作费对比（单位：元/20 英尺标箱）

数据来源：基于十大船公司在上海航运交易所备案的不同口岸码头、不同航线操作费进行对应口岸平均计算。国外口岸均按照 2019 年 5 月各国官方货币与人民币汇率平均值换算。

⁸ 上海航运交易所：经国务院批准、由交通运输部和上海市人民政府共同组建，于 1996 年 11 月 28 日成立的我国唯一一家国家级航运交易所。

通过上述比较可以看到：在各船公司收取码头操作费方面，中国大陆各主要口岸均低于国际平均值，其中深圳、广州在中国各主要港口的费用较高。

2) 库场使用费（码头堆存费）的比较

在中国大陆，由于库场使用费（码头堆存费）大多情况下是由收货企业自身需求而产生，所以不计入常规收费，但是由于该项费用普遍存在于全球各个口岸，有很好的可比性。

对于这项费用，国内外普遍采用“免堆期+阶梯价格”的形式，而在免堆期外，中国大陆各口岸与国外港口有着非常大的差异：

表 2.5 国内外库场使用费（码头堆存费）收费标准对比

国内	上海	深圳	广州	宁波	青岛	天津	厦门	大连
费率 (元/箱*天)	9-70	125-245	125-245	4	5-30	5	6-16	4.12- 16.48
国外	香港	神户	鹿特丹	纽约	新加坡	巴生	加尔各答	
费率 (元/箱*天)	369	175- 1051	350-700	1000- 2300	57-671	57-113	10-14	

注：计费单位为一个 20 英尺标准集装箱。汇率按 2019 年 5 月各国官方货币与人民币汇率平均值计。

通过上表可见，单从国内口岸对比来看，深圳与广州口岸的库场使用费远高于其他口岸，竞争优势较弱；而国内口岸的库场使用费（码头堆存费）普遍大幅度低于国外口岸。低廉的库场使用费（码头堆存费）固然能够降低进出口企业的成本，但也带来一个问题：由于高昂的码头外堆场的堆存成本，企业更愿意将货物堆存在码头内堆场，这在一定程度上造成码头内堆场资源被占用，对场地周转利用造成一定的影响。

（二）驳船转关模式下通关及口岸作业成本分析（珠海、湛江等

11 个地市)

驳船转关模式的通关及口岸作业成本的构成与国际直航通关模式下的通关及口岸作业成本有着非常大的差异：

在驳船转关模式进口业务中，货物先通过国际班轮运至香港/深圳盐田/广州南沙等港口，然后再通过驳船转运至最终目的港口费用，在国内停靠两个码头，产生两次费用，但根据成交价格、运输条款等因素的影响，无法判定在第一次停靠港口产生的费用多少及费用由谁承担，故本报告对于驳船转关模式的通关及口岸作业成本只考察在最终目的港口发生的费用，对于在其前序港口发生的费用，尽管其有可能在货物抵达最终目的港口才对收货人或其代理收取，也不做考察。

对于驳船转关模式的出口业务，同样只考察在起始港口发生的费用，对于货物卸驳船并装载国际班轮的港口所产生的费用，尽管有可能提前对发货人或其代理收取，也不做考察。

需要注意的是，由于与国际直航通关模式下通关及口岸作业成本构成上的差异，不具有可比性故不作比较。

通过对珠海、汕头、佛山、东莞、中山、江门、湛江、茂名、肇庆、清远、云浮等 11 个地市⁹的走访调研，得出驳船转关模式下的通关及口岸作业成本对比情况如下图所示：

⁹ 珠海、汕头、佛山、东莞、中山、江门、湛江、茂名、肇庆、清远、云浮等 10 个地市为目前广东省主要集装箱外贸业务驳船口岸，其他口岸不做研究考察。

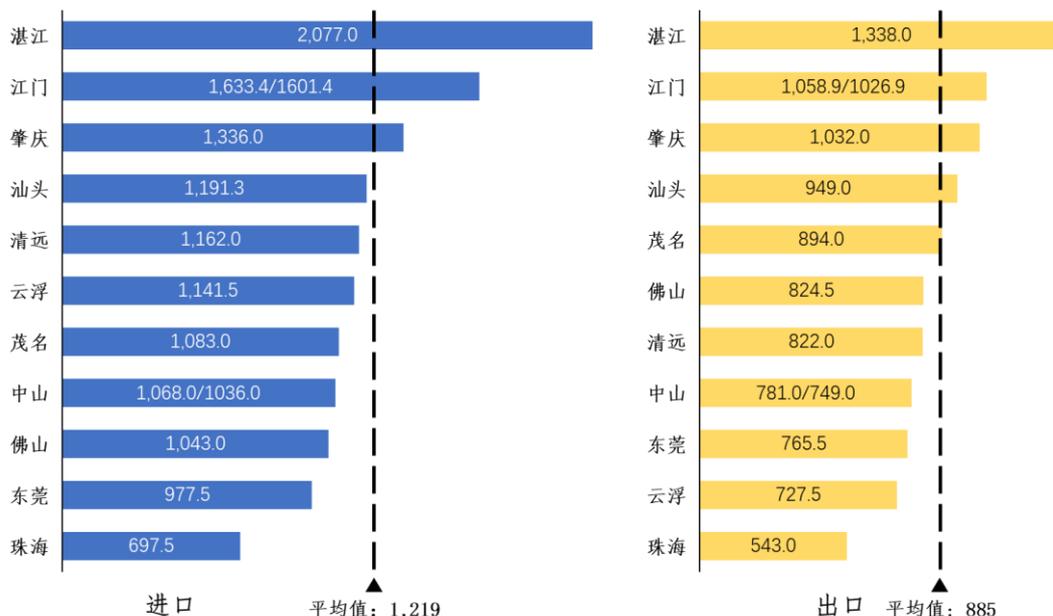


图 2.12 其他地市水运口岸进出口通关及口岸作业成本对比（单位：元/20 英尺标箱）

注：由于江门、中山既存在沿海口岸也存在内河口岸，因此收取的港口建设费有差异（沿海：64 元，内河：32 元）。

如上图所示，广东省其他地市在驳船转关模式下的进口通关及口岸作业成本对比中，湛江、江门、肇庆的费用处于较高水平，均高于平均值；汕头、清远、云浮、茂名、中山、佛山处于中间水平；东莞、珠海处于较低水平，远低于平均值。

广东省其他地市在驳船转关模式下的出口通关及口岸作业成本对比中，肇庆、湛江、汕头、清远、东莞的费用处于较高水平，均高于平均值；佛山、茂名处于中间水平，接近平均值；中山、江门、云浮、珠海处于较低水平。

珠海、汕头、佛山等 11 个地市的驳船转关模式下的进出口常规收费清单分别见下表：

表 2.6 驳船模式的地市水运口岸进口通关及口岸作业成本分析（根据成本由低到高排列）

主体类别	收费名称	珠海	东莞	佛山	中山	茂名	云浮	清远	汕头	肇庆	江门	湛江
码头经营单位	港口作业包干费	240	210	300	300	260	326	280	310.8	270	600	600
	货物港务费	34	17	0	34	34	34	0	34	34	17	34
	港口设施保安费	8	8	0	0	8	—	0	8	0	6.4	8
理货公司	理货费	12	16	16	0	22	12	0	17	12	16	22
驳船公司/船代	驳船综合服务费	52	200	120	90	145	50	200	407.5	113	150	249
	换单费 (换二程提单)	125	200	225	250	150	400	300	170	300	350	500
	舱单费	25	87.5	25	30	100	22.5	—	30	25	30	50
海事局	港口建设费	64	64	32	64/32	64	32	32	64	32	64/32	64
代理报关企业	代理报关服务费	137.5	175	325	300	300	265	350	150	550	400	550
通关及口岸作业成本		697.5	977.5	1043	1068/ 1036	1083	1141.5	1162	1191.3	1336	1633.4/ 1601.4	2077

注：对于部分地市，由于其存在沿海/内河两种水运口岸，因此收取的港建费有差异（沿海：64元，内河：32元）。“—”表暂无数据。

资料来源：睿库调研（含问卷调查）、“单一窗口”公示数据、各地政策公示数据。具体如下：1）驳船公司、船代、理货公司、代理报关企业收费的平均费率根据有关企业在“单一窗口”公布以及企业反馈的问卷的费率计算（取中位数）；2）码头经营单位收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用及码头经营单位有关说明；3）港口建设费为各地公布及各地政策公示。

表 2.7 驳船模式的地市水运口岸出口通关及口岸作业成本分析（根据成本由低到高排列）

主体类别	收费名称	珠海	云浮	东莞	中山	清远	佛山	茂名	汕头	肇庆	江门	湛江
码头经营单位	港口作业包干费	240	326	210	300	240	300	260	273.7	270	600	600
	货物港务费	17	17	8.5	17	0	0	17	17	17	8.5	17
	港口设施保安费	8	—	8	0	0	0	8	8	0	6.4	8
驳船公司/船代	驳船综合服务费	51.5	50	250	90	200	190	145	406.3	113	150	249
	舱单费	25	37.5	50	30	—	25	100	30	50	30	50
	出口内支线服务费	—	—	—	80	—	—	—	—	—	—	—
海事	港口建设费	64	32	64	64/32	32	32	64	64	32	64/32	64
代理报关企业	代理报关服务费	137.5	265	175	200	350	277.5	300	150	550	200	350
通关及口岸作业成本		543	727.5	765.5	781/749	822	824.5	894	949	1032	1058.9/ 1026.9	1338

注：对于部分地市，由于其存在沿海/内河两种水运口岸，因此收取的港口建设费有差异（沿海：64元，内河：32元）。“—”表暂无数据。

资料来源：睿库调研（含问卷调查）、“单一窗口”公示数据、各地政策公示数据。具体如下：1）驳船公司、船代、代理报关企业收费的平均费率根据有关企业在“单一窗口”公布以及企业反馈的问卷的费率计算（取中位数）；2）驳船公司、船代、代理报关企业收费的平均费率根据有关企业在“单一窗口”公布以及企业反馈的问卷的费率计算（取中位数）；3）码头经营单位收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用及码头经营单位有关说明；4）港口建设费为各地公布及各地政策公示。

三、水运口岸满意度评价

由于广东省水运业务在整个跨境贸易中占比非常大，故除了对通关及口岸作业流程、时效、成本的分析核算，本报告还就各口岸城市的企业满意度进行了调研，涉及五个方面：跨境贸易合规成本满意度、跨境贸易合规时效满意度、监管环境满意度、商事服务满意度、其他配套等。

在调研的 13 个水运口岸城市中，深圳、广州的数据来源于由北京睿库组织的“中国十大水运集装箱口岸营商环境测评”调研活动，其他地市的数据则来自于本调研组于 2019 年 12 月 5 日至 2019 年 12 月 26 日进行的问卷调查，问卷内容见附件。各地样本数量如下：

口岸城市	样本数	口岸城市	样本数
深圳	135	珠海	7
广州	28	云浮	7
东莞	13	湛江	8
中山	13	肇庆	4
汕头	12	茂名	3
佛山	11	江门	3
清远	8		

需要注意的是，由于肇庆、茂名、江门获取的有效样本数量过少，因此在此暂不对其统计结论进行统计。

（一）跨境贸易合规成本满意度

对于跨境贸易合规成本，各口岸城市企业满意度如下：

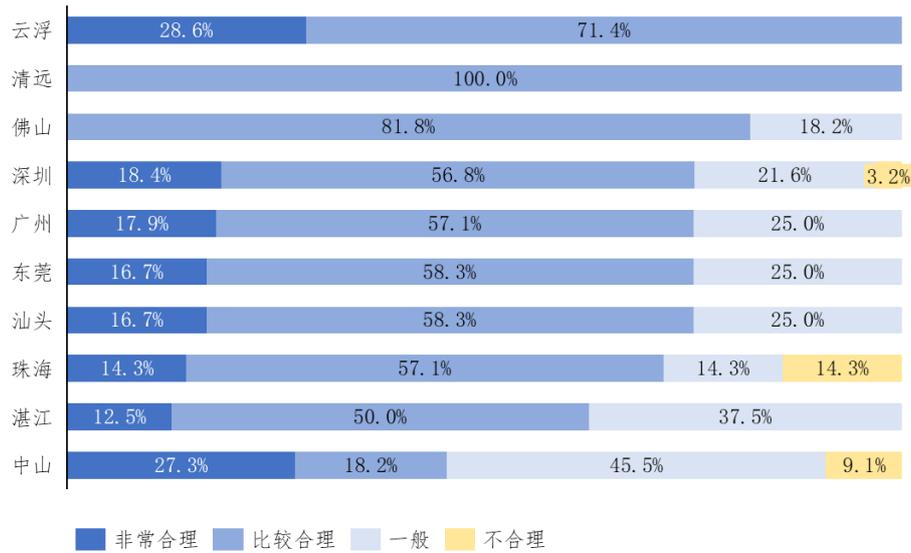


图 2.13 各地市跨境贸易合规成本满意度

调研得出的统计结论显示：

- 1) 在二期调研的 10 个地市中，除湛江、中山外其他地市跨境贸易合规成本满意度（非常合理+比较合理）的比例均达到了 70%以上；
- 2) 清远、云浮跨境贸易合规成本满意度表现相对更好，认为跨境贸易合规成本“非常合理”或“比较合理”的比例超过了 90%。

（二）跨境贸易合规时效满意度

对于跨境贸易合规时效，各口岸城市满意度如下：

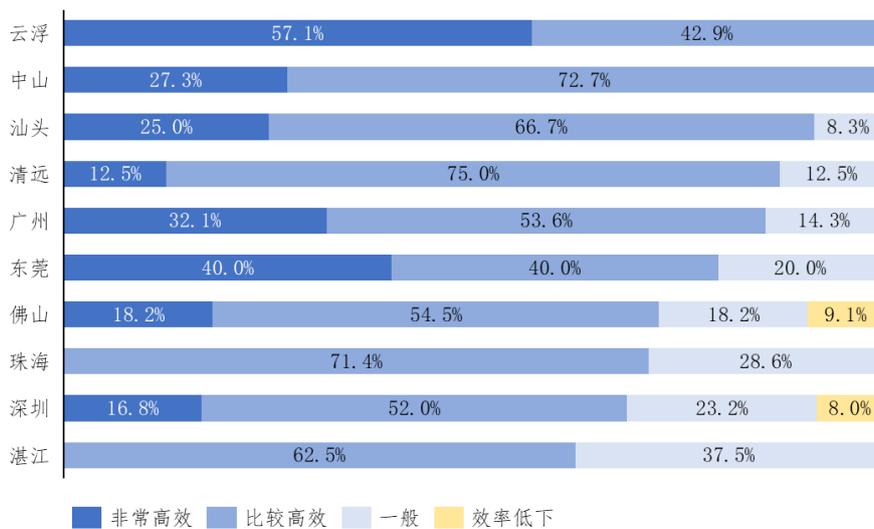


图 2.14 各地市跨境贸易合规时效满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 在二期调研的 10 个地市中，除湛江、深圳外其他地市跨境贸易合规时效满意度（非常高效+比较高效）的比例均达到了 70%以上；

2) 中山、云浮、汕头跨境贸易合规时效满意度表现相对更好，认为跨境贸易合规时效“非常高效”或“比较高效”的比例达到了 90%以上。

（三）监管环境满意度

监管环境满意度考察的是企业对于其所处口岸相关管理部门（海关、海事、边检、港航管理部门、地方商务管理部门等政府机构）在执法公正与透明、工作效率与在岗时间、企业需求响应与态度、信息公开与透明四个方面的满意度。

1. 执法公正与透明

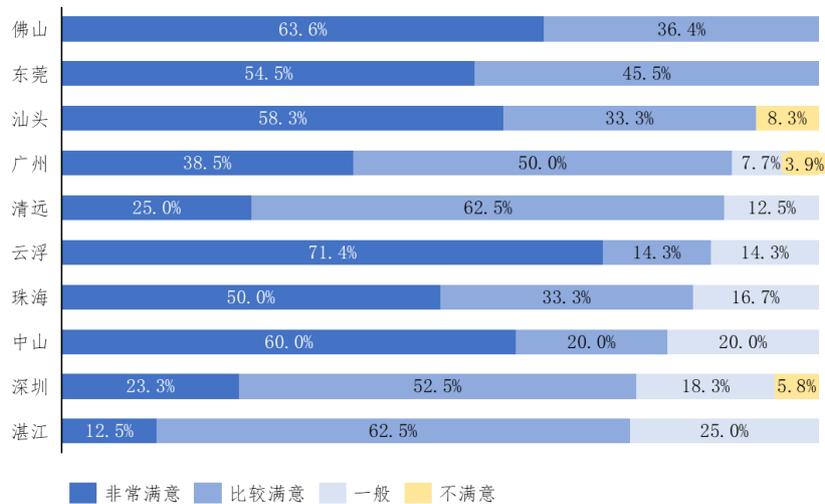


图 2.15 各地市“监管环境-执法公正与透明”满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 整体上绝大部分地市对于各口岸相关管理部门执法公正与透明方面的满意度较好，所有城市满意度（非常满意+比较满意）的比例都达到了 75%及以上；

2) 佛山、东莞表现相对更好，对于执法公正与透明的满意度达到了 100%。

2. 工作效率与在岗时间

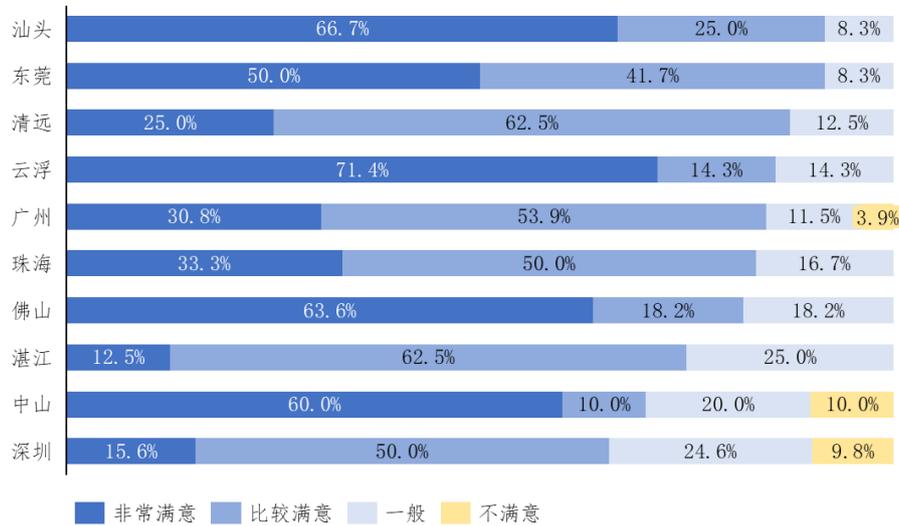


图 2.16 各地市“监管环境-工作效率与在岗时间”满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 整体上绝大部分地市对于各口岸相关管理部门工作效率与在岗时间方面的满意度较好，除深圳外，其他地市的满意度（非常满意+比较满意）的比例都达到了 70%及以上；

2) 东莞、汕头表现相对更好，对于工作效率与在岗时间的满意度达到了 90%以上。

3. 企业需求响应与态度

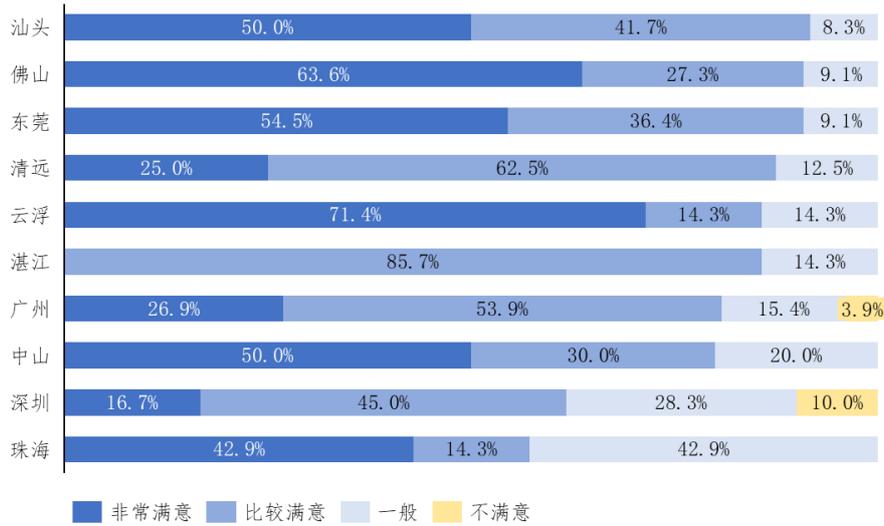


图 2.17 各地市“监管环境-企业需求响应与态度”满意度

调研得出的统计结论显示：

- 1) 整体上绝大部分地市对于各口岸相关管理部门企业需求响应与态度方面的满意度较好，除深圳、珠海外，其他地市的满意度（非常满意+比较满意）的比例都达到了 80%及以上；
- 2) 汕头、东莞、佛山表现相对更好，对于企业需求响应与态度的满意度达到了 90%以上。

4. 信息公开与透明

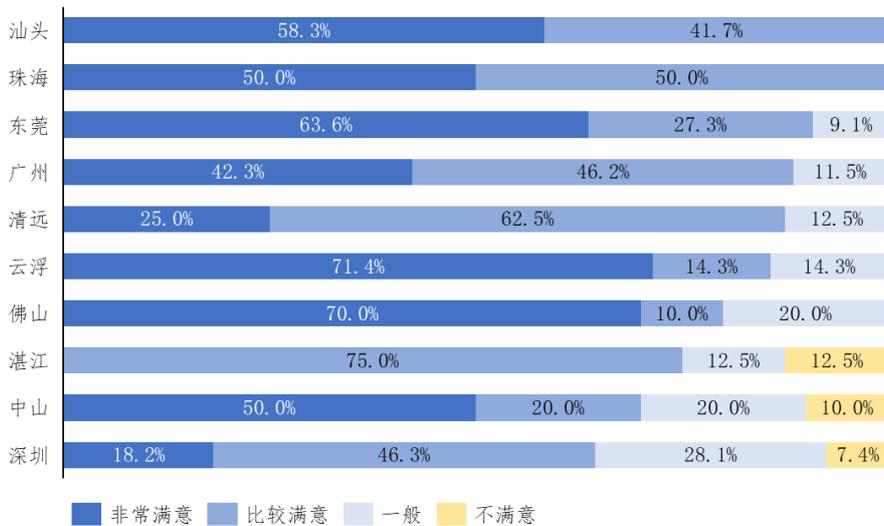


图 2.18 各地市“监管环境-信息公开与透明”满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 除湛江、中山、深圳外，其他地市的满意度（非常满意+比较满意）的比例都达到了 80%及以上；

2) 汕头、珠海、东莞表现相对更好，对于信息公开与透明的满意度达到了 90%以上。

（四）商事服务满意度

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

1. 收费项目合理与价格透明

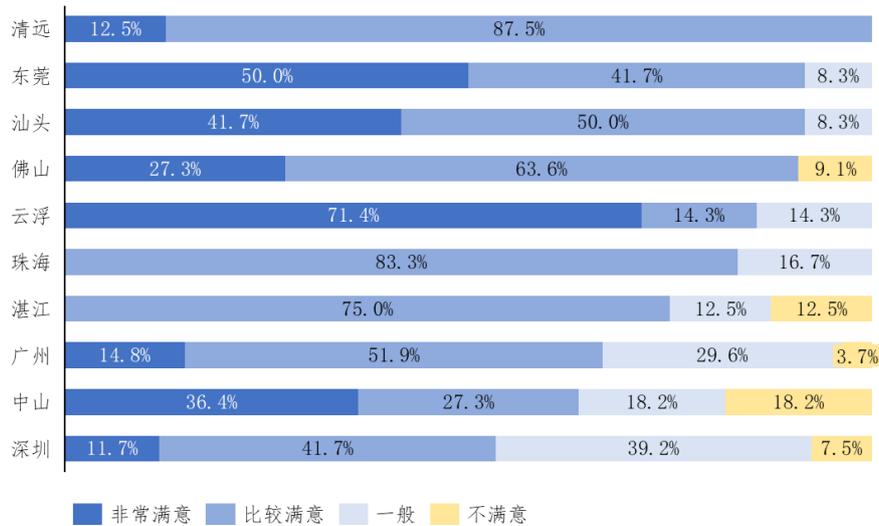


图 2.19 各地市“商事服务-收费项目合理与价格透明”满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 整体上对于商事服务主体收费项目合理与价格透明方面的满意度较好，除湛江、广州、中山、深圳外，其他地市的满意度（非常满意+比较满意）的比例都达到了 80%以上；

2) 清远、东莞、汕头、佛山表现相对更好，对于收费项目合理与

价格透明的满意度达到了 90%以上。

2. 作业效率与服务态度

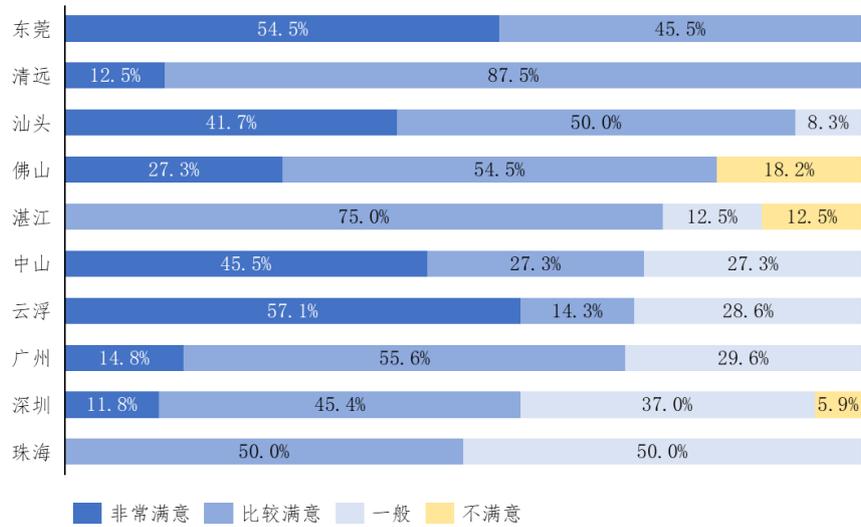


图 2.20 各地市“商事服务-作业效率与服务态度”满意度

调研得出的统计结论显示：

整体上企业对于商事服务主体作业效率与服务态度方面的满意度相对于其他指标不是很理想，只有东莞、清远、汕头、佛山的满意度（非常满意+比较满意）比例达到了 80%以上。

（五）其他配套

考察企业对于所在口岸信息化与无纸化水平、口岸周边拥堵程度、企业经营与人员生活配套完善程度方面的感知。

1. 信息化与无纸化

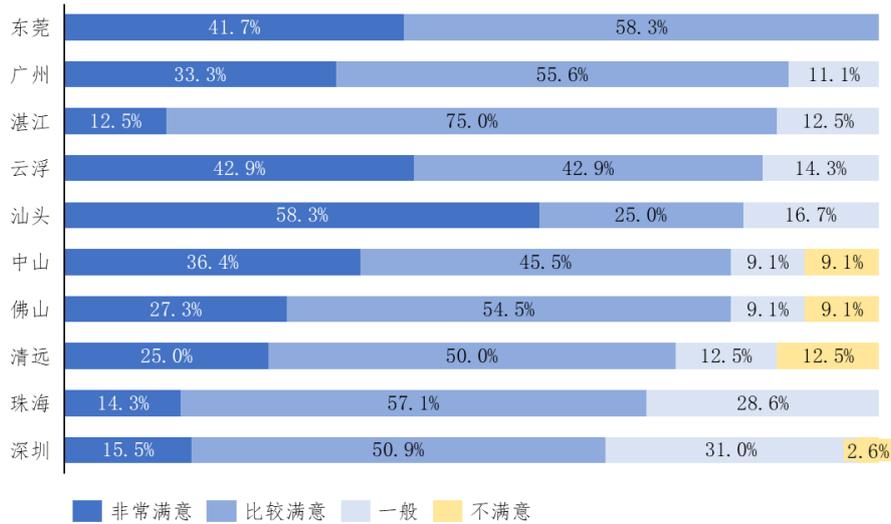


图 2.21 各地市信息化与无纸化满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 整体上企业对于口岸信息化与无纸化方面的满意度较好，除清远、珠海、深圳外，其他城市的满意度（非常满意+比较满意）比例达到了80%以上；

2) 东莞、广州表现相对更好，对于口岸信息化与无纸化的满意度达到了90%以上或接近90%。

2. 口岸周边交通

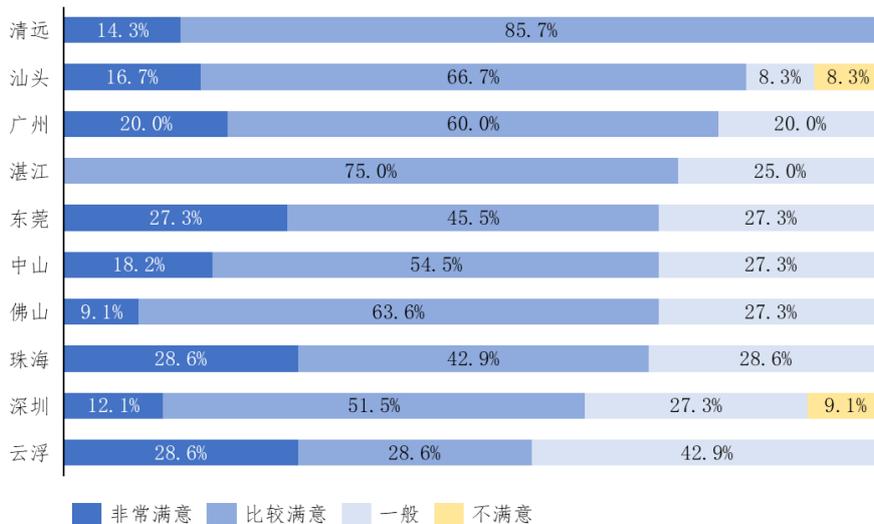


图 2.22 各地市口岸周边交通满意度

调研得出的统计结论显示：

1) 整体上企业对于口岸周边交通的满意度相较于其他指标较差，大多数城市满意度（非常满意+比较满意）的比例没有达到 80%以上；

2) 清远、汕头、广州表现相对更好，对于口岸周边交通的满意度达到了 80%以上。

3. 企业经营与人员生活配套

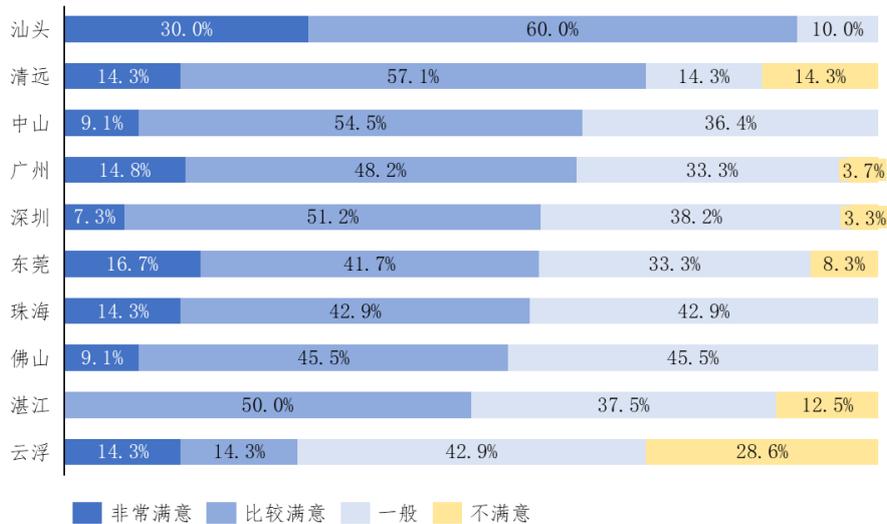


图 2.23 企业经营与人员生活配套¹⁰

调研得出的统计结论显示：

整体上来看企业经营与人员生活配套的满意度是众多指标中表现最差的，只有汕头一个城市满意度（非常满意+比较满意）达到了 80%以上。

总体上讲，对于口岸营商环境涉及的诸多方面，企业整体的满意度较好，但是在：商事服务主体作业效率与服务态度、口岸周边交通、企业经营与人员生活配套三个方面满意度相对较差，尤其是口岸周边交通和企业经营与人员生活配套，这是优化口岸营商环境比较容易忽

¹⁰ 企业经营与人员生活配套：是指为了满足企业日常运营和企业员工生活所必须的基础设施，例如：网络通信服务、停车场、餐饮场所、司机休息场所等等。

略的工作。

在具有一定规模的水运口岸，其周边交通的确成为一个影响企业感受的关键点，除去口岸本身货量较大的客观原因之外，地方交通管理部门对于货车不合理的限行政策也是导致口岸周边交通拥堵的原因。

在企业经营与人员生活配套方面，诸多企业人员，尤其是集装箱运输企业人员表示码头周边停车场缺乏、司机休息场所稀少等，这在很大程度上影响了企业人员的直接感知，也从侧面反映出口岸建设过程中“人文关怀”的匮乏。

四、存在问题及对策建议

（一）流程与制度方面

1. 施行来往港澳小型船舶与国际航行船舶一致的申报手续和风控监管制度，影响来往港澳小型船舶优势发挥

来往港澳小型船舶具有航程短、航次频繁的特点，自2019年6月起，来往港澳小型船舶可以通过国际贸易“单一窗口”标准版免费申报。但企业反映，“单一窗口”对来往港澳小型船舶和国际航行船舶申报没有区分，即小船入境时需像国际船舶一样向海关进行预报、确报、抵港报以及向海事和边检部门分别进行申报和手续办理，相比以前申报手续繁琐，申报要素众多；此外海关对其施行与国际航行船舶一致的风险监控制度，有随机5%-10%的来往港澳小型船舶需要登轮检查。繁琐的申报手续及相对高频的登轮检查，影响小船优势的发挥，使企业多感不便。

建议：加快建设简化版小船申报系统和根据小船特点调整风控制度。一方面综合考虑来往港澳小型船舶特性，建立有别于国际航行船舶的运输工具申报手续，开发简化版小船申报平台，将目前的海关入

境预报、确报、抵港报三次申报压缩为入境预报、抵港报两次申报，简化申报手续；另一方面建议海关区分来往港澳小型船舶与国际航行船舶的运输工具风险分析流程，采用更加优化的风险管理手段，加快来往港澳小型船舶运输工具风险分析结果输出的速度，同时在船舶抵港前确定下达登临指令，以便提前进行安排，进而加快后续船舶启动卸货速度。

2. 来往港澳小型船舶在广东省境内不同关区的码头间移动手续繁杂

广东省的来往港澳小型船舶不仅航次频繁且停靠点多，在不同关区的码头间停靠、移动时，需要分别进行海关进/出港申报手续。例如南沙港与外海港隔海相望，当来往港澳小型船舶从南沙港进境，停靠外海港出境时，由于这两港分别属于不同关区，前者属于广州海关，后者属于江门海关，需要先在南沙地方海关进行出境申报，离开时做离港申报，在抵达江门关区前，向江门关区的海关进行进港申报，离开时做离境申报，在此过程中，企业不仅要重复递交申报信息和单证，还要委托两地不同的船舶代理公司分别申报，增加了船舶企业业务量和委托人的委托成本。

建议：积极参与海关总署简化外贸船舶境内移泊、续驶手续的相关工作。据了解，目前海关总署已在着手研究如何实现进出境/港申报和监管数据跨关区联动共享、进一步简化进境船舶中国境内移泊、续驶手续和办理流程的优化，因此建议广东省相关部门就相关问题积极与海关总署沟通协调，争取将广东省特色的来往港澳小型船舶确定为简化船舶境内移动手续等相关改革的试点。

3. 企业如果进行出口“提前申报”，但因舱单变动造成改单时，改单手续繁琐。

除广州和深圳外，广东省其他地市水运港口以驳船转关模式为主，而驳船的航次频繁，船名航次的变动频率较大。在驳船转关模式下，如企业采用“提前申报”，后因舱单发生改变，需要对报关单进行修改时，相关的改单手续繁琐，具体流程是：先由报关企业向海关申请→至少主管科员、科长（二级）审批同意→由科员解锁舱单进行修改后再重新申报。

建议：借鉴已有经验优化出口提前申报流程。江门、中山、茂名等地海关可以研究借鉴黄埔老港“船名航次”虚拟申报模式，即允许企业在出口提前报关时填写虚拟的船名航次，完成通关手续后再根据船舶实际抵港情况申报实际船名航次，解决企业“提前申报”时，因舱单变动导致的改单手续繁琐的问题，也进一步降低改船所需耗费的时间和费用。

4. 出口拼箱货物的放行规则有待突破

出口拼箱货物的放行规则是：海关要求只有同一集装箱内所有货物全部放行后，该集装箱才能放行，所以只要集装箱里有一票货物未获得放行指令，其所属的集装箱就不能放行。调研了解到，盐田、黄埔、江门等地的出口拼箱货物比例较高，企业反映目前出口拼箱货物的放行规则是制约出口拼箱货物通关速度的主要原因，现如今除江门口岸创有较为便利的出口拼箱货物放行手续外，其他口岸的出口拼箱货物的放行规则有待突破。根据码头的场地及其他实际情况，目前存在两种拼箱作业模式，一是港内拼箱即将出口货物从工厂运至码头内部再拼箱；二是拼箱货物先在码头外由拼箱公司统一收货装箱，装箱完毕后运至码头。但这两种拼箱模式都要在拼箱完毕获得准确的集装箱号后才能进行报关，然后等待海关布控查验，查验无问题后再放行，因此，同一个集装箱里，任何一票货物不通关，势必影响其它货物的

及时出口和运输。

建议：借鉴研究推广江门国际货柜码头已有的出口拼箱货物处理经验，优化出口拼箱货物放行手续。江门国际货柜码头对出口拼箱货物操作模式进行了创新，其具体流程是：出口拼箱货物运至码头内部，然后根据指定的集装箱号向海关申报，如若海关放行，则被放行货物装箱上船，如若某票货物遇到查验，则此票货物若是查验快，能赶上预配船舶，就装箱上船，若赶不上则将此票货物与事先指定的集装箱脱钩，避免影响其他货物正常出口。通过此种方式进一步便利企业，提高出口拼箱货物的通关效率。

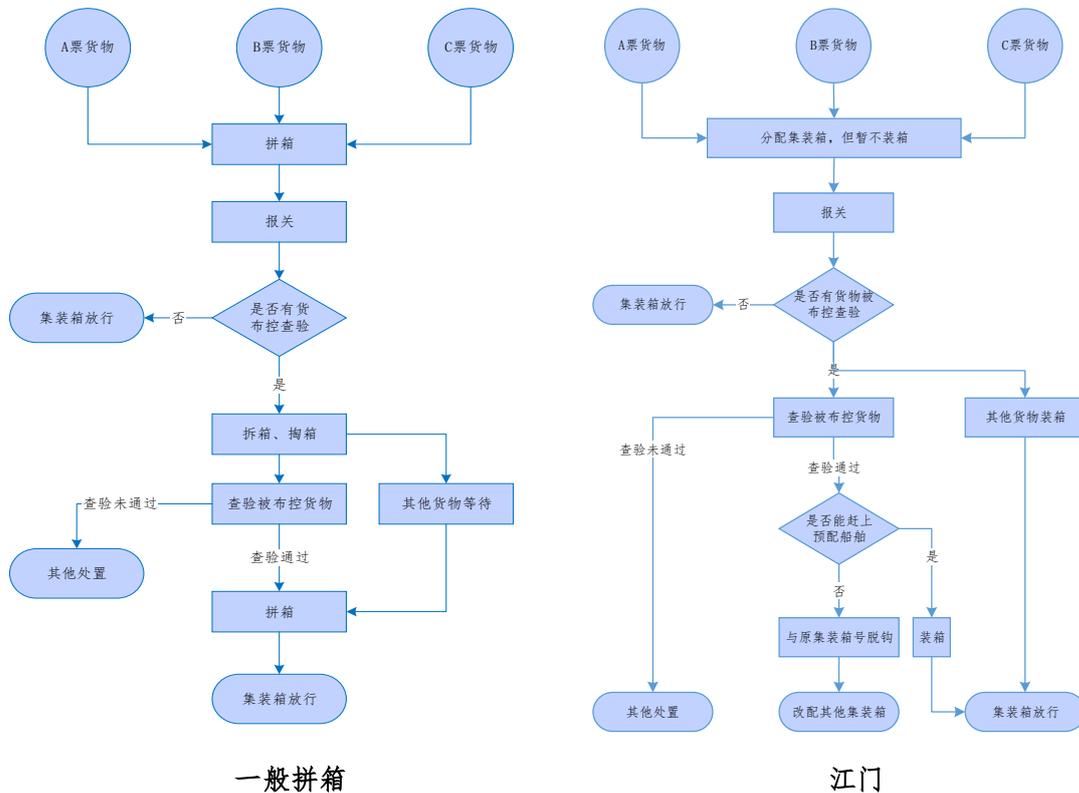


图 2.24 一般拼箱与江门拼箱流程图对比

5. 码头的内外贸物理隔离网，导致码头资源严重浪费且带来诸多不便

一些建成相对较早的码头在建设/改造的过程中，按照建设完工

当时的验收标准，即海关总署令第 171 号（《中华人民共和国海关监管场所管理办法》）附件 1（《中华人民共和国海关监管场所设置标准》），海关明确要求的内外贸货物堆存场所间的物理隔离网。但是，2017 年 8 月海关总署令第 232 号《中华人民共和国海关监管区管理暂行办法》实施（同时总署令 171 号废止）中没有明确要求采用“物理围网”的方式将内外贸货物进行隔离。但在实践监管中，地方海关的具体监管要求存有一定的差异。

调研了解到，目前东莞、中山、肇庆等地同时运营内外贸集装箱业务的码头尚设有内外贸物理隔离网。这种围网物理隔离给码头运作带来诸多不便，如增加了货物搬移吊卸本，降低码头运作效率，也使得码头堆场资源部分浪费。目前的“物理分割”已经有些落后，属于有纸作业的历史遗留问题，即浪费了码头资源，也增加了企业物流成本。

建议：呼吁各码头企业积极试点并采用“电子围网”监管方式。海关积已通过试点“电子围网”监管方式解决物理围网带来的场地资源浪费等问题，建议有条件的码头企业积极试点“电子围网”，具体可以学习借鉴武汉海关的内外贸货物同场分类监管举措：2019 年，武汉海关所属新港海关积极指导阳逻一期进行卡口升级改造、监管场所视频监控的规范接入以及内外贸货物分区堆放和统一纳入信息系统管理，并进行现场测试运行，通过“智慧监管”实现对内外贸货物的混合监管，并于 5 月 30 日，对阳逻港一期码头的内外贸区域隔离围网进行了全部拆除，正式试行了运输工具一次停靠、内外贸同场装卸、分区堆存、混合监管创新举措。

6. 各地执法不统一的问题

调研发现，由于各地海关关员对于法规政策的理解差异等因素，

各地海关等执法部门的执法标准会存在不统一。如各地海关对检验检疫证书的出具要求不尽统一，有的地方要求纸质单证，有的地方不再要求递交纸质单证；再比如进口货物海关放行后的提货标准不同：某企业一批进口矿石类货物（非法检货物）清远海关放行后，要求递交相关检测结论，才允许提货，一旦检测将货物的通关时间延长 1-2 周，且会产生高额的堆存费和滞箱费；而同样的货物在黄埔港进口时，海关放行后，就允许客户提离，并不需要递交相关的检测报告。

建议：各地口岸行政管理部门通过对应上级单位协调、统一执法标准。由驻粤口岸查验单位分别牵头组织各自系统内的隶属地方执法部门和各地企业就执法不统一的相关问题进行系统梳理，针对突出的、急迫的执法不统一情形，要加强培训，出台细化的执法标准，对于有待商榷的情形则建立沟通交流平台，使得各地口岸能够进行经验分享，待时机成熟再进行执法标准的一致化。

（二）收费方面

1. 驳船公司面对国际班轮公司基本没有议价权，使得其将部分收费转嫁给进出口企业，进而导致部分驳船公司收费较为混乱

经过近二三十年的发展，驳船市场迅速发展的同时也出现较为严重的饱和，使其在面对国际班轮公司时的议价权下降，国际班轮公司因其自身利益不断压价，如某国际班轮公司 2018 年付给驳船公司的代理费基本在 600 港币/20GP 左右，然而在 2019 年招标时要求驳船公司降价，降价者多者中标，而整个招标过程中驳船公司无法获知其他驳船公司的报价，国际班轮公司也不会将中标公司的最终价格告诉其他参与竞标的驳船公司。

在如此残酷的竞争中，有些驳船公司甚至以零运费获得国际班轮公司的代理资格，但某些驳船公司为了抵消国际班轮公司压价带来的

收入下降,通过巧立名目等手段向客户增收费用,最终形成恶性循环。驳船公司向货主收取的这些额外费用是一种明显的转价行为,收发货人实际上并没有直接向驳船公司购买对应的服务,存在一定的不合理性。

建议: 1) **进一步推进驳船费用公示:** 广东省商务厅、市场监管局等部门进一步督促监督驳船公司在“单一窗口”上公布其服务收费情况,要求其就每项收费服务内容进行明确。2) **推动“进出口企业-码头经营单位-驳船公司”三方结算协议:** 相关部门支持推广佛山高明码头的做法,发挥码头经营单位在规范驳船公司收费方面的作用,即码头与驳船公司协商后,进出口企业不与驳船公司进行费用结算,而是与码头进行结算,之后码头经营单位再与驳船公司进行费用结算,如此一来码头就起到了很好的第三方监督作用。3) **监督规范驳船公司与国际班轮公司的招投标活动:** 航运主管部门应就国际班轮公司对驳船公司的招投标活动进行一定的监督,从而避免零运费成交的这种恶性竞争行为。

2. 箱管堆场对于集装箱是否需要修洗的认定标准的合理性有待商榷,由此进一步导致修洗箱费的收费标准不统一

二期调研中修洗箱费认定标准的合理性问题已经有所好转,但是依旧存在一些问题:大部分空柜的归还都要收取修洗箱费,是否需要修洗的认定标准的合理性还有待商榷,存在评判存在主观性。一个更直接的原因是:由于中国及东南亚地区人工成本低于欧美国家,很多空集装箱都在中国进行修理,也就是说集装箱可能在其他国家已经发生了一定的损坏,但是却拿到中国来进行修理,而货主在还柜时又很难拿出证据证明集装箱损坏并非由其造成,最终修箱费则不得不由国内货主承担。

建议：1) 在结算方面规范费用结算流程、规范提箱、收箱操作流程：针对修洗箱事项的费用做到公开透明，事后结项；提箱时，验箱、司机取证、堆场留存并同步传输给船公司。司机还箱时，目的港收箱场将存入系统的材料提出来作对比认证。2) 在保证安全和场地条件允许的情况下，在码头内或码头附近设立专门的区域供集卡司机对集装箱进行外表检查以便及时发现可能的残损。开展国内外对比调研很有必要，通过调研可以了解船公司是否在修洗箱事项上对于中国大陆和发达国家之间存在差别待遇，亦或者中国大陆的用箱企业是否在使用集装箱的规范性上较差，找到具体的原因，敦促船公司就可能存在的修洗箱歧视进行整改。

3. 押箱费退还时间较长

就押箱费而言广东省在全国情况较好，其中又以深圳最佳（2000-5000 元/箱），国内其他口岸经常高达 2 万-4 万/箱。但是押金退还的操作流程繁琐，还箱之后箱管堆场要对箱况进行评定，确定是否需要清洗、修理甚至整柜赔偿，待一切手续处理完没有问题之后，船代才会退押金，退还普遍需要 1-2 月的时间，这对于企业的资金周转造成很大困扰。

建议：1) 完善针对用箱企业的信用评估与差别管理机制：鼓励和协助船公司、船代、箱管堆场根据用箱企业的经营情况和用箱、返箱历史数据对用箱企业进行信用评估并互相分享相关评估结论，针对不同信用级别的用箱企业，在押箱费的收取上采取差别管理，对于经营状况良好、用箱历史记录良好的用箱企业可以减少押箱费金额甚至免收。2) 引入商业保险机制：根据对用箱企业的访谈，绝大多数用箱企业愿意额外支付一定的保险费用，引入保险机制，就需要协调船公司、船代、箱管堆场与保险公司一起制定具体的保险条款和操作流

程。**3) 引入联合押箱协议机制：**被直接收取押箱费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。**4) 压缩押箱费退费时间：**由船代、堆场行业主管部门出台针对押箱费退费时效的响应规定，加快退费时效、优化押箱流程。

(三) 单证递交及无纸化方面

1. 驳船转关模式出口部分情形下还需采用纸质模式

在驳船转关模式下，由于国际班轮公司和驳船公司不同的合作模式，对于国际航行船舶的配载有两种情形：一种是在出口企业订舱确认后随即配载，另一种是在货物转运至出境口岸后再进行配载。对于后一种情形，货物抵达出境口岸前还没有预配舱单信息（配载后舱单传输人才能向海关发送预配舱单信息）以及舱单对应的“提单号”，企业在启运地进行“单一窗口”录入时也无法填报“提（运）单号”字段，海关无法在舱单系统中找到匹配的舱单信息验证货物运输协议的真实性，所以此时海关与企业为了货物顺利放行，以纸质单据为贸易真实性提供证明，海关现场窗口进行审核验放。

建议：在系统尚未完善之前采用更加灵活变通的方式便利企业申报。借鉴黄埔老港“船名航次”虚拟申报模式，海关允许企业在向启运地报关时填写虚拟的“提单号”以便使得报关单单证放行，当货物运至出境口岸，完成配载等手续生成正式提单号后，再由出口报关企业或运输工具负责人申请更改报关单“提（运）单号”字段，更改后的“提（运）单号”字段便可以建立报关单与舱单之间的关联，进而实现后续货物的正式放行。

2. 电子换单与设备交接单无纸化尚未充分推广

走访调研发现绝大多数港口尚未实现电子换单和设备交接单无纸化，对于换单场所、放箱窗口多且分散的港口来说，这种纸质换单/放箱模式会增加企业额外耗时和交通成本（譬如位于黄埔新港的企业需要到老港进行换单时会产生 100 多元的交通费）。而且就国内主要水运口岸而言，目前广州和深圳在提货单无纸化和设备交接单无纸化方面已经略有落后。

表 2.8 国内主要水运口岸提货单与设备交接单无纸化情况统计

口岸	提货单无纸化	设备交接单无纸化	设备交接单办理平台
上海	各船代签发提一个“提货码”，用于后续放箱和提货。	在上海口岸电子 EIR 平台进行放箱手续。码头提重、堆场提空时发现原残直接在系统备案。	上海口岸电子 EIR 平台
青岛	企业可自行选择无纸化形式，也可选择纸质形式。	企业可自行选择无纸化形式，也可选择纸质形式。	口岸物流协同平台
广州	有纸形式	出口实现无纸化，进口目前只有中远海可以在其网站上进行自主打印。	——
深圳	有纸形式	出口有部分平台提供部分船公司自主打印服务（需额外付费），进口目前只有中远海可以在其网站上进行自主打印。	船代网站
大连	有纸形式	大部分船公司可以网上放箱。出口到场站提箱时需要填一张纸质 EIR，证明集装箱无异常。到码头提重/还重时，如果集装箱有异常，需要填写纸质 EIR，其他情形	大连口岸物流网平台

		下码头提重/还重不需要纸质形式EIR。	
天津	有纸形式	自行在船代网站打印设备交接单。	各船代网站
宁波	有纸形式	大部分情况下可以在船代网站办理，不需要打印，生成编号后直接在宁波港提箱网站上预约提货。	各船代网站
厦门	有纸形式	大部分情况下，可以在船代网站办理，自助打印，码头和堆场需要回收各自联。	各船代网站

建议：主动与相关企业进行沟通，组织对于无纸化先进口岸的学习。交通运输主管部门牵头，各相关部门参与，主动与更多的船公司、船代、码头经营单位进行沟通，同时积极与无纸化先进口岸（如上海、宁波）进行更加深入的交流合作，学习相关经验，尽快落地电子换单和设备交接单无纸化，尤其是统一设备交接单在线办理平台的建设，从根本升级原来的单证流转方式，从而减少企业人员“跑腿”，减少因进出闸交验设备交接单带来的闸口拥堵等现象。

3. 监管证件联网核查范围有待扩大，部分已上传单证仍要求出具纸质正本验核

除海关已经实现的联网核查的46种由国内监管部门签发的监管证件和少数实现国际联网核查的原产地证、卫生证书之外，其他单证一般仍需要上传接受海关验核，这是合理的监管需要。但对于已经上传至“单一窗口”的单证，在海关布控查验情形时，部分海关关员依然会要求企业出具正本单证验核。

建议：呼吁和配合海关总署进一步落实监管证件联网核查的有关工作，在保证海关有效执法下，尽量减少纸质单证的提交，鼓励企业“两步申报”。地方海关应呼吁海关总署进一步扩大监管证件联网核

查范围，积极传达企业意见和建议，协助总署实现于 2020 年底前，监管证件（除安全保密需要等特殊情况下）全部实现网上申报、网上办理。同时，鼓励更多企业采取“两步申报”模式进行报关，将证件等待耗时对货物通关时效的影响降到最低。

（四）系统应用

1. 东莞、茂名等地的码头系统尚未与海关系统完全对接，使得企业需要自行打印递交放行条、查验指令交于码头，码头才可以据此进行后续作业，且已经进行系统对接的港口还会经常出现查验信息接收不到的情况，此时只能依靠企业“跑腿”完成操作。

在码头系统尚未与海关系统对接的情况下，企业在“单一窗口”得知得某票货物的需要查验，首先到海关查验通关科递交纸质资料办理查验手续，接着由企业通知码头办理吊柜手续。在部分码头系统与海关系统已经对接的情况下，如果接收不到海关查验指令时，也需要企业“跑腿”完成上述交接。这两种情形都会在不同程度上延长通关及口岸作业耗时，增加企业交通成本。同时，对于码头企业而言，被动的等待企业告知查验信息，也不利于码头安排吊箱等作业计划，容易造成查验预约难，码头作业拥堵等，这种情况在业务量繁忙的码头更为突出，由此可能会给企业带来高额的堆存费和滞箱费。

建议：根据实际需求和具体情况，口岸管理部门积极推动码头企业的系统化建设，完善与海关系统数据对接。根据港口业务量、海关办公场所与企业分布特点、码头基础设施等因素，口岸管理部门开展与码头经营单位的沟通研讨，完善码头系统与海关系统的数据对接，并逐渐提高系统对接后的稳定性，保障数据传输顺畅，进一步实现让信息“多跑路”企业“少跑腿”。

2. “单一窗口”标准版系统的稳定性有待提高

“单一窗口”为企业提供了“一点接入、一次申报”的免费服务，避免重复录入，有效提高了申报效率。但调研走访时不少企业反映“单一窗口”标准版系统稳定性有待提高，功能有待拓展完善。比如“单一窗口”的回执较慢甚至会收不到后续回执；报检信息打印不全，不利于企业核对信息等，影响申报效率，使得用户体验略有欠佳。

建议：进一步提高广东“单一窗口”运维服务质量。目前，国际贸易“单一窗口”标准版大部分功能是通过网页模式实现的，全国用户量大，系统功能涉及多部门、多层级，因此，为提高运维服务效率，建议进一步畅通国家、省、市三级运维保障渠道，加强与业务主管部门的协同运维，及时反馈处理企业的问题，提高问题解决的可预期性。具体来讲，包括进一步完善优化报检信息打印等功能；加强“单一窗口”与海关、海事等口岸部门系统对接的稳定性，避免因系统不稳定导致回执信息发送不及时影响货物通关；由“单一窗口”业务主管部门牵头会同海关、海事、边检等口岸部门建立协同应急预案，即时处理问题。

3. 除“单一窗口”外，其他系统平台繁多且尚未实现互联互通

调研时，众多企业反映目前广东省外贸企业除需要在“单一窗口”操作外还需同时使用船代、报关行等自建的业务系统完成通关作业，各系统之间的数据、信息的互联互通很不理想，部门间、企业间信息对接仍需大量线下人工纸质操作，数据对接效率低下，增加企业通关时间及作业成本。部分申报业务仍然存在“单一窗口”申报之外的重复申报，例如危险品货物的申报除了需要在“单一窗口”填报外，还需要在海事系统重新申报一次，使得企业进行重复工作。

建议：推动“口岸通关与物流协同平台”建设和申报功能的进一

步整合。建议由交通运输主管部门牵头，海关、海事等部门参与，由广东电子口岸具体实施，推动“口岸通关与物流协同平台”建设，制定分布实施方案，逐步实现海关通关系统与各相关主体物流信息的互通以及各主体之间信息的共享，提升口岸信息化水平。另外，目前还需要由地方海关与地方海事部门、地方边检部门进行积极沟通，甚至需要呼吁海关总署与海事局、移民局进行协调，进一步完善“单一窗口”申报功能，避免重复申报。

4. 海关新一代查验管理系统的不稳定性，对2019年下半年通关效率有一定的影响。

为继续深入推进关检业务融合，根据海关总署的统一部署，广东省各关区于2019年7月开始陆续推广应用新一代海关查验管理系统，该系统的上线旨在从系统层面统一原有海关普通查验和海关检验检疫查验的作业机制，但通过调研走访发现“查四系统”上线过渡阶段还存在一些问题：

- ◆ 查验指令不明确或不合理，如针对原油下达检查木质包装的查验指令，对知识产权事项被要求进行过机查验等；
- ◆ 在检验检疫环节前置后，对电梯等无法在入境口岸完成检验的，显示口岸查验；
- ◆ 频发“舱单被锁定”的回执，企业找不到问题所在。

建议：进一步完善新系统上线的应急响应机制和容错机制，减少系统上线过渡期给企业带来的不便。对于此类重要系统的重大调整，应谨慎评估，在新系统上线前做好充分的测试、通过试点逐步完善后再推广，同时，要建立高效的应急响应机制，及时处理过渡期内出现的各项问题，建立容错机制，加强与企业的沟通。

第三部分 空运口岸营商环境调研分析

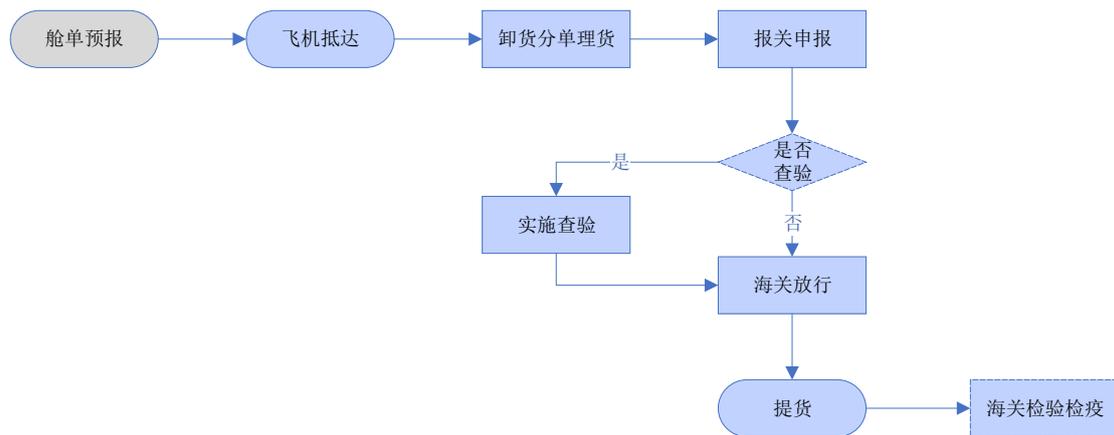
广东省的国际航空货运量主要集中于广州白云机场与深圳宝安机场，因此本部分将以这两个空运口岸为调研对象，在空运通关及口岸作业流程梳理的基础上对空运口岸的通关及口岸作业时效、成本进行分析。此外，在成本方面，还将其与国内其他重点空运口岸进行对标，发掘广东省主要空运口岸的优势与不足，同时结合调研资料汇总梳理空运口岸目前存在的问题并提出相应的对策建议。

一、空运通关及口岸作业流程与时效分析

（一）空运通关及口岸作业流程

1. 空运进口通关及口岸作业流程

空运进口货物从“飞机抵达机场”开始，到“货物提离货站”终止，如果涉及海关检验检疫查验则终止点为“海关检验检疫放行（即准予正常使用/流通）”。简要流程如下图，详细作业流程见附件，其主要包括舱单预报、飞机抵达、卸货分单理货、报关申报、提货与海关检验检疫等几个通关作业环节。



注：1) 标灰色为前置作业环节；2) 虚线框表示可能发生的环节；3) 由于空运进口企业中目前大部分还是使用一般申报而非提前申报，因此本流程中按一般申报的情形绘制。

2. 空运出口通关及口岸作业流程

空运出口通关及口岸作业流程较为简单，详细作业流程见附件，其主要包括货物抵达机场货站、报关申报与通关作业、货物装机与飞机离港等几个通关作业环节。

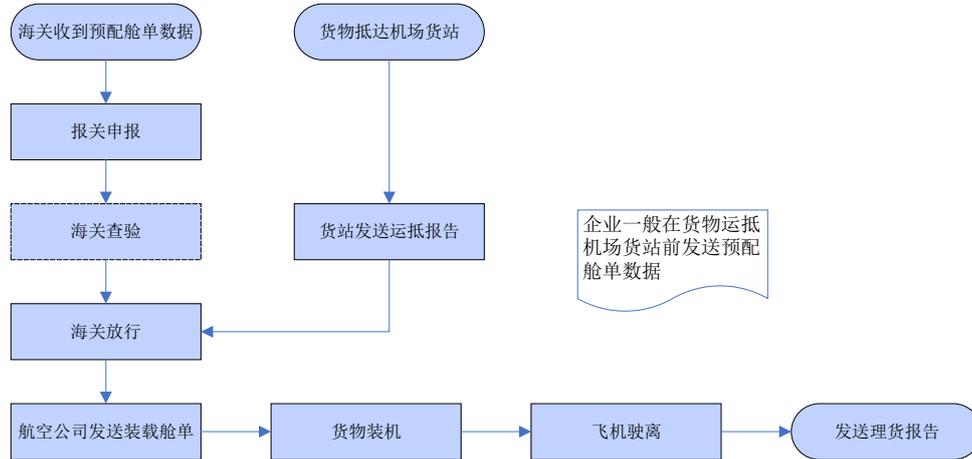


图 3.2 空运出口通关及口岸作业简要流程

注：1) 标灰色为前置作业环节；2) 虚线框表示可能发生的环节。

(二) 空运通关时效分析

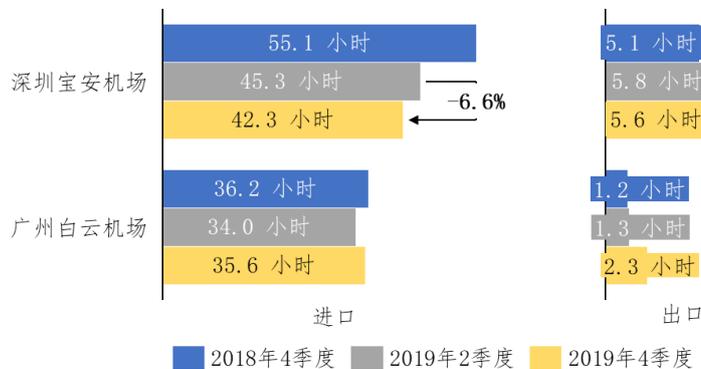


图 3.3 深圳宝安机场/广州白云机场海关进口/出口整体通关平均耗时

数据来源：某企业空运业务系统数据。

根据某企业提供的深圳、广州航空运输方式下整体通关时间（进口：飞机抵达-货物放行，出口：货物运抵监管库-单证放行）进行了记录，利用相应的数据可以发现：

- 1) 广州白云机场整体好于深圳宝安机场，其进口和出口整体通

关时效在各个季度均优于深圳宝安机场；

2) 纵向来看：深圳宝安机场 2019 年 4 季度的整体通关时效较 2018 年 4 季度和 2019 年 2 季度有明显改善，与上一季度（2019 年 2 季度）相比，平均整体通关耗时下降 6.6%；深圳宝安机场出口整体通关时效变化不大；广州进口整体通关时效变化不明显，出口整体通关时效在 2019 年 4 季度表现稍差（不排除样本数量有限的原因）。

二、空运通关及口岸作业成本分析

通过走访调研与资料分析，发现空运口岸常规的通关及口岸作业收费相较于水运口岸简单许多，仅包含机场货站经营人收取的货站处理费与报关代理企业收取的代理报关服务费。国内主要空运口岸关于两项费用的收费情况如下表所示：

表 3.1 国内主要空运口岸进口通关及口岸作业收费分析（单位：元）

主体类别	收费名称	深圳	广州	北京		上海	
		宝安机场	白云机场	首都机场- BGS 货站	首都机场- 国航货站	浦东机场	东方航空 物流货站
机场货站经营人	货站处理费	0.45/公斤	0.5/公斤	0.3/公斤	0.3/公斤	0.4/公斤	0.4/公斤
		最低 50 元/票	最低 10 元/票	最低 5 元/票	最低 10 元/票	最低 5 元/票	最低 10 元/票
代理报关企业	代理报关服务费	500	300	300		200	
每 300 公斤常规通关及口岸作业成本		635	450	390		320	

数据来源：各省市“单一窗口”口岸收费公示及各货站官方网站。

计算方法：表中代理报关服务费以获取样本的中位数计算，如若样本数量少于 4 则取均值。

通过表 3.1 中的数据可以看出，深圳空运口岸的进口代理报关服务费高于广州、北京、上海的空运口岸；深圳、广州的货站处理

费均高于北京、上海的主要货站。以 300 公斤普通货物¹¹计，深圳、广州空运进口通关及口岸作业常规成本均高于北京和上海。

表 3.2 国内主要空运口岸出口通关及口岸作业收费分析（单位：元）

主体类别	收费名称	深圳	广州	北京		上海	
		宝安机场	白云机场	首都机场-BGS 货站	首都机场-国航货站	浦东机场	东方航空物流货站
机场货站经营人	货站处理费	0.47/公斤	0.5/公斤	0.6/公斤	0.6/公斤	0.4/公斤	0.4/公斤
		最低 50 元/票	最低 10 元/票	最低 10 元/票	最低 10 元/票	最低 5 元/票	最低 10 元/票
代理报关企业	代理报关服务费	500	287.5	300		150	
每 300 公斤常规通关及口岸作业成本		641	437.5	480		270	

数据来源：各省市“单一窗口”口岸收费公示及各货站官方网站。

计算方法：表中代理报关服务费以获取样本的中位数计算，如若样本数量少于 4 则取均值。

通过表 3.2 中的数据可以看出，深圳空运口岸的出口代理报关服务费高于广州、北京、上海的空运口岸；深圳、广州的货站处理费在国内重点空运口岸中处于中等水平，高于上海，低于北京。以 300 公斤普通货物计，深圳、广州空运出口通关及口岸作业常规成本均高于上海，广州则与北京接近。

三、存在问题及对策建议

1. 货站安检设施不足，影响通关效率

由于近几年宝安机场、白云机场的航线数量增加，出口货量增加，

¹¹ 300 公斤普通货物：空运货物由于运输货物按照票计算，重量从几十克到几吨不等，本报告选取各航空口岸对外报价较全的普通重货 300 公斤为基准重量作比较。

但是货站安检设备落后且数量不足导致货物进货站的排队等待时间过长（需等 1-3 小时），影响空运口岸出口通关效率。

建议：根据货量增长需求增加机场查验设备。建议由广东省财政厅研究出台专项政策，拨付专项资金，对空运口岸运营主体在优化流程、增加设施设备投入、进行智能化仓库建设（改造）等方面投入给予资金支持，提升货站的自动化水平，确保货站在货量激增的情况下也能基本保障货物的正常流转。

2. 查验场地有限，查验模式亟待创新

深圳空运货物的查验场地在货站内，货物如被布控查验需要递交查验申请，货站工作人员将货物从立体货架上移至查验区，等待海关关员进行查验，但是深圳宝安国际货站场地有限，查验区域过小，不能满足海关查验需求。

建议：建议航空货站配合口岸查验机构，开辟提供更有利的查验场地。建议货站业务系统与海关系统数据共享，适时灵活增大查验场面积，建立更现代化的海关查验场所，使货物一旦被布控，第一时间运至海关查验区，减少查验等待的耗时，并以减少不必要的搬移作业，降低企业因查验而承担的额外费用，并呼吁海关进一步扩大免除查验未发现问题政策的适用范围，将空运口岸增为适用对象。

第四部分 铁路口岸营商环境调研分析

目前，广东省已开通从东莞石龙和广州大朗始发的中欧班列，开辟了“一带一路”物流新通道—经内蒙古、满洲里至俄罗斯的“穗满俄”中欧班列。另外，东莞石龙始发的中亚班列也实现了常态化开行。因为目前我省铁路出口尚无回程货物，因此本部分将在铁路出口通关及口岸作业流程梳理的基础上，对广州大朗与东莞石龙铁路口岸的通关及口岸作业时效、成本进行分析，同时，结合调研资料汇总梳理铁路口岸目前存在的问题并提出相应的对策建议。

一、铁路口岸通关及口岸作业流程与时效分析

（一）铁路出口通关及口岸作业流程

铁路出口通关及口岸作业流程比较简单，流程如图 4.1 所示：

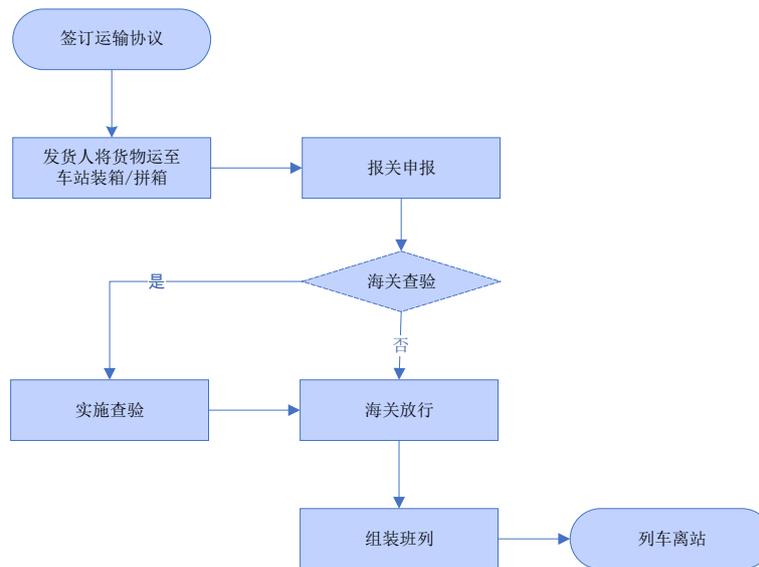


图 4.1 铁路出口通关及口岸作业流程

（二）铁路出口通关时效分析

对于铁路运出口的货物，由于班列发车的时间是固定的（例如一周一班），大多数发货人会提前将货物运至车站，无法按照水运模式考察其整体通关时间，因此，对于铁路口岸，本报告仅考察海关通

关时间。

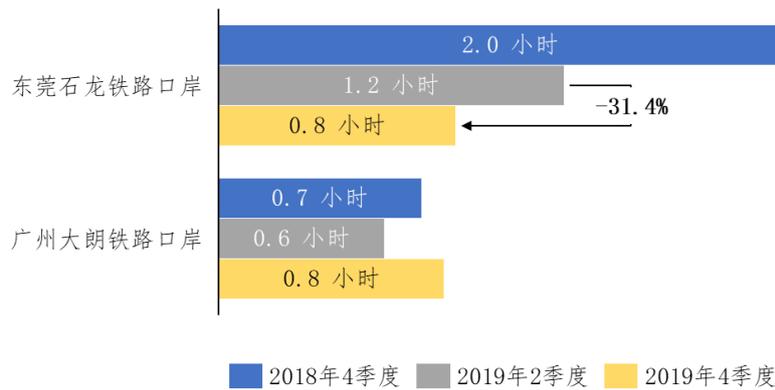


图 4.2 东莞石龙/广州大朗铁路口岸出口海关通关平均耗时

数据来源：广东电子口岸。

广东省具有外贸业务的铁路货运场（视作口岸运作）有东莞石龙和广州大朗，以出口货物为主，通过对海关通关时间的统计可以看出：

- 1) 广州大朗海关通关平均耗时相较于东莞石龙更优，但在 2019 年 4 季度，两者差异不大；
- 2) 东莞石龙海关通关平均耗时缩短明显，2019 年 4 季度相较于 2019 年 2 季度下降 31.4%。

二、铁路口岸通关及口岸作业成本分析

通过走访调研与资料分析发现，铁路口岸的常规收费项目主要包括铁路口岸经营服务企业收取的场站操作费用和报关行收取的铁路运输报关费。按照此统计口径，通过各地“单一窗口”口岸收费公示统计汇总国内主要铁路口岸的常规收费情况见表 4.1：

表 4.1 铁路口岸通关及口岸作业收费项目（出口）

主体类别	收费名称	广州 大朗	西安	东莞 石龙	成都	郑州	赣州
铁路口岸经营服务企业	场站操作费用 (集装箱装卸、搬移; 核对集装箱箱号、箱型、铅封状况等, 并向海关传输理货报告; 施加关封; 场内翻箱、过磅等)	1500	610	700	360	450	327.5
代理报关企业	代理报关服务费	200	500	400	475	250	150
常规通关及口岸作业成本		1700	1110	1100	835	700	477.5

广州大朗、东莞石龙与国内其他主要铁路口岸的收费对比情况如下图所示:

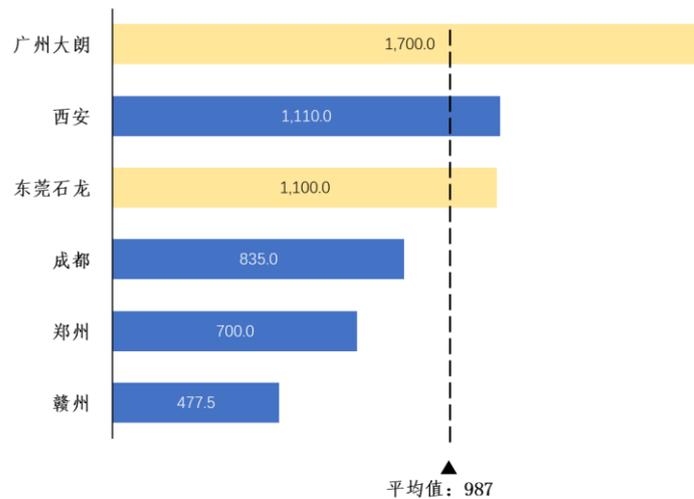


图 4.3 国内主要铁路口岸的通关及口岸作业成本对比 (按 40 尺标准箱计, 单位: 元/箱)

由上图可以看出, 广州的大朗、东莞石龙的通关及口岸作业成本处于较高水平, 明显高于平均值; 其中广州大朗高达 1700 元/40 尺柜, 远远高于其他铁路口岸。

三、存在问题及对策建议

1. 仍有部分企业尚未使用“单一窗口”出口转关提前报关整合

模块

在第二阶段访谈中部分企业表示铁路出口已经完全实现在“单一窗口”申报，包括之前需要经 QP 系统操作的出口转关提前申报，也能够通过“单一窗口”的出口转关提前报关整合模块申报操作，实现了一点接入，一次提交；但是仍有部分企业涉及转关申报时尚未应用此模块，还需要借助其他的陆运转关系统。

建议：加大“单一窗口”中包括“出口转关提前报关整合申报”在内的新上线功能的宣传和推广。海关总署广东分署及各地方海关，尤其是各铁路口岸对应的现场海关，应加强组织“单一窗口”新上线模块的宣传、推广、培训工作，扩大“单一窗口”的使用范围，使企业更多地使用明显更为完善的工具完成申报，提高效率，从而便利其服务的发货企业。

2. 由东莞石龙转运至满洲里出口时等待换装时间较长

目前铁路运输从物流安排方面出现的主要问题是，由东莞石龙转运到满洲里出口时，由于满洲里是众多内陆货物出口集散地，大量货物需要等待换装运输工具，等待耗时较长，最长可能到 7 天以上，如此一来，铁路运输的时间优势就不复存在了。

建议：加强与出境口岸的物流协调工作。建议地方交通运输主管部门协助班列公司与满洲里场站就物流安排进行探讨，适当调整班列时间以进一步压缩货物在出境口岸的滞留时间，加速出口货物在满洲里的换装作业。

第五部分 公路口岸营商环境调研分析

一、公路口岸通关及口岸作业流程与时效分析

（一）公路进出口通关及口岸作业流程

公路运输进出口通关及口岸作业流程较为简单，具体流程如下图所示。与水运报关不同的是，公路运输报关中通常由报关员和货车司机作为货主代理，配合海关关员进行货物查验，并且海关对进出口集装箱及其载运工具进行自动核放。

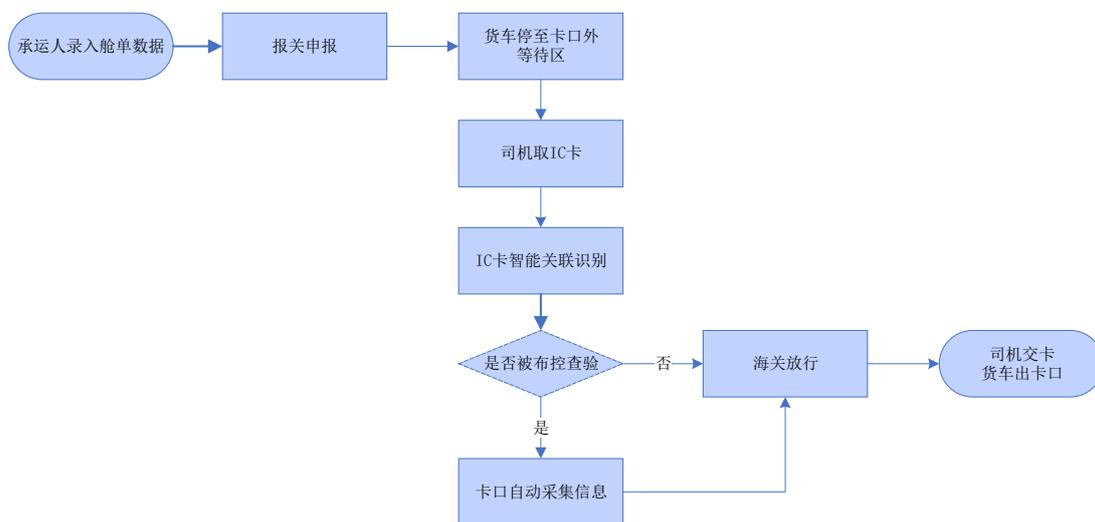


图 5.1 公路运输进出口通关及口岸作业流程

注：部分公路口岸尚未上线公路舱单系统。

（二）公路进出口通关及口岸作业时效分析

对于公路进出口通关及口岸作业时效，通过其整体通关耗时来考察，皇岗、深圳湾、横琴、珠港澳大桥四个主要公路口岸的进出口整体通关平均耗时如下：

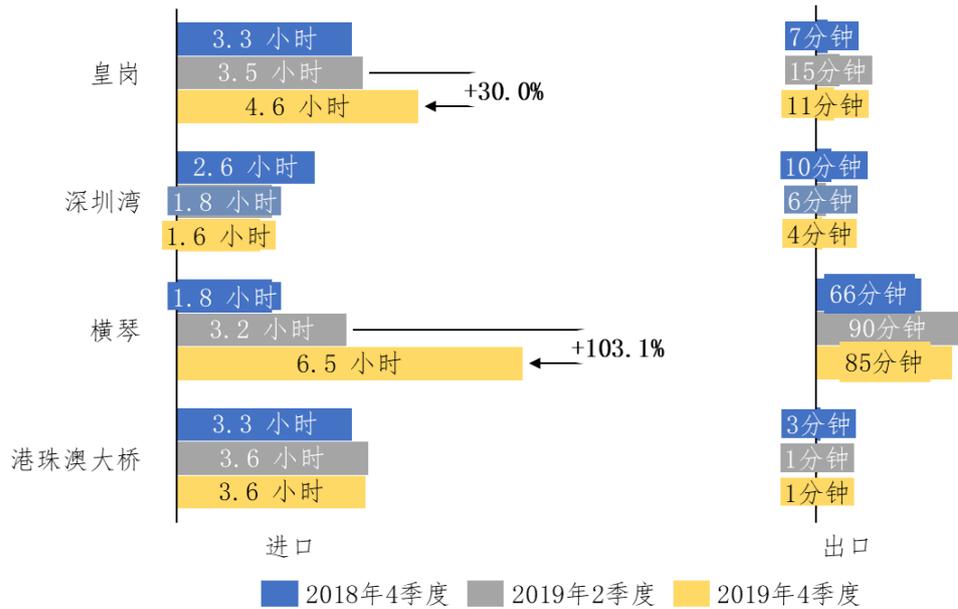


图 5.2 皇岗、深圳湾、横琴、港珠澳大桥进口/出口整体通关平均耗时

数据来源：访谈企业业务系统数据。

数据统计显示：

1) 相较于水运、航空、铁路其他三种运输方式，公路运输整体通关耗时明显更短，这主要是因为对于不需要查验的货物不存在装卸车的作业，在货物抵达口岸后经过电子对碰或者人工验核后没有被布控查验的即可离开，耗时非常短，而且由于“提前申报”的推广，更将申报工作前置，进一步缩短了整体通关耗时。

2) 皇岗和横琴 2019 年 4 季度进口平均耗时相较于之前有大幅增加，主要是因为这两个口岸在试点海关新一代查验管理系统过程中存在一定的磨合，部分被布控查验的样本耗时较长。

3) 横琴出口整体通关耗时相较于其他口岸明显更长，主要是因为横琴口岸有大量供港澳鲜活商品出口，这些商品出口查验比例相对较高，尤其是活猪/牛/禽类查验率是 100%。

二、公路口岸通关及口岸作业成本分析

通过走访调研与资料分析，发现公路口岸常规的通关及口岸作业收费相较于水运口岸简单许多，仅包含检验检疫机构收取的检疫处理费，且其中只有汽车轮胎消毒费为每车必收，其余检疫处理项目为或有收费；还有报关代理企业收取的代理报关服务费。深圳与珠海的常规通关及口岸作业成本对比情况如下图所示：

表 5.1 公路口岸通关及口岸作业成本对比

收费类别	深圳	珠海
检验检疫处理费（轮胎消毒）	1.8 元/辆次	1.8 元/辆次
代理报关服务费	135 元/票	105 元/票
合计	136.8 元	106.8 元

由上表可以看出深圳与珠海的检验检疫处理费（轮胎消毒）均为 1.8 元/辆次，但是深圳湾的代理报关服务费要高于珠海。

三、存在问题及对策建议

1. 海关查验时装卸作业人员内部管理有待提高

如果货物涉及查验，则需要由装卸作业人员将集装箱卸至查验场地，查验完毕后再装车，而由于装卸作业大多是外包模式，作业人员的素质参差不齐，存在野蛮装卸，货物缺失等问题，企业亟需加强内部管理。

建议：通过培训、建设投诉机制、加大追查力度、规范场站人员作业。建议由行业协会组织制定相关作业守则，加强对作业工人的培训；建立完善的投诉机制，对于因搬卸不当造成的损失，鼓励用户企业积极向相关主管部门反映；加大对搬卸不当、丢货、换货等违规甚至违法行为的追查力度，不仅要追究具体作业人员的责任，同时要对失职企业内部管理人员予以处理。

2. 珠海横琴、拱北口岸查验作业耗时有待压缩

横琴、拱北口岸目前以供澳门：活猪/牛/禽、蔬菜水果、冰鲜肉类为主，其中活猪/牛/禽的查验率为100%（包括数量检查与检疫），冰鲜肉类的查验率为3%左右，平均一车货物从“得到查验指令”到“现场打印查验结论”耗时较长，其中对于活猪/牛/禽，从得到查验指令到查验作业完成需要约20-30分钟，而对于蔬菜水果/冰鲜肉类则需要1.5个小时，而且据企业反映，在海关新一代查验管理系统上线之后出现了更为严重的“堵塞”情况，大量货物的查验作业耗时增加了一天（24小时），再加上查验作业完成后还需要现场打印查验结论，又需要花费20-30分钟，影响了通关效率，也影响了部分生鲜货物的品质。

建议：以电子形式完成查验结论签注。目前海关查验时基本需要企业或代理到查验现场协助关员进行查验，因此建议海关考虑在现场关员查验结束后直接在手持“单兵系统”上录入查验结论并进行签字，陪同的企业或代理也直接在上面签字确认，然后通过系统电子传输，取消“打印查验结论”这一环节，将通关及口岸作业过程中的无纸化和电子化得到进一步提升。

3. 涉证货物仍需企业现场递单

目前，对于珠海公路口岸出口的主要货物，如果不涉及“配额许可证”，就不需要现场递单；但如果涉及“配额许可证”就需要进行现场递单，此时不仅需要递交许可证，还需要递交合同、发票、装箱单等其他单证。

建议：对于已经上传的单证免于现场递交。对于企业在“单一窗口”申报时已经上传过的合同、发票、装箱单等单证，还要求企业到现场递交纸质单证，显得不尽合理，因此建议取消此部分纸质单证的

递交，充分利用系统数据。同时呼吁海关总署将“配额许可证”列为下一步联网核查范围，积极响应国发〔2018〕37号文中“精简进出口环节监管证件，优化监管证件办理程序”的号召。

4. 拱北口岸“智能卡口”系统需尽快实施

目前拱北口岸尚未实施“智能卡口”，车辆进场后，需要由司机到窗口递交做“入场确认”（其实相当于确认“运抵”），然后报关企业才被允许进行报关。如果实施“智能卡口”，承运人提前发送舱单数据及车辆信息给海关，报关企业在海关收到舱单数据时就可以报关，当车辆抵达卡口时即可以自动识别并确认“运抵”，如不涉及查验，则自动放行。

第六部 “粤府函〔2019〕31号文”的具体落实情况

自2019年2月广东省出台《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施的通知》（粤府函〔2019〕31号）以来，广东省21个地市积极响应，根据文件要求结合本地区、本部门实际，及时制定、实施了一系列对应的落实措施，成效显著。

本部分将结合一期报告与2019年8月份至12月份的调研结果从规范和降低口岸收费、提高通关服务水平、加强国际贸易“单一窗口”建设、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新共四个方面更新完善广东省各地市对于“粤府函〔2019〕31号文”中32条措施的落实情况（落实的详细情况见附表1）。与此同时，发掘亮点地市，建议广东省商务厅牵头部署将先进优秀的做法在全省推广；总结措施推进过程中遇到的阻碍并提出对应的解决措施。

一、规范和降低口岸收费

（一）落实情况

全省的口岸收费目录清单工作实施基本到位，已在中国（广东）国际贸易“单一窗口”平台汇总公布21个地市1105家收费企业，收费清单共1130份，涵盖口岸经营单位、船公司、船代、货代、报关行等各类口岸收费主体。口岸收费检查与新增项目的监管工作，稳步推进：海关总署广东分署、市场监督管理局、发展改革委等部门（联合）出台了一系列有关督促落实收费目录清单制度、开展口岸收费抽查工作的通知，提出了具体的清理规范措施，进一步健全了口岸收费监管管理协作机制。同时广州、湛江、东莞等地分别组织清理口岸收费小组对各地收费公示情况进行检查，确保事后监管工作，据不完全

统计，全省共出动检查人员 846 人次，对 562 家港口经营和进出口环节服务企业进行抽查。从检查的情况来看，总体情况较好，未发现严重违规收费行为和新增的收费项目。**通关及口岸作业成本进一步降低：**

①新一代海关查验系统的上线，将海关查验与检验检疫查验合二为一，使得海关查验未发现问题时的原检验检疫部分费用也予以减免，进一步降低了企业通关成本。详细情况见表 6.1。②按《交通运输部国家发展改革委关于修订印发《〈港口收费计费办法〉的通知》（交水规〔2019〕2 号）精神，大部分口岸的货物港务费、港口保安费、引航、船舶拖轮费分别下降了 15%、20%、10%、5%。③海关总署广东分署配合省口岸、财政部门停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费，免除企业相关费用。④海关检疫处理收费已经按照原质检总局关于降低检疫处理收费标准等事宜的通知执行降费政策，据深圳海关反映 2019 年 1-11 月进出口环节检疫处理费同比下降约 67.5%。**多种宣传手段并行，使企业了解并用好相关政策：**省商务厅、财政部及各地人民政府通过网站、微信、座谈会、政策宣讲会等多渠道向企业普及相关政策，推动相关环节降费政策红利惠及外贸企业。

（二）存在问题及对应举措

收费目录清单的现场公示工作与国际贸易“单一窗口”网站动态更新工作需进一步加强：目前各地市口岸收费主体在“单一窗口”上公布的费用清单多数还停留在 2018 年，未及时更新。且部分口岸经营服务企业没有在经营现场显著位置公示口岸收费目录清单或公示的方式不规范。因此建议省商务厅、财政厅、市场监管局等相关部门进一步督促口岸收费主体完成收费清单的动态更新工作，并持续开展口岸收费检查。

口岸收费主体填报收费目录清单的规范性有待提高：“单一窗口”

上部分企业的收费公示格式不够规范，内容不够齐全。因此建议通过新上线的“单一窗口”口岸收费查询移动 APP 的信息采集上报，提升目录清单规范性。与此同时加强事中事后监管，进一步规范明码标价行为。指导各地市场监管部门加强对海港、空港、陆运（铁路、公路）口岸进出口环节收费的监督检查以及交通运输、物流领域收费行为的监督和检查，加大事中事后监管力度。

驳船公司的收费清单公布数量较少：驳船运输是广东省的特色运输方式，驳船公司数量较多，但是经统计截至 2019 年 12 月已在“单一窗口”公布费用清单的驳船公司仅有十多家。因此建议省商务厅等相关部门将驳船公司的口岸收费目录公示工作，作为下一步工作重点。

货物港务费的性质和收取一直存在较大矛盾和问题，亟需国家相关部门理顺和解决。一是货物港务费、港口建设费均用作沿海港口公共基础设施建设支出，虽然执收主体、侧重点略有不同，但企业认为港口公共设施建设投入及维护费用应当由国家或港口企业承担，向货主收取不合理。二是根据《关于清理规范涉企业经营服务性收费的通知》（发改价格〔2017〕790 号），经国务院同意，将货物港务费整合并入港口建设费，按政府性基金管理，并需于 2017 年 8 月底前完成，但目前交通部、国家发改委印发的《港口收费计费办法》与上述政策之间存在矛盾，容易给企业造成收费乱的印象。综上，建议由交通运输部牵头会同发改、财政部门向国家争取允许广东地区不再征收货物港务费，以进一步降低海港口岸集装箱合规成本。

经营服务性收费降费困难：由于人力资源成本、房租及全国整体物价水平的上涨，一味简单要求货代、船代、报关行等港口服务企业降费显得不尽合理。对于此类充分竞争的服务行业收费，需要充分考虑各个口岸及对应城市的价格差异，不易进行简单的横向对比，硬性

规定某一时段必须下降多少不符合基本的市场规则。因此，建议政府减少对企业经营行为的干扰，对于充分竞争的行业，让企业根据市场情况制定服务价格，然后政府通过价格公示、监督管理进行规范。

二、提高口岸通关服务水平

（一）落实情况

口岸经营服务作业时限、口岸通关流程及通关服务热线均已实现全公开：截止 2019 年 11 月底广东省全省外贸集装箱港口口岸经营服务企业均已公开作业时限标准；口岸查验单位亦梳理了口岸通关流程并公示；海关 12360、国际贸易“单一窗口”95198 等服务热线均向企业公开并即使受理企业咨询。**口岸通关服务水平进一步提高，企业满意度较高：**据了解，2019 年省财政安排了 1.25 亿元，对口岸查验监督配套设施建设项目、口岸通关模式改革创新、口岸信息化建设等予以支持。2020 年省级财政继续安排 1.02 亿元，支持口岸重点开放建设项目和口岸查验监管配套设施，推进口岸通关模式改革创新和口岸信息化建设。目前黄埔港、南沙、蛇口港、高栏港、湛江港等有条件的码头现场已可实现 24 小时通关。等有条件的码头现场已可实现 24 小时通关。广州边检总站已部署各港口边检站全面落实出入境船舶 24 小时随到随检，确保预检无异常的出入境船舶到港即可装卸作业。**水运口岸智能通关模式得到进一步加强：**2019 年 8 月，广州港集团“互联网+”港口物流智能服务示范工程通过竣工验收，广州港不断完善智慧港口建设，实现提质增效。国家移民管理局推出港口边检综合管理系统和边检行政许可网上窗口及登轮作业人员微信小程序等措施可对船舶进行科学的分险分析，减少船舶等待时间、作业成本。**国际会展业贸易通关便利化水平进一步提高：**①通关流程“去繁就简”，实现会展监管“一次申报、一单通关”。②依托“单一窗口”

平台，首创研发了“会展 e 通”信息化系统，实现了暂时进境展览品通关全程无纸化、电子化、网络化。③应用“互联网+会展 e 通”系统，对展会信息进行登记，报关企业分批提交展览品清单，确保展品运抵口岸后及时办理通关手续，实行“一次备案，分阶段交单”模式监管展品。

（二）存在问题及对应举措

各口岸视频系统存在老旧导致传输画面不清晰的问题，且存在一定盲区死角：广东省水运码头众多，有些码头视频设备老旧，且存在一定的盲区死角，不利于口岸监管单位进行电子监管，因此建议海关总署广东分属、省商务厅等相关部门积极协调，完善各口岸视频系统升级工作。

“智能卡口”“智能审图”“智能装卸”等智能化监管手段需进一步推广落地：建议各地市相关政府部门在总署、分署的统一部署下，积极推广相关口岸智能通关模式，并逐步完善相关智能化监管手段。

三、加强国际贸易“单一窗口”建设

（一）落实情况

“单一窗口”标准版功能的应用推广工作顺利：截至 2019 年 12 月 31 日，广东省域平台上线落地推广的中央标准版应用共 14 大功能合计 60 个子项，“单一窗口”功能的不断完善，逐渐满足企业“一站式”办理需求。其中货物、舱单、运输工具申报这 3 项主要功能用覆盖率已达 100%。且各地市关于“单一窗口”平台的两步申报、原产地证书自助打印、出口许可证、出口退税功能等功能模块的培训和政策宣讲也在积极开展。**口岸通关时效评估系统建设推广顺利：**目前口岸通关时效评估系统在全省 17 个地市、103 个水运口岸码头推广应

用并研究拓展到港珠澳大桥珠海公路口岸、白云国际机场航空口岸。**口岸物流信息电子化流转取得阶段性胜利**：目前船舶进出口岸申报已依托“单一窗口”标准版实现所需材料无纸化和电子化；部分口岸已实现集装箱设备交接单无纸化和电子换单（提单换提货单），减少了单证流转环节，降低了单证流转耗时。

（二）存在问题及对应举措

“单一窗口”功能需要进一步完善及系统的稳定性需要进一步提高：建议将危险品申报列入“单一窗口”下一步功能拓展范围；此外在二期调研过程中企业反映最多的就是“单一窗口”系统稳定性问题，系统不稳定成为目前制约口岸通关及作业效率的主要因素。因此建议广东电子口岸及其他相关部门结合企业遇到的问题及实际需求，进一步完善“单一窗口”系统功能。

四、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新

（一）落实情况

大湾区基础设施加紧推进中：横琴口岸旅检通道，货物出、入境大厅、车辆查验场等基建项目以及深圳莲塘口岸工程基础工程、“一站式”通关信息系统开发项目均进展顺利。**创新粤港粤澳口岸通关制度，便利企业通关**：广州边检总站研究制定了《广州出入境边防检查总站服务粤港澳大湾区建设工作方案》，确定了广州边检总站服务粤港澳大湾区建设方向，制定了八大服务举措36项工作措施，明确了责任单位和完成时限。港珠澳大桥珠海公路口岸珠澳旅检通道实现“合作查验、一次放行”，旅客通关时间大幅缩减；珠港、珠澳车检通道实行车辆“一站式”查验模式，车辆一次停车，就可完成海关、边检的同时处置、联合验放。**推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设**：通过广东电子口岸平台简化粤

港澳跨界车辆审批和备案流程，实现粤港澳车辆通行大湾区“网上办”“协同办”，提升港澳车辆通关效率。**粤港澳游艇自由行业务有所突破**：据统计，2019年1-11月深圳海关完成游艇进出境业务34艘次，其中进出各17艘次。此外广州边检总站在落实“推进粤港澳游艇自由行”方面取得了不错的成绩，一是按照“粤港澳游艇自由行”的做法，根据“定点停靠，就近联检”的原则，于2019年1月7日，1月14日分别为13艘中国内地参赛帆船及30名参赛选手分别办理了出境和入境边检手续，提供了优质便捷的通关服务。二是研究制定了《中国（广东）自由贸易试验区南沙新区片区粤港澳游艇“自由行”出入境边防检查管理实施办法（试行）》，进一步细化了粤港澳游艇出入境边防检查工作措施。三是广州边检总站正承担国家移民局“简化游艇帆船出入境边检手续”专项课题研究，国家移民管理局正在推进“游艇帆船出入境检查管理办法”制定，等进一步便利游艇出入境的措施。

（二）存在问题及对应举措

粤港澳大湾区水上巴士航线较少；缺乏统一物流平台，企业和船舶公司之间信息化不对称，不能充分匹配供求信息：因此建议海关总署广东分属等相关部门配合地方政府，以“单一窗口”为基础建设湾区物流信息一体化平台，推动船舶公司共享舱位信息，为企业提供线上订舱服务。

需进一步研究完善港澳游艇出入境管理机制和操作规范：现行的监管政策对游艇自由行限制较多，商务厅，海关总署广东分署，广东、深圳海事局，广州、深圳、珠海边检总站、深圳、珠海、江门等市人民政府，需进一步做好调研工作，加强与监管部门沟通，积极与港澳对接，探索可行的试点突破路径。

第七部分 粤港澳游艇自由行现状分析及建议

2017年6月28日交通运输部、公安部、海关总署、质检总局四部委联合发函，原则同意《中国（广东）自由贸易试验区粤港澳游艇“自由行”实施方案》，粤港澳大湾区的游艇往来陆续增加；2019年2月广东省人民政府出台的《广东省人民政府关于印发广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施的通知》（粤府函〔2019〕31号）中第三十条措施再次提出推动粤港澳游艇自由行。可见未来随着政策的加快落地，粤港澳游艇自由行的实现将为打造粤港澳大湾区宜居宜业宜游的优质生活圈提供条件，为在广东乃至全国推进港澳游艇“自由行”、促进游艇旅游业发展积累可复制可推广的试点经验。但是目前粤港澳游艇自由行的推动还存在些许问题，因此结合调研与资料整理情况将其存在的问题及对策建议汇总如下：

1. 游艇清关手续复杂，拖慢入境时间

目前游艇的出入境申报通常是比照国际航行船舶的出入境申报方式，但是部分游艇代理商反映，广东省游艇的清关手续繁复；所需批文较多，如果没有内地游艇会代办，随时要派人到内地递交文件，亦难以评估取得批文的时间；且相关政府机构未设有专门部门全权负责，游艇可能随时需要等十多个小时后才获放行，严重拖慢入境时间。

建议：设立专门申报窗口并研究制定专门申报手续来便利游艇出入境。海关、海事等相关政府机构设立专门的游艇办事部门，并且在“单一窗口”和办公场所公示游艇出入境工作流程及获证时间；并组织相关研究机构、游艇协会、船东开展粤港澳游艇自由行专题研讨，以便简化游艇通关手续。

2. 入境游艇担保金严重阻碍游艇自由行的推动

目前，我国对境外游艇自驾入境实行关税担保制度，过高的入境担保金和繁杂的办理手续成为制约游艇自由行瓶颈。从船东的角度来看这个制度将严重增加其成本，严重影响游艇入境者的意愿。

建议：研究更为方便快捷节省的税收担保方式，降低游艇自由行门槛。如以下方式：1) 推广深圳海关采取“关税保函”方式为境外游艇办理出入境手续；2) 支持游艇服务公司或游艇协会提供担保；3) 借鉴海南省的游艇免担保入境方式¹²，简化港澳游艇入境申报手续和游艇管理事项，实现粤港澳游艇证书互认。

3. 各市代理手续费的收费标准参差不齐

据了解，游艇以水路进入内地一般要得到海事、海关、边检共三个部门批准，各市代理收取的手续费不一，如珠海索价 8000 元，深圳逾万元。

建议：协调各部门简化手续以降低操作门槛。相关部门应当尽快进行沟通协调确定简化游艇自由行申报手续简化工作方案，通过手续简化降低企业操作门槛，从而降低代理手续费用。

¹² 《中国（海南）自由贸易试验区琼港澳游艇自由行实施方案》（琼府办〔2019〕16号）
<http://www.hainan.gov.cn/data/zfgb/2019/08/4531/>

第八部分 应对世界银行《营商环境报告》跨境贸易 测评

广州作为广东省省会城市和经济中心，根据目前已知消息，即将被列入世界银行《营商环境报告》在中国的样本城市，所以研究如何应对世界银行的考察，反映真实的跨境贸易状况，不仅对于广州本身，而且对于中国大陆在《营商环境报告》中的表现至关重要。

一、世界银行《营商环境报告》跨境贸易测评方法论

世界银行《营商环境报告》（以下简称世行报告）自 2003 年面世，截止目前，该报告总共发布了 17 期，最近的一期发布于 2019 年 10 月底，覆盖了全球 190 个经济体，反映其在 2018 年 5 月到 2019 年 5 月期间的营商环境状况，常规考察 10 个方面，其中一个方面即“跨境贸易（Trading across borders）”。目前世行报告针对 10 个方面都已经形成了比较成熟的测评方法论，但是针对跨境贸易的方法论在相关行业和学术研究领域依然存在一定的争议。

（一）世行报告跨境贸易指标体系

世行报告跨境贸易项下包括 8 个二级指标，各个指标的定义如下：

进口边境合规耗时/成本：进口企业雇佣货运代理或报关行，在进口货物时，为完成国内海关和其他政府机构监管手续及港航机构/边境点操作手续，所需花费的时间/总费用。包括：从“货船靠泊/车辆抵达边境点”到“货物离开码头港区/货车离开边境点”之间，去除因企业自身原因造成的耗时/费用（如未及时申报、缴税延迟、放行后自愿将货物存放在码头港区）之后剩余的耗时/费用。

进口单证合规耗时/成本：进口企业为获取及准备国内海关及其他政府机构针对进口货物所要求的单证，所需要花费的时间/总成本。

出口边境合规耗时/成本：出口企业雇佣货运代理或报关行，在出口货物时，为完成国内海关和其他政府机构监管手续及港航机构/边境点操作手续，所需花费的时间/总费用。包括：从“货车进码头闸口/货车抵达边境点”到“货物装船/货车离开边境点”耗时/总费用（需排除由企业自身原因造成的耗时/费用，如提前将货物运抵码头）。

出口单证合规耗时/成本：出口企业为获取及准备国内/国外（目的地）海关及其他政府机构针对出口货物所要求的单证，所需要花费的时间/总费用。

（二）数据与信息的收集

《营商环境报告》在各经济体中最大的商业城市（或最大的两个商业城市）进行数据和信息的搜集，以中国为例，《2020 营商环境报告》选取的城市为上海和北京。数据和信息主要来源于四个方面：相关法律法规、问卷调查与访谈、世界银行驻经济体的工作人员、政府部门。

1. 相关法律法规

《营商环境报告》所涉及的数据和信息有约三分之二来自于工作小组对于各经济体法律法规的解读。除此之外，在问卷调查和访谈的过程中，受访者提供了经济体政府更新的规定和政策，工作小组同样对这些内容进行分析。

2. 问卷调查与访谈

在 2020 年度报告形成的过程中，来自 190 个经济体超过 14900 余名专业人士参加了问卷调查或者访谈，大多数受访者是法律专业人

士（律师、法规、公证人等），此外也有其他专业人员如银行人员、会计师、建筑师、工程师、货运代理从业人员、政府公务员等回答了相关领域的专业问题。

针对不同的领域，世界银行分别开发了相应的问卷，在问卷中又根据二级指标所涉及的事项拆分成若干相关问题。答卷人选主要来自于：1) 政府部门推荐的名单；2) 过往答卷人员推荐的专业人士；3) 对于世行《营商环境报告》问卷调查有兴趣的人士可以自行注册，通过世界银行筛选后便可以参与答卷，注册网址是：<https://www.doingbusiness.org/en/contributors/doing-business/become-partner>。

3. 世界银行驻经济体的工作人员

世界银行《营商环境报告》团队在根据法律法规分析以及问卷调查和访谈之后，会与世界银行在不同地区的工作人员进行沟通，提供前期搜集整理完成的材料，世界银行的地区工作人员会针对材料中的数据和信息给出反馈。

4. 政府部门

世界银行《营商环境报告》团队会把相关材料发送世界银行集团执行董事，由执行董事向各经济体政府通报，在此过程中，双方相关领域的工作人员可以提出评论和异议。

世界银行《营商环境报告》数据和信息的收集从上一年 11 月开始，具体流程如下：



图 8.1 《营商环境报告》如何收集和验证数据

资料来源：2020 年《营商环境报告》。

跨境贸易部分的基础数据主要是通过问卷调查和访谈获取的，在跨境贸易方面：2018 年报告，全球有 1259 人参加了问卷调查，中国大陆则有 18 人参加；2019 年报告，全球有 1616 人参加了答卷，中国大陆则有 69 人参加；2020 年全球有 1626 人参加了答卷，中国大陆有 55 人参加。

跨境贸易的问卷相当复杂，以《2020 年营商环境报告调查问卷》为例，问卷包含 39 个问题，总共分为四大部分：1) 改革更新 (Reform Update)；2) 出口案例研究 (Export Case Study)；3) 进口案例研究 (Import Case Study)；4) 良好实践研究 (Research on Good Practice)。

其中出口案例研究和进口案例研究中的答案是跨境贸易评分基础数据的来源。在出口/进口案例研究中，问卷首先在：商品品目、贸易对象、支付条件及费用、产品及装运方式、耗时计算方式几个方面进行了假设，中国大陆地区在这几个方面的假设如下：

表 8.1 《营商环境报告》针对中国跨境贸易问卷中案例研究的假设

假设项目	出口	进口
商品品目	<ul style="list-style-type: none"> • 本国具有比较优势的商品：海关商品编码第 85 章产品 	<ul style="list-style-type: none"> • 海关商品编码前四位为 8708 的商品：汽车零配件
贸易对象	<ul style="list-style-type: none"> • 上述商品出口规模最大的贸易对象：中国香港（从上海/北京运至香港） 	<ul style="list-style-type: none"> • 在上述商品进口额最大的贸易对象：日本（从东京运至上海/北京）
支付条件及费用	<ul style="list-style-type: none"> • 雇佣货运代理和/或报关行支付的以下相关方面：国内运输、由海关和其他政府机构进行的清关和查验、港口/边境操作及单证准备 • 支付方式为最常见的付款方式，例如信用证 • 保险费用、关税、代征税和不开收据的非正式付款均不计入 	
产品及装运方式	<ul style="list-style-type: none"> • 产品是全新的，非二手或已使用过的 • 重量为 15 吨，单一类别商品，不与其他商品混装 • 不是必须用集装箱装载，可以用其他广泛普及的方式装运 	<ul style="list-style-type: none"> • 产品是全新的，非二手或已使用过的 • 重量为 15 吨，单一类别商品，不与其他商品混装 • 使用集装箱装运
耗时计算方式	<ul style="list-style-type: none"> • 以小时为单位，一天为 24 小时。假如某手续从第 1 天早上 8 点开始，经过一晚上，在第 2 天早上 8 点钟结束，即使在夜间并没有具体的工作，但该手续的耗时仍计为 24 小时。 	

其中关于产品的装运形式，对于重量为 15 吨的此两类商品，比较合适的装运方式为 20 英尺标准普通干货集装箱（简称 20 尺普柜），中国大陆答卷人一般均以此为计费单位考虑有关费用问题如何填写。

在这些假设条件中，世行并没有规定具体的运输方式，但实际上世行对于不同的经济体设定了专门的出入境港口/边境点以及对应的运输方式。对于中国大陆两个样本城市北京和上海分别设定的港口就是天津港和上海港，运输方式均为水运。对于广州而言，进口与上海/北京的运输方式一致，均是通过水运运输至日本，但是对于出口 85 章产品至香港，大多数则是通过公路口岸以集装箱卡车运输至香港。

在相关的假设后，针对进/出口边境合规耗时/成本，根据“进/出口边境合规耗时成本”的定义，其下属从三个三级指标分别展开更详细的环节，答卷人对详细的环节给出花费的成本，然后分别计算出三个指标的答案。

而针对单证合规耗时/成本，按照“进/出口单证合规成本”的定义，先列出所需要的单证，答卷人给出每项单证对应的获取/准备/递交/审核的耗时/成本。

以上具体的问题，请见附件 2。

世界银行在完成问卷和访谈之后，还会与经济体相关的政府部门以及企业进行交流，以对问卷数据进行验核。

（三）评分方法

在《营商环境报告》中，各项二级指标的单位是不统一的，例如跨境贸易中的成本和耗时，一个单位是美元，一个单位是小时，所以需要一种方法将这两类指标转化为没有单位的分数，然后才能计算跨境贸易的得分。世界银行使用的是“前沿距离评分法”（Distance to Frontier, DTF），具体公式是：

$$\text{经济体指标的 DTF 得分} = \frac{\text{该指标的最差表现} - \text{该经济体在该指标的表现}}{\text{该指标的最差表现} - \text{该指标的前沿}} \times 100$$

其中：

该指标的前沿：190 个经济体中在该指标上表现最好的经济体的值；

该经济体在该指标的表现：被考察经济体在该指标上的值；

该指标的最差表现是指：190 个经济体中在该指标上表现最差的那一部分经济体的平均值。

但同时需要注意的是，《营商环境报告》中的“最差表现”并不一定是排名最末尾的经济体的表现，这是由于排名最末尾的国家在该指标上的表现会极差，如果用这个极差的表现参与 DTF 分数计算，会使得不同国家不能在得分上拉开差距。

以“出口边境合规成本的计算与评分”举例说明：

在完成数据的收集之后，为计算出口边境合规成本各指标及下属各方面的结论，需要：取在出口边境合规成本下三级指标的问卷答案的中位数，然后归集成出口边境合规成本的结论；

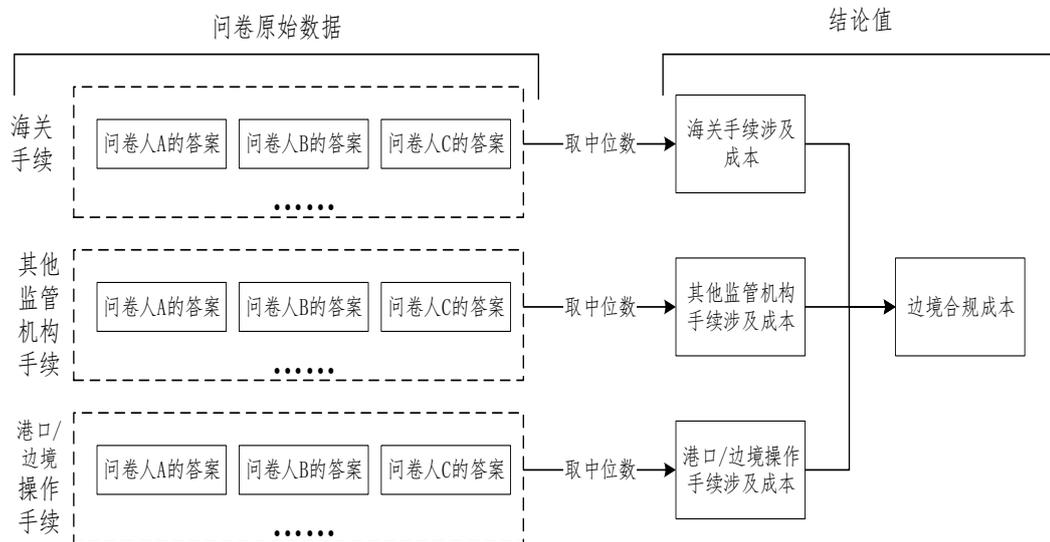


图 8.2 出口边境合规成本的归集

在 2020 年《营商环境报告》中，中国大陆跨境贸易合规成本的三级指标结论如下：

表 8.2 2020 年《营商环境报告》中国大陆跨境贸易成本各指标结论（单位：美元）

指标设置		上海 (权重 55%)		北京 (权重 45%)		中国大陆	
出口边境合规成本	海关手续	23.0	249.0	25.0	265.0	30.0	256.2
	其他监管机构手续	0.0		0.0		0.0	
	港口/边境操作手续	226.0		240.0		284.0	

数据来源：2020 年《营商环境报告-中国档案》（<https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/c/china/CHN.pdf>）

在“出口边境合规成本”这一指标上，190 个经济体中：

最佳表现（前沿）是：奥地利等 19 个经济体的出口边境合规成本（0 美元）；

最差表现是：1060 美元

对于“最差表现”的选择并不是成本最高的刚果民主共和国（2223 美元），而是按照由低到高排列，在第 95 个百分位的经济体的表现。具体做法是：将各经济体按出口边境合规成本由高到低排名，然后将这些国家分成 100 份，取排在第 95 份的经济体，即格拉纳达（1034 美元）、乌拉圭（1038 美元）、叙利亚（1113 美元），它们的平均值为 1062 美元，为方便计算，《营商环境报告》最终取值为 1060 美元。

按照 DTF 评分公式，中国大陆在“出口边境合规成本”这一指标上的 DTF 得分便是：

$$\frac{1060 - 256.2}{1060 - 0} \times 100 = 75.8$$

将其他三个合规成本 DTF 得分进行平均，即中国大陆跨境贸易合

规成本 DTF 得分 (81.6)，与跨境贸易合规耗时 DTF 得分 (91.3) 计算平均数，即《营商环境报告》中中国大陆跨境贸易的得分 (86.5)。

二、世界银行《营商环境报告》跨境贸易部分存在的缺陷

世界银行的《营商环境报告》之所以能够引起中央及地方政府的重视，在于其比较严谨客观的论述，但是经过深入分析，世界银行在方法论上存在明显缺陷，这一点，世界银行《营商环境报告》团队本身也意识到，他们在《营商环境报告》中也明确指出了自身的优势和局限：

表 8.3 世行自身指出的《营商环境报告》方法论的优势和局限

特征	优势	局限
采用标准化案例	使各经济体数据更加可比，同时测算方法更加透明	缩小了数据范围；只有测评领域内的监管改革可以被系统性地追踪
聚焦最大的商业城市	使得数据收集易于管理（成本-效率），使得数据可比	如果经济体不同地区存在明显差异，则降低了数据的代表性
聚焦国内正规的私人部门	将注意力集中在法规相关且企业效率较高的正规部门	不能反映非正规部门的事实，而这些事实可能会使得外国企业面临不同的约束条件
依赖专家受访者	确保对各种被测量交易进行过程中的最富经验的知识能够在数据中得以体现。	所设计指标不能很好地捕捉企业经验的变化。
专注于法律	使得指标更具可行性，因为政策制定者可以改变法律。	如果缺乏系统的对法律的遵守，监管改革不一定能实现全部效果。

资料来源：世界银行《2019 年营商环境报告》第 25 页。

尽管世行通过上表体现了其对《营商环境报告》方法论的“自我

检查”，但是至少在跨境贸易方面，并没有提到实质性的缺陷，而这些跨境贸易评测的缺陷可以从以下几方面进行讨论。

（一）分类比较缺失

世行的问卷中对于经济体的运输方式做出了设定，例如：对中国两个城市（上海和北京）的设定就是“水运出口至中国香港/水运从日本进口”，对美国两个城市（纽约和洛杉矶）的设定则是“陆运出口至加拿大/陆运从墨西哥进口”。这样的设定在某种意义上也是合理的，增加了问卷的确定性和代入感，但是需要商榷的是，世行在后续统计时，并没有将不同运输方式进行分开。

稍微有国际贸易常识的人都知道就口岸和边境的相关手续而言，在任何国家和地区水运要比陆运复杂很多，所带来的成本和耗时同样要大大高于陆运，混在一起评分岂不有失公平。



图 8.3 《2020 年营商环境报告》不同运输方式经济体跨境贸易的排名

资料来源：北京睿库根据《2020 年营商环境报告》、《营商环境报告-经济体档案》中的数据和资料整理。

我们可以非常明显地看到，纯水运设定经济体（蓝色）的排名明显靠后，纯陆运设定经济体（淡橙色）的排名明显靠前。而在跨境贸易排名前 30 位经济体中，有 28 个是“纯陆运”设定的经济体：

表 8.4 跨境贸易排名前 30 位经济体的运输方式设定情况

排名	经济体	出口	进口	排名	经济体	出口	进口
1	奥地利	陆运	陆运	16	西班牙	陆运	陆运
2	比利时	陆运	陆运	17	爱沙尼亚	水运	陆运
3	克罗地亚	陆运	陆运	18	瑞典	陆运	陆运
4	捷克	陆运	陆运	19	立陶宛	陆运	陆运
5	丹麦	陆运	陆运	20	圣马力诺	陆运	陆运
6	法国	陆运	陆运	21	保加利亚	陆运	陆运
7	匈牙利	陆运	陆运	22	挪威	水运	水运
8	意大利	陆运	陆运	23	塞尔维亚	陆运	陆运
9	卢森堡	陆运	陆运	24	白俄罗斯	陆运	陆运
10	荷兰	陆运	陆运	25	阿尔巴尼亚	水运	陆运
11	波兰	陆运	陆运	26	瑞士	陆运	陆运
12	葡萄牙	陆运	陆运	27	波黑	陆运	陆运
13	罗马尼亚	陆运	陆运	28	拉脱维亚	水运	陆运
14	斯洛伐克	陆运	陆运	29	中国香港	陆运	水运
15	斯洛文尼亚	陆运	陆运	30	不丹	陆运	陆运

资料来源：北京睿库根据《2020 年营商环境报告》、《营商环境报告-经济体档案》中的数据 and 资料整理。

另一方面，我们考察了中国大陆在纯水运设定经济体中的排名：在 104 个纯水运设定经济体中，中国大陆排名第 11 位，接近第 1 个 10% 段位，而在原先 190 个经济体混合排名中，中国大陆则排在第 56

位，属于第 3 个 10% 段位。

（二）问题设置存在缺陷

随着全球经济发展以及贸易便利化的推进，各国通关时间不断缩短、通关成本随着物价上涨逐年提高应当是一个可以预见、较为正常的情况，但世行报告的相关数值在过去五年间变化甚少。

中国的数据在 2019 年报告之前的三年没有发生过变化，而这不仅出现在中国数据中，其他经济体同样如此：

表 8.5 部分经济体近四年跨境贸易得分的变化

经济体	2016	2017	2018	2019	2020 年
中国	60.1	60.1	61.7	76.8	81.6
美国	92.01	92.01	92.01	92.01	92.01
德国	91.77	91.77	91.77	91.77	91.77
日本	86.51	86.51	86.51	86.51	85.94
英国	93.76	93.76	93.76	93.76	93.76
韩国	92.52	92.52	92.52	92.52	92.52
新加坡	89.3	89.3	89.57	89.57	89.57

数据来源：各年度《营商环境报告》。

究其原因：一是很多专业问题超过了答卷人的能力范围，二是问卷调查“提问方式”：以上一年的数据为默认数值，如果认为没有变化的，就是默认数值，如认为有变化的，则改写数值并提供数值变化的具体理由和内容，对非专业人士而言，在不了解相关情况或者大概了解一下后大多选择默认数值，即便是专业人士，提供准确答题且撰写原因没有任何激励，难免也存在直接采用默认值的可能性。

（三）概念界定过于模糊

世行有关跨境贸易部分的调查问卷，主要集中在进出口货物的通关及口岸作业的耗时和费用，分别使用了出口单证合规耗时、出口边境合规耗时、出口单证合规成本、出口边境合规成本、进口单证合规耗时、进口边境合规耗时、进口单证合规成本、进口边境合规成本八个指标。但是对于这些指标的界定十分模糊，导致不同的答卷人可能产生完全不同的理解。

以“进口单证合规耗时”为例，世行对其定义是“准备和获取海关及其他监管机构在进口所要求递交单证的耗时”。那么，在向中国海关进行进口申报时，需要提交的合同、商业发票、装箱单、提单等单证一般情况下都是由国外发货人提供的，对应这些单证所谓的“准备与获取的耗时”应当如何计算，世行没有给出说明，而如果计算发货人从国外寄出到收货人收到单证之间的耗时，这显然是不合理的，这些单证的邮寄耗时显然跟对应货物的跨境贸易时间及成本毫不相干。

另外一个例子：问卷中提到边境合规成本应当包括“terminal handling charges”，但是这个费用究竟是指船公司收取的“码头操作费（THC）”，还是指码头运营人收取的“港口作业费用”，世行并没有说明。如果指的是船公司收取的“码头操作费（THC）”，那么又带来一个问题，船公司收取的这项费用是否应当计入运费：如果是运价的一部分，就不应列入到世行边境合规的考察范围；如果不计入运价，但很多船公司/船代开出的发票又是国际运费段的发票。

由于世界银行给出的界定就十分模糊，不仅答卷人，各地方以其方法论或者所谓“世行口径”进行跨境贸易成本测算的研究在标准上缺乏统一，因此各地评测结论之间的可比性难以保证。

（四）答卷人数量与质量不够理想

《营商环境报告》的基础数据来源于问卷调查，通过问卷调查获得数据在社会科学研究当中应用颇为广泛。但这一方法的采用需要根据调查内容满足相应的前提条件，譬如某机构希望以问卷调查方式了解某个心血管新药的疗效和副作用，必须通过具有心血管治疗实践的医生来完成答卷。而世行《营商环境报告》所包含的跨境贸易营商环境的考察牵涉到国际贸易买卖、国际运输、码头/边境装卸、口岸存储、集装箱的使用归还及各经济体对进出口实施行政管理的边境机构（如海关、检疫）等十多个不同类型的机构、三十多个通关作业环节、十多种通关单据以及数十项不同的费用，整个过程十分复杂，须由各相关领域一定数量不同行业的专业人士共同参与方能获得较为准确可靠的数据。

遗憾的是：世行报告对参与答卷的人数及专业经验和知识没有设定具体要求。下表为参与中国及其他六个经济体跨境贸易指标项近七年的答卷人数：

表 8.6 近八年《营商环境报告》跨境贸易答卷人数

经济体	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年	2020 年
中国	8	9	10	10	9	18	69	55
美国	6	8	16	6	6	10	7	8
德国	3	2	2	2	2	3	3	3
日本	4	3	12	6	17	14	18	17
英国	1	3	5	6	4	3	4	3
韩国	9	9	17	7	9	10	7	5
新加坡	7	5	3	4	4	6	9	8

数据来源：世行会在专门的网页公布历年答卷人数情况，睿库对相关数据进行整理得出此表。

除了参与答卷人少，更为严重的是答卷人的专业能力。2019 版报告之前中国参与跨境贸易部分的答卷人几乎没有来自实际从事国际贸易或者货代、码头作业、代理报关行的专业人员。在缺乏一线实操经验的情况下，答卷人只能凭粗略的估计提供答案，导致报告结论严重偏离实际。

世行自身也认为在这方面存在问题，为此，从 2018 年开始，世行通过不同渠道进行动员，希望有更多的专业人士参与答卷，中国政府相关部门及第三方研究机构积极组织，使得中国的答卷人情况发生显著变化，但其他国家的答卷情况一如既往，整体失真情况并没有得到根本扭转，直接影响了最终排名的合理性。

三、广州世行口径跨境贸易合规耗时/成本的摸底

由于广州是第一次列入到世行考察范围，而且在新的《营商环境报告》中是否正式参评尚不明朗，但是可以预见的是，作为新的样本城市，目前最重要的工作是在“严格的世行口径”内进行数据摸底。

（一）世行口径下边境合规耗时与成本

1. 进口边境合规耗时

依据世行的定义和口径，进口边境合规耗时可分为两大段：“货船抵港-海关放行”和“提箱空车进码头-货物离开码头”，因为从“海关放行”到“提箱空车进码头”这段时间实际上大多是因为企业自身因素造成的耗时，故不计入在内。另外，对于第一阶段的整体通关耗时（货船抵港-海关放行），需要注意的是要剔除因企业自身原因造成的耗时（例如企业筹措税款的耗时）。

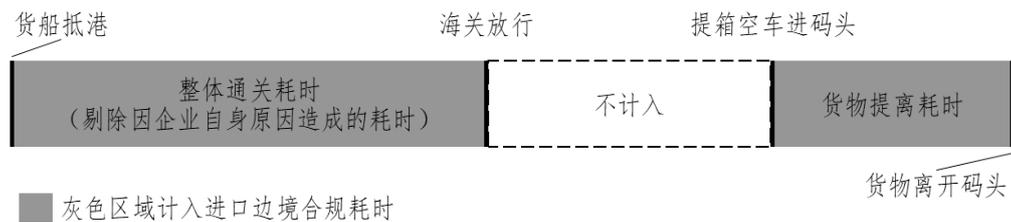


图 8.4 进口边境合规耗时的构成

根据广东电子口岸提供的通关时效评估系统数据(2019 年第 4 季度)，在尽量贴合世行口径的情况下（即尽量排除因企业自身原因和其他不可抗力原因造成的耗时），筛选出自 2019 年 10 月 1 日至 2019 年 11 月 30 日于广州水运口岸进口货物中 499 个“货船抵港-海关放行”耗时小于 24 小时的有效样本（根据企业访谈，如果企业能够及时安排换单、申报、缴税等作业，货船抵港-海关放行的耗时完全可以控制在 24 小时之内）。这些样本的“货船抵港-海关放行”的平均耗时为 14.9 小时。

而根据对运输车队的访谈，在广州各水运口岸，货物提离耗时（提箱空车进码头-货物离开码头）普遍在 30 分钟-1 小时，故取中间值即 45 分钟。

将这两个时间合计，即基本上接近世行口径下广州的“进口边境合规耗时”：15.7 小时。

2. 进口边境合规成本

世行口径下考察的汽车零配件（海关商品编码前四位：8708）与其他普通货物合规要求相同，故可以采用第二部分第二节“水运通关及口岸作业成本分析”中广州的进口边境合规成本 257 美元。

3. 出口边境合规耗时

不同于进口边境合规耗时是基于水路运输情形下进行估算，根据

企业反馈，由广州出口 85 章产品至香港最常用的物流安排是通过货车直接在深圳与香港间的公路口岸运输至香港。

对公路运输情形下出口边境合规耗时“货车抵达公路口岸-货车离开公路口岸”，在世行口径下，不涉及海关查验等特殊情形，公路口岸的通关与口岸作业手续相较于水运非常简便，根据企业的反馈，可以在 15 分钟内完成，即 0.25 小时。

4. 出口边境合规成本

世行口径下考察的海关商品编码第 85 章产品与其他普通货物合规要求相同，故可以采用第五部分第二节“公路口岸通关及口岸作业成本分析”中深圳公路口岸通关及口岸作业成本 20.2 美元。

（二）世行口径下单证合规耗时与成本

1. 进口单证合规耗时与成本

根据世界银行《营商环境报告》中国档案，针对中国进口跨境贸易共列出了以下单证：

表 8.7 世行口径进口单证合规耗时与成本

单证名称	耗时与费用说明
合同	均由出口国发货人提供或者双方协商制作，不需要收货人或其代理另外支付费用和花费时间。
商业发票	
装箱单	
提单	承运人签发给国外发货人后，由国外发货人寄送给国内收货人。收货人或其代理需要向船代在换单手续时进行核对，核对耗时一般不超过 10 分钟，涉及费用为“船公司文件费”，平均为 450 元/票。
电放保函	企业自主选择的商业服务，监管机构并不要求。
进口报关单	在“单一窗口”申报后自动生成，不需要另外支付费用，录入、复核、提交报关单信息大概需要 40 分钟。
场站作业收据	这两项单证并非由进口收货人或其代理准备。

SOLAS 证书	
进口单证合规 成本与耗时	450 元（67 美元） & 0.8 小时（10+40 分钟）

进口单证合规方面，涉及到的耗时只有在换单时船代窗口对于提单的审核耗时以及进口收货人或其代理在“单一窗口”申报录入、复核、提交的耗时，根据企业反馈，两者大约分别为 10 分钟和 40 分钟；涉及到费用的只有船公司文件费，数据可以适用第二部分第二节“水运通关及口岸作业成本分析”中广州的进口单证合规成本 67 美元。

2. 出口单证合规耗时与成本

根据世界银行《营商环境报告》中国档案，针对中国出口跨境贸易共列出了以下单证：

表 8.8 世行口径下出口单证合规耗时与成本

单证名称	耗时与费用说明
商业发票	均由发货人或其代理制作，不需要另外支付费用和花费时间。
装箱单	
*提单	公路运输不涉及，但一般会有类似功能的《公路运输载货清单》，由承运人填写出具，大约需要 10 分钟，大部分不需要额外费用。
出口报关单	在“单一窗口”申报后自动生成，不需要另外支付费用，录入、复核、提交报关单信息大概需要 40 分钟。
场站作业收据	公路运输不涉及
SOLAS 证书	公路运输不涉及
出口单证合规 成本与耗时	0 元（0 美元） & 0.8 小时（10+40 分钟）

出口单证合规方面，涉及到的耗时只有公路运输情形下承运人填写与出具《公路运输载货清单》的耗时和出口发货人或其代理在“单

“一窗口”申报录入、复核、提交的耗时，根据企业反馈，两者分别约为 10 分钟和 40 分钟；费用方面由于公路口岸作业在不查验情形下手续简便不涉及其他费用。

3. 各指标的汇总与得分计算

汇总以上各指标数值，依据世行 DTF 得分计算，各指标得分及跨境贸易最终得分如下表：

表 8.9 世行口径下广州跨境贸易得分的计算

指标	数值	最佳表现	最差表现	得分
进口边境合规耗时（小时）	15.7	1	280	94.7
进口边境合规成本（美元）	257	0	1200	78.6
出口边境合规耗时（小时）	0.25	1	160	100.5
出口边境合规成本（美元）	20.2	0	1060	98.1
进口单证合规耗时（小时）	0.8	1	240	100.1
进口单证合规成本（美元）	67	0	700	90.4
出口单证合规耗时（小时）	0.8	1	170	100.1
出口单证合规成本（美元）	0	0	400	100.0
跨境贸易得分				95.31
模拟世行经济体排名				第 28

具体作业环节说明如下：

(1) 舱单预报

国外出口发货人或其代理将原始舱单需要的货物信息发送给船公司/船代，然后船公司/船代将船舶及舱位等信息与货物信息一起形成原始舱单数据发送给国内海关，从而在舱单系统中形成原始舱单。

(2) 报关申报

报关企业在海关总署舱单信息查询网页查询货物舱单信息，预报舱单出现之后，登录“单一窗口”，填制海关电子报关单，并上传相关单证。

申报之后，如果确定被海关检验检疫抽批抽中，则需在“单一窗口”的“报关状态”栏中打印《进口审结通知书》及《中华人民共和国海关进口货物报关单》，另备其他资料供现场查验使用。

(3) 交税

收货人登录“单一窗口”，待报关状态显示为审结之后，登录税费办理页面，查询并缴纳税费。

(4) 货船抵港&靠泊

抵港前，船公司/船代通过“单一窗口”向海事、边检、海关进行进境/港申报。得到各监管部门进境/港批准后，船公司/船代向引航站申请靠泊引航服务，船舶到达码头指定泊位后，边检、海事和海关根据风险分析结论决定是否登轮检查(也有可能是在锚地进行登轮检查)，检查通过后准予卸货。

(5) 卸船

码头卸船部门卸货。

(6) 发送理货

理货公司在船舶卸船的同时，对集装箱进行清点并进行记录，发送理货报告给海关。

(7) 海关放行

海关系统和人工(如有必要)审单，并核对报关信息和税款缴纳状态，通过后，海关放

行。如需查验则会转入查验程序。

(8) 海关查验

海关查验则需要先进行“查验指令细化”，即由海关决定就哪些事项开展查验、通过什么方式（机检查验/人工查验）进行查验。码头在得到海关的指令后按照指令要求将集装箱搬移至查验场地（部分码头需要收货人或其代理携带海关查验指令向码头预约移柜），随后海关关员与收货人或其代理到场并开始查验作业。

被确定为机检查验后还有可能因为机检查验未能达成查验目的再转人工查验。如果涉及海关检验检疫查验，则会进行联合查验，将海关普通查验与海关检验检疫查验同时进行。

(9) 换单、放箱

收货人或其代理在船代/船公司网站查询需要缴纳的费用，通过转账/充值卡划拨等方式，缴纳相关费用后，打印缴费凭证。

收货人或其代理准备提单、支票等相关材料，到船代/船公司办事处以提单换取提货单（换单）、打印设备交接单（放箱）、进口缴费通知单（押箱联）、发票等操作。

需要注意的是，有些船公司/船代换单、放箱的操作是可以同时进行的，有些船公司/船代的放箱操作需要在海关放行后才可以进行。

(10) 港口结费/提箱计划

收货人或其代理在码头网站/码头现场业务窗口交港口建设费、港口设施保安费、货物港务费，同时在网站上提交提箱计划（部分码头无需进行预约，例如盐田）。如若集装箱在码头存放天数超过免堆存天数，报关企业需同时缴纳库场使用费（堆存费）。

将相关费用缴清、提交提箱计划后，码头就会提供提箱预约号，报关企业将其发送给车队，也可以自行打印出纸质版小条交到车队。报关企业把加盖船公司章的提货单送至码头，码头在系统中确认并把计划录入系统后，车队才可以在预约的时间内进码头提箱。

部分码头不需要以上预约操作，例如盐田，海关放行后收货人安排车辆直接到码头提货即可，无需预约。

(11) 空车进闸/重柜出闸

车队去报关企业领取设备交接单、提货单，当天车队集卡进码头闸口，司机凭提货单及提箱预约号进场，按照码头指示，到指定的场位提柜，把设备交接单中的出场联给到码头，然后出闸驶离。

对于已经实施了设备交接单无纸化的船公司，码头自动记录进场/出场信息，所有信息都会同步至设备交接单系统，车队不需要交纸质版出场联。

(12) 海关检验检疫

如被海关检验检疫抽批抽中，则需要准备纸质单证到窗口递交（部分关区不需要）。若检验检疫查验场地在码头港区外，则一般在码头缴费的同时进行检验检疫场地的预约。司机提柜后前往海关检验检疫查验场地由海关检验检疫人员进行现场检验检疫，如必要还需要进行实验室检测，检验检疫发现问题则需要对货物进行处理，处理合格后海关检验检疫准予放行，不合格则做其他处置。

部分码头海关检验检疫的环节则是在提离码头港区前完成，例如盐田码头。

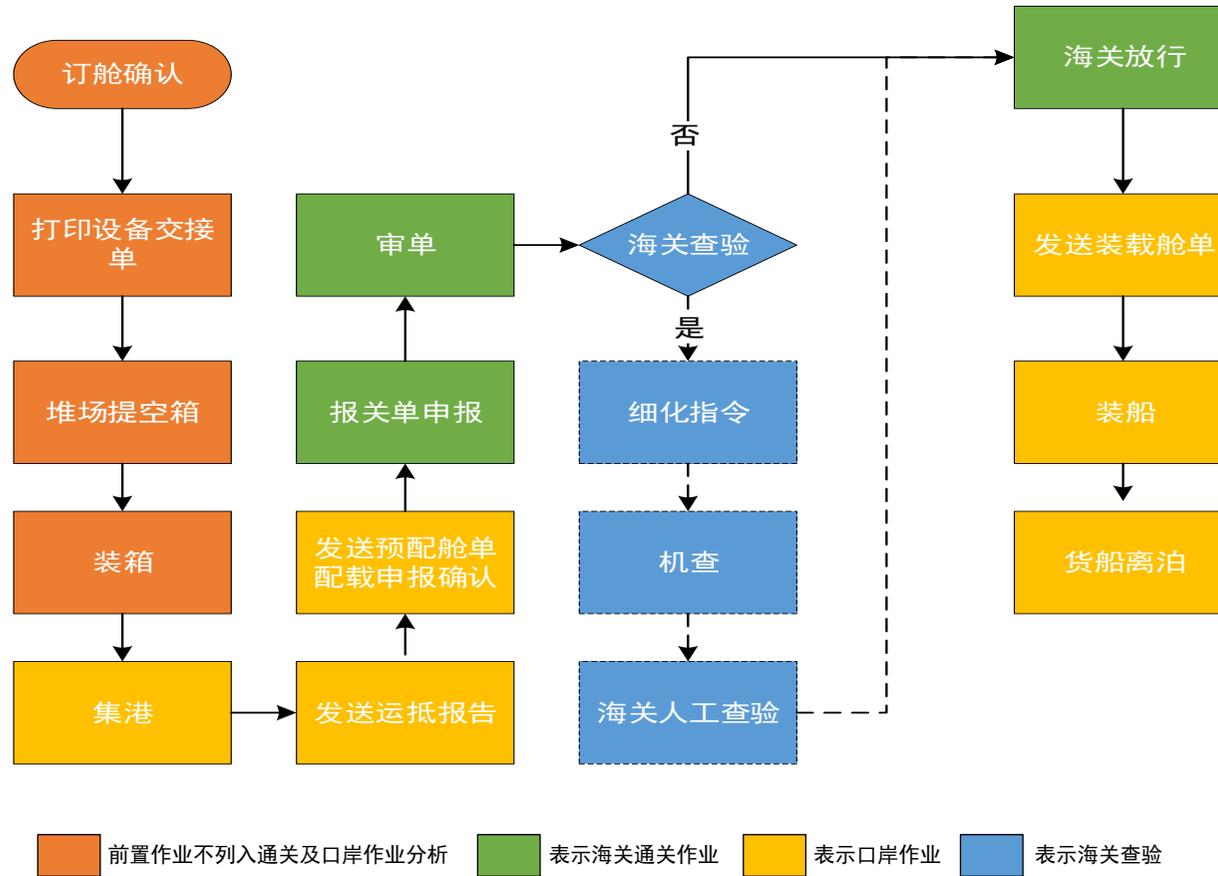
(13) 仓库卸货/修柜、洗柜/还柜

从码头提柜后，完成海关检验检疫查验和处理后，车队运输到收货人仓库卸货。卸货完成之后，将空集装箱还至指定集装箱管理堆场（简称“箱管堆场”）。堆场查看集装箱状况（验箱），确定残损及污损程度和位置，司机当场签字确认，堆场在设备交接单进场联上盖堆场章和空箱入场日期。

车队司机把加盖箱管堆场公章和空箱入场日期的留底联交给报关企业，再由报关企业交给船公司/船代，计算滞箱费和修洗箱费。

如果是电子化设备交接单，司机还空柜，堆场收到空箱后，还柜信息直接同步到码头及船公司的系统上，船公司以此计算滞箱费。

附图 2 水运国际直航通关及口岸出口作业流程



具体环节说明如下：

(1) 订舱确认

出口发货人或其代理人将订舱委托书发给船公司/船代安排订舱，船公司/船代确认后发送《装货单》（简称“SO”）给出口发货人或其代理；货代收到后向船代进行放舱确认，船代确认后放一份电子排载确认单给货代。

(2) 打印设备交接单/堆场提空箱

拖车公司收到出口发货人或其代理的 SO、电子放舱确认单后，在船公司/船代网站上自行打印设备交接单并缴纳打单费、提箱作业费（不列入世行统计范围）。

司机拿到设备交接单提空箱联后，先到指定箱管堆场的人工办单窗口办理提空箱手续，然后按照指示到对应场位提取空箱。

(3) 装箱作业

司机提到空箱后，按出口发货人或其代理的指令到工厂装箱。

(4) 集港/码头发送运抵报告

司机驾驶车辆载有重柜抵达码头闸口，闸口地磅自动称重后数据将传输至码头，码头接收到重量数据且车辆进闸后，码头业务系统自动发送运抵信息给海关。

司机在闸口刷卡进入码头，凭借设备交接单重箱返箱联，码头吊机会将重箱移至指定场位。

(5) 放舱申报确认/发送预配舱单

货代收到出口发货人或其代理的装箱清单及 VGM 数据后，向船公司/船代进行配载申报，船公司/船代系统自动发送预配舱单数据给海关；货代在船公司/船代网站下载集装箱出口申报确认单并发给出口发货人确认。

(6) 报关申报/海关放行

发货人或其代理查询到预报舱单信息、在码头网站查询到运抵报告回执后，登录中国国际贸易“单一窗口”，按海关填制规范缮制报关单，并上传电子单据。海关进行系统/人

工审单，如无查验即可放行。如货物被布控查验，则按照既定查验手续操作（同进口查验流程），查验无问题后海关放行。

(7) 发送装载舱单

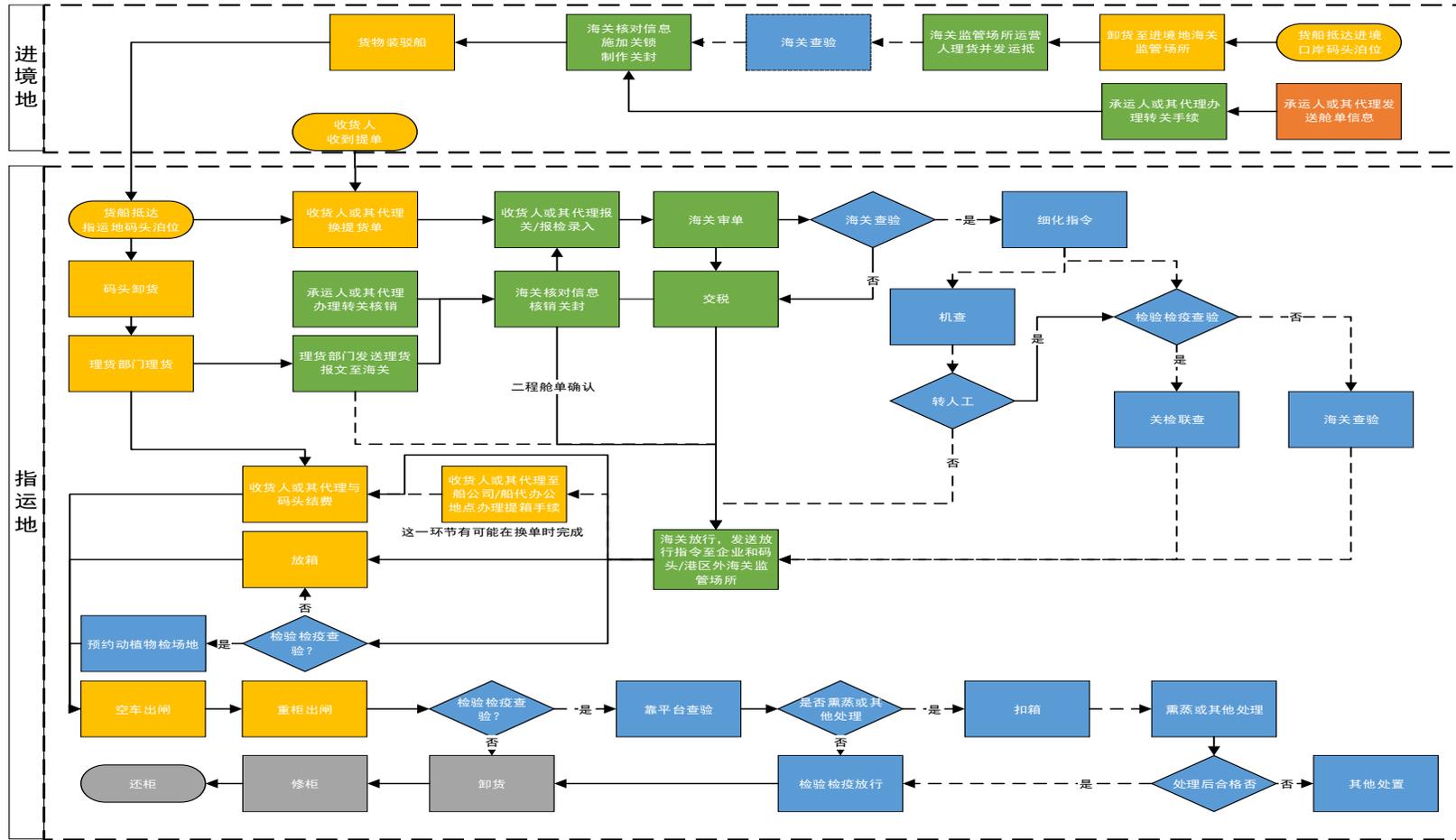
海关放行后，船公司/船代在船开航前将装载舱单数据发送给码头，装载舱单数据与海关放行信息对碰无误后，海关才准予码头装货。

有时发货人或其代理查询到“单一窗口”报关单已放行，但在码头无法查询到海关电子放行信息，需带报关单放行通知书和集装箱出口申报确认单到码头查询原因。

(8) 装船/货船离泊

码头将接收到海关放行信息及舱单比对结果正确的集装箱按船公司提供的舱位顺序进行装船作业；船公司/船代则在“单一窗口”进行出境/港申报，海事部门、边检部门根据风险分析结论就决定是否登轮检查（出境/港登轮检查很少），完成出境/港申报与审核后，船公司/船代向引航站申请引航，引航员上船后引领货船离泊。

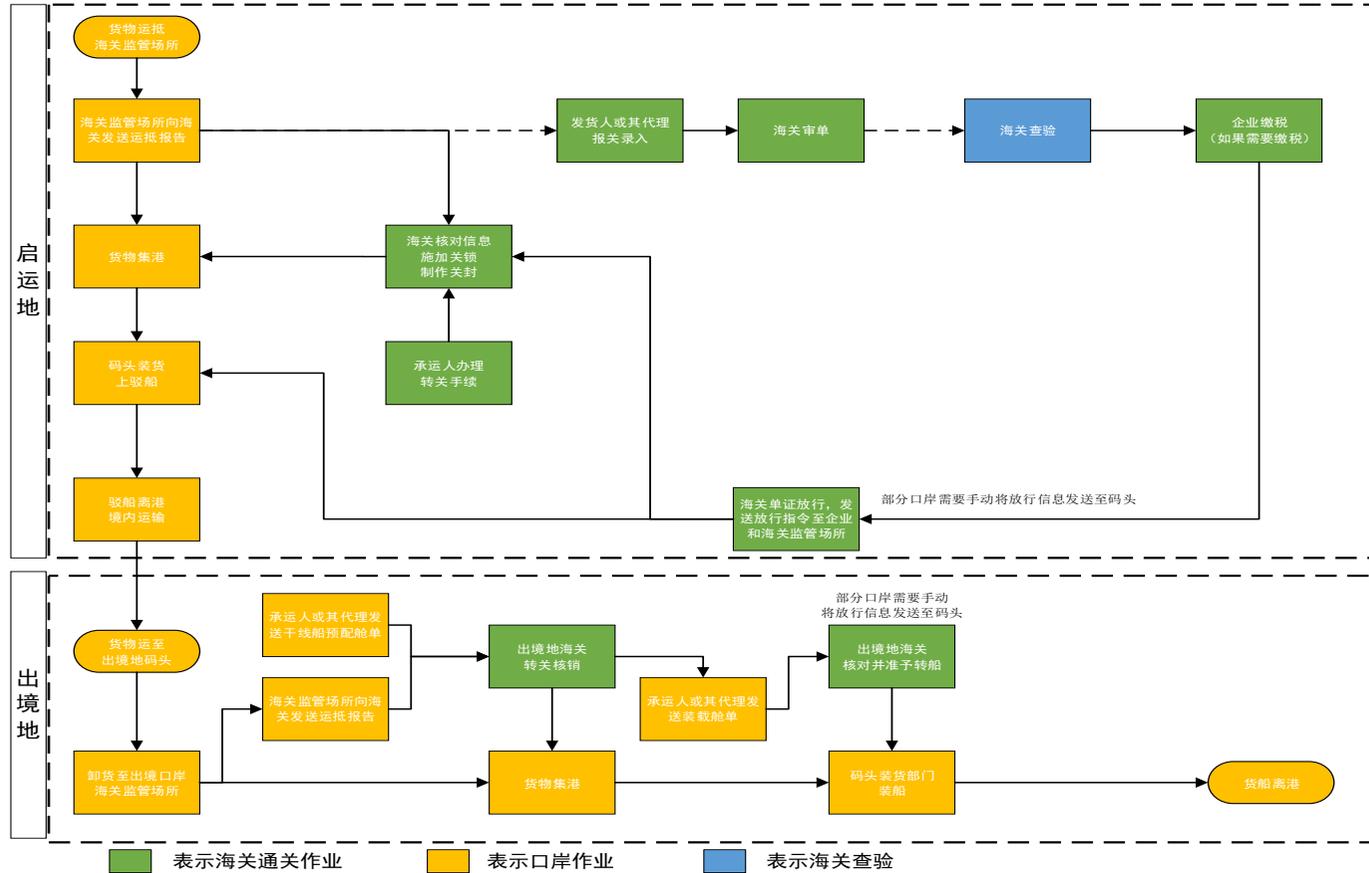
附图 3 驳船转关进口业务流程



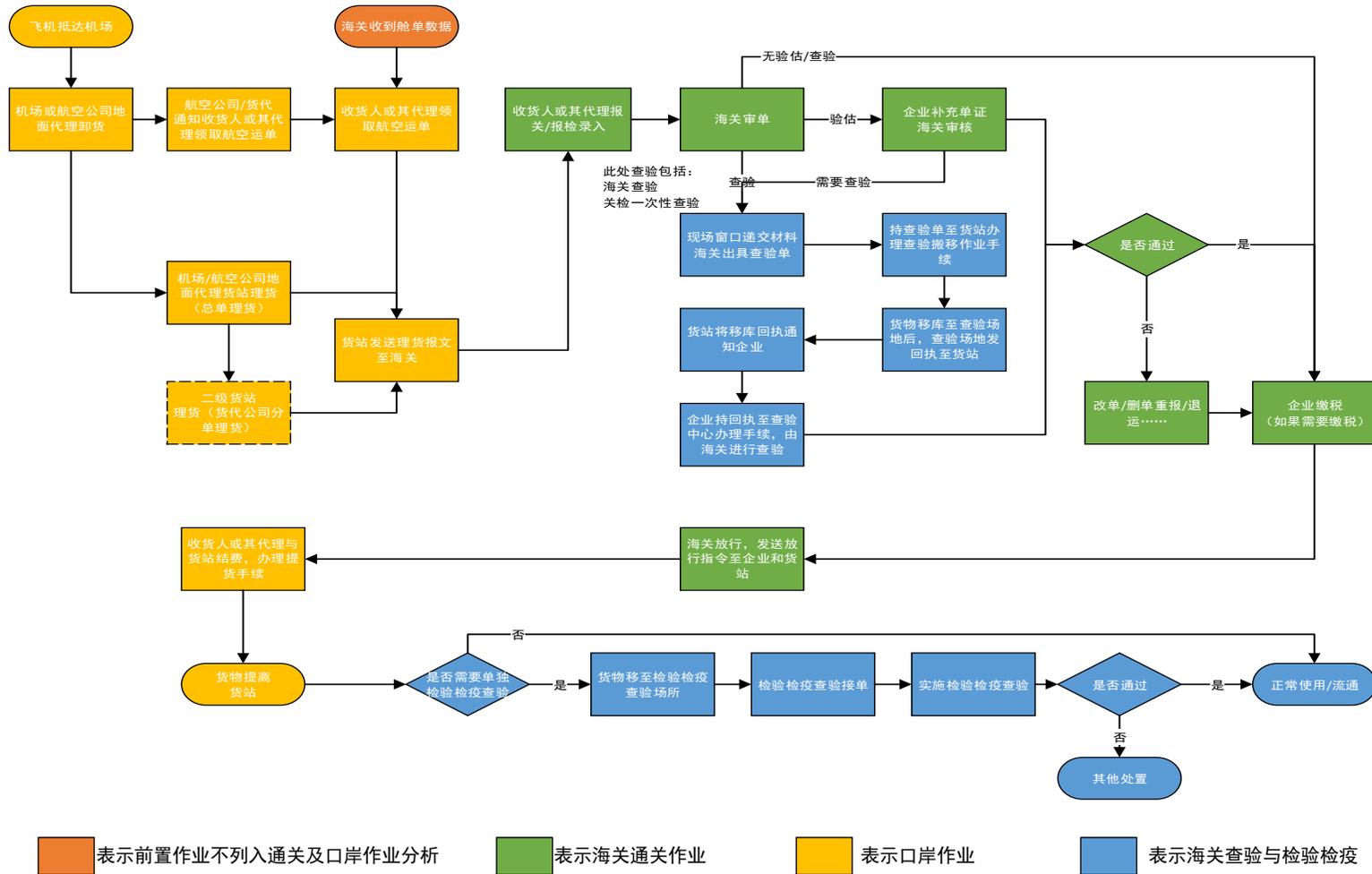
表示海关通关作业
 表示口岸作业
 表示海关查验与检验检疫

 分别表示前置作业与后置作业均不列入通关及口岸作业分析

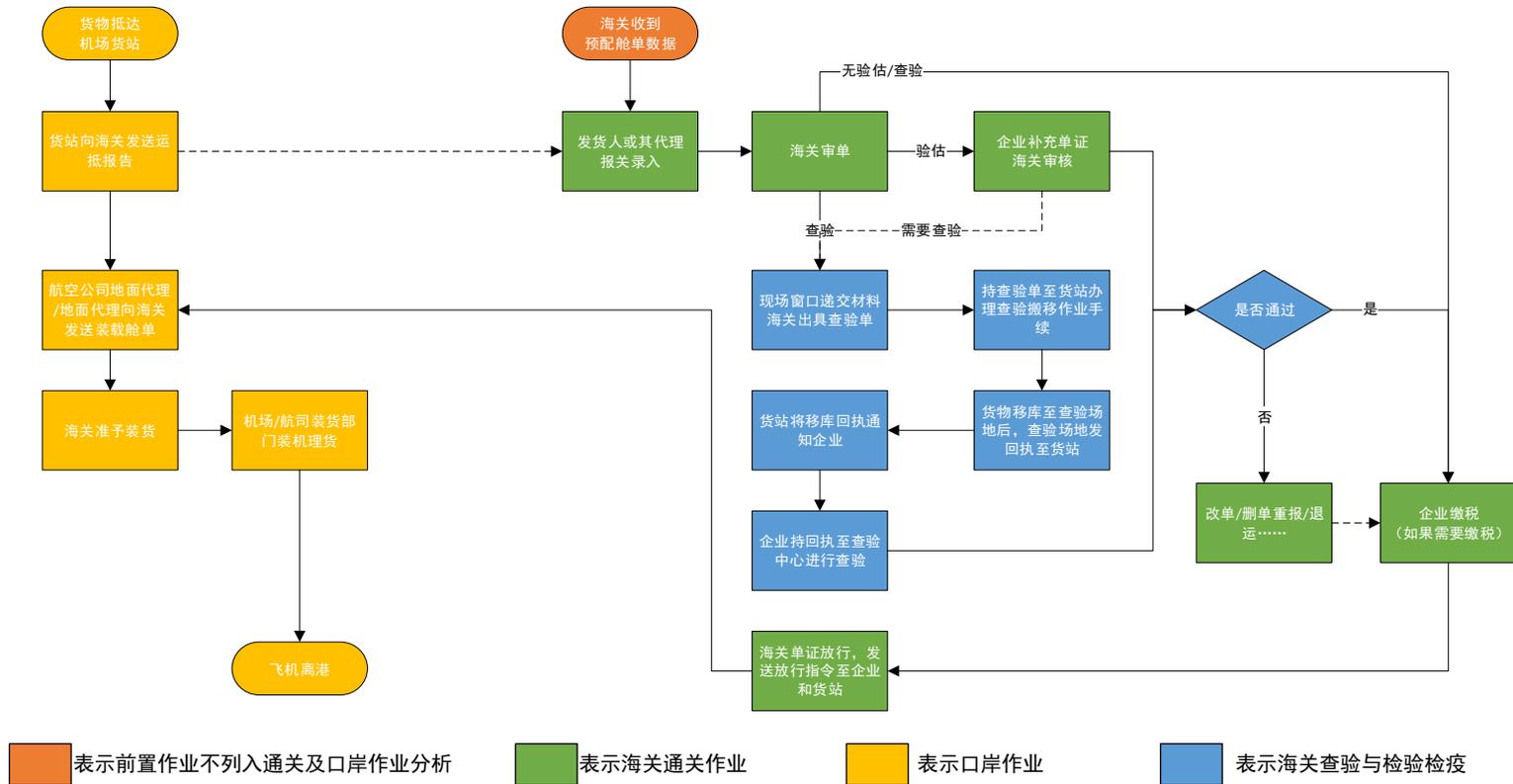
附图 4 驳船转关出口业务流程



附图 5 空运进口作业流程图



附图 6 空运出口作业流程图



附表 1 广州、深圳水运口岸进口通关及口岸作业成本的样本情况

表 1 各船公司的收费情况

	出口码头操作费				设备交接单费		文件费		铅封费	
	第二期		第一期							
	深圳	广州	深圳	广州	深圳	广州	深圳	广州	深圳	广州
马士基	820.0	820.0	820.0	820.0	25.5	25.5	400.0-500.0 不等, 450 的情形居多		30	30
地中海	645.0	645.0	645.0	645.0	30.0	30.0		30	30	
中远海	911.6	915.2	959.4	957.6	32.5	35.0		30	30	
达飞	830.8	797.8	839.5	797.5	32.5	40.0		30	30	
赫伯罗特	716.5	716.5	716.5	716.5	30.0	30.0		20	20	
海洋网联	784.0	784.0	784.0	784.0	32.5	35.0		30	30	
长荣	840.0	840.0	840.0	840.0	30.0	30.0		暂无数据	暂无数据	
阳明	938.2	938.2	938.2	938.2	32.5	35.0		30	30	
现代	727.5	734.6	727.5	734.6	32.5	32.5		30	30	
太平	922.2	597.6	922.2	597.6	32.5	35.0		30	30	
东方海外	828.0	836.5	828.0	836.5	30.0	30.0		30	30	
均值	814.9	784.1	820.0	788.0	31.0	32.5		450	450	29

注：1. 出口设备交接单费用应委托方要求修改为 30；

2. 出口码头操作费根据十大船公司在上海航运交易所各航线备案价格计算；

3. 在今年 5 月份针对船公司的调研中,进口码头操作费通常高于出口码头操作费 4.5%-13%,取中间值为 8.75%, 故据此计算出今年 5 月份进口码头操作费: 深圳 892、广州 857。

4. 在 11 月进行的调查中, 各口岸货代表示船公司进口码头操作费没有变化。

表 2 各船代公司收费情况

广州				
企业名称	进口单证服务费	进口集装箱操作费 (不含设备交接单费)	出口单证服 务费	出口集装箱操作费 (不含设备交接单费)
广州润盛船务代理有限公司	106	0	40	21
广州市航商国际船舶代理有限公司	345	27.5	45	27.5
广州外轮代理公司南沙有限公司	375	0	250	22.5
广东中外运船务代理有限公司 南沙分公司	350	27.5	45	27.5
中位数	347.5	13.75	45.0	25.0

深圳		
企业名称	进口单证服务费	出口单证服务费
东方海外货柜航运（中国）有限公司深圳分公司	150	42
深圳联合国际船舶代理有限公司	225	42.5
深圳市航姆国际船舶代理有限公司	不涉及	42.5
深圳市恒富国际船舶代理有限公司	250	45
深圳市招商国际船舶代理有限公司	225	42.5
深圳亚联利成富港航服务公司	225	42.5
深圳元亨国际船务代理有限公司	300	42.5
深圳中外运船务代理有限公司	225	42.5
深圳中远海船务代理有限公司	300	45
深圳中远水运国际货运有限公司	150	42.5
中国深圳外轮代理有限公司	225	42.5
深圳市俊励国际船舶代理有限公司	225	42.5
上海新海丰集装箱运输有限公司深圳分公司	150	45
中位数	225	42.5

表 3 各代理报关企业的收费情况

广州		
企业名称	进口代理报关	出口代理报关
增城市四威报关服务有限公司	200	
增城市东洲湾码头报关有限公司	300	200
盈信口岸报关行	500	300
广州紫龙报关有限公司	500	250
增城市外经报关有限公司	200	200
广州市从化口岸报关公司	360	260
广州市宝盈报关代理有限公司	200	200
创誉报关行（花都区）	625	625
广州安华报关报检有限公司	625	625
广州海顺报关有限公司		120
中业商贸（广州）有限公司	500	300
中威商贸（广州）有限公司	500	300
广州鸿健货运代理有限公司	800	
港东报关（广州）有限公司	500	300
广州城玮企业服务有限公司	300	300
广州煜启货运代理有限公司	525	
广州市海城国际货运代理有限公司	500	200
广州盛世鑫元供应链管理有限公司	800	
广州粤穗报关有限公司	550	550
广州速递有限公司	300	
广州利澳国际货运代理有限公司	300	
广州盛明货运代理有限公司	800	
广州格林捷国际货运代理有限公司	300	250
广州市协峰报关服务有限公司	400	400
广州腾格里海集装箱运输有限公司	500	200
广州市睿海国际货运代理有限公司	700	200
广州鼎铭报关服务有限公司	200	

广州中衡报关有限公司番禺分公司	300	
广州利通达报关有限公司	300	
广州卓兴报关服务有限公司	150	
广州市快快报关有限公司	500	250
广州天顺报关有限公司	180	
广州市海迅报关服务有限公司	575	
广州市西晟报关有限公司	450	
广州市华奥报关有限公司	225	
华隆（广州）报关代理有限公司	400	200
广州创誉报关有限公司	375	
广州市花都区口岸报关行	350	
广州明锐报关有限公司	200	150
广州保畅国际物流有限公司	500	250
广州元智货运代理有限公司南沙分公司	400	
广州中物储国际货运代理有限公司	400	
广州市铭旭报关服务有限公司	200	
广州穗新物流有限公司	350	350
广州企通货运代理有限公司	350	150
广州长井物流有限公司	400	200
广州德正货运代理有限公司	800	300
中位数	400	250

深圳		
企业名称	进口代理报关	出口代理报关
深圳市华运国际物流有限公司	350	
深圳市森邦国际货运有限公司	925	600
广东中外运国际货代有限公司	550	250
深圳市世倡货运有限公司	350	
深圳市景华峰国际货运代理有限公司	350	

富亦迅国际货运代理（深圳）有限公司	400	400
韩中物流（深圳）有限公司	350	450
深圳市海光国际物流有限公司	325	175
深圳市飞洋运通国际货运代理有限公司	900	600
深圳市三联国际物流有限公司	375	175
深圳市华远国际物流有限公司	400	
深圳市中远水运物流有限公司	550	275
广东捷达国际物流有限公司		375
深圳市鹏城海物流有限公司		350
深圳灏东船务有限公司	325	
深圳市华海通运国际货运代理有限公司	375	
深圳市坤鑫国际货运代理有限公司	400	400
深圳市翔宇国际物流有限公司	925	600
雅达货运（中山）有限公司深圳分公司	750	300
直达国际物流（深圳）有限公司	300	
中航狮威国际货运代理有限公司深圳分公司	955	955
中经得美国际快运代理有限公司深圳分公司	500	
深圳市外代国际货运有限公司	650	500
深圳市汇力货运代理有限公司	425	
深圳市长帆国际物流股份有限公司	350	
深圳市联桥国际物流有限公司		300
深圳市格思立国际货运代理有限公司	600	
华泓国际货物代理（中国）有限公司深圳分公司	650	275
深圳市泛亚物流有限公司	500	500
诚泰国际货运代理（上海）有限公司深圳分公司	350	
上海诚泰船务有限公司深圳分公司	350	
柏迅物流（深圳）有限公司	600	
深圳市鸿安货运代理有限公司		250
深圳柏域斯浩航国际货运代理有限公司	400	300
深圳市迅航星辰国际物流有限公司	350	

深圳华畅物流有限公司	125	125
深圳市前海新和泰供应链有限公司	250	
深圳中远水运船务代理有限公司	300	
深圳亚航国际货运代理有限公司	750	600
深圳市富海通国际货运代理有限公司	300	
广东深圳报关协会	800	
深圳泰福物流有限公司	800	
深圳市和安国际货运代理有限公司	800	
近铁国际物流（深圳）有限公司	100	
运必送物流（深圳）有限公司		
深圳市正方环球物流有限公司	800	
深圳宇泰报关有限公司	800	
深圳粤恒国际货运代理有限公司	800	
深圳市全运通物流发展有限公司	800	
深圳一进达报关有限公司	200	
深圳市永航报关服务有限公司	800	
深圳市鑫易达国际货运代理有限公司	800	
深圳市易如通国际货运代理有限公司	500	
深圳市兴通联实业有限公司	500	
深圳市中电汇通货运代理有限公司	500	
深圳市兴业运通国际货运代理有限公司	100	
深圳市长业报关有限公司	200	
深圳市远辉报关有限公司	800	
深圳市羽航运通国际货运代理有限公司	300	
深圳市鑫通货运代理有限公司	800	
深圳棋洋国际物流有限公司	300	
深圳市捷荣国际货运代理有限公司	180	
深圳市捷诚报关有限公司	500	180
深圳市中电报关有限公司	500	
深圳市日朗国际货运代理有限公司	300	

深圳市博承报关服务有限公司	500	
深圳市顺宸货运代理有限公司	500	220
深圳市递四方速递有限公司	300	
深圳市汇恒物流有限公司	800	
深圳市美邦运通实业有限公司	300	
深圳市浩航国际货运代理有限公司	800	
深圳市东方润通物流有限公司	500	
深圳市聚鼎隆报关有限公司	500	
深圳市涵泰供应链管理有限公司		
深圳市高翔国际货运代理有限公司	300	
深圳市方达报关有限公司	50	
深圳市中威达物流有限公司	50	
深圳市港中旅华贸国际物流有限公司	800	
深圳市冠通国际货运代理有限公司	800	
深圳市富邦物流有限公司	150	
鸿展报关（深圳）有限公司	800	
深圳市威士达报关有限公司	800	
深圳巨航关务综合服务有限公司	800	
深圳市跨国通报关有限公司	500	
深圳市富维报关有限公司	800	
中位数	500	325
委托方要求修改后	325	170

附表2 “粤府函〔2019〕31号文”的具体落实情况明细表

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
1	完善规范口岸收费目录清单	省、各地市	基本落实	相关部门（联合）出台了一系列有关督促落实收费目录清单制度的通知，督促开展完善规范口岸收费目录清单等工作。	各地市均已在单一窗口公示口岸收费目录清单	1、口岸收费主体填报收费目录清单的规范性有待提高。 2、收费主体较多，梳理统计较为困难。	进一步完善工作机制，强化部门联动，加强沟通协调。通过新上线的“单一窗口”口岸收费查询移动APP的信息采集上报，提升目录清单规范性。
2	开展口岸收费检查	省、各地市	彻底落实	据不完全统计，全省共出动检查人员846人次，对562家港口经营和进出口环节服务企业进行抽查。从检查的情况来看，总体情况较好，未发现严重违规收费行为。	各地市按照《广东省市场监督管理局广东省口岸办关于进一步落实口岸进出口环节收费公示工作的通知》（粤市监〔2019〕67号）的要求，积极联合成立专项工作小组并开展收费清理、规范行动。	-	加强专项督察和社会监督，提高收费政策透明度。
3	加强新增收费项目监管	省、各地市	彻底落实	相关部门暂未发现新增收费项目。	各地市均持续加强对新增收费项目的监管，并依法依规查处价格违法违规行为。目前各地市均为发现有新增收费项目。	-	继续与代理企业定期沟通，确保新增收费项目公示且无异议后实施，会同市场监督管理部门加强监管。
4	鼓励扩大免除查验未发现问题的外贸企业吊	有条件地市	基本落实	省财政部等六部委下发了《关于免除查验没有问题外贸企业吊装、移位、仓储费用全面试点工作的通	除梅州、阳江、揭阳等不涉及外外贸货物外，其他地市均按照国家要求，认真贯彻落实。	1、云浮反映，省级补贴资金未能及时下达市；	适当扩大免除查验未发现问题的外贸企

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
	装、移位、仓储费用适用范围			知》，对进出口环节海关查验没有问题的外贸企业免除吊装移位仓储费用进行免除，免除费用由中央财政负担。从2015年9月起，我省已累计免除45575万元（含深圳市）查验没有问题外贸企业吊装移位仓储费用。		2、部分地市市该项工作的专项资金已不足，资金到位慢等问题。 —	业吊装、移位、仓储费用适用范围。
5	停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费	省	彻底落实	已停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费。	已完成		在“单一窗口”平台及继续跟进，即使协调解决企业提出的问题。
6	推动降低货物港务费、港口设施保安费、引航费	有条件地市	基本落实	广东省发展和改革委员会同省交通运输厅印发《关于转发交通运输部国家发展改革委关于修订印发〈港口收费计费办法〉的通知》（粤交港[2019]302号），自2019年4月1日起，降低部分港口收费，其中货物港务费、港口设施保安费、引航（移泊）费、拖轮费的上限收费标准分别降低15%、20%、10%和5%，合并部分收费项目，进一步规范收费行为。	各地市均结合自身情况，按《交通运输部国家发展改革委关于修订印发〈港口收费计费办法〉的通知》（交水规〔2019〕2号）精神，自2019年4月1日起，货物港务费、引航费的收费标准分别降低15%和10%，港口设施保安费的收费标准降低20%（公共统筹部分）。	—	严格执行，加强监督检查，确保政策落实到位
7	推动降低经营服务性收费	省、各地市	基本落实	省市场监督管理局积极配合行业主管部门推动降低货代、船代、物流等环节经营服务性收费。	各地落实情况不一，例如： 1、汕头部分船公司的THC、DOC费用已略有下调。	货代、船代、物流、仓储、港口服务等收费属市场指导价收费，在经济困	进一步推进并落实

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					2、自2019年3月20日起，太平船务（中国）有限公司湛江分公司下调出口集装箱码头操作费收费标准，其中20尺集装箱收费标准下调36%，由原来的每标箱586元下调至375元；40尺集装箱收费标准下调32%，由原来的每标箱924元下调至620元。截至目前，为企业节约通关成本约80万元。	难的大背景下，企业难以降价。	
8	推动降低报关报检服务和检疫处理收费	省、各地市	基本落实	1. 海关检疫处理收费已经按照原质检总局关于降低检疫处理收费标准等事宜的通知执行降费政策，邮政、快件检验检疫业务咨询服务收费已于2018年6月停止收费。 2. 深圳海关2019年1-11月进出口环节检疫处理费同比下降约67.5%。	各地市积极落实报关报检、检疫处理降费政策。	—	继续加强宣传，积极引导第三方检验检疫机构，督促报关公司规范收费行为。
9	推动降费政策措施红利惠及外贸企业	省、各地市	基本落实	海关总署广东分署、海事局、商务厅等相关部门之间积极配合推动降费措施红利惠及外贸企业。	各地市均组织船代、货代公司及外贸企业在口岸现场座谈交流，详细了解进出口环节和收费情况，推动相关环节降费政策措施红利惠及外贸企业。	-	加强宣传力度，继续跟进做好相关工作
10	公开口岸经营服务作业时限	省、各地市	彻底落实	省交通运输厅反映，截止2019年11月底，“公开口岸经营服务作业时限”工作已在全省完成。	广东省各地市集装箱码头均基本公示了场内转运、吊箱移位、掏箱和货方提箱等作业时限。	-	继续协调完善，建立长效工作机制。

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
11	公示口岸通关流程	省、各地市	彻底落实	口岸查验单位梳理了口岸通关流程并在显著位置进行了公示	已完成	-	-
12	公开口岸通关服务热线	省、各地市	彻底落实	相关部门均已公开口岸通关服务热线。	已完成	-	-
13	推广水运口岸智能通关模式	有条件地市	推进中	广东分署正在加强与广州港、黄埔港、蛇口港和盐田港等广东主要港口信息系统共享对接，在企业软硬件设施符合要求的前提下实现水运口岸海关监管作业场所放行电子化，推广应用自动放行功能；在主要港口推广应用“智能卡口”、“智能地磅”、“智能审图”。	智能通关各地进展不一，例如： 1、湛江积极推动湛江港宝满码头卡口对接海关金关二期“智能卡口”； 2、珠海拱北海关已实现水运口岸货运H986智能审图； 3、佛山海关正在推广“智慧码头（车场）”项目。	-	在总署、分署的统一部署下，建议各地相关部门积极协助码头完善基础设施，推广相关口岸智能通关模式，并逐步完善相关智能化监管手段。
14	提升国际会展业贸易通关便利化水平	有条件地市	彻底落实	广州市反映会展申报的无纸化及展会的自动核销功能已实现；支撑跨境电商、市场采购等新业态创新监管模式快速落地；与金融机构开展合作，实现业务主体在线授权和认证、结售汇在线办理等功能。	在珠海举办的中国航空航天博览会等大型国际会展贸易通关流程进一步简化，精简申报项目，合并随附单证，实现会展监管“一次申报、一单通关”。依托国际贸易“单一窗口”平台，推动进境展品通关全程无纸化、电子化、网络化；对展品实行“分阶段交单”监管模式。	-	-
15	加快发展多式联运	有条件地市	推进中	1.海关总署广东分署：创新水陆联运货物监管模式，无缝连接南沙海港和大朗铁路货运站，以及东莞港与东莞石龙，让货物“搭上”中欧	1、2019年4月，顺德新港正式对外开放，依托招商局集团的国际资源，大力推进与深圳西部港区即时互通船舶动态数据、装卸船动态数	-	-

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				班列助力货源积聚。推进粤港海关“跨境一锁”，目前省内海关具备条件的清关点已达52个。广州海关完善水运物流智能化监管系统查验调拨功能，了解企业需求，推广广州海关水运物流智能化监管系统验放数据交互功能。目前已在内陆地区建立“无水港”38个。 2.省交通运输厅：目前广州南沙港区、茂名博贺港区的进港铁路已经开工在建，省内港口已经在湖南、江西、云南、四川等地建设内陆“无水港”，这将拓展我省港口的服务范围。	据、闸口数据等，实现两个港口信息和操作的一体化无缝对接。 2、截止到2019年11月，湛江港已开通海铁联运专列19条，完成海铁联运箱量41600TEU。 3、东莞搭建“一带一路”水铁联运过境大通道，出口货物可直接经东莞港转道东莞石龙搭乘“粤新欧”、“粤满俄”等跨境国际铁路运输出境。		
16	建立口岸营商环境评估机制	省	彻底落实	—	省商务厅在2018年年底、2019年6月，分别委托安永（中国）和北京睿库作为独立第三方专业评估机构对全省口岸营商环境开展评估工作。	-	继续定期开展第三方评估问效工作
17	完善广东电子口岸平台建设	省	推进中	海关总署广东分署积极配合主管部门完善广东电子口岸平台建设。	江门电子口岸信息月报制度在今年初已经开始建立；完成江门电子口岸物流服务平台升级，建立起江门电子口岸的门户网站，企业可以在一个网站，一次登录就	不同业务类型的单位电子信息格式不统一，对接双方都要额外耗费人力成本才能实现有效对接	加大沟通协调力度，配合逐步推进数据互通工作。

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					可以使用“单一窗口”标准版和原电子口岸物流平台功能。		
18	全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能	省、各地市	彻底落实	海关总署广东分署积极配合主管部门全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能，根据最新通报广东3项主要功能应用覆盖率已达100%。	广东省于2017年在全国率先实现了各省区域全覆盖、口岸全覆盖、功能全覆盖，其中广州、江门、梅州等地的货物、舱单、运输工具申报和核心应用的应用率目前已达100%。	-	1、加强系统运维，确保信息通畅。 2、联合各有关部门采取有力措施解决“单一窗口”申报过程中存在的问题。 3、继续在微信群、QQ群、95198服务热线解答企业疑问，记录反馈问题及建议给省、国家工程组处理。跟进系统优化情况，反馈给企业，不断推进标准版应用。
19	推进口岸通关时效评估系统建设	省、各地市	基本落实	海关总署广东分署积极配合主管部门推进口岸通关时效评估系统建设。配合地方政府做好压缩整体通关时间工作，定期监控省内海关通关时间情况。	全省21个省市均已基本完成口岸通关时效评估系统建设。	-	积极配合各省电子口岸公司推进口岸通关时效评估系统建设，完善相关部门的数据对接工作，协助海关进行通关时效统计分析。
20	推进口岸物流信息电子化	省、各地市	推进中	海关总署广东分署、省交通运输厅等相关政治部门积极配合推进口岸	汕头物流协同平台已初步实现口岸单位间、口岸单位与企业、企业	-	1、加强与市各相关部门的沟通联系，争

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				物流信息化建设，当前我省服务国际班轮航线的主要外贸集装箱码头，如盐田、招商、南沙等，基本具备物流信息电子化能力。	与企业之间的物流信息交换。出口设备交接单已实现无纸化，进口设备交接单已完成无纸化测试，进口提货单已实现电子化流转。船舶代理企业可在线缴费、办单，实现“出口企业零跑腿，进口企业最多跑一次”。		取将资金投入，加快实现口岸各作业环节无纸化和电子化。 2、扩大“单一窗口”应用范围，与码头、船代配合，推动进出口环节单证无纸化（进出口提还柜、舱单等）；推进码头、船代系统建设，完善系统功能，优化业务流程，让进出口企业减少跑腿次数”。
21	推动粤港澳大湾区口岸基础设施更紧密互联互通	省、深圳、珠海	推进中	广州边检总站研究制定了《广州出入境边防检查总站服务粤港澳大湾区建设工作方案》，确定了广州边检总站服务粤港澳大湾区建设方向，制定了八大服务举措36项工作措施，明确了责任单位和完成时限。	1、横琴口岸旅检通道，货物出、入境大厅、车辆查验场等基建项目； 2、深圳莲塘口岸工程基础工程、“一站式”通关信息系统开发项目均进展顺利。	-	相关部门加大协调力度，加快推进口岸规划建设项目。
22	推广“合作查验、一次放行”和“一站式”新型通关模式	省、深圳、珠海	推进中	拱北海关于9月18日向总署国际司提交《拱北海关与澳门特别行政区政府卫生局出入境卫生检疫合作协议》（报审稿），明确在横琴、青茂等口岸推广复制港珠澳大桥口岸	1、深圳市口岸正稳步推进莲塘口岸工程基础设施建设和“一站式”通关信息系统建设。 2、珠海青茂口岸土建工程正在施工，已明确将复制港珠澳大桥珠海	-	-

《粤府函（2019）31号》实施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				珠澳通道“合作查验、一次放行”新模式，已于12月10日获国际司批复同意。目前正在与澳门方面协商签署事宜。	公路口岸珠澳旅检通道“合作查验、一次放行”通关模式。		
23	推广水运口岸货物“水上巴士”通关模式	有条件地市	推进中	海关总署广东分署在广州南沙港、黄埔港，深圳蛇口港、盐田港、中山港、东莞港、江门外海码头、湛江港等有条件的口岸码头提供提供内外贸、进出口同船运输，驳船水运中转，内贸跨境运输等多种水路运输模式便利通关服务。	江门海关于4月初在外海现场成功推行内贸和外贸集装箱货物同船运输业务。	—	—
24	推进粤港澳大湾区车辆便利通关	省、深圳、珠海	彻底落实	深圳边检总站：目前已在罗湖等12个旅检口岸建成旅客自助通道544条、在皇岗等4个货运口岸建成车辆“快捷通”102条，自助通关人员比例已超过70%，口岸通关效率总体提升约10%，有力促进了粤港澳、境内外人员便利流通往来。	珠海①澳门单牌机动车便利进出横琴新措施实施顺利，效果良好。目前已经受理澳门机动车入出横琴临时牌证核发业务3990宗。横琴新区商务局正在牵头起草放宽澳门机动车入出横琴条件政策文件。②已打通工商局、国土局、税务局等6个部门的数据接口，实现对资格申请资料的自助查询和自动获取，累计减少20项资格申请所需提交的申报数据。③推出澳门机动车入出横琴申请专用APP，在手机、平板电脑等移动平台提供便捷的申请、预约、查询功能。	—	—

《粤府函（2019）31号》措施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
25	推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设	省、深圳、珠海	推进中	海关总署广东分署会同商务厅、公安厅推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设，已配合省口岸办完成三次集中工作，准备7月底上线车辆延期功能，目前跨界车辆延期业务的上线方案正在征求意见。	珠海相关部门正积极配合粤港澳三地政府深入研究三地配额车辆通行政策，优化完善相关配套设施。	-	按计划进一步推进。
26	推动粤港、粤澳“单一窗口”交流合作	省、深圳、珠海	推进中	相关相关部门积极配合推动粤港、粤澳“单一窗口”交流合作。	潮州市借助其组织的各种推介会，加强与香港、澳门“单一窗口”对接交流，务实推进合作。	-	继续按相关要求持续关注此项工作的进展情况，及时收集掌握相关信息。
27	建立供港澳鲜活产品“绿色通道”	省、深圳、珠海	彻底落实	深圳海关建立了供港鲜活产品“绿色通道”。对负面清单外供港澳食品农产品实施直通放行。 2019年9月17日，广州边检总站广东民生热线正式对外公布“开通供港澳鲜活产品绿色通道、24小时随报随检”等9项便民利民措施。	佛山持续推行出入境船舶24小时边检通关和鲜活产品“绿色通道”优先验放服务。	—	-
28	推动实施口岸物流便利通关措施	省、广州、深圳	彻底落实	深圳蛇口已办理进出境货物中转集拼业务。南沙港区已试行365天常态化通关。	1、2019年10月22日，“惠盐组合港”正式启动。 2、东莞积极与海关对接，允许砂石整船运抵、锚地装卸，保障供香港机场第三跑道建设砂石出口。	-	按照上级主管部门要求继续推进工作。

《粤府函（2019）31号》措施细则		适用范围	总体情况	相关部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
29	推动香港赛马会从化马场马匹便利通关和有效监管	省、深圳	推进中	海关总署广东分署：3月28日，香港渔护署到访广州海关，与相关部门就2019年疫病监测方案进行了研讨，并达成一致，同时就香港赛马会反馈的许可证申请有关事宜与总署进行沟通协调，确保马会饲料顺利通关。今年1-11月，完成进境马匹监管1743批共1994匹赛马，出境1851批共1851匹赛马，进出口货值9.69亿美元。今年8月，香港马会已在深圳湾口岸启动空车试运。	1、深圳市推动增加深圳湾口岸作为香港赛马通关口岸，组织开展赛马检疫培训，完善赛马通关检疫设施设备。1—5月共监管进境马匹894匹。 2、广州市为香港赛马会量身定制了“一次审批、多次往返”、“暂时进口、全时隔离”、“共同监测、共享结果”等赛马跨境监管新模式，畅顺马匹及相关物资通关。	-	继续按相关要求持续关注此项工作的进展情况，及时收集掌握相关信息。
30	推进粤港澳游艇自由行	省、广州、深圳、珠海、惠州、中山、江门	推进中	2019年1-11月深圳海关完成游艇进出境业务34艘次，其中进出各17艘次。2019年9月17日，广州边检总站在广东民生热线正式对外公布“开通供港澳鲜活产品绿色通道、24小时随报随检”等9项便民利民措施。；广州边检总站正承担国家移民管理局游艇出入境便利化管理相关课题，研究推进粤港澳游艇自由行边检便利措施，简化粤港澳游艇自由行手续和监管方式。	珠海市推进在九洲港口岸先行开展粤港澳游艇自由行，九洲控股集团正在加紧推进航海文化中心公共游艇帆船码头建设，拟制了九洲港粤港澳游艇自由行的初步设想和九洲港游艇帆船查验码头规划建设方案，已向查验单位征求在九洲港率先推行粤港澳游艇自由行的意见建议，梳理完善游艇出入境口岸的查验流程，解决配套需求。	国家对游艇的相关管理政策文件尚未颁布，导致目前游艇项目难以开展。	按照《粤港澳游艇自由行实施方案》相关要求，继续推动深港游艇操作人员证书互认工作。继续研究创新境外游艇入境担保方式，优化查验模式和通关手续。

附表3 二期走访及参加座谈企业名单

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
汕头	1	码头公司	汕头国际集装箱码头有限公司	丁文菁、唐传德	经理	135029600（丁）
	2	码头公司	汕头招商局港口集团有限公司	黄志鹏、谢贻	经理	13502777325（黄）
	3	船代	中国汕头外轮代理有限公司	杨华杰	经理	13729286861
	4	船代	深圳中联国际船务代理有限公司汕头第一分公司	陆帆	单证主管	18607547754
	5	船代	汕头市联合通达船务代理有限公司	郑璇	主管	13923998994
	6	理货	汕头市中联外轮理货有限公司	李锋	经理	13556427398
	7	理货	汕头中联理货有限公司	倪国好	总经理助理	13076322558
	8	货代	汕头市森源国际货运代理有限公司	章泽彬	经理	13924781018
	9	报关行	百利达报关报检	汤培锋	主管	13556334355
	10	报关行	顺安报关报检	黄俊斌	经理	13536899880
	11	边检	龙湖边检站	吴丹	综合办副主任	13502487555
	张弘			执勤四队教导员	13809651211	
	12	边检	潮阳边检站	方伟胜	副站长	13902771699
13	海关	汕头海关	吴文炜	监管处主任科员	18826761887	
			刘锐浩	监管处主任科员	13809290453	
			宋日安	粤东电子口岸	13929688802	

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	14	海事	汕头海事局	曾少涵	一级主任科员	13502737131
				章泽昂	二级主任科员	15918976533
江门	15	码头公司	江门中外运仓码有限公司	肖超	关务人员	13827029616
				陈健生	商务部副经理	13923082143
				张俏薇	关务人员	13822333945
	16	船公司/船代	江门市世纪船务代理有限公司	谢国柱	副总经理	13500283837
	17	船公司/船代	广运船务有限公司	陈馨荔	关务人员	13827029608
	18	船公司/船代	江门香江国际货运代理有限公司	李振强	关务人员	13828038851
	19	船公司/船代	珠江中转物流有限公司	李业富	关务人员	13824081174
	20	报关行	江门外水运输实业有限公司	李国胜	关务人员	13702288602
	21	报关行	江门口岸报关行有限公司	梁权昌	经理	13702244886
	22	报关行	江门奥升供应链管理有限公司	文玉冰	经理	13822332771
	23	报关行	江门永星供应链	赵润康	关务人员	13702588082
	24	报关行	江门市华信报关报检有限公司	岑浩杨	关务人员	13631871472
	25	口岸经营单位	江门国际货柜码头有限公司	陈凯	副总经理	13822333726
				李文炜	关务人员	13702582900
26	船代、报关行	江门市高沙外运代理有限公司	张玉辉	报关部经理	13500287510	

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	27	报关行	江门口岸报关行有限公司	伍锦河	关务人员	13802607373
	28	船代	深圳亚联利成富港航服务有限公司江门分公司	郑惠良	关务人员	13631415520
	29	驳船、船代	江门市世纪船务代理有限公司	林俊晖	关务人员	13702588257
	30	驳船	广东南洋国际物流有限公司江门分公司	袁麦	关务人员	13702286181
	31	驳船	广运船务有限公司	梁艺敏	关务人员	13828074800
东莞	32	港口	东莞港集装箱港务有限公司	叶芬	单证主管	13717167995
				何国文	总经理	13712062777
	33	船代	广东中外运船务代理有限公司	王万日	船务部经理	13822120815
	34	外贸货主	慕思寝室用品有限公司	罗剑锋	关务主管	13929211387
	35	外贸货代	深圳市全运通物流发展有限公司	张洁琼	操作经理	18988773926
	36	海事	东莞海事局	黄俊波	船舶监管处处长	13322611735
	37	码头公司	东莞市同舟码头有限公司	林耿鑫	关务主管	18822969122
	38	船代	东莞外代	蒲庚	总经理助理	18666883161
	39	海关	东莞沙田海关	袁志华	关务人员	
	40	报关行	卓越报关行	郭剑波	经理	13712127532
	41	铁路	中国外运华南有限公司铁路物流平台	林国芳	客服经理	13533182711
宋浩文				运营部副总经理	13725441095	

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	42	报关行、货代	东莞市金莎物流有限公司	魏亮	策划经理	18929116661
	43	报关行、物流	中拓物流	罗运艳	总经理助理	13790333611
惠州	44	码头公司	惠州国际集装箱码头有限公司	于秋	主任	13927372519
	45	报关行	惠州市诚利报关服务有限公司	黄青雨	总经理	13829929293
	46	驳船公司、船代	深圳亚联利成富港航务服务有限公司惠州分公司	王全喜	操作部助理经理	13823242679
	47	货主	敏华家具	袁明善	报关	13516696845
	48	货主	李长荣橡胶	王秋燕	经理	13302662229
珠海	49	货主	珠海粮油食品进出口有限公司	梁志坚	部门经理	13825683877
	50	报关行	广通报关代理有限公司	李永勇	经理	13902865504
	51	货主	珠海经济特区农牧肉类联合发展有限公司	余海涛	主管	13702325195
	52	报关行	南粤报关代理有限公司	黄经理	主管	13536581940
	53	货主	珠海市一源进出口公司	何丽绘	主管	13600361620
	54	货主	珠海市渔供贸易有限公司	周开俊	主管	13527225572
	55	报关行、货代	珠海晋龙通关物流有限公司	古颂英	经理	13802675022
	56	货主	珠海市香洲新利贸易有限公司	苏振梅	员工	13802677259
	57	货主	珠海中山食品水产进出口集团有限公司	曾竟绎	员工	13676004665
	58	货主	珠海市健州有限公司	杨经理	员工	15913285312

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	59	口岸局	珠海市口岸局拱北口岸分局	薛妙雄	副局长	13727876123
	60	海关	闸口海关办公室	陈科	副科长	13531536009
	61	码头公司	珠海国际货柜码头（高栏）有限公司	邹秉宏	副总经理	13825650910
				关庆欢	经理	13825660966
	62	码头公司	珠海港鑫和码头有限公司	金海锋	商务部经理	18933201177
	63	货主	中海福陆重工有限公司	韩硕	采办合同部经理	18666996079
	64	货主	新海能源（珠海）有限公司	洪婷婷	物流经理	13318970365
	65	船代	珠海中外运船务代理有限公司	王晓明	船务部经理	13500249145
	66	船代/货代/报关行	中国珠海外轮代理有限公司	李广智	船务部经理	13823061995
	67	报关行	珠海蓝天报关有限公司	刘启政	报关经理	18666991339
	68	报关行	珠海市志扬报关代理有限公司	黄永清	关务人员	13802675538
	69	报关行、物流企业	珠海市柏源通关物流有限公司	叶健成	关务人员	13417753880
	70	货主	路博润添加剂（珠海）有限公司	谭远锋	物流主管	13926965088
	71	货主	长兴特殊材料（珠海）有限公司	李慧	管理部经理	13425089026
	72	货主	珠海宏昌电子材料有限公司	何庆涛	处长	13826124608
	73	报关行、货代（海陆空）	珠海稳健供应链服务有限公司	陈文娣	总经理助理	13500249192
				古麗芬	客户经理	13697797456

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
中山	74	码头公司	中山港货运联营有限公司	李雪玉	商务部副经理	18933350690
	75	货代	中山市华晖国际货运代理有限公司	陈超明	副总经理	18933350601
	76	报关行	中山市中航报关有限公司	胡达锋	副经理	—
	77	货代、报关行	中国外运华南有限公司中山分公司	苏伟春	副总经理	13809683229
陈永欣				客服部经理	13702300848	
佛山	78	报关行	美的报关公司	赵龙	高级顾问	13924553850
	79	堆场	佛山市南海天浩集装箱有限公司	李小娟	堆场经理	13602467902
	80	报关行	佛山市天晟报关有限公司	曹志刚	副经理	13825036005
	81	港口、货代、报关行	佛山市三水港吉宝物流有限公司	王曙晖	总经理	13702906710
				范小红	报关报检部经理	13923102261
	82	码头公司	佛山高明珠江货运码头有限公司	黄文焰	商务部经理	13902843749
	83	驳船	广东珠江国际货运代理有限公司佛山高明区域	何颖	副经理	18578330251
	84	报关行、拖车公司	佛山市口岸报关有限公司	欧锐明	关务人员	13929988760
	85	货代、船代	丰顺货代	李总	总经理	
	86	报关行	佛山口岸报关有限公司佛山分公司	甘伟杰	报关员	13928530677
87	货主	广东溢达纺织有限公司	刘昌燕	业务员	18928685126	
茂名	88	码头公司	茂名长晟集装箱有限公司	张木胜	关务人员	13622909510

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	89	船代、报关行	中国茂名外轮代理有限公司	谭键童	关务人员	13927539288
清远	90	驳船	珠江中转清远办事处	周建明	关务人员	3639076
	91	报关行	清远市诚讯报关有限公司	谢冬梅	经理	13828500072
	92	报关行	佛山市天晟报关有限公司	陈伟健	业务经理	13631083210
	93	货主	清远忠信世纪玻纤有限公司	熊国亮	报关主管	13926680991
	94	货主	清远市金盛锆钛资源有限公司	甘秀云	外贸专员	13727180184
	95	货代	广东海赢国际物流有限公司（金发代理）	王小姐	跟单	
湛江	96	船代	中国湛江外轮代理有限公司	陈小密	关务人员	13702732236
	97	船代	深圳市招商国际船舶代理有限公司湛江分公司	陈凤	关务人员	18665775938
	98	货代	湛江万顺国际货运代理有限公司	郑光	关务人员	13702881114
	99	货代	湛江众博国际货运代理有限公司	王林	关务人员	13924400978
	100	报关行	湛江华联报关有限公司	刘莉	关务人员	13902509339
	101	货主	湛江市新南方电器有限公司	梁茹萍	关务人员	13922095044
肇庆	102	货主	肇庆生力山村玻璃有限公司	王华		13059478210
	103	货主	肇庆市祥信贸易有限公司	阿军		
	104	货主	肇庆市福加德面粉有限公司	黄建智		13556554179
	105	船代	华盛（香港）船务有限公司	李耀棠		15915039175

地市	序号	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
	106	货代	佛山市佛航宏达国际货运代理有限公司	郑飞		13823469311
	107	货代	肇盛货运代理有限公司	陈亮		13715511338
	108	货代	广东珠江国际货运代理有限	邵定华		13827571537
	109	货代	深圳市鸿舟国际货运代理有限公司佛山分公司	陈泽佳、王超		

附件 1 广东省口岸营商环境调查问卷

尊敬的参与者：

您好！首先非常感谢您参与此次问卷调查。北京睿库贸易安全及便利化研究中心受广东省商务厅委托，对广东口岸营商环境评估跟踪问效项目进行调研。睿库将结合世界银行营商环境评价指标与我单位拟定的考核指标建立适合广东省的口岸营商环境评价体系，对 2019 年广东省水运、空运、陆运口岸营商环境开展评估跟踪问效。您关于广东省口岸营商环境的专业意见及建议对我们完成此次评估跟踪问效至关重要。

特此声明：此问卷只用《广东口岸营商环境评估跟踪问效项目》的调研，您的个人信息及答卷内容将严格保密。

第一部分 个人信息

1. 您的姓名： [填空题]

2. 所在企业名称： [填空题]

3. 企业性质 [单选题]

国有企业 合资企业 民营企业 其他 _____ *

4. 所在企业从事的业务范围 [多选题]

进出口贸易 国际货运代理 代理报关 船公司 船舶代理 集卡运输
 生产制造与加工

5. 您所在口岸： [填空题]

6. 所在口岸的主要通关及作业形式 [单选题]

国际直航通关模式 驳船转关作业模式 两种模式都存在 _____ *

7. 手机号码（选填） [填空题]

第二部分 跨境贸易合规成本满意度

1. 对本口岸进口通关及口岸作业成本总体满意度 [单选题]

非常合理 比较合理 一般 不合理

2. 对本口岸出口通关及口岸作业成本总体满意度 [单选题]

非常合理 比较合理 一般 不合理

第三部分 跨境贸易合规时效满意度

1. 对进口通关及口岸作业效率总体满意度 [单选题]

非常高效 比较高效 一般 效率低下

2. 对出口通关及口岸作业效率总体满意度 [单选题]

非常高效 比较高效 一般 效率低下

第四部分 监管环境满意度

1. 针对海关的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
执法公正合理	<input type="radio"/>				
工作效率与在岗时间	<input type="radio"/>				
对企业需求响应和态度	<input type="radio"/>				
信息公开与透明	<input type="radio"/>				

2. 针对海事部门的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
执法公正合理	<input type="radio"/>				
工作效率与在岗时间	<input type="radio"/>				
对企业需求响应和态度	<input type="radio"/>				
信息公开与透明	<input type="radio"/>				

3. 针对边检部门的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
执法公正合理	<input type="radio"/>				
工作效率与在岗时间	<input type="radio"/>				
对企业需求响应和态度	<input type="radio"/>				
信息公开与透明	<input type="radio"/>				

4. 针对港航口岸交通运输主管部门的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
执法公正合理	<input type="radio"/>				
工作效率与在岗时间	<input type="radio"/>				
对企业需求响应和态度	<input type="radio"/>				
信息公开与透明	<input type="radio"/>				

5. 针对地方商务主管部门的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
执法公正合理	<input type="radio"/>				
工作效率与在岗时间	<input type="radio"/>				
对企业需求响应和态度	<input type="radio"/>				
信息公开与透明	<input type="radio"/>				

第五部分 商事服务满意度

1. 针对码头运营单位的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

2. 针对引航机构的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

3. 针对理货公司类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

4. 针对船公司/船代的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

5. 针对货代类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

6. 针对代理报关类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

7. 针对集装箱卡车运输类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

8. 针对集装箱管理堆场类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

9. 针对查验场站主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

10. 针对检验认证机构类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

11. 针对检疫处理机构类主体的评价：[矩阵单选题]

	非常满意	满意	一般	不满意	不太了解
收费项目合理性与价格透明度	<input type="radio"/>				
作业效率与服务态度	<input type="radio"/>				

第六部分 其他配套

1. 单一窗口建设与无纸化进程 [单选题]

非常满意 满意 一般 不满意 不太了解

2. 口岸周边交通情况 [单选题]

非常畅通 比较畅通 时有拥堵 拥堵属于常态 不太了解

3. 口岸相关配套（生活、银行、通讯、加油、停车等） [单选题]

非常满意 满意 一般 不满意 不太了解

附件 2 世界银行《营商环境报告》调查问卷

此处展示 2019 年上海问卷，北京问卷与之基本没有差异。2020 年问卷世界银行未提供中文版，但主要内容与 2019 年问卷差异不大。



跨境贸易调查问卷 - 中国上海

www.doingbusiness.org

尊敬的参与者：

您好！

感谢您参与此次问卷调查，您关于上海地区跨境贸易的专业意见及建议对于我们完成 2019 年度《营商环境报告》至关重要。《营商环境报告》通过收集 11 大类指标数据，对全球 190 个经济体的进出口时间及费用进行比较和发布，是世界银行系列报告中的旗舰刊物。

报告一直受到全球范围的关注。最近发布的第 15 期，《2018 年营商环境报告：改革以创造就业》，评估了规制对促进或阻碍商业发展的影响。此报告在 2017 年 10 月 31 日发表后，仅一周时间就收到了 1 万多条媒体的转发引用、超过 100 万次的点击阅读及 1 万 5 千多下载。在 2016/17 年度，全球 119 个经济体共实施了 264 项优化营商环境的改革，其中 79% 集中在欧洲及中亚，紧随其后的是南亚和撒哈拉以南非洲地区。

《营商环境报告》受到全球各个经济体政府高度关注，您的专业意见将推进催生出更多更好改善营商环境的方式，并使之得以更广泛的传播。从本报告所获取的信息来看，2016 至 2017 年期间，多达 33 个经济体在跨境贸易领域进行了改革。

今年跨境贸易部分的调查问卷新增了针对农产品贸易的相关数据的（第五部分）收集。该部分所采集的数据将被用于世界银行《[促进农业经济](#)》的报告当中，以监测、分析监管措施对农业及涉农经济市场功能的影响。此项数据收集工作将在 82 个经济体中进行，最终的报告将据此进行汇总和比较。

我们非常荣幸能依靠您的专业知识来完成《2019 年度营商环境报告》，请在完成问卷时注意以下几点：

- 在完成今年的问卷之前请回顾一下案例假设
- 请详细描述 2017 年 6 月 1 日以来对跨境贸易产生影响的各项改革
- 请确认或更新您的姓名资料及电邮地址，以便我们可以将赠送的报告顺利寄达
- 请将填写完毕的问卷发回至 dbtab@worldbank.org

再次感谢您对世界银行的工作提供的宝贵帮助。

世界银行《营商环境报告》跨境贸易团队

电话：+1 (202) 458-2174

传真：+1 (202) 473-5758

邮箱：dbtab@worldbank.org

 **Doing Business 2019**

主要参与者信息：请勾选您不愿公开的个人信

姓名	
不公开 <input type="checkbox"/>	称呼 (先生、女士) []
	名字 []
	姓氏 []
始终不公开	职务 (如经理、合伙人等) []
	职业 (如律师、法官等) []
联系方式	
不公开 <input type="checkbox"/>	公司名称 []
	网站 []
	不公开 <input checked="" type="checkbox"/> 邮箱 []
	不公开 <input type="checkbox"/> 电话 []
始终不公开	传真 []
	手机 []
不公开 <input type="checkbox"/>	公司地址
街道地址 []	邮政信箱 []
城市 []	州/省份 []
邮政编码 []	国家 []

额外参与者：如果还有其他人愿意参与作为答卷人的，请邮件告知。

姓名	职业	邮箱	电话	地址
[称呼]	[公司]	[]	[固定电话]	[街道地址]
[名字]	[职务]		[移动电话]	[州/省份]
[姓氏]	[职业]			[城市/国家]
[称呼]	[公司]	[]	[固定电话]	[街道地址]
[名字]	[职务]		[移动电话]	[州/省份]
[姓氏]	[职业]			[城市/国家]
[称呼]	[公司]	[]	[固定电话]	[街道地址]
[名字]	[职务]		[移动电话]	[州/省份]
[姓氏]	[职业]			[城市/国家]

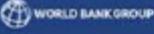
 赠送报告及无纸化选项

去年参与者通过选择无纸化报告节省了1百万张纸张，诚邀阁下加入：

请通过电子邮件向我发送赠送报告及感谢证书，无需纸质版本

推荐：如有其他合适的专业人士（律师、公证人员、公务员或其他该领域内专业人员）可以参与答卷的，请予以推荐

名字	姓氏	职务	公司	地址	电话	邮箱
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]
[]	[]	[]	[]	[]	[]	[]

 **Doing Business 2019**

1. 改革更新

每年《营商环境报告》都记录了影响国际贸易的改革和措施，为确保上海相应的改革都被准确记录，请反馈以下问题：

1.1 自 2017 年 6 月 1 日以来，是否有任何政府管理规定或实际操作上的调整对进出口时间和费用造成了影响？

点击选择

若有，请从以下角度（包括清关和查验，港口/边境手续和单证准备）描述这些变化（原因、性质及影响）：

1.2 去年，《营商环境报告》包括了以下改革：单一窗口的实施预期将减少进出口清关和单证准备时间

自 2017 年 6 月 2 日以来，上述改革是否已经实行？点击选择

如果是，请从以下角度（包括清关和查验，港口/边境手续和单证准备）描述这些变化（原因，性质，影响）以及这些改革所带来的影响：

1.3 您是否知道有哪些政府提议、改革或调整将会在 2018 年 5 月 1 日后对国际贸易流程中进出口的时间或费用产生影响？点击选择

如果是，请进行描述：

为了方便您回答，这份问卷中默认显示的是去年的答案。请注意：这些统一的答案是基于 2016 年 6 月 2 日至 2017 年 6 月 1 日期间我们收到的来自中国上海各种参与者的答案生成的（以下简称 2016/2017）。今年我们要收集的是 2017 年 6 月 2 日至 2018 年 5 月 1 日期间的资料（以下简称 2017/2018）。请更新去年的资料（请记住案例研究中的假设）。

2. 出口案例研究

《营商环境报告》衡量了与货物进出口总过程中三组程序（即边境合规、单证合规和国内运输）相关的时间与费用（不包括关税）。

本节，我们假设出口一标箱（15 吨）85 类商品：电机、电气设备及其零件；录音机及放声机、电视图像、声音的录制和重放设备及其零件、附件等（或者您曾经操作过的其他类似产品），从上海某仓库出口至中国香港。在回答问卷的过程中请考虑以下假设：

支付条件及费用	<ul style="list-style-type: none"> 费用涉及出口公司雇用货运代理和/或报关行所支付的以下相关方面：国内运输，由海关和其他政府机构进行的清关和查验，港口/边境操作及单证准备等 支付方式包含最常见付款方式：即信用证 保险费用，关税、代征税和不开收据的非正式付款均不计入
产品及装运	<ul style="list-style-type: none"> 产品是全新的，非二手或使用过的 15 吨标箱，单一商品（非混装） 不是必须用集装箱装载，可以用其他广泛普及的方式装载

Doing Business 2019

耗时	<ul style="list-style-type: none"> 时间以小时为单位，1 天为 24 小时。如果通关花费 7.5 小时，则数据就照此记录。假如手续第一天早上 8 点开始，经过一晚到第二天早上 8 点结束，耗时则记录为 24 小时
----	--

2.1 您最近有出口 85 章商品（电机、电气设备及其零件；录音机及放声机、电视图像、声音的录制和重放设备及其零件、附件等）吗？ [点击选择](#)

如果有，具体的产品是什么？

如果没有，请提供您曾出口至中国香港的其他产品种类：

2.2 您认为从上海出口 15 吨货物最常用的国内运输方式和国内港口/边境是卡车和上海港吗？ [点击选择](#)

若不是，请说明您认为的最常用的国内运输方式及国内港口/边境：

2.3 海关相关手续

2.3.a 海关实施的手续

请根据出口 85 章货物至香港时中国海关所要求办理的相关程序填写下表，请仅填写发生概率超过 20% 的相关手续。对于时间，请统计每个环节从开始到结束所花的全部时间（例如：等待查验的时间等也应被计入其中）。

	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
委托报关行			点击选择	
进行海关装运前检验 (如适用)			点击选择	
出口申报			点击选择	
完成海关单证审核 (如适用)			点击选择	
完成海关 X 光扫描/称重 (如适用)			点击选择	
完成海关查验 (如适用)			点击选择	
支付海关行政收费 (如适用)			点击选择	

请在下表中列出需要补充的其他手续

手续	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
			点击选择	
			点击选择	

这些手续是否有同时发生的？ [点击选择](#) 如果是，请解释：

法律是否规定必须雇用报关行才能完成清关？ [点击选择](#)

如果是，请提供相关法律条款：

如果不是，这是否是一种常见做法？ [点击选择](#)

2.3.b 海关实施的手续总时间与费用

请注意不同的手续可能同时进行，那么完成海关清关所需的总时间和总费用（平均）是多少？请包括从委托报关到所有清关手续完成为止所有的时间和费用。请只考虑出口假定货物发生概率超过 20% 的那些程序。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因

 Doing Business 2019			
时间 (小时)	10.00		
费用 (美元)	232.73		

2.4 海关程序以外的手续

2.4.a 海关以外的政府部门实施的手续

请填写除了中国海关外其他政府机构（如：农业管理部门、工业管理部门等）所实施的不同手续。同样请仅考虑出口假定的 85 章电子产品至香港发生概率超过 20% 的且每批次都需要的手续。

	查验机构	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
进行技术检验 (如适用)				点击选择	
进行健康/植物检疫 (如适用)				点击选择	
进行装运前检查 (如适用)				点击选择	
进行安全检验 (如适用)				点击选择	

请在下表中列出需要补充的其他手续

手续	查验机构	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
				点击选择	
				点击选择	

这些手续是否有同时发生的？点击选择 如果是，请解释：

2.4.b 海关以外的监管机构要求的手续时间和费用

请注意不同的手续可能同时进行，那么完成除中国海关以外的监管机构所实施的货物出口程序需要的总时间和总费用（平均）是多少？请仅考虑在 85 章货物至香港时发生概率超过 20% 且每批次都需要的手续。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
时间 (小时)	0.00		
费用 (美元)	0.00		

2.5 与港口/边境操作相关的手续

2.5.a 港口/边境操作手续

请根据上海港管理机构对出口 85 章货物至香港所要求的手续填写下表

	耗时 (小时)	费用 (美元)	备注
截港时间			
卡车排队进港 (如适用)			
支付码头操作费 (如适用)			
码头操作 (如适用)			

 Doing Business 2019			
港区堆存 (如适用)			
港区安全检查 (如适用)			
装船 (如适用)			

请在下表列出需要补充的其他手续

手续	耗时 (小时)	费用 (美元)	备注

这些手续是否有同时发生的? 点击选择 如果是, 请解释:

2.5.b 港口/边境手续总的的时间和费用

请注意不同的手续可能同时进行, 同时考虑到货物需要提前在港口/边境完成准备的时间 (即截港时间), 那么货物停留在上海港所需要的总时间和总费用 (平均) 是多少? 请从货物开始排队进入港口/边境区域开始算起, 直到它离开港口/边境为止。请不要包括耗费在邻国边境的时间。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
时间 (小时)	23.05		
费用 (美元)	300.00		

2.6 完成由海关、非海关机构及港口/边境要求的所有手续所耗费的总时间与总费用: 边境合规

请注意不同手续可能同时进行, 那么中国所有相关机构要求的以完成清关、查验和港口/边境操作所耗费的总时间和总费用 (平均) 是多少? 这个答案应该是 2.3b, 2.4b 和 2.5b 的总和, 请注意不要重复统计同时进行的部分 (即如果海关清关发生在港口, 港口程序耗时与海关耗时则有重叠; 但若有发生在不同地点的其他查验, 那么其所花费的时间和费用则应被计入边境合规)。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
时间 (小时)	23.05		
费用 (美元)	532.73		

2.7 单证准备的相关手续

2.7.a 出口所需文件

请根据出口一批 85 章电子产品至香港时任何机构 (含国内、途经经济体及目的国) 所要求提交的全部通关文件 (纸质或电子) 的相关情况来填写下表。请仅包括每批货物都要办理的或一年内需办理一次以上的文件。

名称	递交形式	签发机构	获取及准备耗时 (小时)	费用 (美元)	备注

 Doing Business 2019					
报关委托书	点击选择				
装箱单 (PL)	点击选择				
商业发票	点击选择				
提单	点击选择				
出口报关单	点击选择				
原产地证明	点击选择				
SOLAS 证明 (VGM)	点击选择				

请补充上表未提及的其他纸质及电子单证或文件

名称	递交形式	签发机构	获取及准备耗时 (小时)	费用 (美元)	备注
	点击选择				
	点击选择				
	点击选择				

2.7.b 准备和获得所有单证的总时间和总费用

请注意不同单证/文件可以同时准备和获得，在出口一批 85 章产品至香港过程中，准备及获得所有单证所花费的总时间和总费用（平均）是多少？请仅包括每批货物都要办理的或者一年内需要办理一次以上的单证或文件。请不要包括在 2.4 中提到的实物查验相关的耗时和费用。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	14.14		
费用 (美元)	90.00		

2.8 国内运输

将货物从上海某仓库运输至上海港 (31km) 花费的总时间和总费用 (平均) 是多少？如果您常用的港口/边境不是上海港，请注释。请将仓库装货、交通延误、通行费和交警检查等造成的耗时和费用统计在内。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	4.42		
费用 (美元)	178.95		

WORLD BANK GROUP **Doing Business 2019**

3. 进口案例研究

本节，我们假设进口一标箱（15 吨）HS8708 项下商品：汽车零件（或者您曾经进口的一项类似商品），从日本东京某仓库运往上海某仓库。问卷基于以下假设：

支付条件及费用	<ul style="list-style-type: none"> 费用包含进口公司雇用货运代理或/和报关行所支付的以下相关费用：国内运输，由海关和其他政府机构进行的清关和查验，港口/边境手续及通关文书准备等。 支付方式包含最常见付款方式：即信用证等 保险费用、关税和不开收据的非正式付款均不计入
产品及装运	<ul style="list-style-type: none"> 产品是全新的，非二手或使用过的。 15 吨标箱，单一商品（非混装） 集装箱装载
耗时	<ul style="list-style-type: none"> 时间以小时为单位，1 天为 24 小时。如果通关花费 7.5 小时，则数据就照此记录。假如手续第一天早上 8 点开始，经过一晚到第二天早上 8 点结束，耗时则记录为 24 小时

3.1 您最近有进口 HS8708 汽车零件吗？点击选择

如果有，具体的产品是什么？

如果没有，请提供您曾从日本进口的其他产品名称：

3.2 您认为在进口上述 15 吨货物时最常用的国内运输方式及港口分别是卡车和上海港吗？点击选择

如果不是，请说明您认为的最常用的国内运输方式及港口：

3.3 海关相关手续

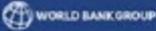
3.3.a 海关实施的手续

请就从日本进口 HS8708 货物：汽车零件中国海关所要求的各项手续填写下表。请仅考虑发生概率超过 20% 的情况。对于时间，请统计每个环节从开始到结束所花费的全部时间（例如：等待查验的时间等也应被计入）。

	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
委托报关行			点击选择	
进行海关装运前检验 (如适用)			点击选择	
进口申报			点击选择	
完成海关单证审核 (如适用)			点击选择	
完成海关 X 光扫描/称重 (如适用)			点击选择	
完成海关查验 (如适用)			点击选择	
支付海关行政收费 (如适用)			点击选择	

请在下表中列出需要补充的其他手续

手续	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
			点击选择	

 **Doing Business 2019**

		点击选择
--	--	------

这些手续是否有同时发生的？点击选择 如果是，请解释：

法律是否规定必须雇用报关行才能完成清关？点击选择

如是，请提供相应法律条款：

如果不是，这是否是一种常见做法？点击选择

3.3.b 海关实施的手续总时间与费用

请注意不同的手续可能同时进行，那么完成海关清关所需的总时间和总费用（平均）是多少？请包括从委托报关到所有清关手续完成为止所有的时间和费用。请只考虑进口假定货物发生概率超过 20% 的那些程序。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	72.00		
费用 (美元)	353.75		

3.4 海关以外手续

3.4.a 海关以外的监管机构实施的手续

请填写除中国海关以外其他监管机构（例如农业管理部门、工业管理部门等）所要求的查验程序。请仅考虑从日本进口 HS8708 货物：汽车零件发生概率都超过 20% 且每批次都需要的手续。

	查验机构	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
进行技术检验 (如适用)				点击选择	
进行装运前检查 (如适用)				点击选择	
进行安全检验 (如适用)				点击选择	

请在下表中列出需要补充的其他手续

手续	查验机构	耗时 (小时)	费用 (美元)	地点	备注
				点击选择	
				点击选择	

这些手续是否有同时发生的？点击选择 如果是，请解释：

3.4.b 海关以外监管机构实施的手续所耗总体时间和费用

请注意不同的手续可能同时进行，那么由海关以外的监管机构完成的与清关和查验相关的手续所需的总时间与费用（平均）是多少？请只考虑从日本进口 HS8708 货物：汽车零件发生概率超过 20% 且每批次都需要的手续。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	0.00		
费用 (美元)	0.00		



Doing Business 2019

3.5 港口和边境有关手续

3.5.a 港口/边境手续

请根据上海港管理机构要求的从日本进口汽车零配件所需的手续填写下表。

	耗时 (小时)	费用 (美元)	备注
进境前港口/边境外等待 (如适用)			
支付边境/码头操作费 (如适用)			
在港口/边境卸货 (如适用)			
港口/边境搬运货物 (如适用)			
港口/边境货物存储 (如适用)			
完成港口/边境安全检查 (如适用)			
排队等待离开港口/边境 (如适用)			

请在下表中列出需要补充的其他手续

手续	耗时 (小时)	费用 (美元)	备注

这些手续是否有同时发生的？点击选择 如果是，请解释：

3.5.b 港口/边境手续总的的时间和费用

请注意不同的手续可能同时进行，那么货物停留在上海港的总时间和总费用（平均）是多少？请从货物抵港时开始统计，直到货物离开港区/边境为止（包括船只提前到达港区排队等待进入泊位或排队离开港区所需的时间）。请不要包括耗时间在邻国边境上的时间。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	72.00		
费用 (美元)	436.25		

3.6 完成由海关、非海关机构及港口/边境机构要求的全部手续所需的总时间与费用：边境合规

请注意不同的手续可能同时进行，那么中国所有相关机构要求的以完成清关、查验和港口/边境操作所耗费的总时间和总费用（平均）是多少？这个答案应该是 3.3b、3.4b 和 3.5b 的总和，请注意不要重复统计同时进行的部分（即如果海关清关发生在港口，港口程序的耗时和海关耗时则有重叠；但若有发生在不同地点的其他查验，那么其所花费的时间和费用则应被计入边境合规）。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因

 Doing Business 2019			
耗时 (小时)	72.00		
费用 (美元)	790.00		

3.7 单证准备的相关手续

3.7 a 进口所需单证

请根据从日本进口一批 HS8708: 汽车零件时任何机构 (含国内、途经经济体及目的国) 所要求提交的全部通关文件 (纸质或电子) 的相关情况来填写下表, 请仅包括每批货物都要办理的或一年内需办理一次以上的文件。

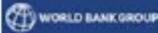
名称	递交形式	签发机构	获取及准备耗 (小时)	费用 (美元)	备注
提单	点击选择				
电放保函	点击选择				
装箱单 (PL)	点击选择				
商业发票	点击选择				
合同	点击选择				
进口报关单	点击选择				
报检单	点击选择				
原产地证明	点击选择				
商务部门签发的机电产品进口许可	点击选择				
SOLAS 证明 (VGM)	点击选择				

请补充上表未提及的其他纸质及电子单证或文件

名称	递交形式	签发机构	获取及准备耗时 (小时)	费用 (美元)	备注
	点击选择				
	点击选择				
	点击选择				

3.7.b 准备和获得所有单证的总时间和总费用

请注意不同文件可同时准备和获得。在整个进口过程中, 准备并获取所有单证/文件所需的总时间和总费用 (平均) 是多少? 请仅包括每批货物都要求办理或者一年内办理超过一次的单证。请不要包括在 3.4 中提到的实物查验流程中相关的单证所需的相关耗时和费用。

 Doing Business 2019			
	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	54.00		
费用 (美元)	150.00		

3.8 国内运输

将货物从上海港运输至上海某仓库 (31km) 花费的总时间和总费用 (平均) 是多少? 如果您常用的国内港口/边境不是上海港, 请注释。请将仓库卸货、交通延误, 通行费和交警检查等相关的时间和费用统计在内。

	2016/2017	2017/2018	请说明差异原因
耗时 (小时)	6.00		
费用 (美元)	218.75		



Doing Business 2019

4. 良好实践研究

4.1 教育与贸易

4.1.1 报关员

4.1.1a 从事报关员业务有哪些资质上的要求？请勾选所有适用的选项：

- 本科学历
- 通过官方考试
- 获得职业资格许可证
- 没有资质要求
- 其他，请列明：

4.1.1.b 报关员参加由海关组织的培训的频率如何？

- 定期进行培训（每年至少一次）
- 当新的流程/系统上线时进行培训
- 只对初次从事报关业务的报关员进行一次培训
- 没有类似培训
- 其他，请列明：

4.1.1.c 当贸易实际操作/规章制度发生变化时（例如：新的收费/平台/流程），这些变化如何传达给贸易从业人员？请勾选所有适用的选项：

- 小规模试点
- 宣传活动（例如：社交媒体、公示栏）
- 培训/研讨会
- 通过公共传播渠道（例如：电视、广播）
- 通过相关机构的网站
- 无此类沟通
- 其他，请列明：

4.1.2 海关关员

4.1.2.a 从事清关业务的海关关员有哪些资质上的要求？请勾选所有适用的选项：

- 本科学历
- 通过官方考试
- 获得职业资格许可证
- 没有资质要求
- 其他，请列明：

4.1.2.b 海关关员参加由海关组织的培训频率如何？

- 定期进行培训（每年至少一次）
- 当新的流程/系统上线时进行培训
- 只对初任的海关关员进行一次培训

 **Doing Business 2019**

- 没有类似培训
- 其他，请列明：

4.1.2.c 当贸易实际操作/规章制度发生变化时（例如：新的收费/平台/流程），这些变化如何传达给公务人员？请勾选所有适用的选项：

- 小规模试点
- 宣传活动（例如：社交媒体、公告栏）
- 培训/研讨会
- 通过公共传播渠道（例如：电视、广播）
- 通过相关机构的网站
- 无此类沟通
- 其他，请列明：

4.1.2.d 针对贸易从业人员和公务人员，是否分配了用于培训的公共基金？点击选择

4.2 电子化系统

4.2.1 电子数据交互系统（EDI）实现了不同主体之间的电子数据传输（如海关和贸易商、海关和边境部门）。一个经济体可能有多个 EDI 系统来进行不同的数据交互。

	2016/2017	2017/2018	备注/解释变化的原因
状态	运作当中		
有效范围	进口和出口都有效		
名称	e-Customs		
完全整合的机构	海关当局、报关行、出口商、进口商、承运人、港口、陆地边境		
部分整合的机构	没有部分整合的机构		

4.2.2 单一窗口（SW）系统可将跨境贸易涉及到的不同机构需要的各种电子数据进行集成。通常情况下一个经济体只有一个国家通用单一窗口版本。

	2016/2017	2017/2018	备注/解释变化的原因
状态	在建中		
有效范围	进口和出口都有效		
名称	国际贸易单一窗口		
完全整合的机构	尚无充分整合的机构		
部分整合的机构	海关当局、报关行、出口商、进口商、承运人、港口、陆地边境		

如果单一窗口系统的状态为“在建”或“已建成”，以下哪些手续可以通过它来完成？若完成下列某项手续的过程中仍含有现场办理的要素（如现场查验），该手续则被考虑为“部分线上完成”。

	2016/2017	2017/2018	备注/解释变化的原因
提交报关单	不能通过单一窗口在线完成		
获得清关回执	不能通过单一窗口在线完成		
获得健康/植物检疫证明	不能通过单一窗口在线完成		
获得技术标准证书	不适用		
取得出口/进口许可证	不适用		



Doing Business 2019

5. 农业贸易

本节是世界银行《[促进农业经济](#)》报告的一部分。请根据截至 2018 年 6 月 30 日的情况进行准确回答。请详细描述自 2016 年 7 月 1 日以来任何影响数据的政府倡议、流程变化或改革。

5.1 农业产品的出口许可

5.1.1. 出口商在出口 HS 52：棉花至中国香港时，是否必须获取任何强制性贸易商层次的出口许可、证书、登记、资质或其他类似事项？请列明出口 HS 52：棉花产品所需的许可或更为普遍的农业产品许可。请提供第一次获取时的费用。

许可名称	法定要求	签发机构	费用 (美元)	法律依据	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
	点击选择				
	点击选择				
	点击选择				

5.2 针对农业产品的植物检疫要求

5.2.1. 是否可以通过网站/在线渠道或电子邮件申请植物检疫证书

是否可以	申请网站或电子邮箱	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
点击选择		

5.2.2. 是否建有一个“电子检疫”系统，用以生成电子植物检疫证书和在国家植物保护机构间进行电子交换？

是否建有“电子检疫”系统	相应网站	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
点击选择		

5.2.3. 是否可在 HS 52：棉花的生产地、加工地、包装地或储存地进行现场签发植物检疫证书？

是否可以	具体情况	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
点击选择		

5.2.4. 针对出口的 HS 52：棉花所进行植物检疫施检是否基于风险分析？

是，请提供具体情况 否

5.2.5. 针对植物检疫证书的官方费用相关信息是否可以公开获取？请勾选所有适用选项：

	是否可获取	具体情况 (网站、法规、联系信息)	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
在政府部门网站上	点击选择		
在法规中	点击选择		
在咨询点	点击选择		
无法公开获取	点击选择		

5.3 针对每批次农产品所需的单证

5.3.1. 请根据出口 HS 52：棉花至中国香港时政府部门对每批次货物所要求的全部强制性农业或具体产品单证的相关情况完成以下表格。请不要包括非仅针对农产品所需的单证 (例如：提单)。起始时间为初次填写申请，终止时间为收

 **Doing Business 2019**

到最终的单证。请注意：商品重量为 15 公吨并使用最为普遍的包装方式进行包装，企业进行一般性的农业贸易活动且不在特殊出口加工区中进行操作。

单证名称	是否法定要求	获取的耗时	费用 (美元)	法律依据	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释
点击选择	点击选择				
点击选择	点击选择				
点击选择	点击选择				
点击选择	点击选择				
其他：	点击选择				
总计 (考虑同时进行的情况)					

以上所提及的任何单证的收费是否有以价格为基础进行的？ 是，请提供具体情况 否

5.4 请列出贵国针对 HS 52：棉花出口的所有相关国家立法

2016/2018	请对自 2016 年 7 月 1 日以来发生变化进行解释

5.5 针对上述问题，您是否知晓任何自 2018 年 5 月 1 日起开始实施并会影响您答案的政府提议、改革或调整？点击选择如果是，请描述：

非常感谢您完成跨境贸易调查问卷！

我们由衷地感谢您对这次调查的贡献，结果将被收录在《2019 营商环境报告》
以及我们的网站上: www.doingbusiness.org