



# 浙江海运口岸营商环境 专题研究报告

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2018年10月19日

# 目 录

一、研究目的.....	1
二、研究范围与概念界定.....	1
(一) 研究范围.....	1
1.货物范围.....	1
2.地域范围.....	2
(二) 概念界定.....	2
1.时间节点的界定.....	2
2.口岸放行时间、整体通关时间与海关通关时间.....	3
3.口岸作业常规费用的界定.....	4
三、研究方法.....	5
(一) 口岸作业时间的测算.....	5
1.数据来源.....	5
2.进口口岸作业时间的测算.....	6
3.出口口岸作业时间的测算.....	7
(二) 口岸作业费用的调查.....	8
1.信息来源.....	8
2.调查过程.....	8
四、口岸作业时效分析.....	9
(一) 进口口岸作业时效分析.....	9
1.进口口岸作业耗时分析.....	9
2.进口口岸作业耗时分布.....	10

3.进口整体通关耗时分布.....	11
5.靠泊-申报耗时分布.....	13
6.进口申报-放行耗时分布.....	14
7.放行-提离耗时分布.....	14
(三) 出口口岸作业时效分析.....	15
1.出口口岸作业耗时分析.....	15
2.出口口岸作业耗时分布.....	16
3.出口整体通关耗时分布.....	17
4.运抵-申报耗时分布.....	17
5.出口申报-放行耗时分布.....	18
6.放行-装船耗时分布.....	19
7.装船-离泊耗时分布.....	20
8.义乌陆港放行-离场耗时分布.....	20
(三) 与其他口岸的对比.....	20
1.与国内主要口岸的对比.....	20
2.与国外口岸的比较.....	21
<b>五、口岸作业费用分析.....</b>	<b>22</b>
(一) 进口口岸作业常规费用分析.....	22
1.船公司/船代进口常规收费.....	22
2.进口报关/报检服务费.....	23
3.码头进口常规收费.....	23
4.堆场进口常规收费.....	24

5.海事局进口港口建设费.....	24
6.进口常规总体费用.....	24
(二) 出口口岸作业常规费用分析.....	25
1. .船公司/船代出口常规收费.....	25
2.出口报关/报检服务费.....	26
3.码头出口常规收费.....	27
4.堆场出口常规收费.....	27
5.海事局港口建设费.....	27
6.出口常规总体费用.....	27
<b>六、口岸作业中存在的问题.....</b>	<b>28</b>
(一) 宁波口岸.....	28
1.申报前作业存在的问题: .....	28
2.通关作业存在的问题: .....	29
3.放行后作业存在的问题: .....	29
(二) 舟山口岸.....	30
1.申报前作业存在的问题: .....	30
2.通关作业存在的问题: .....	30
(三) 嘉兴口岸.....	30
(四) 义乌口岸.....	31
<b>七、总结与建议.....</b>	<b>31</b>
(一) 结论总结.....	31
1.时效方面的主要结论.....	31

2.费用方面的主要结论.....	32
(二) 政策建议.....	33
1.流程与制度优化方面.....	33
2.无纸化和信息技术方面.....	34
3.人员与设施方面.....	34
4.费用方面.....	34
<b>附件 1 海运进口集装箱货物口岸作业流程（进境口岸申报） .....</b>	<b>36</b>
<b>附件 2 海运进口集装箱货物口岸作业流程（水水联运指运地申报）</b> <b>.....</b>	<b>37</b>
<b>附件 3 海运出口集装箱货物口岸作业流程（出境口岸申报） .....</b>	<b>39</b>
<b>附件 4 海运出口集装箱货物口岸作业流程（水水联运启运地申报）</b> <b>.....</b>	<b>40</b>
<b>附件 5 集装箱货物进口常规费用调查问卷.....</b>	<b>41</b>
<b>附件 6 集装箱货物出口常规费用调查问卷.....</b>	<b>47</b>

## 一、研究目的

口岸营商环境是整体营商环境的重要组成部分之一。世界银行在其年度《营商环境报告》中设立了“跨境贸易（Cross-border Trading）”相关指标用以测度口岸营商环境。根据其最新一期报告，中国大陆跨境贸易总体排名第 97 位，不仅落后于同处亚洲地区的日本、韩国等发达国家，甚至落后于泰国、越南等国家，在此背景下，提高口岸营商环境已经成为中国大陆各口岸的重要工作。

浙江是中国外贸大省，根据海关统计，2018 年 1 至 8 月浙江省进出口总值约 15068.6 亿元（占全国约 7.8%），较去年同期增长约 11.8%（全国增长 9.1%）；出口约 9731.4 亿元（占全国约 9.4%），较去年同期增长约 9.2%；进口约 5337.2 亿元（占全国约 5.9%），较去年同期增长约 17.0%。浙江省各口岸的营商环境对于华东地区乃至全国跨境贸易营商环境有着非常重要的影响。因此考察浙江省口岸在作业时效和作业成本，调查口岸作业中存在的问题，探讨具体的解决办法，对于进一步提升浙江省口岸营商环境有着非常关键的意义。

## 二、研究范围与概念界定

### （一）研究范围

#### 1. 货物范围

此次专题研究覆盖的货物范围包括：海运集装箱货物、海运大宗散货，且排除：进入缉私调查程序的货物、紧急救灾物资、过境货物、

转运货物、通运货物、集中申报货物及其他涉及特殊进出境手续的货物，另外非实际进出境货物同样不在本次研究范围之内。

另外，需要说明的是，本报告在费用考察方面，至针对集装箱货物进行研究。

## **2.地域范围**

此次专题研究所涵盖的码头包括：宁波舟山港北仑第三集装箱码头（以下简称“北三集司”）、宁波舟山港梅山岛国际集装箱码头（以下简称“梅山”）、宁波舟山港北仑矿石码头（以下简称“北仑矿石”）、嘉兴港乍浦码头（以下简称“乍浦”）、义乌内陆无水港（以下简称“义乌”或“义乌陆港”）。

北三集司、梅山考察向进出境口岸海关申报的集装箱货物，北仑矿石考察向进出境口岸海关申报的矿石类散货，乍浦考察水水联运向指运地/启运地海关正式申报的集装箱货物，义乌考察向启运地海关申报转关的出口集装箱货物。

## **（二）概念界定**

### **1.时间节点的界定**

时间节点的界定主要是为了更加规范地进行时效考核，并用于界定口岸作业费用发生的时段。本报告会涉及以下时间节点.

进口方面：

- 1) 靠泊：货船抵达码头泊位；
- 2) 卸船：一票货物下最后一个集装箱卸船完成（集装箱货物）、

一票货物全部卸船完成（大宗散货）；

3) 申报：海关接受申报；

4) 海关放行：海关放行货物；

5) 提离：一票货物下最后一个集装箱离开码头港区（集装箱货物）、一票货物最后一批离开码头港区（大宗散货）；

6) 还空：一票货物下最后一个集装箱空箱还至指定堆场的手续完成。

出口方面：

1) 订舱确认：发货人或其代理与订舱代理/船公司正式确定运输合同；

2) 运抵：一票货物下最后一个集装箱运抵至码头港区堆场（集装箱货物）、一票货物下最后一个集装箱运抵至场站（陆港集装箱货物）；

3) 申报：海关接受申报；

4) 海关放行：海关单证放行；

5) 离场：一票货物最后一个集装箱离开场站（陆港集装箱货物）；

7) 装船：一票货物最后一个集装箱装船完成（集装箱货物）、一票货物最后一批货物装船完成（大宗散货）；

8) 离泊：货船驶离码头泊位。

## **2.口岸放行时间、整体通关时间与海关通关时间**

口岸作业时间、整体通关时间与海关通关时间具有不同的定义，可以通过各自起始点和终止点来说明：

对于进口口岸作业时间，其起始点是“靠泊”，终止点是“提离”；对于出口口岸放行时间，其起始点是“运抵”，终止点是“离泊”（定义见时间节点的界定）。

对于进口整体通关时间，其起始点是“靠泊”，终止点是“海关放行”；对于出口整体通关时间，其起始点是“运抵”，终止点是“海关放行”（定义见时间节点的界定）。

对于海关通关时间，其起始点是“申报”，终止点是“海关放行”。

三者的关系可以用下图表示：

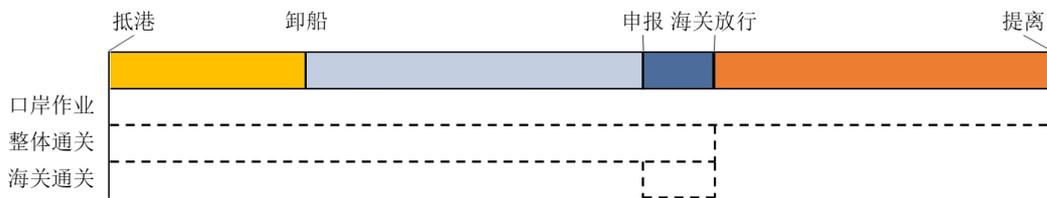


图 2.1 口岸作业、整体通关、海关通关时段界定（进口）

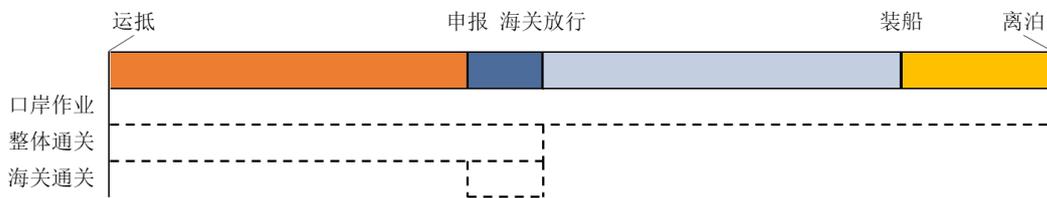


图 2.2 口岸作业、整体通关、海关通关时段界定（出口）

### 3.口岸作业常规费用<sup>1</sup>的界定

口岸作业常规费用的界定从四个方面进行：

1) 发生时段：进口口岸作业费用发生的时段为“靠泊”至“还空”；出口口岸作业费用发生的时段为“订舱确认”至“离泊”（定义见时间节点的界定）。

2) 被征收主体：被征收的主体应当为进出口企业或其代理，例

<sup>1</sup> 本报告暂时只考察集装箱货物口岸作业常规费用，并只将宁波口岸的费用与其他主要口岸进行对比。

如码头对船公司收取的“卸货操作费”就不计入到口岸作业常规费用，但是船公司会把此项收费最终转嫁到对其客户征收的“码头操作费（Terminal Handling Charge）”，而码头操作费则计入到口岸作业常规费用。明确被征收主体后就可以避免在不同主体间流转的费用被重复计入。

3) 计费单位：口岸作业相关费用的计费单位至少存在三种基本情况（按箱收、按票收、按次收），而其中即使是按箱收，还有不同箱型的区别，因此对于计费单位要进行假设，以保证在统计规费时的标准化，在本报告中假设以一个提单号（票）为计费单位，同时一票货物下只包含一个 20 英尺普通集装箱。

4) 发生概率：在口岸作业常规费用各个项目中，并不是每个收费项目都会发生，有些收费每票货物基本都会发生，有些货物则发生的情况相对较低，例如查验涉及的掏箱费、吊装费等等，因此在本报告中所包含的收费项目为发生概率超过 80%的情况。

## 三、研究方法

### （一）口岸作业时间的测算

#### 1. 数据来源

本报告中用于口岸作业时间测算的数据主要来源于海关系统数据和码头运营单位的业务管理系统。具体各个时间节点的数据来源如下：

进口方面，靠泊、卸船、提离的具体时间均来自于各码头运营单

位的相关业务信息管理系统，申报、海关放行则来自于海关相关信息管理系统。

出口方面，运抵、离场、装船、离泊的具体时间均来自于各码头运营单位的相关业务信息管理系统，申报、海关放行则来自于海关相关信息管理系统。

除去时间节点之外，为了将码头数据与海关数据进行匹配，双方都提供了提运单号，海关数据为了进行筛选、分类及进一步分析还提供了其他若干数据字段。

海关数据截取的时段为以“海关接受申报”计自 2018 年 5 月 1 日 00:00 至 2018 年 5 月 31 日 23:59。

为了与海关数据更充分的匹配，码头数据的截取时段相应往前进行了追溯，进口以“货船抵达码头泊位”计自 2018 年 4 月 1 日 00:00 至 2018 年 5 月 31 日 23:59，出口以“货物运抵码头港区/货物运抵海关监管场所”计自 2018 年 4 月 1 日 00:00 至 2018 年 5 月 31 日 23:59。

各码头最终样本票数如下：

表 3.1 口岸作业时间各码头考察样本票数

码头	进口	出口
北三集司	5447	135440
梅山	3968	80055
乍浦	1278	7202
北仑矿石	47	-
义乌	-	24154

## 2.进口口岸作业时间的测算

在获取码头数据后，先对码头数据做如下处理：码头数据是以“集

装箱号+提运单号”为联合主键，对于一票多箱的情况，各个集装箱的靠泊时间是一致的，但是卸船和提离可能是不一样的，所以需要通过排序、筛选，将每一票货物下最后一个卸船完成的集装箱的卸船完成时间定为该票货物的“卸船”时间，将每一票货物下最后一个提离码头的集装箱的提离时间定为该票货物的“提离”时间。最终形成一票货物的靠泊、卸船、提离时间节点。

利用提运单号与海关数据进行匹配，匹配通过的则可以得到每一票货物的时间节点链条，然后进行以下阶段耗时的计算（均在 Excel 环境中进行）：

靠泊-卸船：即卸船时间减去靠泊时间；

靠泊-申报：即申报时间减去靠泊时间（如果是提前申报的情况，则计为 0），卸船作业并不是申报前工作的全部，因此本报告没有将进口口岸作业时间表达为“串联形式”；

申报-放行：即放行时间减去申报时间，但是如果是“提前申报”的情况，则为放行时间减去靠泊时间；

放行-提离：即提离时间减去放行时间，但是如果存在海关放行前将货物转移至码头港区外海关监管堆场的情况，该段时间则计为 0。

### **3.出口口岸作业时间的测算**

在获取码头/场站数据后，先对码头/场站数据做如下处理：码头/场站数据是以“集装箱号+提运单号”为联合主键，对于一票多箱的情况，各个集装箱的离泊时间是一致的，但是运抵和装船/离场可能

是不一样的，所以需要通过排序、筛选，将每一票货物下最后一个运抵至码头港区/场站的集装箱的运抵时间定为该票货物的“运抵”时间，将每一票货物下最后一个装船完成/离场的集装箱的装船/离场时间定为该票货物的“装船/离场”时间。最终形成一票货物的运抵、装船/离场、离泊时间节点。

利用提运单号与海关数据进行匹配，匹配通过的则可以得到每一票货物的时间节点链条，然后进行以下阶段耗时的计算（均在 Excel 环境中进行）：

运抵-申报：即申报时间减去运抵时间，但如果是“运抵前申报的情况”，则该阶段耗时计为 0；

申报-放行：即放行时间减去申报时间，但是如果是“运抵前申报”的情况，则为放行时间减去运抵时间；

放行-装船（陆港离场）：即装船（离场）时间减去放行时间；

装船-离泊：即离泊时间减去装船时间。

## **（二）口岸作业费用的调查**

### **1.信息来源**

不同于口岸作业时间测算，口岸作业费用的调查不能也没有必要通过系统数据进行分析。本报告中口岸作业费用相关信息通过问卷调查<sup>2</sup>、访谈等途径获得。

### **2.调查过程**

整个调查主要依据以下基本步骤展开：

---

<sup>2</sup> 具体问卷请见附件。

1) 常规收费项目的整理：通过访谈各地货代企业、在各类相关网站上查询，将各口岸符合口岸常规费用界定条件的收费项目进行梳理，并按照收费主体进行分类（船公司/船代、码头、报关行、堆场<sup>3</sup>、海事局）。

2) 问卷设计：依据整理出来的常规收费项目，以每一项收费为题目，要求答卷人填写其所了解的最低收费和最高收费，并且由于各地可能对同一项费用有不同的名称，在每一项收费后备注了其可能的名称，以及该项收费所对应的服务内容或收费原因。

3) 问卷投放：问卷以在线形式通过各货代、进出口企业社群进行投放，答卷日期开始与截止日期为 2018 年 9 月 1 日和 9 月 31 日。

4) 访谈工作：与从事货代及进出口实操工作的专业人士进行访谈，针对问卷调查的结果进行进一步核实和修正。

## 四、口岸作业时效分析

### （一）进口口岸作业时效分析

#### 1.进口口岸作业耗时分析

---

<sup>3</sup> 本报告所述“堆场”，均指在码头港区外独立运营的堆场。



图 4.1 北三集司/梅山/乍浦进口集装箱货物口岸作业平均耗时

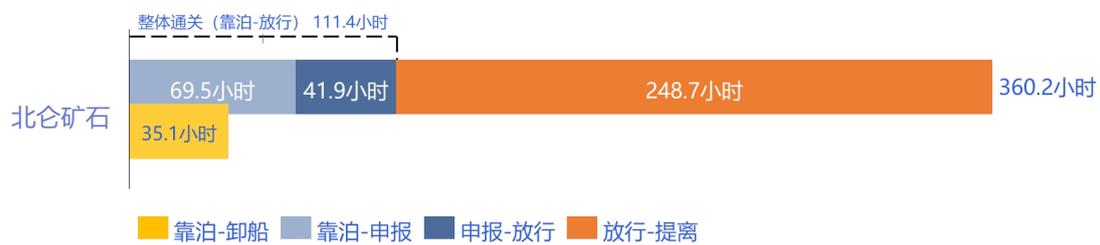


图 4.2 北仑矿石进口口岸作业平均耗时

三个海运集装箱码头中，北三集司的口岸作业总耗时与整体通关耗时最短，其次是梅山，乍浦最长，但是乍浦靠泊-卸船、申报-放行耗时最短。

北仑矿石码头的口岸作业总耗时相较于集装箱码头更长，但是其整体通关时间相较于集装箱码头更短，而卸货时间相较于集装箱码头更长。

## 2.进口口岸作业耗时分布

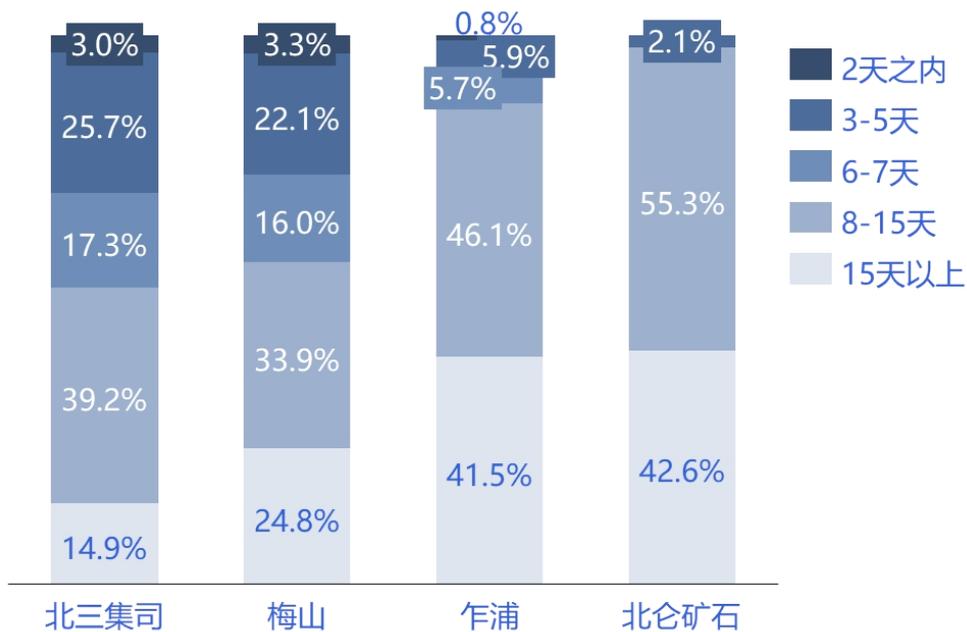


图 4.3 各码头进口货物口岸作业耗时样本票数分布

北三集司、梅山进口集装箱货物 75%以上可以在 15 天内完成所有口岸作业，乍浦、北仑矿石这一比例不超过 60%，北仑矿石货物绝大部分作业时间超过 7 天。

北三集司、梅山进口集装箱货物中能在 1 周内完成所有口岸作业的比例均未达到 50%，乍浦这一比例不到 15%，北仑矿石则仅有 2.1%。

### 3.进口整体通关耗时分布

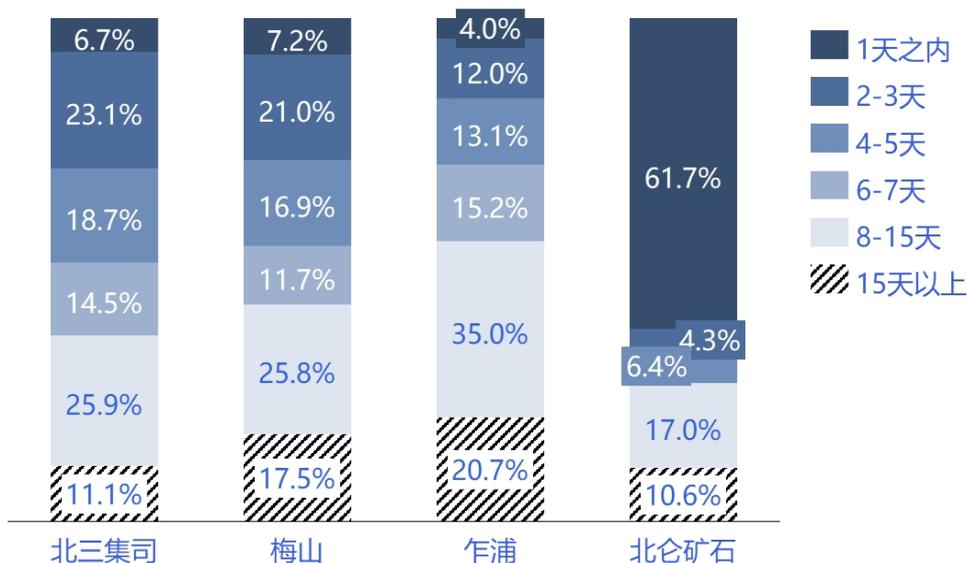


图 4.4 各码头进口货物整体通关耗时样本票数分布

按照总署界定的“整体通关时间”，北三集司、梅山进口集装箱货物中能在 1 周内完成靠泊-放行的比例超过 50%，乍浦这一比例超过了 40%，而北仑矿石这一比例超过了 70%。



图 4.5 进口货物提前申报与非提前申报下整体通关耗时的区别

在收集到的样本中：北三集司样本不存在“提前申报”的情况，而梅山、乍浦分别只有 2 票和 10 票，但是北仑矿石有 59.6%的货物采用了提前申报。由统计结果可见，提前申报可以大幅缩减整体通关时间。

#### 4.靠泊-卸船耗时分布

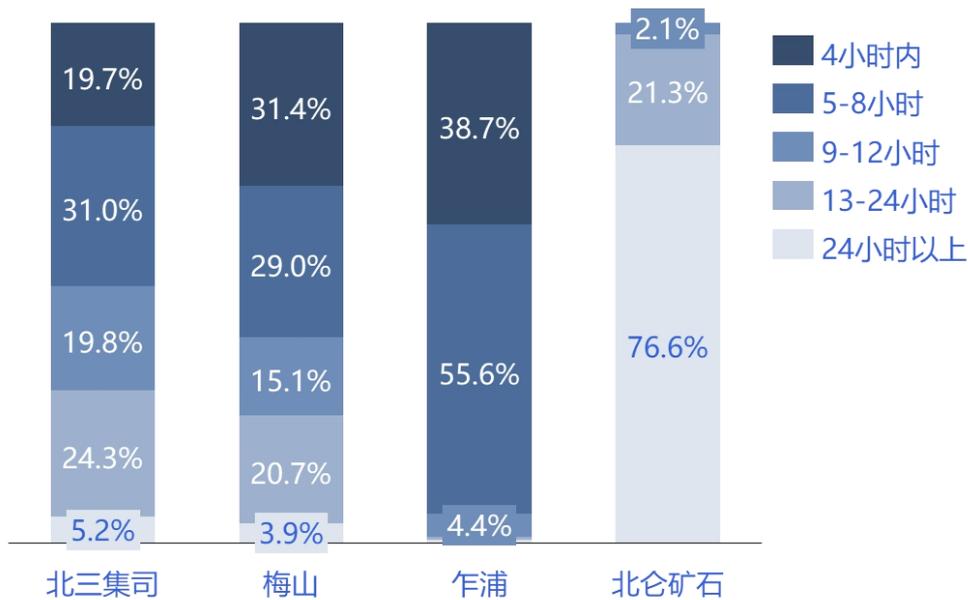


图 4.6 各码头进口货物靠泊-卸船耗时样本票数分布

三个集装箱码头绝大部分货物可以在 1 天之内完成卸船，北三集司、梅山、乍浦在 8 小时内完成卸船的比例分别为 50.7%、60.4%和 94.3%。北仑矿石大部分情况下需要 1 天以上的时间完成卸船。

### 5.靠泊-申报耗时分布



图 4.7 各码头进口货物靠泊-申报耗时样本票数分布

三个集装箱码头能够在 1 周内完成靠泊-申报的比例均超过了

50%，但是梅山、乍浦靠泊-申报耗时超过 15 天的比例分别超过了 10% 和 15%。

北仑矿石的情况分为两类差异较大的情况：如果采用提前申报，则靠泊-申报的耗时基本能够保证在 1 天之内，而如果是非提前申报，则靠泊-申报的耗时基本就需要 1 周-2 周的时间。

## 6.进口申报-放行耗时分布

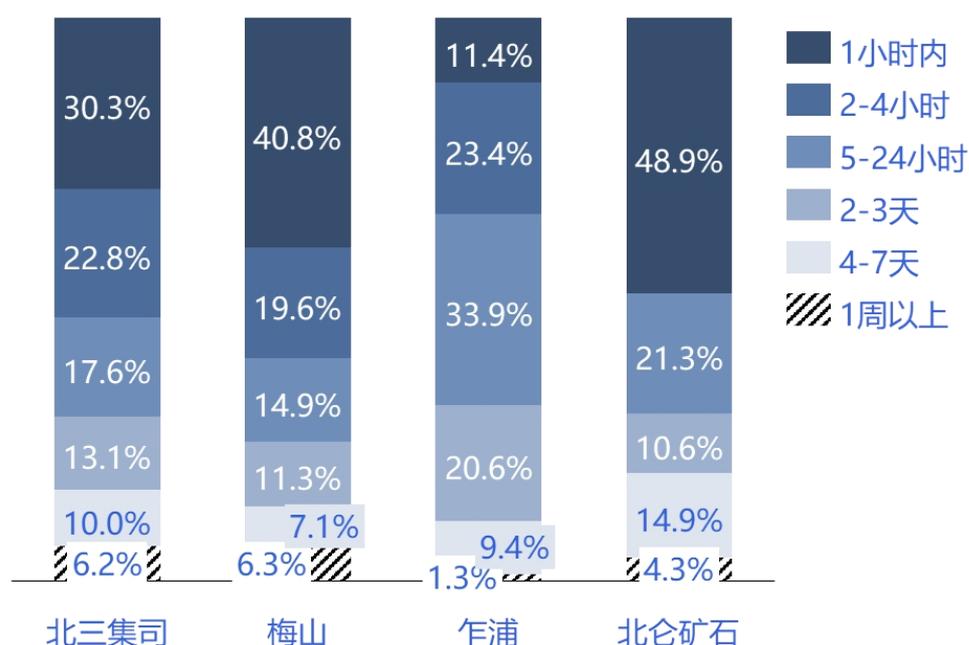


图 4.8 各码头进口货物申报-放行耗时样本票数分布

三个集装箱码头 24 小时内完成申报-放行的比例均超过了 50%，绝大部分货物在 3 天之内可以完成申报-放行过程。

北仑矿石 1 小时内完成申报-放行的比例达到将近 50%，这主要还是由于这部分货物大多采用了提前申报。

## 7.放行-提离耗时分布

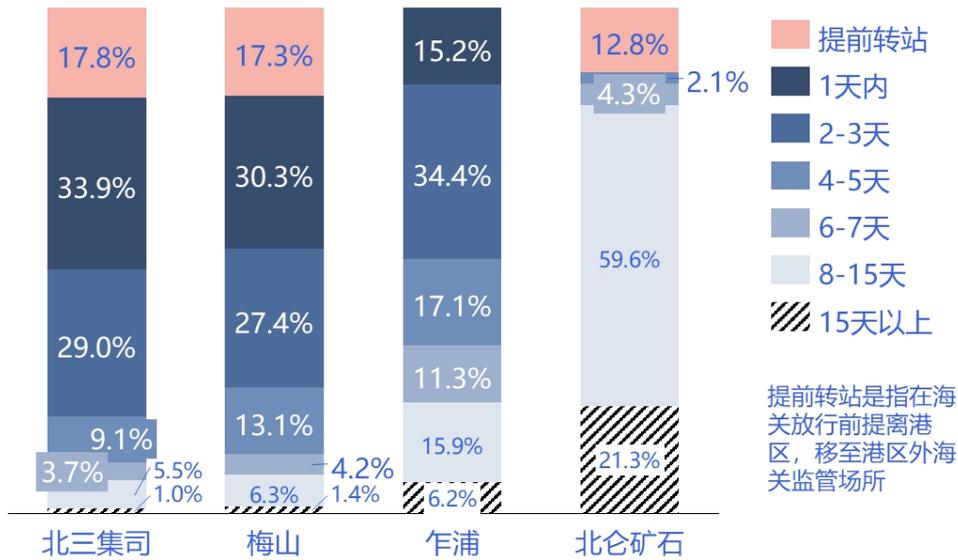


图 4.9 各码头进口货物放行-提离耗时样本票数分布

北三集司、梅山进口集装箱货物在 1 周内完成放行-提离过程的比例均达到了 90%以上，乍浦这一比例略低于 80%。

北仑矿石除提前转站外，放行-提离的耗时基本上都会超过 1 周。

### (三) 出口口岸作业时效分析

#### 1. 出口口岸作业耗时分析



图 4.10 北三集司/梅山/乍浦出口集装箱货物口岸作业平均耗时

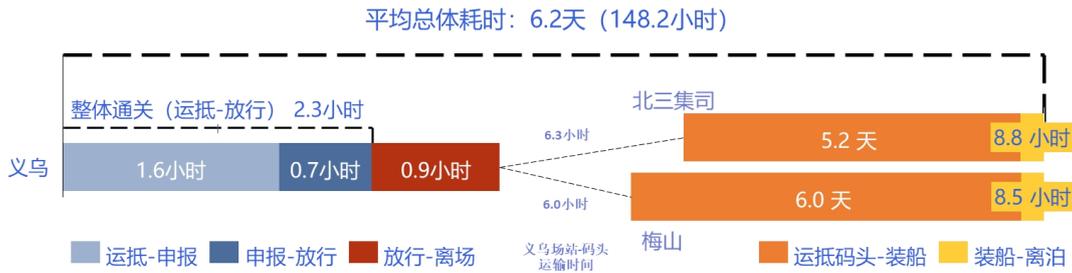


图 4.11 义乌陆港出口集装箱作业平均耗时

三个集装箱码头中，乍浦出口口岸作业平均耗时最短，北三集司次之、梅山最长，但是乍浦的整体通关（运抵-放行）及运抵-申报阶段平均耗时最长，装船-离泊耗时也是最长的。

义乌陆港场站作业时间很短，从运抵到离场，平均耗时 3.2 小时，其中转关手续（申报-放行）耗费 0.7 小时，比较迅速。但是到码头出运的耗时较长。

## 2.出口口岸作业耗时分布

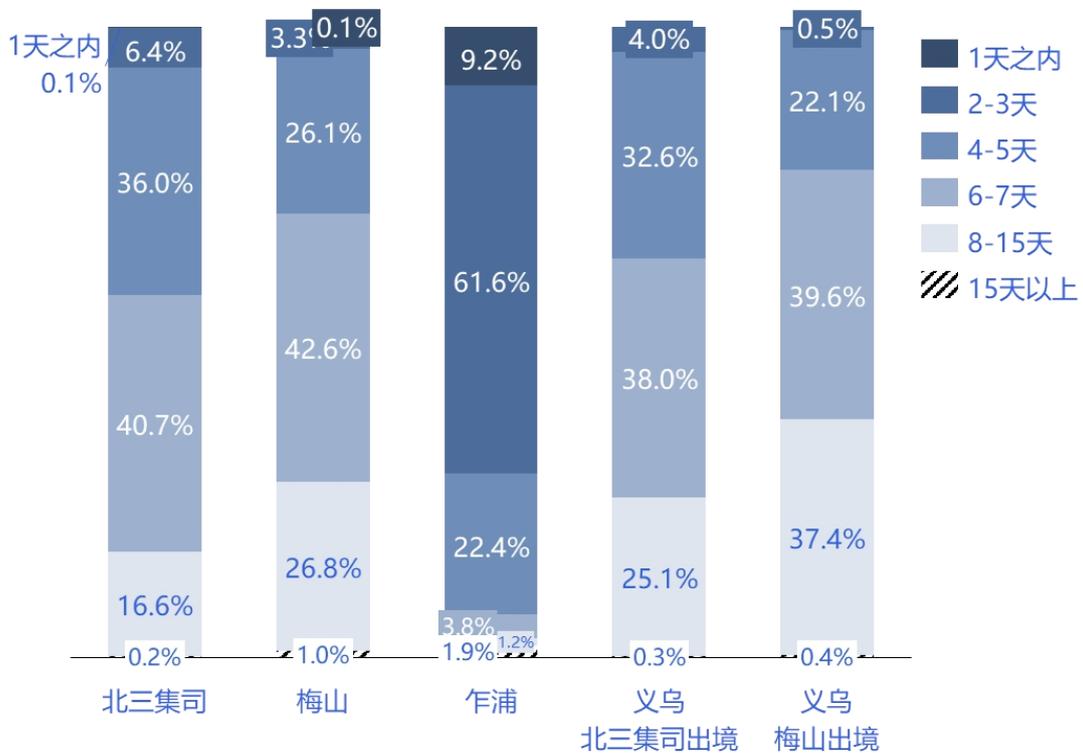


图 4.12 北三集司/梅山/乍浦/义乌出口货物口岸作业耗时样本票数分布

北三集司、梅山、乍浦出口口岸作业耗时在 1 周之内的比例分别为：83.2%、72.2%和 96.1%。

义乌出口货物如果从北三集司出境，耗时在 1 周内的比例为 74.6%；如果从梅山出境，耗时在 1 周内的比例为 62.1%。

### 3.出口整体通关耗时分布

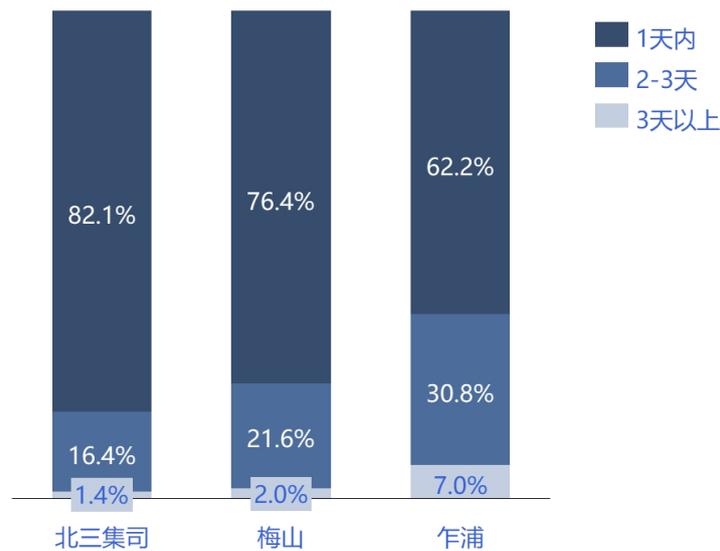


图 4.13 北三集司/梅山/乍浦出口货物整体通关耗时样本票数分布

三个集装箱码头整体通关时间在 1 天内的比例均超过了 60%，甚至达到 70%、80%以上，且均大部分货物在 3 天之内完成整体通关。

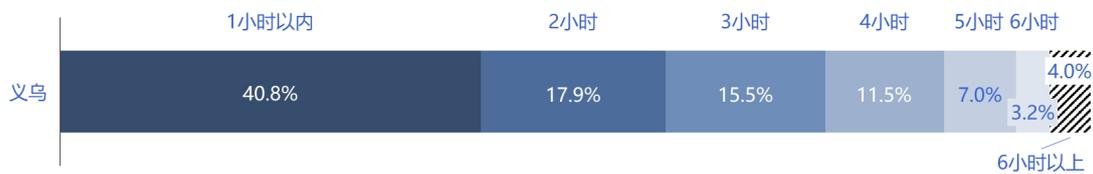


图 4.14 义乌陆港出口整体通关耗时样本票数分布

义乌陆港出口货物 95%以上货物可以在 6 小时内完成，2 小时内完成的比例接近 60%。

### 4.运抵-申报耗时分布

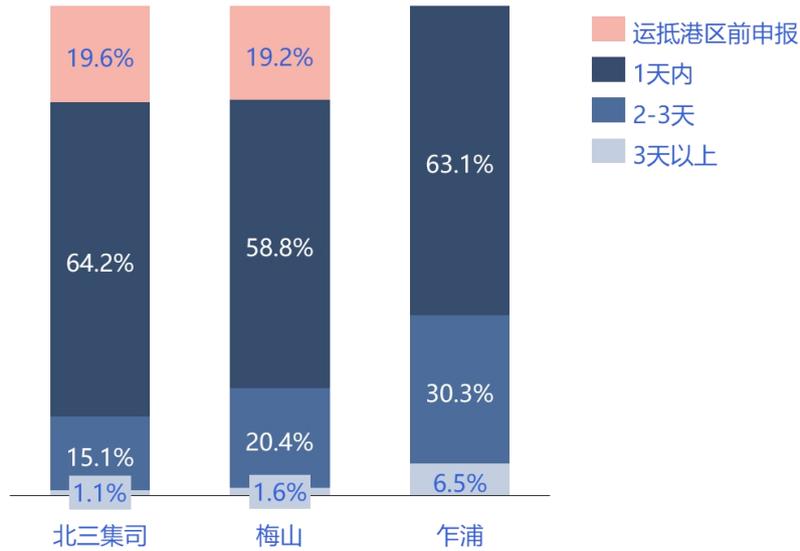


图 4.15 北三集司/梅山/乍浦出口货物运抵-申报耗时样本票数分布

三个集装箱码头运抵-申报的耗时样本分布情况基本与整体通关耗时样本分布一致。



图 4.16 义乌陆港出口货物运抵-申报耗时样本票数分布

义乌陆港出口货物 98%以上的货物运抵-申报耗时不超过 6 小时，1 小时内完成这一阶段的接近 50%。

## 5.出口申报-放行耗时分布

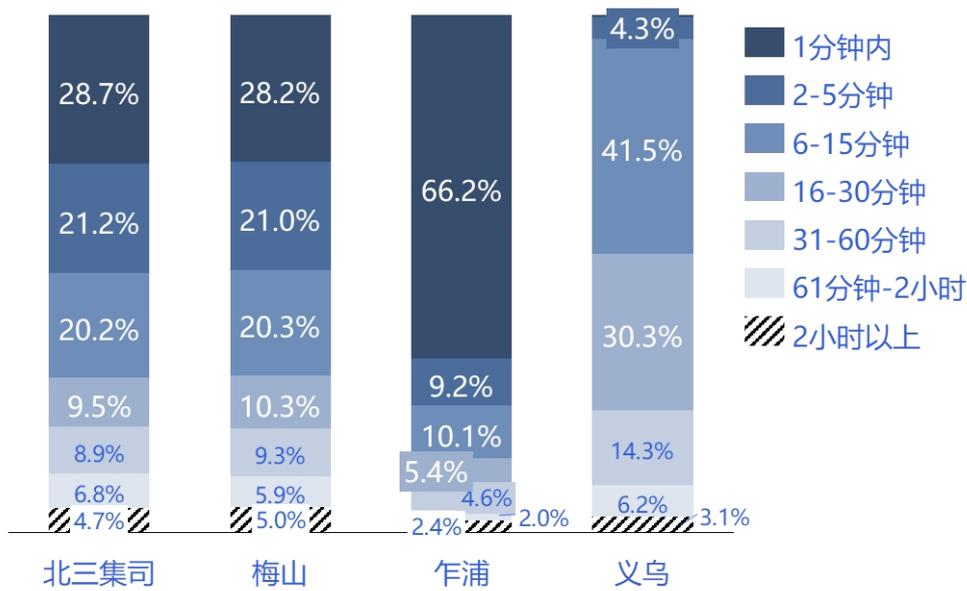


图 4.17 各码头出口货物申报-放行耗时样本票数分布

出口申报-放行的时间都很短，绝大部分货物在 2 小时内可以完成，但是义乌陆港的“申报-放行”绝大多数为转关申报，相对耗时较长。

## 6.放行-装船耗时分布

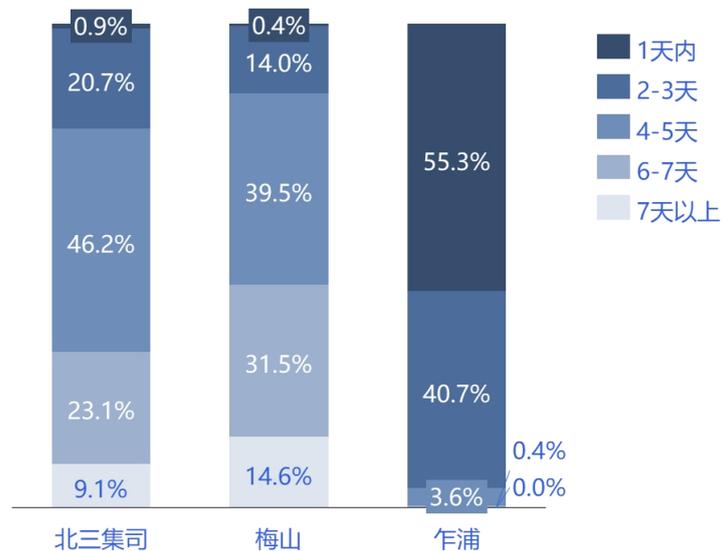


图 4.18 北三集司/梅山/乍浦出口货物放行-装船耗时样本票数分布

北三集司、梅山、乍浦 7 天内完成放行-装船的比例均达到 80%

以上，乍浦则有 96%的货物可以在 3 天之内完成这一过程。

### 7.装船-离泊耗时分布

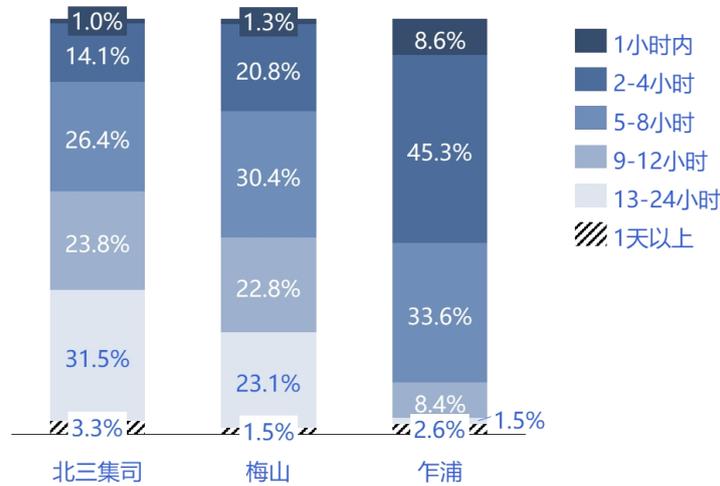


图 4.19 北三集司/梅山/乍浦出口货物装船-离泊耗时样本票数分布

尽管乍浦装船-放行的平均耗时最长，但其在 24 小时内完成装船-离泊的比例反而最高。

### 8.义乌陆港放行-离场耗时分布



图 4.20 义乌陆港出口货物放行-离场耗时样本票数分布

义乌陆港出口货物 90%以上放行-离场耗时不超过 2 小时，30 分钟内完成的比例达到 50%。

## (三) 与其他口岸的对比

### 1.与国内主要口岸的对比

#### 1) 进口整体通关耗时的比较

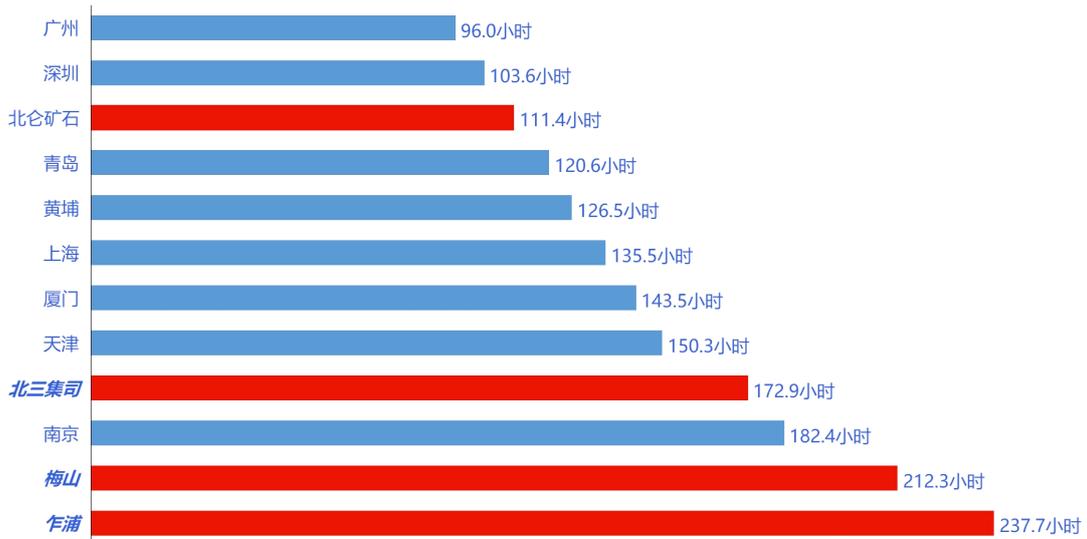


图 4.21 与其他口岸进口整体通关耗时的比较

从全国几个主要口岸对比来看，三个集装箱码头整体通关耗时表现并不理想。

## 2) 出口整体通关耗时的比较

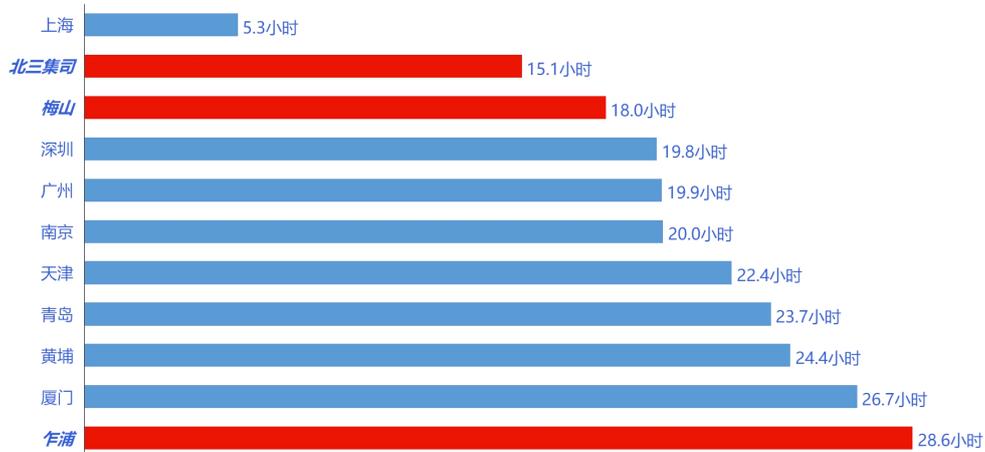


图 4.22 与其他口岸出口整体通关耗时的比较

从全国几个主要口岸对比来看，北三集司、梅山整体通关耗时表现比较理想。

## 2.与国外口岸的比较



图 4.23 与国外口岸整体通关耗时的比较

注：日本、印度数据由相应国家海关人员提供

目前国外大多统计资料是集装箱货物进口整体通关耗时（靠泊-放行），通过比较可以发现，三个集装箱码头的进口整体通关平均耗时不仅比日本要长，甚至与印度的尼赫鲁港相比都要更长一些。但是如果能够更大范围地应用“提前申报”，可以在很大程度上缩短差距。

## 五、口岸作业费用分析

### （一）进口口岸作业常规费用分析

#### 1. 船公司/船代进口常规收费

表 5.1 各口岸船公司/船代进口常规收费情况

口岸	码头操作费		船公司文件费		船公司换单费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	500	855	200	500	300	505
深圳	823	1399	400	500	0	150
<b>宁波</b>	<b>500</b>	<b>1000</b>	<b>400</b>	<b>500</b>	<b>100</b>	<b>300</b>
广州	586	855	450	550	150	600
厦门	545	728	450	600	100	200
上海	650	980	400	500	208	308
天津	625	900	100	500	200	500
口岸	设备交接单费		集装箱操作费		EDI 传输费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	0	50	80	380	10	20
深圳	30	50	无	无	无	无

宁波	10	20	10	30	0	1
广州	15	45	15	45	15	45
厦门	20	25	无	无	0	2
上海	25	50	无	无	100	100
天津	20	40	25	25	100	100

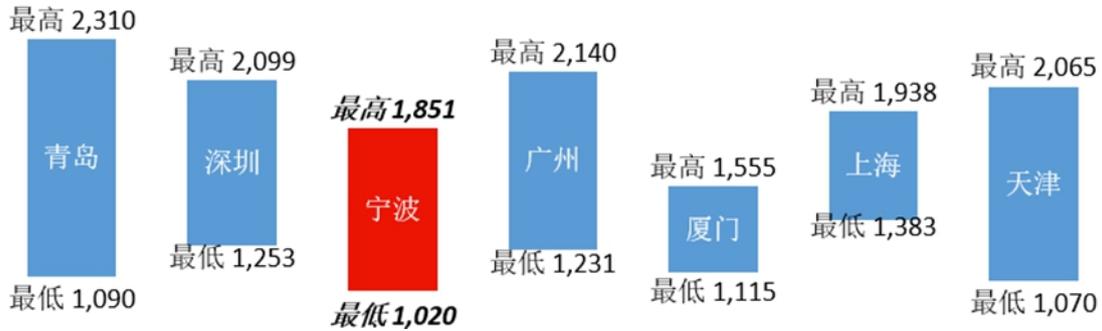


图 5.1 各口岸船公司/船代进口常规总体收费

船公司/船代的收费占据了常规总体费用最大的比例。根据目前调查来看，宁波口岸船公司/船代进口常规总体收费在 7 个口岸中属于中等偏低，但是在船公司文件费方面收费偏高。

## 2.进口报关/报检服务费

表 5.2 各口岸进口报关/报检服务费收费情况

口岸	报关服务费		报检服务费	
	最低	最高	最低	最高
青岛	60	200	50	150
深圳	200	400	100	200
宁波	200	500	100	300
广州	300	500	100	500
厦门	150	200	50	100
上海	150	500	100	300
天津	80	500	30	200

宁波的进口报关/报检服务费在被考察的几个口岸中相对较高。

## 3.码头进口常规收费

表 5.3 各口岸码头进口常规收费情况

口岸	港务费	保安费	理货费	
			最低	最高
青岛	40	10	无	无

深圳	40	10	无	无
宁波	40	10	22	35
广州	40	15	0	15
厦门	9	4	0	25
上海	40	10	40	90
天津	40	10	无	无

青岛、深圳、天津一般情况下不存在理货费，但宁波与另外其他三个口岸都会向货主或其代理收取理货费。

#### 4.堆场进口常规收费

表 5.4 各口岸堆场进口常规收费情况

口岸	堆场回空费	
	最低	最高
青岛	50	60
深圳	无	无
宁波	50	300
广州	50	84
厦门	115	115
上海	70	70
天津	60	120

宁波堆场的回空费差异较大，从 50 元/20 英尺标箱到 300 元/20 英尺标箱不等。

#### 5.海事局进口港口建设费

各口岸海事局所收取的港口建设费一致，均为 64 元/箱。

#### 6.进口常规总体费用

表 5.5 各口岸进口常规总体费用情况

口岸	总费用		按世行标准 (去除堆场回空费)		世行《营商环境报告》 进口边境合规费用
	最低	最高	最低	最高	
青岛	1364	2834	1314	2774	新加坡：220 美元（约人民币 1467 元）
深圳	1667	2813	1667	2813	
<b>宁波</b>	<b>1506</b>	<b>3100</b>	<b>1456</b>	<b>2800</b>	香港：266 美元（约人民币 1774 元）
广州	1800	3583	1750	3499	
厦门	1507	2072	1392	1957	台湾：340 美元（约人民

上海	1857	3012	1787	2942	币 2267 元)
天津	1354	2999	1294	2879	

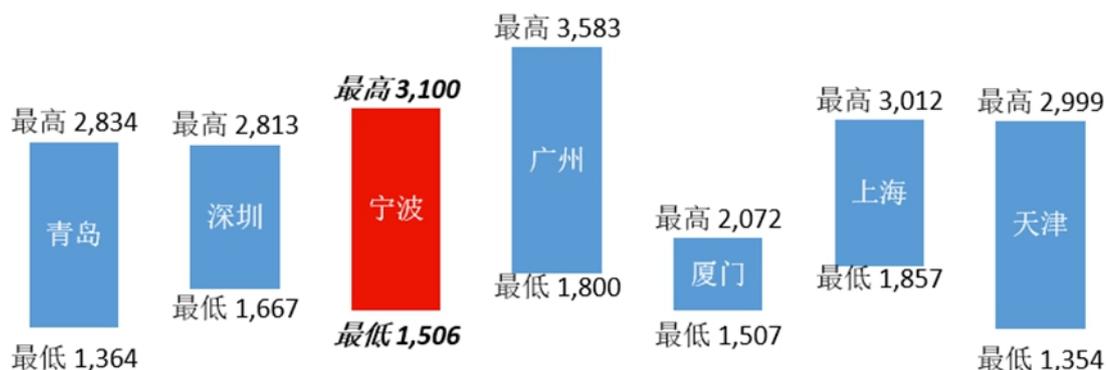


图 5.2 各口岸进口常规总体费用

在本报告考察的七个口岸中，宁波进口常规总体费用水平略偏高，主要原因是较高的船公司/船代收取的船公司文件费、堆场收取的差异较大的回空费以及较高的报关/报检服务费。

## (二) 出口口岸作业常规费用分析

### 1. 船公司/船代出口常规收费

表 5.6 各口岸船公司/船代出口常规收费情况

口岸	码头操作费		船公司文件费		铅封费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	633	750	150	500	30	100
深圳	830	1320	450	650	30	85
<b>宁波</b>	<b>565</b>	<b>990</b>	<b>300</b>	<b>500</b>	<b>50</b>	<b>80</b>
广州	575	780	450	550	30	60
厦门	545	728	450	500	30	60
上海	541	771	450	500	25	90
天津	600	900	450	500	10	100
口岸	AMS/ENS/AFR 等 舱单传输费		船代订舱费		VGM 操作费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	170	238	0	200	30	50
深圳	200	400	无	无	50	175
<b>宁波</b>	<b>205</b>	<b>274</b>	<b>188</b>	<b>338</b>	<b>25</b>	<b>50</b>
广州	30	50	无	无	20	50
厦门	25	35	82	102	无	无

上海	200	250	168	388	10	30
天津	170	250	无	无	20	20
口岸	设备交接单费		集装箱操作费		EDI 传输费	
	最低	最高	最低	最高	最低	最高
青岛	0	100	80	380	10	20
深圳	30	85	30	30	45	45
宁波	10	35	无	无	10	130
广州	40	50	无	无	无	无
厦门	30	60	无	无	2	2
上海	0	100	无	无	无	无
天津	20	40	25	25	100	100
口岸	港杂包干费					
	最低	最高				
青岛	90	105				
深圳	无	无				
宁波	无	无				
广州	无	无				
厦门	无	无				
上海	无	无				
天津	无	无				



图 5.3 各口岸船公司/船代出口常规总体收费

在本报告考察的七个口岸中，宁波口岸船公司/船代出口常规总体费用偏高，码头操作费、AMS/ENS/AFR 等舱单传输费、船代订舱费偏高，EDI 传输费差异较大。

## 2.出口报关/报检服务费

表 5.7 各口岸出口报关/报检服务费收费情况

口岸	报关服务费		报检服务费	
	最低	最高	最低	最高

青岛	60	150	80	150
深圳	150	350	100	150
宁波	80	150	50	100
广州	100	350	200	500
厦门	80	150	50	100
上海	65	130	50	100
天津	80	150	50	100

### 3.码头出口常规收费

表 5.8 各口岸码头出口常规收费情况

口岸	港务费	保安费
青岛	20	10
深圳	20	10
宁波	20	10
广州	20	10
厦门	4.5	4
上海	20	10
天津	20	10

### 4.堆场出口常规收费

表 5.9 各口岸堆场出口常规收费情况

口岸	提箱作业费		运抵集港费	
	最低	最高	最低	最高
青岛	180	200	无	无
深圳	无	无	无	无
宁波	60	300	无	100
广州	无	无	无	无
厦门	115	115	无	无
上海	30	100	无	10
天津	70	110	230	230

宁波口岸堆场提箱作业费偏高，且存在运抵集港费。

### 5.海事局港口建设费

各口岸海事局所收取的港口建设费一致，均为 32 元/箱。

### 6.出口常规总体费用

表 5.10 各口岸出口常规费用总体情况

口岸	总费用	世行标准	世行《营商环境报告》
----	-----	------	------------

			(减去提空箱吊箱费)		出口边境合规费用
	最低	最高	最低	最高	
青岛	1575	3005	1395	2805	新加坡：335 美元（约人民币 2234 元） 台湾：335 美元（约人民币 2234 元）
深圳	1977	3352	1977	3352	
宁波	1645	3109	1545	2809	
广州	1587	2562	1507	2452	
厦门	1449.5	1892.5	1334.5	1777.5	
上海	1601	2531	1571	2431	
天津	1887	2587	1817	2477	



图 5.4 各口岸出口常规总体费用

宁波口岸出口常规总体费用在本报告调查的七个口岸中偏高，主要原因是部分船公司/船代收费较高。

## 六、口岸作业中存在的问题

### （一）宁波口岸

#### 1. 申报前作业存在的问题：

1) 申请修改进口原始舱单和出口预配舱单，递交材料后海关两个工作日才能审批完毕，时间过长；

2) 宁波电子口岸对于需要在其系统上查询预配舱单信息的企业，要求办理一个电子密钥，每年收取 1000 多元的费用。

## **2.通关作业存在的问题:**

- 1) 进口提前申报的比例较低;
- 2) 8月1日后查验指令传达至现场海关时间滞后,由原来半小时增加至一小时多,导致企业需要向现场递交纸质单证申请人工操作;
- 3) 转人工查验后需要到现场码头进行预约,如果查验指令下发慢了,导致当天来不及预约,需要第二天进行预约,第三天才能开始正式查验,延长了通关时间。

## **3.放行后作业存在的问题:**

- 1) 出口海关单证放行后,需要由申报企业在宁波电子口岸中点击确认放行(此问题为宁波口岸独有,其他口岸未发现此类问题),手动向码头发送放行信息,延长了口岸作业的时间;
- 2) 出口拼箱货如由于某些问题需要退出海关监管场所,需要向海关递交电子申请并递交纸质材料,同一集装箱一票货物出错,其他货物均要办理电子申请,手续繁琐;
- 3) 危化品货物放行后,部分企业不愿意提离,而是长时间堆放在码头港区,带来隐患,对于码头安全不利。

## **4.其他问题**

- 1) 新建完成的码头由于政府审批、人员配置方面的原因不能开放,只能申请临时开放,而临时开放的期限最多只有一年,这样新建的码头就不能马上投入生产带来效益;
- 2) 宁波口岸相关政府部门监管环境相对于上海更加严格,尽管上海出口产生的费用可能更高,很多浙江的企业却更愿意运输到上海

出口，而非就近从宁波口岸出口。

## **（二）舟山口岸**

### **1.申报前作业存在的问题：**

1) 很多船舶在中午 12:00 左右靠泊，而此时正是各单位工作人员休息时间，不能登船检查，造成时间浪费；

2) 舟山目前并未实行联合登船检查，但部分企业是有此需求的；

3) 对于大宗矿石、粮食、煤炭等类别的货物，海事部门要求进行水分检测通过后才会放行二程船舶，但是目前这个检测只能由中检集团下的机构来进行，等待出具报告的时间很长。

### **2.通关作业存在的问题：**

1) 水水中转由于涉及担保放行，目前仍需递交纸质单证，尚未实现无纸化，且现场窗口只设置一个，节假日需要预约，但海关接单人员有限，海关无法保证时效性；

2) 进境一程船只有在海关放行后，才能直卸至二程船，没有堆场先作为缓冲；

3) 大宗散货的放行仍然需要海关收到理货报告，然而此种模式实际上只适用于集装箱货物，对于放行前一直停留在一程船上的大宗散货，理货报告对于放行没有绝对的必要性。

## **（三）嘉兴口岸**

1) 进口方面提前申报尚未大面积展开，宁波港到乍浦港约有 8 小时的行程，若可提前申报，在这 8 小时内可以完成很多申报准备工

作；

2) 杭州关区要求进行转关申报时上传提单扫描件，并由海关进行人工审核，点击确认后才能进行转关放行；

3) 海关、海事、边检等部门人员不足，难以满足嘉兴发展迅速的外贸业需求；

4) 乍浦港只有一套 H986 系统，且没有海关人员在场的“过机”不被承认，导致 H986 一天实际运转时间仅有 5-6 小时；

5) 嘉兴海关在乍浦港工作人员早上 8:30 从市区乘坐班车出发，约 9:30 到达乍浦港，下午虽然 5 点下班，但依然要提前 50-60 分钟坐班车回到嘉兴市区，实际工作时间较短；

6) 无纸化放行不彻底，仍有很多情况需要现场递交纸质材料。

#### **(四) 义乌口岸**

1) 一般贸易与市场采购的拼箱货物不能在义乌进行申报，均需转关到宁波进行出口申报，导致企业成本增加；

2) 海关工作人员不足，无法实现 7\*24 小时办公。

### **七、总结与建议**

#### **(一) 结论总结**

##### **1.时效方面的主要结论**

1) 浙江码头众多，不同码头间由于港区自然条件、作业流程上的差异导致口岸作业耗时存在较大的不同，整体上：浙江口岸进口口

岸作业及整体通关耗时与国内其他主要口岸相比较长，但出口口岸作业及整体通关耗时则表现较好；

2) 浙江各口岸进口“靠泊-申报”阶段耗时较长，提前申报未能普遍开展是主要原因；

3) 北三集司、梅山出口“放行-装船”耗时较长，主要原因是船公司/船代要求的“截关时间”（即最晚完成通关手续的时间）较早，至少在货船预计开船两天前，但此问题并非宁波口岸独有，其他主要口岸均有类似问题，而船公司之所以如此要求是为放行后可能的异常情况预留足够的处理时间；

4) 北仑矿石的耗时分析说明，将大宗散货与集装箱货物混合考察并非宁波口岸进口整体通关耗时在全国排名靠后的原因，宁波口岸进口整体通关耗时较长的主要原因是：提前申报比例过低、拼箱货比例相对较高以及海关要求上传提货单（截止至本报告完成时，提前申报比例已经逐渐增加，海关也不再要求上传提货单，使得申报前准备耗时大大缩短）。

另外，由于各口岸天然存在的差异，例如港口条件、主要的货物种类等等，单纯地用整体通关时间考察口岸作业的效率并不完全科学。

## **2.费用方面的主要结论**

费用方面，主要是对宁波口岸集装箱货物的进出口作业常规费用与国内其他主要口岸进行了对比分析，主要有以下结论：

1) 宁波进口常规总体费用水平在国内主要口岸中略微偏高，主要体现在：船公司文件费、堆场回空费、报关/报检服务费；

2) 宁波出口常规总体费用水平在国内主要口岸中偏高，主要体现在船公司/船代收取的码头操作费、AMS/ENS/AFR 等舱单传输费、船代订舱费，以及堆场收取的提箱作业费。

## **(二) 政策建议**

### **1. 流程与制度优化方面**

1) 简化原始舱单和预配舱单修改的审批手续，在保证监管的前提下加快审批速度；

2) 提供多种“登船检查”模式供企业选择，企业可以根据自身需求选择传统登船检查模式或联合登船检查模式；

3) 进一步推广进口“提前申报”，通过鼓励的方式引导企业选择提前申报，但强制企业使用“提前申报”并不可取；

4) 设立水水联运中一程船换二程船的海关监管缓冲堆场，用于临时堆放需要换装二程船但仍未放行的货物；

5) 引进符合要求的第三方检测机构辅助进行部分大宗货物的水分检测；

6) 在企业自愿提前申报范围的基础上，对于在卸船前提前审单后确定查验的进口货物，在卸船后直接拖运至查验场地，或者设立专门的“查验集装箱堆场”，将此类集装箱与其他集装箱分开，另外堆放，减少后期查验吊箱时的工作量；

7) 研究无需收发货人或其代理出席查验的机制，如查验无问题则直接放行，如查验有问题再行通知收发货人或其代理；

8) 取消宁波口岸出口时需要由申报企业在电子口岸中点击确认放行的环节;

9) 进一步考察理货报告作为大宗散货放行条件的必要性, 研究取消两者间的关联;

10) 研究解决义乌陆港不能直接申报出口的问题。

## **2.无纸化和信息技术方面**

1) 对于特殊手续无纸化进一步落实, 例如: 出口拼箱货物退出海关监管场所、担保放行、转关申报等, 取消不必要的纸质单证递交要求;

2) 加强建设码头查验在线预约吊箱系统;

3) 鼓励各主体(船公司、船代、码头、堆场等)开具电子发票。

## **3.人员与设施方面**

1) 通过合理的轮班制度及补贴制度, 在一定程度上解决海关人员、海事人员及其他相关管理部门人手不足带来的问题并尽力满足企业需求;

2) 根据企业需求及设备负荷能力, 合理增加 H986 系统装备;

3) 对于政府部门人员管理应根据企业需求设置一定的“弹性空间”, 例如政府部门人员为了在正常工作时间外更及时地完成相关监管手续, 可以接受企业提供的工作餐, 以避免企业与单位之间来回往返, 耗费时间和不必要的费用。

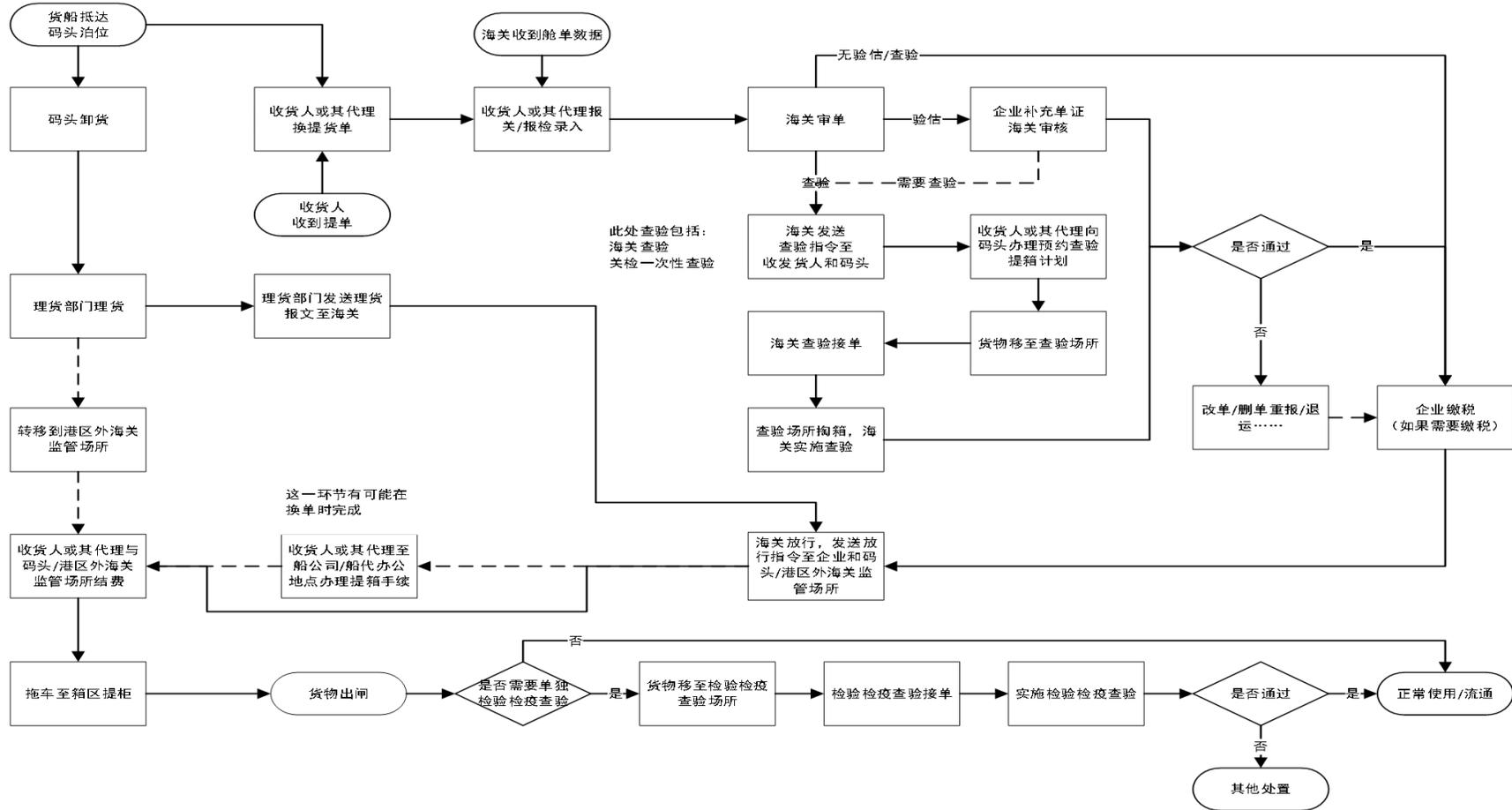
## **4.费用方面**

1) 联合相关部门, 要求船公司/船代、堆场就明显偏高的收费进

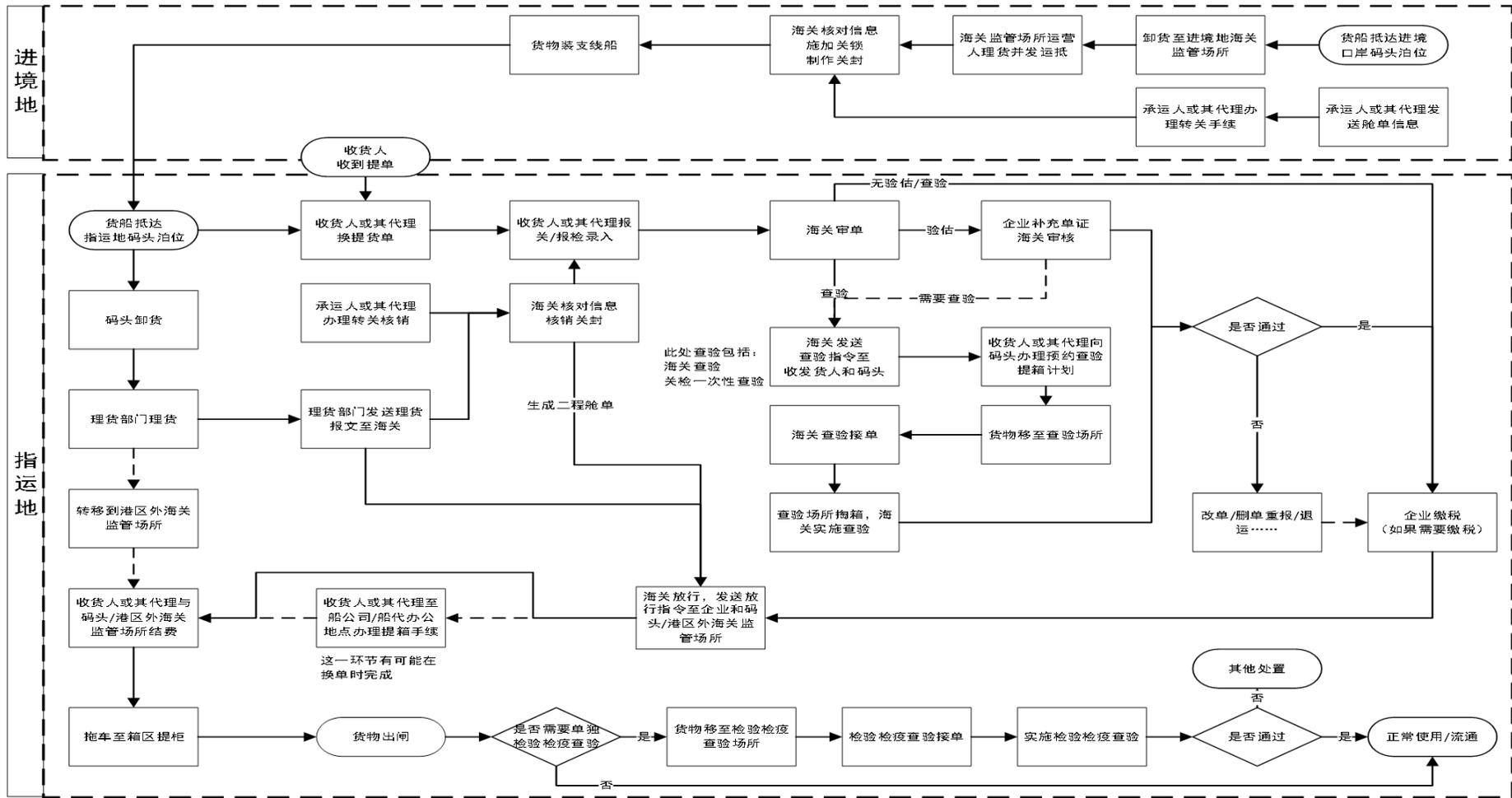
行说明，对无法提供合理理由的要求整改；

2) 研究取消宁波电子口岸向企业收取的舱单查询费用，并进一步筛查类似带有强制性色彩的事业性收费和商业性收费。

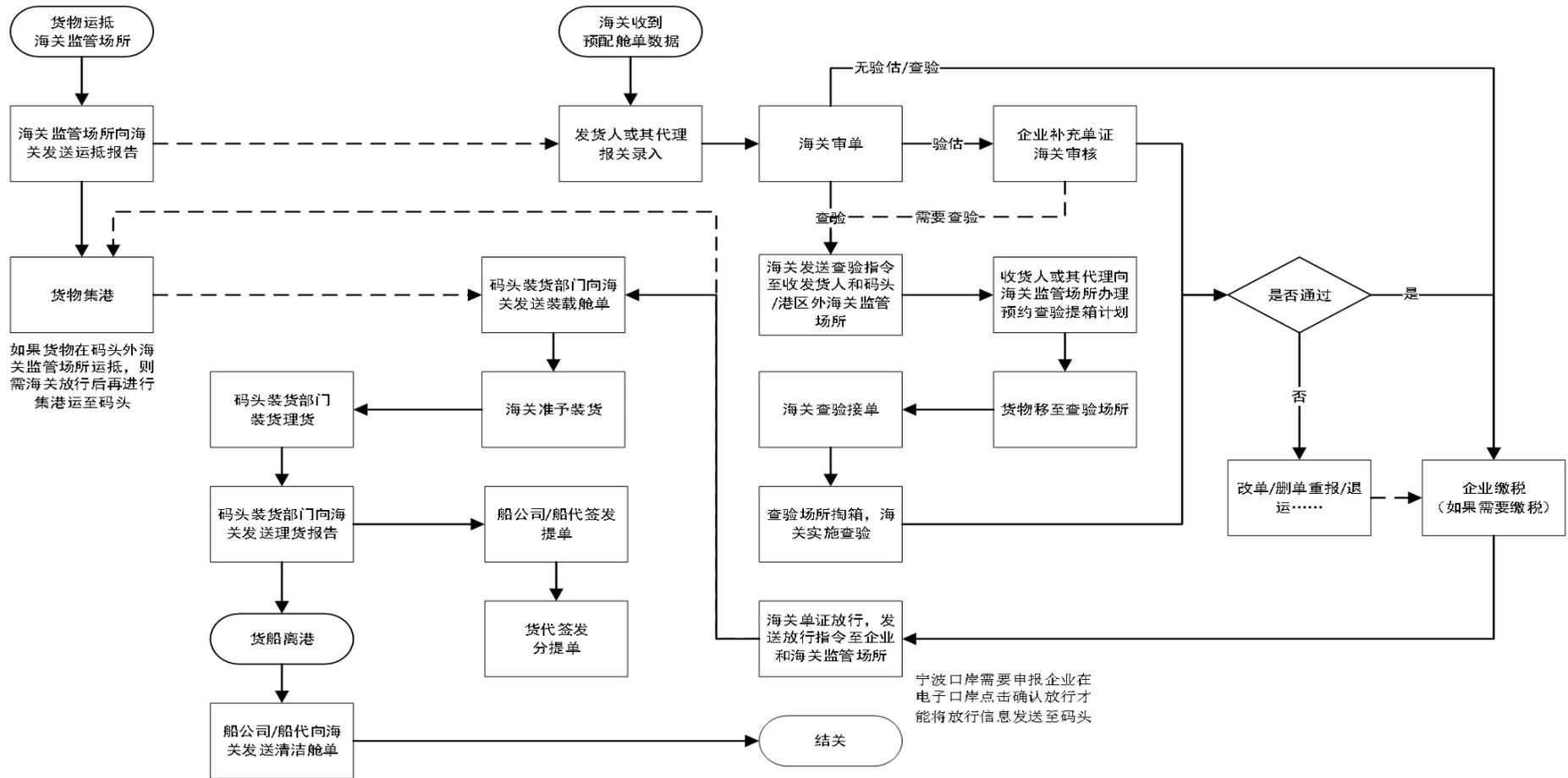
# 附件 1 海运进口集装箱货物口岸作业流程（进境口岸申报）



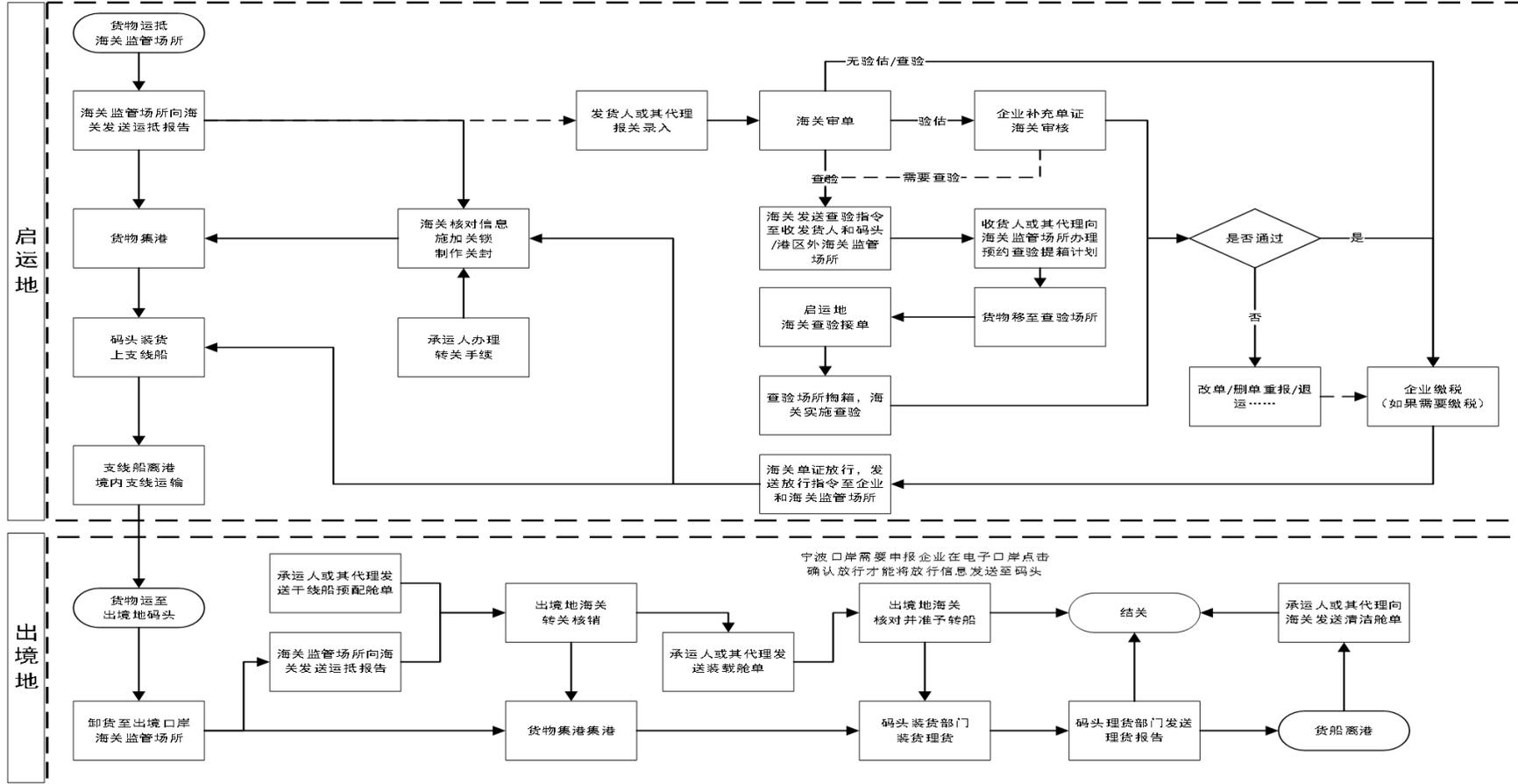
## 附件 2 海运进口集装箱货物口岸作业流程（水水联运指运地申报）



### 附件 3 海运出口集装箱货物口岸作业流程（出境口岸申报）



## 附件 4 海运出口集装箱货物口岸作业流程（水水联运启运地申报）



## 附件 5 集装箱货物进口常规费用调查问卷

此问卷中费用满足以下几个条件：

- ① 发生的时间范围为：“船舶到港”—“企业还空箱至堆场”
- ② 只涉及各收费主体直接对进出口企业或其代理收取的费用，例如码头对船公司收取的费用则不在考察之列。
- ③ 费用发生的概率须在 80%以上。

填写时需要注意：

- ① 以下费用项目不是必须填写，请根据具体情况进行填写，如果没有遇到过则跳过即可。
- ② 对于每一项费用，可以填写所了解范围内可能的最低收费和最高收费，如果费用统一，则只在最低费用项填写。
- ③ 请注意计费单位，如果是按箱收，则填写“20 尺标箱”和“40 尺标箱”所在行，如果是按票/次收，则填写“按票/次收”行，其他行则不用填写。
- ④ 所有费用项目所涉货币单位均为人民币元，直接在方框内填入数字即可。

答卷企业（自愿填写）

---

答卷人姓名（可填化名，自愿填写）

---

联系电话（手机号码，自愿填写）：

---

您常用的 Email 地址（自愿填写）：

---

## 船公司、船代的收费

THC 操作费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

船公司文件费（DOC 费）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

DO 换单费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：接受客户换单保函及提单，参照进口舱单信息对提单信息进行审核，审核通过及时为客户办理更换提货单业务

设备交接单费（制单费）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：用于客户与堆场间的集装箱交接服务

集装箱操作费（CHC、进口杂费、舱单审核费）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：录入、整理、转换、核对并向海事部门发送船东提供的进口客户的进口舱单数据和卸船船图数据，并对有问题的数据进行跟踪反馈。

船公司/船代 EDI 传输费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：为了协助客户顺利进行进口海关申报，对船东提供的客户进口舱单数据进行录入、整理、转换、核对及向海关的发送

## 货代/报关行的收费

报关费（报关服务费）——收费主体：货代/报关行

	最低收费	最高收费
按票收		

报检费（报检服务费）——收费主体：货代/报关行

	最低收费	最高收费
按票收		

## 码头运营单位的收费

港务费[矩阵文本题]

20 尺标箱	_____
40 尺标箱	_____

保安费[矩阵文本题]

20 尺标箱	_____
40 尺标箱	_____

理货费——收费主体：码头理货部门/理货公司

	最低收费	最高收费
--	------	------

20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

## 堆场的收费

堆场回空费（卸车费）——收费主体：还箱堆场

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

集装箱在码头堆存多长时间会进行转栈（天）[矩阵文本题]

最短时间	_____
最长时间	_____

转栈费——收费主体：港区外海关监管堆场

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

## 海事局的收费

港建费[矩阵文本题]

20 尺标箱	_____
40 尺标箱	_____

其他需要说明的收费：

除上述费用项目外，从“船舶到港”到“还空箱至堆场”期间，是否还有其他费用项目，请在以下列明（只填写发生概率超 80%、直接向进出口企业或其代理收取的费用即可），如果没有则可以直接提交

其他收费

	费用名称	收费主体	按柜收 (20GP)	按柜收 (40GP)	按票/次收
费用 1					
费用 2					
费用 3					
费用 4					
费用 5					
费用 6					
费用 7					

## 附件 6 集装箱货物出口常规费用调查问卷

此问卷中费用满足以下几个条件：

- ① 发生的时间范围为：“订舱成功”—“货船离港”
- ② 只涉及各收费主体直接对进出口企业或其代理收取的费用，例如码头对船公司收取的费用则不在考察之列。
- ③ 费用发生的概率须在 80%以上。

填写时需要注意：

- ① 以下费用项目不是必须填写，请根据具体情况进行填写，如果没有遇到过则跳过即可。
- ② 对于每一项费用，填写所了解范围内可能的最低收费和最高收费。
- ③ 请注意计费单位，如果是按箱收，则填写“20 尺标箱”和“40 尺标箱”所在行，如果是按票/次收，则填写“按票/次收”行，其他行则不用填写。
- ④ 所有费用项目所涉货币单位均为人民币元，直接在方框内填入数字即可。

答卷企业名称（非必填）

---

答卷人姓名（非必填）

---

请输入您的手机号码（选填）：

---

您常用的 Email 地址（选填）：

---

## 船公司、船代的收费

THC 操作费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

船公司文件费（单证费、DOC 费）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

铅封费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

AMS/ENS/AFR 等舱单传输费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		

40 尺标箱		
按票/次收		

收费说明：向相关国家海关/边境部门预申报舱单数据

船代订舱费（扣减港务费与保安费）

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

VGM 操作费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

收费说明：船代将 VGM 数据传输给承运人

设备交接单费（制单费）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

收费说明：用于客户与对堆场间的集装箱交接提供服务

集装箱操作费（CHC）——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：录入、整理、转换、核对并向海事部门发送船东提供的进口客户的进口舱单数据和卸船船图数据，并对有问题的数据进行跟踪反馈

网上申报服务费

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

船公司/船代 EDI 传输费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票/次收		

收费说明：为了协助客户顺利进行出口海关申报，对船东提供的客户出口舱单数据进行录入、整理、转换、核对及发送给海关。

港杂包干费——收费主体：船公司/船代

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		
按票收		

收费说明：为保证出口客户顺利预约集港，收集、整理客户提供的集港数据，并转换发送至相关方，同时提供网上预约平台保证客户预集港信息及时、准确的发送相关方

## 货代/报关行的收费

报关费（报关服务费）——收费主体：货代/报关行

	最低收费	最高收费
按票收		

报检费（报检服务费）——收费主体：货代/报关行

	最低收费	最高收费
按票收		

## 码头的收费

港务费

20 尺标箱	

40 尺标箱	_____
--------	-------

### 保安费

20 尺标箱	_____
40 尺标箱	_____

### 港口作业搬移费

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

## 堆场的收费

堆场出入场费（出入库费、上下车费、装卸车费、提箱作业费）——收费主体：堆场

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

收费说明：提供货物装（卸）车、进出库（场）作业。

堆场吊箱费（提取空箱时收取的服务费）——收费主体：堆场

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

运抵集港费（运抵费、运抵包干费、暂落集港费、集港费，如果包含 VGM 操作，请扣减 VGM 操作费）——收费主体：运抵堆场

	最低收费	最高收费
20 尺标箱		
40 尺标箱		

为客户提供重箱海关监管区堆存、吊装、运抵信息传输、集港运输服务。

## 海事局的收费

港建费

20 尺标箱	_____
40 尺标箱	_____

## 其他收费

从“订舱成功”到“货船离泊”，除以上费用项目外，还有哪些费用项目，请在以下列明（列明发生概率超过 80%、直接对进出口企业或其代理收取的费用项目即可），如果没有，直接提交即可。

其他收费

	费用名称	收费主体	按柜收	按柜收	按票/次收
--	------	------	-----	-----	-------

			(20GP)	(40GP)	
费用 1					
费用 2					
费用 3					
费用 4					
费用 5					
费用 6					
费用 7					