

2017 年

中国海运进口集装箱货物  
口岸放行时间评测研究报告

2017 年 11 月

二〇一七年十一月

# 目 录

一、研究意义与研究目标.....	1
二、研究范围与数据搜集.....	1
(一) 研究范围.....	1
1. 所研究货物的范围.....	1
2. 口岸放行的起止点及其中各阶段的界定.....	2
(二) 数据搜集.....	3
三、统计分析.....	4
(一) 口岸放行平均总耗时的统计分析.....	4
(二) “卸货阶段”与“通关准备阶段”耗时的统计分析.....	6
(三) “通关阶段”耗时的统计分析.....	7
1. 各口岸通关阶段耗时的比较分析.....	7
2. 人工审单.....	8
3. 企业交单.....	9
4. 缴纳税费.....	11
5. 海关查验.....	12
6. 报关单收货人的信用级别.....	13
7. 报关单申报单位的信用级别.....	14
8. 提前放行.....	14
9. 运抵前申报.....	15
(四) “提离货物阶段”耗时的统计分析.....	16
1. “提离货物阶段”的耗时.....	16
2. “提离货物阶段”耗时较长的原因.....	17
(五) 通检作业对口岸放行耗时的影响.....	18
四、总结与建议.....	18
(一) 结论总结.....	19
(二) 政策建议.....	19
附：海运进口集装箱货物口岸放行流程图（2017年更新）.....	23



# 中国海运进口集装箱货物 口岸放行时间评测报告

## 一、研究意义与研究目标

国家口岸管理办公室在 2016 年启动实施了中国海运进口集装箱货物口岸放行时间评测研究项目，取得了卓越成果，并形成了《中国海运进口集装箱货物口岸放行时间评测报告》，为科学评测评价我国的口岸放行时间，并为下一步整体加速进出口货物验放，提高口岸通关效率奠定了坚实的基础。

2017 年，世界贸易组织《贸易便利化协定》正式生效，为了贯彻《协定》第 7 条第 1 项明确要求各签署协定成员“定期并以一致的方式测算和公布货物平均放行时间”，同时使得口岸放行时间评测常态化，也为了评估这一年来海关及其他相关部门为缩短口岸放行时间带来的成效，国家口岸办再次启动了口岸放行时间评测项目，依据在去年形成的工作思路，并做出众多必要改进，在国家口岸管理办公室的组织协调下，各个部门通力合作，最终形成了本报告。

本报告以通过海关通关信息系统、国际海运码头运营企业、国检 ECIQ 系统三个渠道搜集的上海、深圳、广州、黄埔、天津、青岛、大连、厦门、宁波、南京十个口岸海运进口集装箱货物的相关数据，经过审核、对碰和整合，形成完整的时间点记录链条，从而较为科学地对各个口岸海运进口集装箱货物放行时间进行评测，对放行流程中的几个阶段分别进行统计分析，并形成了提高进口货物口岸通关效率的一些意见和建议。

## 二、研究范围与数据搜集

### （一）研究范围

#### 1. 所研究货物的范围

本报告所研究的货物范围是：海运进口集装箱货物。

此次研究的集装箱进口货物仅为全程口岸通关货物<sup>①</sup>，过境、转运、通运以及采用区域通关一体化方式、转关运输、属地申报口岸验放、属地申报属地验放等方式实现的集装箱进口货物均在样本中作剔除处理，暂不做考察。

---

<sup>①</sup> 指在进境口岸向主管海关办理通关手续的货物。

## 2. 口岸放行的起止点及其中各阶段的界定

以“货船抵达码头”为起始时间点，“货物离开码头港区”为终止时间点，按先后顺序分共五个时间节点：

- ①货船抵达码头（起始点）
- ②货物卸船完成
- ③海关接受申报
- ④海关发出放行指令
- ⑤货物离开码头港区（终止点）

其中①②⑤是通过各地方口岸码头运营单位，从各个码头的运营系统中调取相关数据，③④则是从海关通关信息系统中调取相关数据。

通过上述五个时间节点，可以将整个放行流程<sup>①</sup>划分为四个阶段：

卸货阶段：“货船抵达码头”至“货物卸船完成”，一般情况下包括了货物卸船的过程；

通关准备阶段：“货物卸船完成”至“海关接受申报”，一般情况下包括：码头（或专门的理货公司）理货并发送理货报文、企业从船代/船公司换取提货单、企业准备报关报检资料、报关企业在相应平台进行报关和报检录入、检验检疫审单<sup>②</sup>，另外，在某些口岸针对一些法检货物和木质包装等等需要在进入通关阶段前先进行检验检疫，合格后签发通关单；

通关阶段：“海关接受申报”至“海关发出放行指令”，这一阶段即“通关阶段”，一般情况下包括：海关审单（电脑审单、后台人工审单）、海关计税与企业缴税、现场交单审单、海关查验、海关确认放行等等环节；

提离货物阶段：“海关发出放行指令”至“货物离开码头港区”，一般情况下包括了：企业向船代/船公司办理放箱手续、向码头交费办理提箱手续，然后到码头对应的堆场/箱区将货物提离等作业，另外，在某些口岸，部分法检货物的检验检疫或木质包装货物的熏蒸消毒等需要在码头港区进行<sup>③</sup>。

另外，本报告也涉及到了“通检”作业，具体的时间节点包括：

- ①系统接受报检
- ②现场接受单证

---

<sup>①</sup> 具体的放行流程和环节可以参考附录的“海运进口集装箱货物口岸放行流程图”。

<sup>②</sup> 目前来讲，对于非法检货物，向检验检疫报检并通过审核并不是海关接受申报的必要条件，所以对于非法检货物而言通关和通检作业经常是同时进行的。

<sup>③</sup> 码头港区内的检验检疫作业，各个口岸检验检疫部门的要求是不同的：有些口岸检验检疫部门要求所有的检验检疫作业在码头港区之外其指定的场所进行（例如：天津），而有些口岸检验检疫部门则对部分货物的部分检验检疫作业在码头港区内进行（例如：深圳盐田）。

### ③出具通关单或其他凭证

可以划分为以下几个阶段和环节：

通检准备阶段：“货物卸船完成”到“系统接受报检”，主要涉及到了对报检所需信息的准备和录入工作；

报检递单：“系统接受报检”到“现场接受单证”，主要涉及申报企业准备相关的纸质单证并前往申报窗口进行申报；

检验检疫现场审单：“现场接受单证”到“出具通关单或其他凭证”，主要涉及检验检疫窗口的审单工作，也包括了企业缴纳检验检疫相关费用的环节，个别口岸某些货物还涉及到一些初步的施检工作（例如熏蒸、消毒等）。

## （二）数据搜集

此次测评项目同时启动了港务、通关、通检数据的搜集。

港务方面：“货船抵达码头”、“货物卸船完成”及“货物离开码头港区”三个时间节点的数据是通过各口岸码头系统来进行提取的，提取的时间根据载有货物的货船抵达码头的时间点来确定，本报告选取了 2017 年 5 月 1 日 00:00 到 2017 年 5 月 22 日 23:59 作为样本提取的时间段。

通关方面：“海关接受申报”到“海关发出放行指令”之间用于分析的时间节点和数据项均从海关通关信息系统中提取，提取的时间根据海关接受申报的时间点来确定，选取了 2017 年 5 月 14 日 00:00 到 5 月 22 日 23:59 作为样本提取的时间段。

通检方面：“系统接受报检”、“现场接受单证”及“出具通关单或其他凭证”则从国检 ECIQ 系统中进行提取，提取的时间根据国检接受申报的时间点来确定，选取了 2017 年 5 月 1 日 00:00 到 2017 年 5 月 22 日 23:59 作为样本提取的时间。

在各个方面的数据提取出之后，将这些数据根据提单号与海关信息系统中进行对碰，分别提取出不同阶段需要使用的数据，数据的提取、对碰及筛选后的结果如下：

表 2.1 各方数据对碰后用于计算各阶段耗时的票数

口岸	用于计算 通关阶段的票数	用于计算 卸货/通关准备/提离货 物阶段的票数	用于计算 通检阶段的票数	用于计算 通检准备阶段的票 数
上海	17020	14349	6971	5631
青岛	11754	3901	3064	1871

口岸	用于计算 通关阶段的票数	用于计算 卸货/通关准备/提离货 物阶段的票数	用于计算 通检阶段的票数	用于计算 通检准备阶段的票 数
天津	7953	2762	4776	1610
广州	6083	934	3712	639
黄埔	5130	349	1697	163
大连	5102	4047	2574	2176
深圳	3932	-	1946	-
宁波	3853	3404	1770	1657
厦门	3421	506	1305	258
南京	2124	215	499	69
总计	66372	30467	28314	14074

注：以上票数均以报关单为单位

需要说明以下几点：

①用于计算通关阶段的数据为从海关通关信息系统中提取的全数据，用于计算其他阶段的数据为海关系统与码头系统、报检系统匹配后的可用数据。

②用于计算卸货/通关准备/提离货物/通检准备阶段的数据中：广州使用的是南沙港区的数据，黄埔使用的是黄埔老港区的数据，而深圳使用的是盐田港区的数据，并且盐田港区运营单位由于技术原因没有提供提单号，无法与海关系统和报检系统匹配，因此只能采用集装箱号对应的数据进行估算。

### 三、统计分析

#### （一）口岸放行平均总耗时的统计分析

通过对各口岸样本的统计，各口岸放行平均总耗时的情况如下：

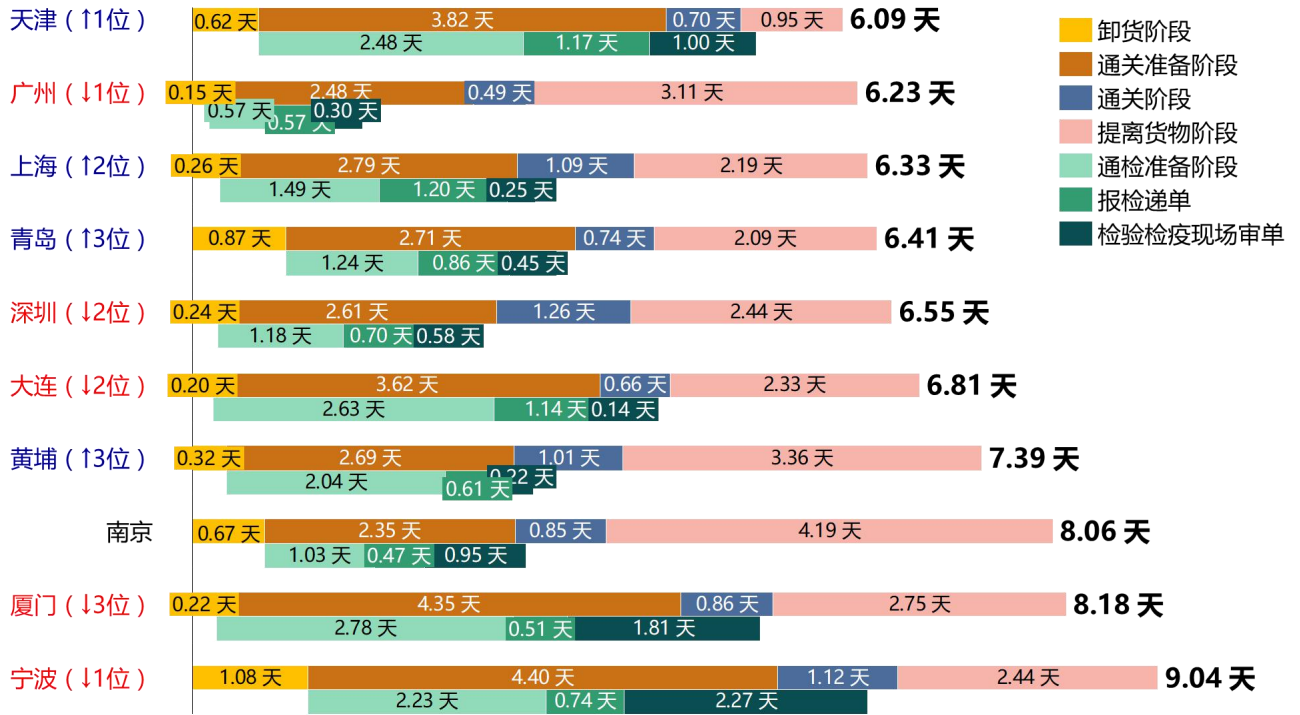


图 3.1 各口岸放行平均总耗时

从图 3.1 可以看到，在各口岸中，天津口岸放行平均总耗时最短，相较于去年排名上升一位。整体上看，去年只有四个口岸（广州、天津、深圳、大连）的平均总耗时在 7 天之内，今年有 6 个口岸的平均总耗时在 7 天之内，相较去年的四个口岸，新增了青岛、上海。

按照各关区进口报关单票数的比例分配权重，对各口岸的平均总耗时再加权平均后得到这些口岸总体的口岸放行平均耗时如下：

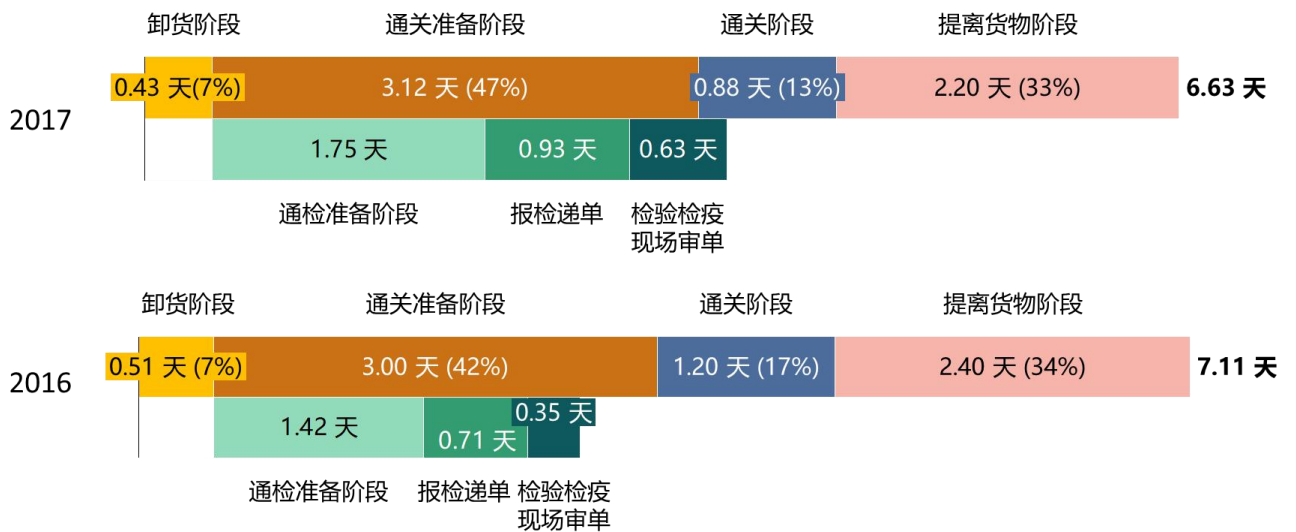


图 3.2 全国整体的口岸放行平均总耗时（2017 年与 2016 年）

从总体上来看，2017年以十大口岸为代表的全国整体口岸放行平均总耗时相较于去年减少了0.48天，接近12个小时，从图3.2显示的统计结果来看，主要的时间压缩在通关阶段，这与近一年多来海关所采取的各类改革措施密不可分。

## （二）“卸货阶段”与“通关准备阶段”耗时的统计分析

### 1. “卸货阶段”与“通关准备阶段”的耗时

“卸货阶段”与“通关准备阶段”各口岸的平均耗时排序如下：

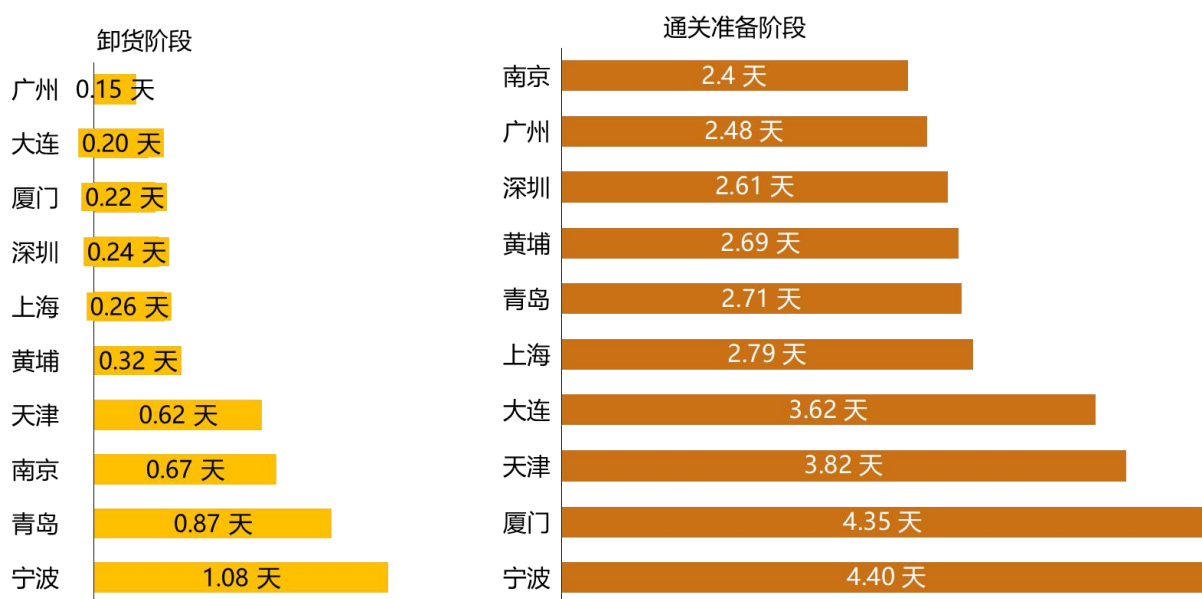


图 3.3 各口岸“卸货阶段”、“通关准备阶段”的平均耗时

“卸货阶段”平均耗时最多的是宁波，是十大口岸中唯一超过1天的口岸。“通关准备阶段”中耗时最多的依然是宁波，厦门和宁波两个口岸的“通关准备阶段”平均耗时都超过了4天，是其总体耗时较长的主要原因。

### 2. “通关准备阶段”耗时较长的原因

从以上图3.2、图3.3可以看到，“通关准备阶段”耗时占据了口岸放行耗时的最大部分，经过对企业的调查，主要有以下原因：

①“换单”及相关工作。一般情况下，在货船抵港后，收货人或其代理需将其持有的提单向船公司或其代理换取“提货单”，而如果收货人或其代理人持有的是分提单，还需要先行换取“主单”，然后才能换取提货单，根据一线操作人员反映，以上整个过程大概耗时两天多的时间。

②申报企业准备相关单证。目前相当大一部分申报企业仍然是在货船抵港后才开始着手准

备相关的单证，所以造成了申报的延后。

③“理货”对于申报的“限制”。正常来讲，只要海关收到并确认舱单信息，企业即可以向海关进行申报，但是在现实情况中，由于理货信息的确认是海关放行的条件，因此相当一部分企业均是在舱单系统中查询到理货信息被确认后才开始进行申报，另外据了解，部分海关将理货信息的确认作为接受企业申报的条件，而也是不符合海关相关规定的。

④法检货物的“通检环节”。对于法检货物，只有获取通关单后，海关才能接受申报，因此对于此类货物，报检和检验检疫审核的时间也造成了通关准备阶段耗时的增加。

### （三）“通关阶段”耗时的统计分析

通关阶段分析使用的数据均是由海关通关信息系统中提取的，此次评测项目在通关阶段的研究得到了海关内部各部门的良好支持。

#### 1. 各口岸通关阶段耗时的比较分析

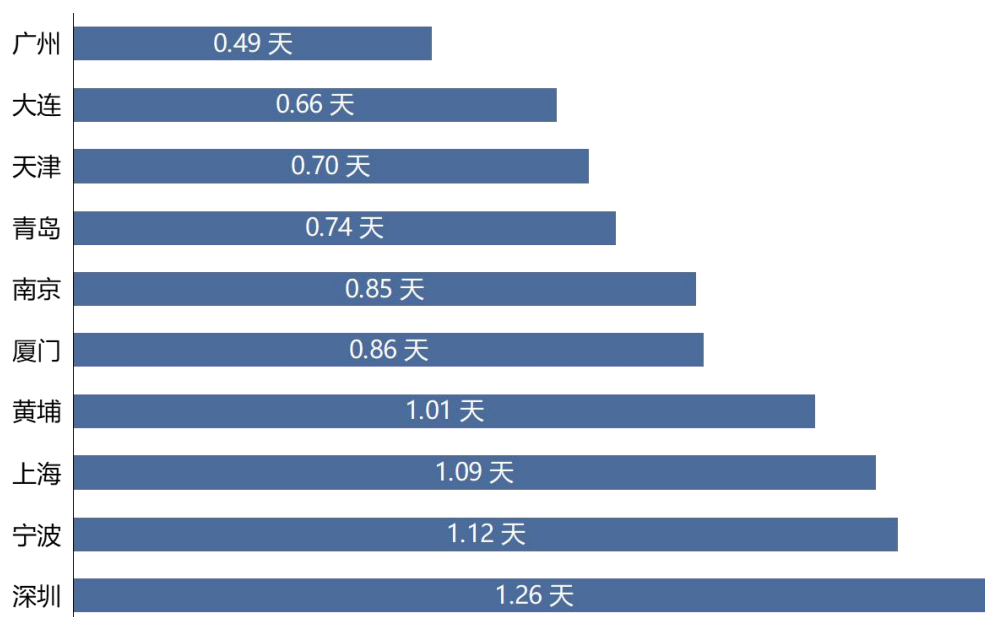


图 3.4 各口岸“通关阶段”平均耗时

统计结果显示，广州通关阶段平均耗时最少，深圳平均耗时最长。在去年的统计中，只有4个口岸（广州、厦门、天津、大连）的通关阶段平均耗时在1天之内，而今年增加到了6个口岸，青岛和南京的通关阶段平均耗时也控制在了1天之内，而且相比于去年，今年十大口岸中没有有一个口岸的通关阶段平均耗时超过2天。总体来讲，进步明显。另外，在该阶段，各口

岸样本在不同耗时区间的分布如下：

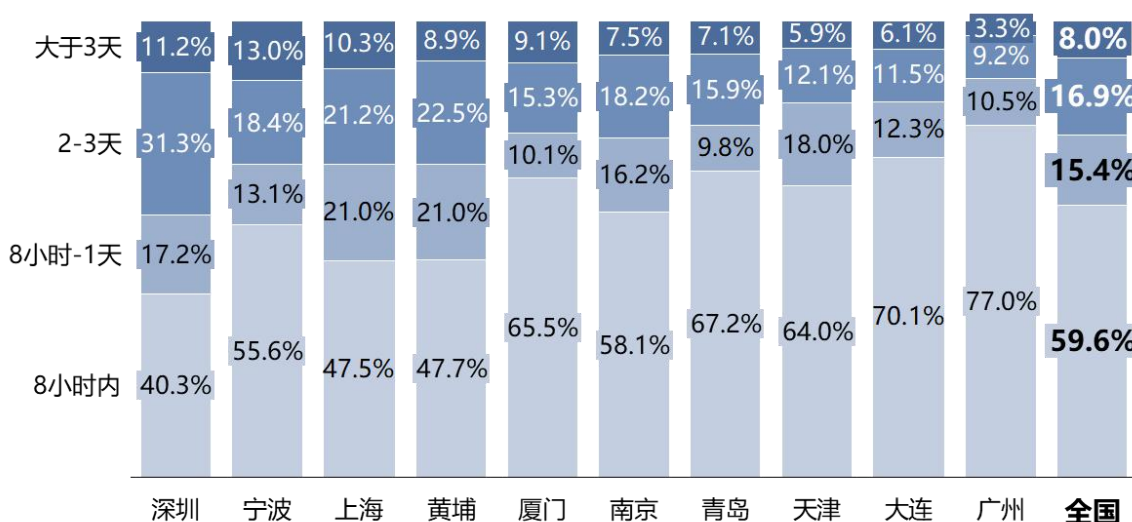


图 3.5 通关阶段：各口岸样本在不同耗时区间的分布

全国来讲，8 小时通关率已经将近 60%，24 小时通关率已经达到了 75%，相较于去年的 67.1%增长了约 8%。十大口岸中，大连、广州两个口岸的 8 小时通关率已经达到 70%以上，而深圳、上海、黄埔的 8 小时通关率仍然低于 50%。

## 2. 人工审单

本报告所涉及“人工审单”包括人工系统后台审单和现场人工审单，其计算方式是从“电脑审单处理”到“人工审单处理”之间的时间区间。

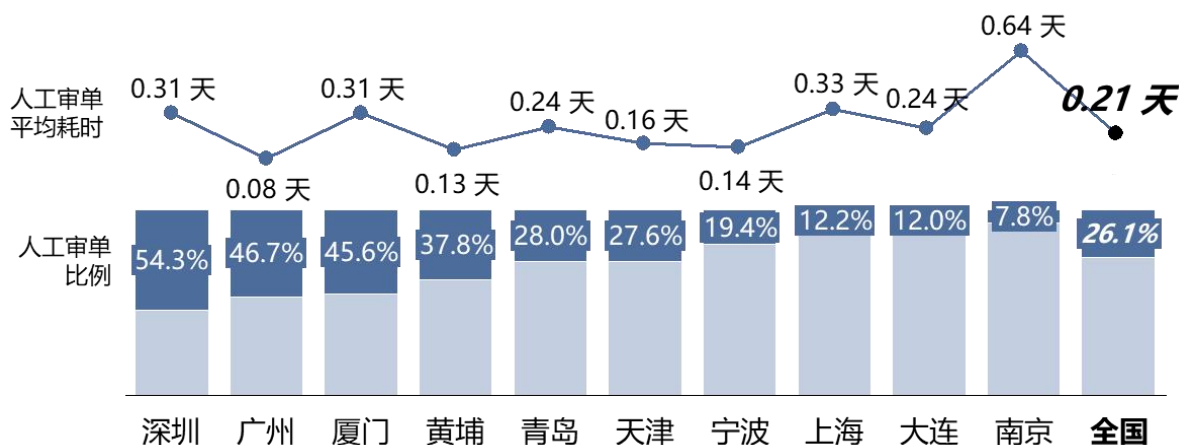


图 3.6 各口岸海关人工审单的比例和人工审单平均耗时

全国来讲，涉及人工审单的比例为 26.1%，人工审单平均耗时为 0.21 天。十大口岸中，只有南京口岸的人工审单比例低于 10%，而深圳的人工审单比例则高于 50%，且其人工审单平均

耗时为 0.31 天，人工审单已经成为主要的耗时原因。

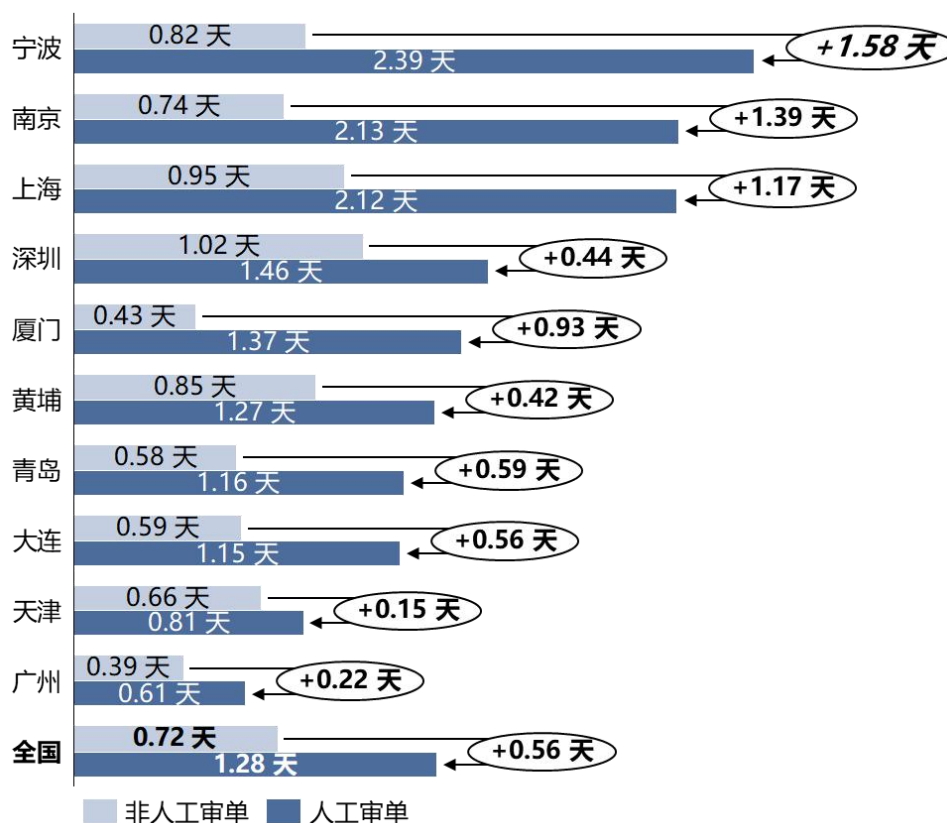


图 3.7 人工审单“引致”的通关阶段耗时的增加

由于人工审单引致的通关阶段耗时的增加，实际上要大于人工审单本身的耗时。例如：从全国来讲，人工审单环节平均耗时仅为 0.21 天，但是其带来的整个通关阶段的耗时会平均增加 0.56 天，也就是说一票货物如果涉及人工审单，报关企业为了应对人工审单的相关要求进行准备，也要花费相当多的时间。全国十大口岸中，由人工审单引致的通关阶段平均耗时增量最多的是宁波口岸。

### 3. 企业交单

本报告所涉及的“交单”不仅仅包括企业携带相关单证到现场海关窗口递交的情况，也包括企业因海关要求在系统中上传单证扫描件的情况，因为两者在实际作用上是一样的，而且即使目前无纸化已经全面实行，但在海关通关信息系统做记录时依然以“现场交单处理”作为企业补充上传单证这一环节的名称。“企业交单”的耗时是指系统中从“电脑审单处理/人工审单处理”到“现场接单处理”之间的耗时。

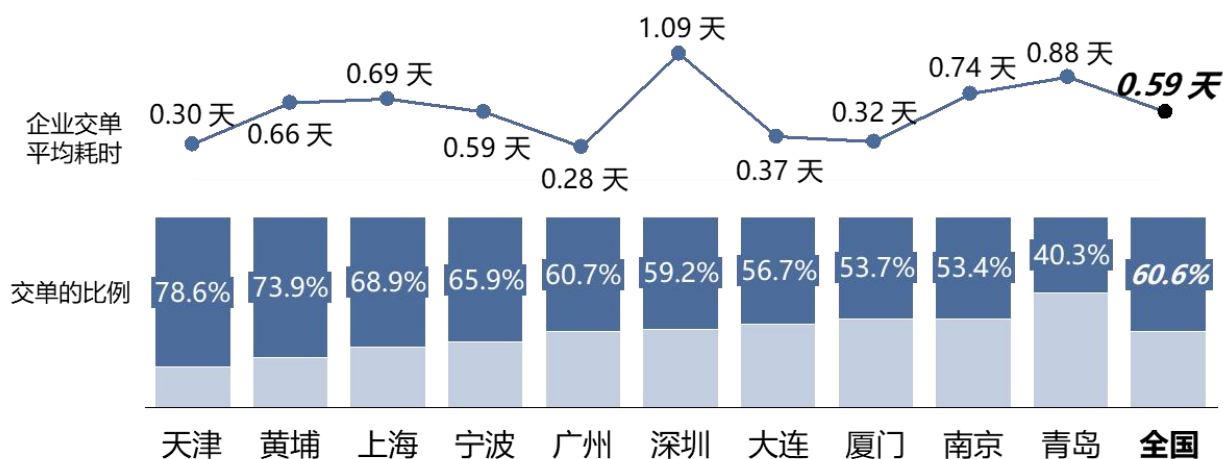


图 3.8 各口岸“交单”的比例与“交单环节”的平均耗时

全国来讲，交单的比例为 60.6%，企业交单的平均耗时为 0.59 天。十大口岸中，天津和黄埔的交单比例高于 70%，而深圳的企业交单平均耗时最高，为 1.09 天，而青岛的企业交单平均耗时也接近 1 天。

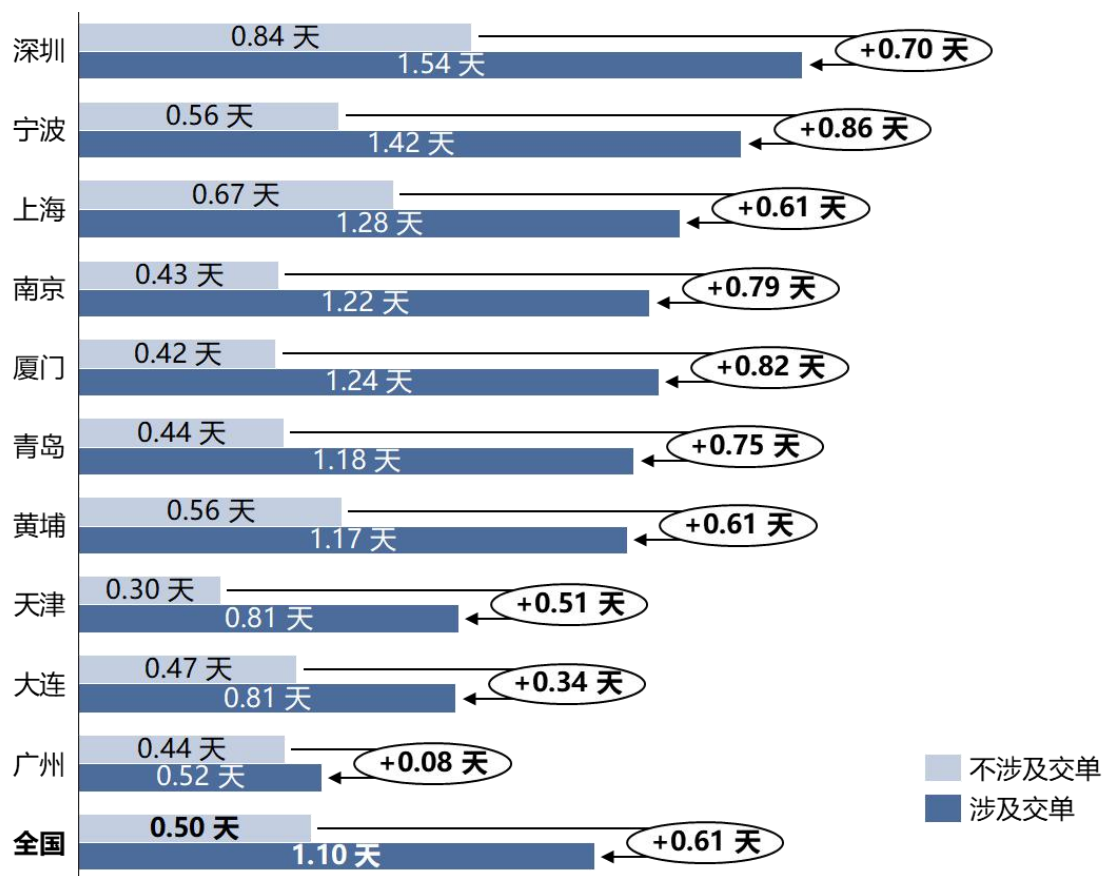


图 3.9 交单环节“引致”的通关阶段耗时的增加

由交单引致的耗时增加为 0.61 天，与交单环节本身的耗时相差并不大。与人工审单相比，

由交单引致的通关阶段整体耗时的增加与交单环节本身的耗时相差不多。

#### 4. 缴纳税费

此处税费不仅包括关税和海关代征增值税，还包括滞报金与滞纳金。缴纳税费环节的计算分三种情况：

- ①电子支付无纸化：“报关单审结”到“税费预扣”；
- ②电子支付非无纸化：“报关单审结”到“税单打印处理”；
- ③非电子支付：“税单打印处理”到“税费核注”。

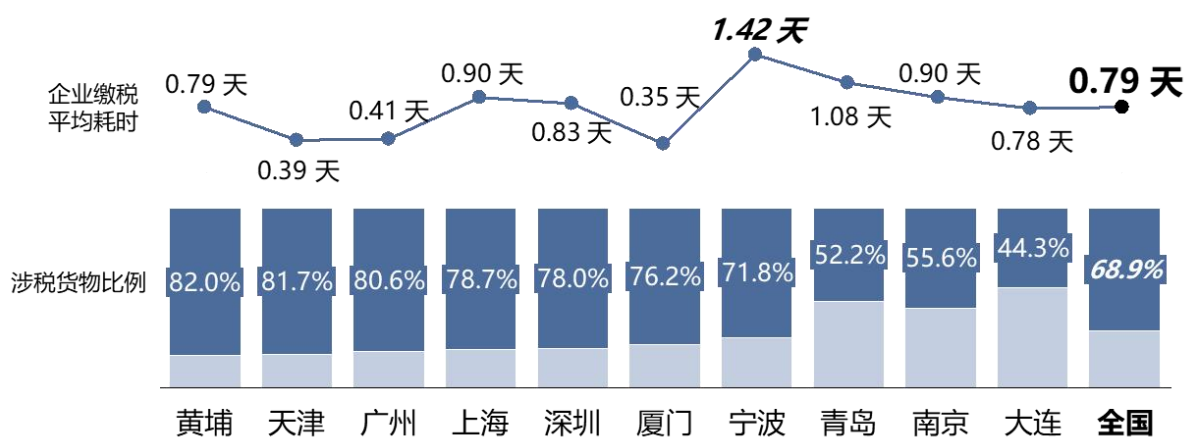


图 3.10 各口岸涉税货物的比例及企业缴税平均耗时

十大口岸中只有宁波和青岛企业缴税环节的平均耗时超过了 1 天。

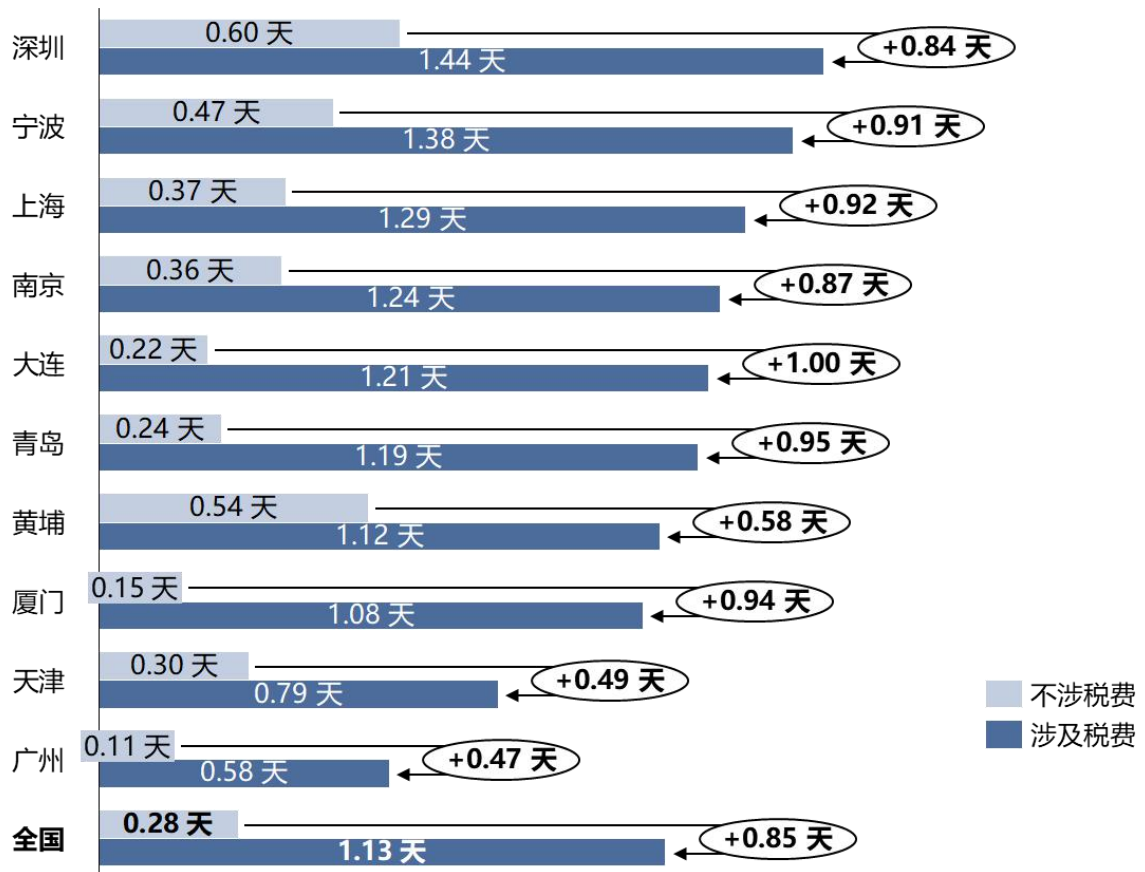


图 3.11 由于“涉及税费”引致的通关阶段耗时的增加

“涉及税费”所引致的通关阶段耗时的增加与“企业缴税”本身的耗时相差不大。

## 5. 海关查验

本报告考察的“海关查验环节”的耗时是从“查验记录单打印”开始计算，到“查验处理结果录入”为终止。

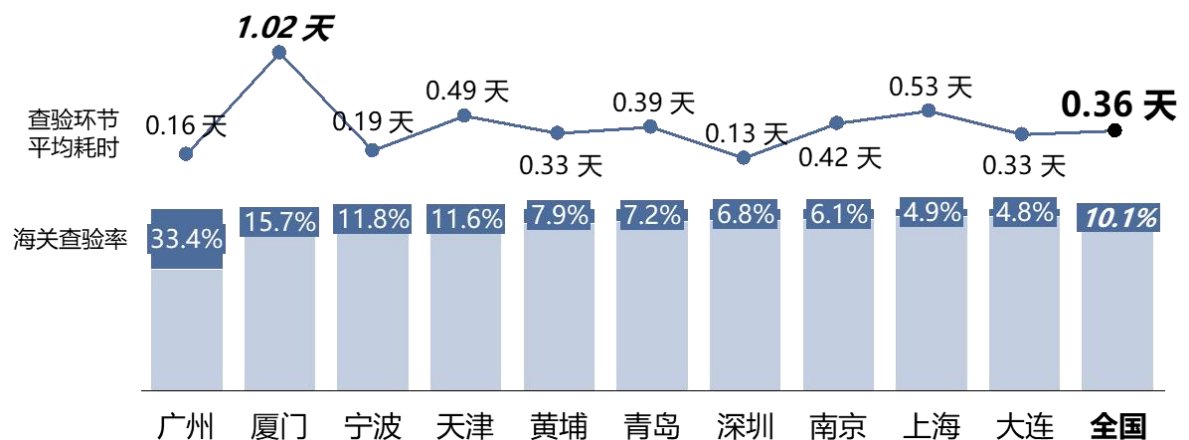


图 3.12 各口岸海关查验的比例与海关查验环节的平均耗时

十大口岸中，广州的查验率 33.4%，是唯一查验率超过 30% 的口岸。其他口岸：厦门、宁波、天津的查验率也都超过了 10%。而厦门的查验平均耗时最为突出，超过 1 天，当然，查验率的高低、查验环节耗时的多少与口岸进境货物的品类有关（例如厦门进口“三废”类货物比例较高），也与口岸的基础设施和港口环境有关。

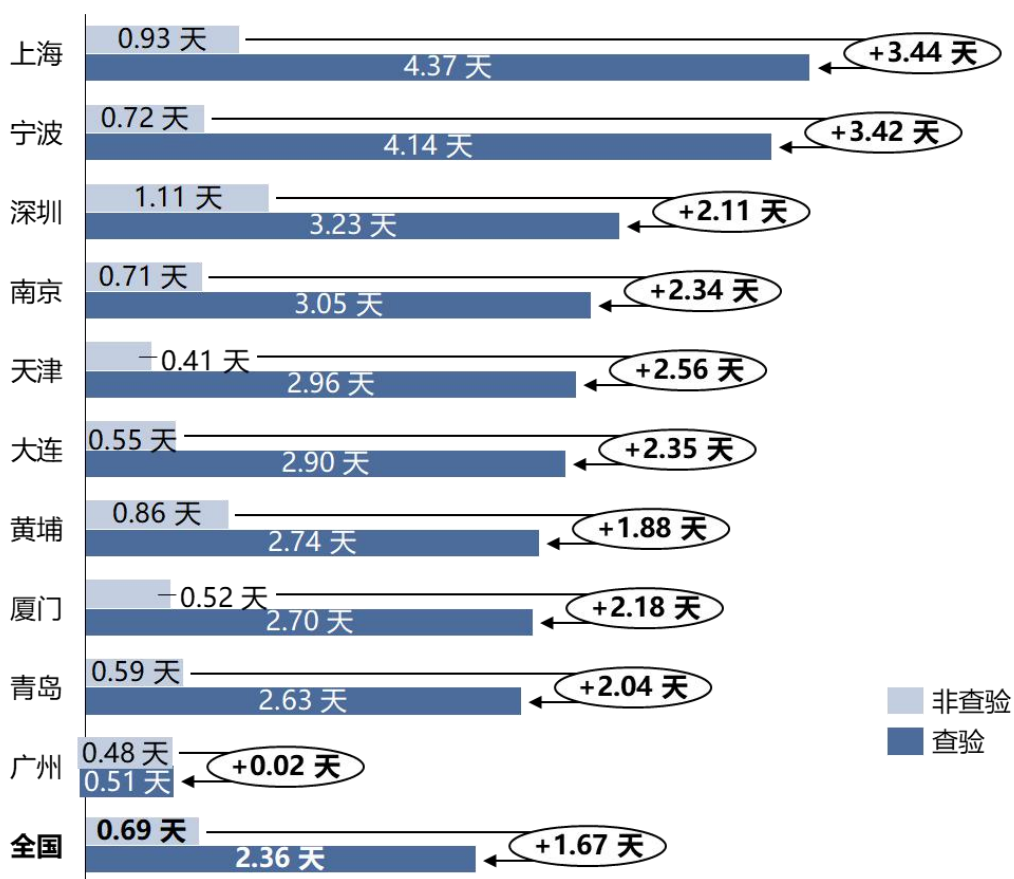


图 3.13 各口岸由于海关查验“引致”的通关阶段耗时的增加

海关查验所带来耗时的增加，不仅仅包括海关实施查验本身所耗费的时间，还有码头为查验进行的寻柜吊柜等耗时以及企业为查验所进行的准备工作的耗时。从图 3.13 看，由于海关查验引致的通关阶段平均耗时增加为 1.67 天（全国），而海关实施查验耗时仅为 0.36 天，也就是说：码头吊柜、企业准备和等候查验的时间加起来平均可达 1.31 天。

## 6. 报关单收货人的信用级别

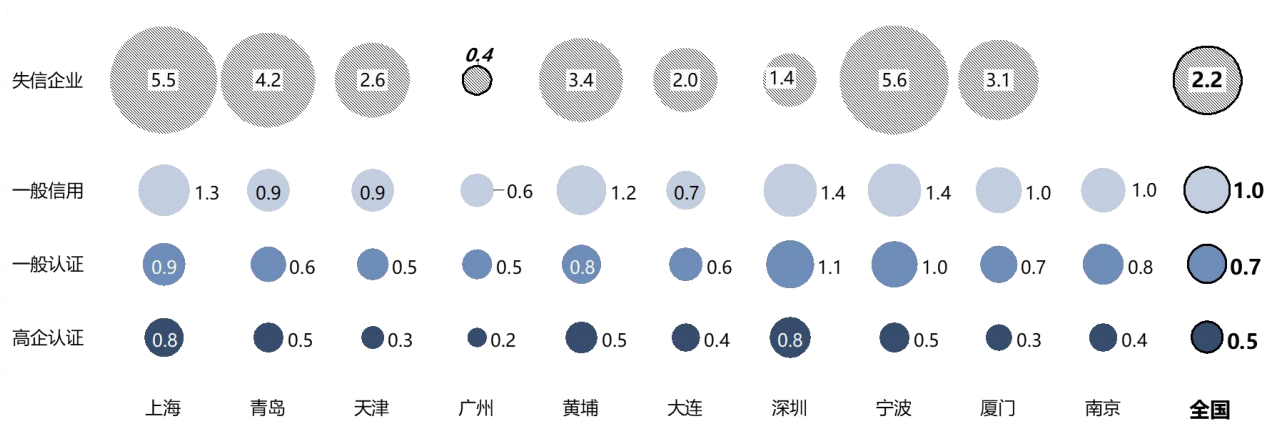


图 3.14 各口岸不同收货人信用级别下通关阶段平均耗时（单位：天）

从统计的结果来看，收货人信用级别越高，通关速度越快，如果收货人信用级别被降为失信企业，则会非常明显地延迟货物的通关阶段时间。但是，不同口岸同一收货人信用级别下，通关阶段平均耗时差异还是比较明显的。

上海口岸高级认证与一般认证并未拉开差距，广州口岸一般认证和一般信用没有拉开差距，而且广州口岸收货人为失信企业的通关阶段平均耗时反而要低于一般认证和一般信用的情况，当然这可能限于其此类报关单样本数量。

## 7. 报关单申报单位的信用级别

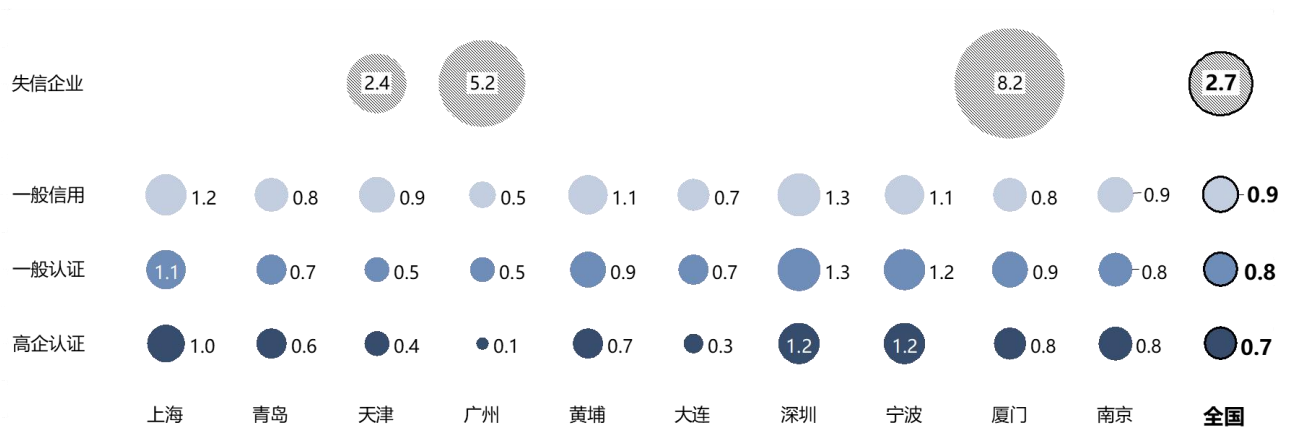


图 3.15 各口岸不同申报单位信用级别下通关阶段平均耗时（单位：天）

从统计结果看，申报单位信用级别对于通关阶段耗时的影响并没有收货人信用级别的影响明显。部分口岸：广州、大连，在申报单位信用级别为高级认证的情况下能够大幅缩减通关阶段耗时，而其他口岸不同信用级别下并未有非常明显的差异。

## 8. 提前放行

“提前放行”包含了两种情况：汇总征税和担保放行。

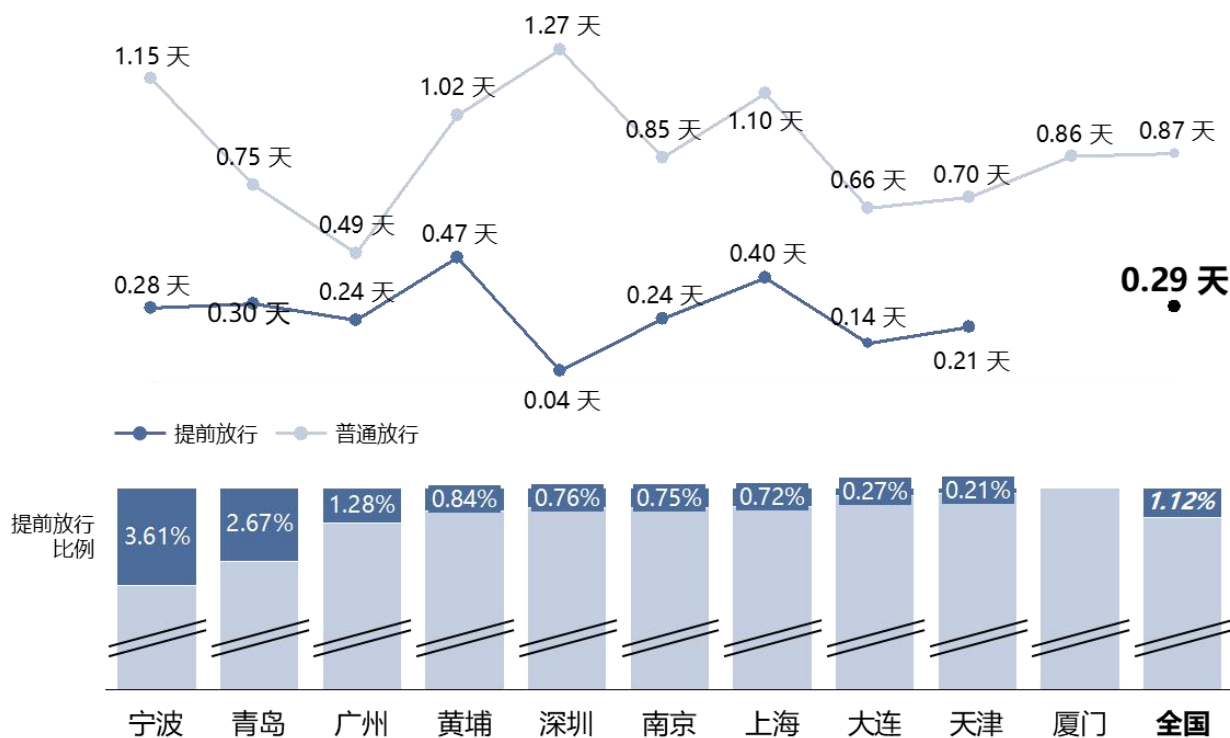


图 3.16 各口岸提前放行货物的比例及与一般情况下通关阶段平均耗时的比较

提前放行（担保放行\汇总征税）比例较低，目前只有宁波、青岛和广州的比例超过了 1%。而通过所有提前放行情况和普通放行通关阶段平均耗时的比较，可以看到担保放行\汇总征税可以大大减少通关阶段的耗时。

## 9. 运抵前申报

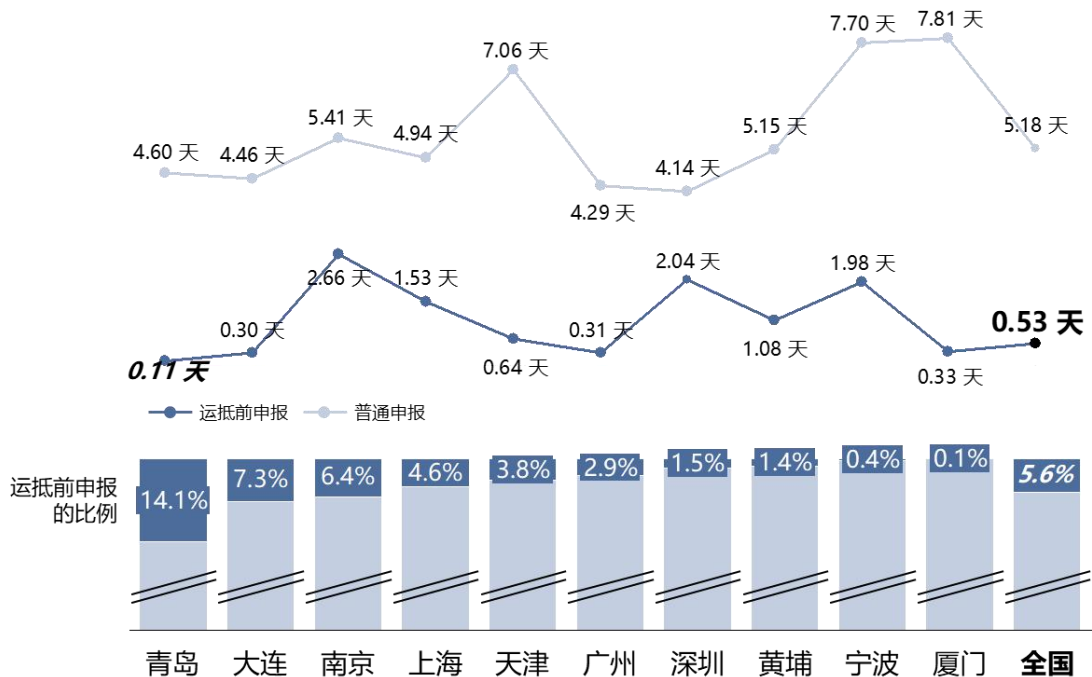


图 3.17 各口岸运抵前申报的比例及与普通申报情况下“运输工具申报进境到海关放行”<sup>①</sup>耗时的比较

十大口岸中，目前只有青岛运抵前申报的比例超过了 10%。而无论在哪个口岸，运抵前申报都能大幅减少“运输工具申报进境—海关放行”的耗时。而且与去年相比，基本上各个口岸“运抵前申报”的比例均有扩大。

#### （四）“提离货物阶段”耗时的统计分析

##### 1. “提离货物阶段”的耗时

通关阶段结束，即一般情况下海关放行后，企业可以凭海关放行条并结清相关的港务费用后，就可以将货物提离码头，但由于各种原因，也会造成这一阶段耗时的增加。各口岸“提离货物阶段”这一过程中的平均耗时情况如下：

<sup>①</sup> 此处并未使用“货船抵达码头泊位”至“海关放行”的耗时的原因是港务数据和海关数据能够匹配的样本量偏少，为更充分地说明问题，在此使用了海关的数据，即“运输工具申报进境”至“海关放行”的耗时，“运输工具申报进境”的时间一般要晚于“货船抵达码头泊位”，但这并不影响此处考察“运抵前申报”对于总体耗时的影响。

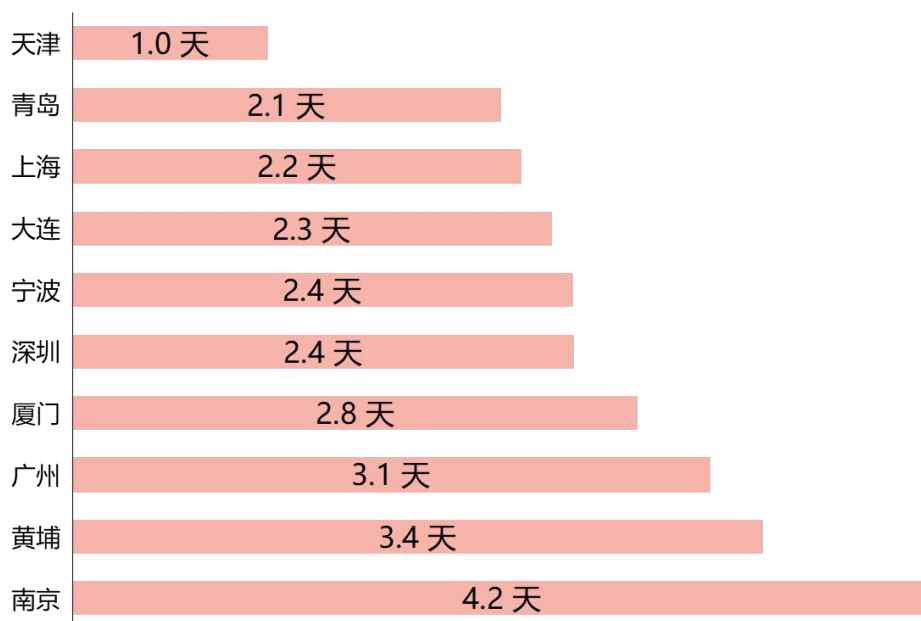


图 3.18 各口岸“提离货物阶段”平均耗时

天津口岸这一阶段平均耗时最短，不到 1 天，而其他口岸都较长。这可能有部分原因是因为天津有较多的货物在海关放行前调离了港区，放置在港区外的海关监管堆场。

## 2. “提离货物阶段”耗时较长的原因

从统计结果来看，各口岸“提离货物阶段”的耗时都比较长，总体上大约占整个口岸放行耗时的 33%。经过调查，主要有以下三方面的原因：

①办理《设备交接单》耗费时间。对于海运进口集装箱货物，海关放行后，收货人或其代理将持海关放行凭条（指令），到船公司或船代指定的“放箱”办公地点去办理《设备交接单》（就是集装箱的使用权限，一般采用提交空白支票或者交付用箱押金方式）。以上海为例，因为船代/放箱公司设点分散，市区范围大，办理手续尚未实现无纸化，获取《设备交接单》这个过程耗时较多（1 天左右）。

②办理提箱计划耗费时间。企业拿到《设备交接单》后，还需要到港区办理提箱计划，因为集装箱存放在港区堆场，需要港区先将要提取的集装箱找出来放在合适的位置，而这个过程需要提前安排，形成提箱计划，这样企业安排的拖车公司才能根据计划前往港区提箱，以上整个这个过程也需要耗费一定的时间。

③港区周围的交通环境。以上海口岸的外高桥港区为例，其周边道路设计不够科学，公路宽度在设计时未考虑到不断增长的车流量，堵塞情况时常发生，也是导致司机不能及时提箱的一个原因。

总体来讲，海关放行后的“提离货物阶段”，还是需要诸多关联主体参与，它们之间的协调、配合以及对先进技术的使用（例如“无纸化”），直接影响到海关放行后货物的提离效率。

另外，由于不同口岸的港区集装箱堆存情况并不相同，部分口岸的集装箱进口货物在海关放行前就转到港区外的二级堆场了，如果直接以提离港区来比较，存在不合理之处，但二级堆场往往不属于港区，运营主体分散，数据收集上就有一定的难度。

### （五）通检作业对口岸放行耗时的影响

严格意义上讲，通检作业包括了通检准备、报检递单、检验检疫现场审单、实施检验检疫四个环节，但是大部分货物的检验检疫实施环节并不在海关监管区域进行，而是在海关放行后，提离到检验检疫部门指定的场所进行施检，而提离货物后的时间节点各口岸检验检疫部门基本不可能进行记录。所以，本报告所考察的通检作业只包括“通检准备阶段”、“报检递单”和“检验检疫现场审单”。

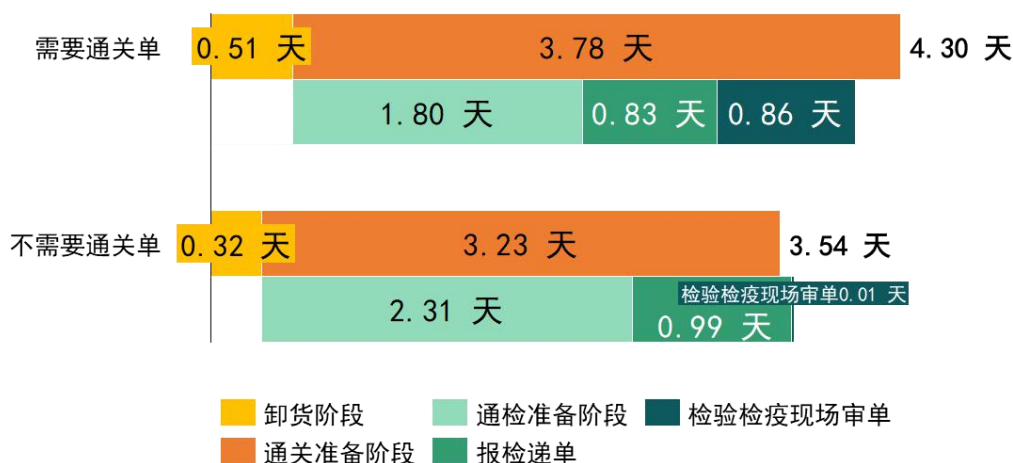


图 3.19 通检作业中不同的两种情况

由于目前大多数情况下，通检作业都是与其他通关准备作业同时进行，通检作业对于整个口岸放行耗时影响并不大，但是如果进口货物是法检货物，涉及到《入境货物通关单》的申领和签发，就会对之产生一定的影响，因为对于此类货物，只有通关单签发后，海关才能接受申报。并且，相较于无需通关单的货物，检验检疫现场审单也要花费更多的时间。从图 3.19 的统计结果看，如果涉及到《入境货物通关单》，只有在申请到该单证之后，海关才会接受申报，所以整个通关准备的耗时会被拉长大约 0.55 天。

## 四、总结与建议

## （一）结论总结

通过统计结果的分析，各个口岸在总的平均耗时和各个阶段上的平均耗时上存在着较大差异，总结如下：

①从整个口岸放行流程看：天津平均耗时最短（6.09天），宁波平均耗时最长（9.04天），除宁波外其他口岸均在6天至8天之间，而以这些口岸为代表的全国整体的平均总耗时约为6.63天，相较于去年的7.11天有进步；（参见图3.1、图3.2）

②卸货阶段（货船抵达码头-货物卸船完成）：广州平均耗时最短（0.15天），宁波平均耗时最长（1.08天），其他口岸均在0.2天至0.9天之间，而整体上相较于去年各口岸卸货阶段的耗时有所减少；（参见图3.3）

③通关准备阶段（货物卸船完成-海关接受申报）：南京平均耗时最短（2.4天），宁波平均耗时最长（4.4天），全国整体相较于去年来看通关准备阶段平均耗时有所增加，但不明显；（参见图3.3）

④通关阶段（海关接受申报-海关发出放行指令）：广州平均耗时最短（0.49天），深圳平均耗时最长（1.26天），全国整体相较于去年来看，通关阶段平均耗时明显减少（由去年的1.2天缩短到0.88天）；（参见图3.4）

⑤人工审单、海关查验“引致”的通关阶段耗时的增加明显大于审单环节和海关实施查验本身的耗时，说明由于人工审单和海关查验，企业需要做的准备工作带来了通关阶段耗时的明显增加；（参见图3.6、图3.7、图3.12、图3.13）

⑥“提前放行（汇总征税/担保放行）”和“运抵前申报”可以明显地减少通关阶段的耗时；

⑦提离货物阶段（海关发出放行指令-货物离开码头港区）：天津平均耗时最短（1.0天），南京平均耗时最长（4.2天），整体来讲，提离货物阶段耗时与去年相比变化不大；（参见图3.18）

⑨通检作业很大一部分环节与通关准备阶段同步，因此对整个口岸放行耗时影响并不明显，但是法检货物必须获得《入境货物通关单》之后海关才会接受申报，因此从货船抵达码头到海关接受申报，法检货物比非法检货物平均多消耗0.55天。（参见图3.19）

## （二）政策建议

①**码头的卸货理货与报文发送并行**：码头卸货理货耗时压缩并不明显，其中一个重要的原因就是大多数口岸，理货报文的发送需要等到一票货物下所有集装箱卸船理货完毕后才进行，所以如果在卸船的同时发送对应集装箱的理货报文，然后海关的舱单系统通过对各集装箱的理

货信息进行整合以确认该票货物理货正常，则可以大大缩短码头卸货阶段的耗时，而理货报文发送提前又可以更早地满足海关放行的条件。

②**无纸化申报情况下，免除对提货单的要求**：在有纸申报时期，由于海关需要在提货单上加盖放行章，企业凭加盖放行章的提货单去码头提货，所以提货单有其必要性，然而现在在绝大多数情况下，海关的放行指令会直接发送到码头，所以提货单作为有纸时代的产物已经没有存在的必要，反而会徒增手续的复杂性，增加通关准备阶段的耗时。

③**扩大运抵前申报的比例**：由统计结论看，运抵前申报可大大缩短货船抵达码头到海关发送放行指令的总体耗时，但是目前在大多数口岸，运抵前申报的比例依然很低，这一方面是由于部分海关在理货报文未收到前不接受企业的申报，另一方面也跟许多企业并不清楚海关接受申报的条件有关（海关接受申报的条件是海关收到舱单信息，而非理货报文），所以一方面需要海关尽快扩展运抵前申报，另一方面也需要企业积极学习和配合。

④**通检作业的无纸化**：至本报告调查结束之日（2017年5月22日），绝对大多数检验检疫申报在 ECIQ 系统中进行，但是企业仍然需要携带相关纸质单证到检验检疫部门现场窗口递交，这边增加了通检阶段的耗时。

⑤**改进人工审单的处理**：事实上对于某些高风险货物或企业的报关单进行人工审单是必要的，但是在人工审单的过程中，有一些细节如果得到改进可以大大提升通关速度，最为常见的例子是，海关在系统中发出“审结”的信息，但一直不予放行，也没有给出更为详细的信息，譬如是否需要再补充上传单证、需要补充上传哪些单证，企业需要主动联系海关或者需要等待相当长的时间来获取海关的通知，所以，如果能在发出“审结”信息时给予更详细的要求，则企业可以及时进行准备，以便进行下一步工作。

⑥**风险管控机制的进一步调节**：根据调查，目前海关的查获率并不高，也就是说许多查验并不是有效的查验，所以进一步调节风险管控机制，提高查验的准确度，无论对于海关对货物的监管，还是对于企业的便利化，都非常重要。

⑦**简化担保放行和汇总征税的手续**：担保放行和汇总征税在加快货物通关速度的同时，又可以在一定程度上保证海关征收税款，但是目前企业申请担保放行和汇总征税的手续还是较为复杂，对于信用级别较高、经营历史良好的企业应当简化担保放行和汇总征税的手续。

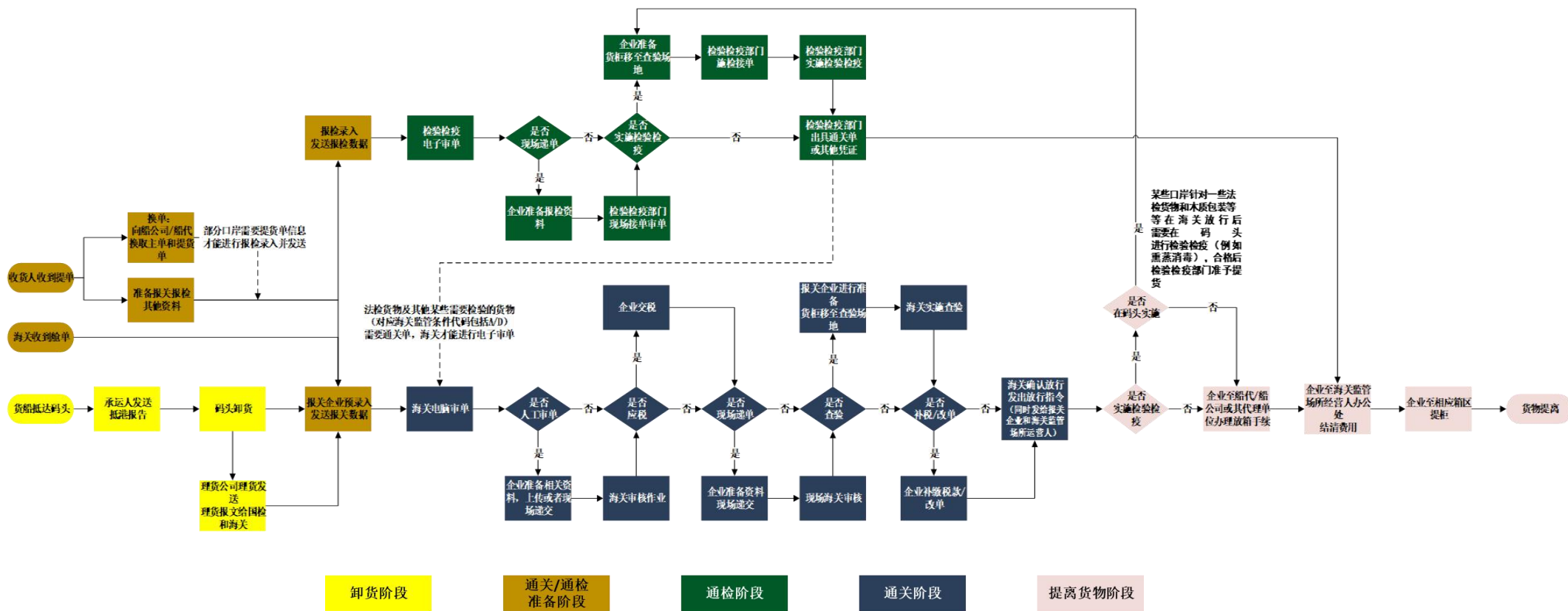
⑧**建设更多码头港区外的海关监管堆场**：如果条件允许，应当建设更多码头港区外的海关监管堆场，这样可以大大缓解码头港区的储存压力，提高码头运营效率。

⑨**海关查验的运抵前确认**：此项建议需配合“运抵前申报”实施，如果一票货物在运抵前

进行申报，海关进行审单后确认该票货物需要查验，则载有该票货物的货船抵达码头时，可以直接将该票货物拖运至海关查验场地，避免后期码头寻柜吊柜的耗时。



附：海运进口集装箱货物口岸放行流程图（2017年更新）



海运进口集装箱货物口岸放行流

