

通关时效研究指南

Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods

中文版 翻译：北京睿库贸易安全及便利化研究中心

CHINESE VERSION FOR REFERENCE ONLY

BEIJING RECODE TRADE SECURITY AND FACILITATION RESEARCH CENTER TRANSLATED

NOV. 2015 DESIGN

A THINK TANK FOCUSED ON TRADE AND CUSTOMS CLEARANCE ...



Re-code

北京睿库贸易安全及便利化研究中心

使用指南

本材料为世界海关组织《通关时效研究指南》（WCO Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods）的中文版，由北京睿库贸易安全及便利化研究中心翻译制作，仅作内部研究参考之用。

本材料中所有内容，包括文字、图片和图表资料，版权均归北京睿库贸易安全及便利化研究中心所有，任何个人或机构未经本中心书面协议授权，不得以任何形式、任何手段复制、发布、发表或传播。

已经本中心书面协议授权的个人或机构，仅可使用本材料中的内容作研究参考之用，不可随意传播或作商业用途。参考使用时，不得对内容原意进行曲解、修改，且须注明“来源：北京睿库贸易安全及便利化研究中心《通关时效研究指南》中文版”。

以上条款，如有违者，本中心保留依法追究其责任的权利。



© 2015 北京睿库贸易安全及便利化研究中心

地址：北京市朝阳区建国门外大街甲 24 号东海中心 11 楼

电话：8610 6515 0119

网址：<http://www.re-code.org>

简介

在全球化进程的影响之下，跨境贸易迅猛发展，因此，用贸易法规来指导边境贸易实现最优化以及在适当时机降低与贸易流程耗时变得同等重要，而货物的及时交付对商界和供应链中的所有当事人都至关重要。

为履行税收征管、安全、环境保护和健康保护以及贸易政策应用等任务，海关局或者政府需要能够直接获取或者在有必要时临时扣押进出口装运货物。

而这些行为必定致使跨境货物滞留，而滞留的时间则可长可短，这一时间不但对国际贸易商和他们的客户来说非常重要，对政府、经营者、多式联运承运人和货运业来说同样构成重大的营运及商务影响，同时也为洞察、衡量口岸海关通关效率标准提供了机会。

就这一点而言，政府和商界有着惊人的共同利益，他们都对海关放行货物所需花费的时间卓有兴趣，因此，我们可以通过计算和记录货物通关时效的活动来指导流程改进或者是法规调整，用以保证有效的贸易便利。

而寻找海关在贸易便利化中的角色也至关重要：

什么是贸易便利化？

简言之，贸易便利化就是降低贸易交易成本，提高标准效率，正如《多哈宣言》中提到的“推进包括转关货物在内的货物流动、放行和结关”。这包含一种因果关系，即海关程序与可能会增加贸易成本和时间要求的实践之间的关系。

为什么贸易便利化如此重要？

经济利润流向物流成本低的经济体，而不断发展的贸易使之成为可能。实施有效的贸易制度有利于改善全球经济环境，而货物和服务等得以通过最经济和最逻辑有效的方式来流动，造福于最终消费者。

在贸易便利化中，海关和世界海关组织担当着什么角色？

海关及世界组织可通过签订国际商定协议、制定指南和交流海关实务经验等方法调整和进合法贸易的便利化程度，而当他们能在贸易便利化领域做出调整时，就能顺应全球供应链的发展要求。为支持全球协调化的发展，世界海关组织形成了一系列综合工具，包括具有法律约束力的公约（例如京

都公约，伊斯坦布尔公约），以及最佳实践工具和协议（包括数据模型，集成供应链管理指南，SAFE 标准框架等）。更多信息请登录世界海关组织官网进行查询 (<http://www.wcoomd.org/home.htm>)。

此外，许多海关机构还引进了风险管理技巧，电子信息制度和单一窗口安排等。近期，与日俱增的关商合作为贸易便利化目标提供解决方案，关商对话日益频繁。

通关时效研究适用于何处？

世界海关组织的通关时效研究是为测量海关活动的实际经济指标的独特工具和方法，而这些活动与贸易便利化直接相关。该研究将测量海关及其他机关机构的操作流程的相关效力，目标对象为进出口和转关货物。这项研究的目的在于测量贸易流量中的相关因素，因此才能较好的提出并执行改善绩效的相关决定。

为什么绩效衡量是重要的？

实施绩效衡量制度的最终目标是为了改进被估测功能的绩效。如果你想改良或者改善一项事物，首先要做的就是去估测它。

成功的绩效衡量标准应当易于执行、易于理解并易于响应。该衡量标准应由从事于所被估测的工作的人来评价，也就是说这些人应了解当地状况。

准确识别与当地清关程序密不可分的事件，并且建立事件之间的相关性，才能真正形成关联。而采取贸易商的视角能够进一步帮助识别这些相关事件。

用来反馈清关程序的方法之一就是测量货物到达至货物放行之间所经历的时长，这易于识别问题领域和并寻找纠正措施，以此来提高通关效率。电子系统和其他精密分离方法的使用促使海关增进合规，与此同时能够促进大部分低风险货物的通关便利化。

这为测量货物放行所花费的时间提供了一种方法，也使我们搞明白货物滞留是商界在海关清关流程中的关注点，这就有利于帮助海关去响应商界的一些交易要求，而在这些要求中，受到生产计划和准时库存制度的影响，经营者需要提前安排好跨境货物的流动状态。

国际贸易商会通过货物放行时长来评估边境清关程序的效力。

因此，我们向这本指南的阅读用户强调

两种事物的价值——着眼于自身真正所需的价值以及保持求真务实的价值。这本指南的使用者应立足于他们所在当地的状况，灵活判断并使用真正合适的政策。

世界海关组织的通关时效研究为内部审计提供了指导，也就是说，该研究仅仅是着眼于改进海关内部贸易便利化绩效的一种测量工具。

背景

通关时效研究指南的历史

这本指南要追溯到上世纪九十年代，在1994年，常设技术委员会（PTC）在参考日本和美国的类似举措的基础上，出台了货物放行时效要求的研究指南，以此来指导行政机构从事通关时效研究。

在1994年和1997年之间，一小部分成员国进行了这样的研究。由于经验有限，手册和研究的实施程序复杂。因此，常设技术委员会在1997年决定开发一种用来指导研究的更为简单的方法，这其中包括运用软件应用使得研究更具有弹性、更易上手操作，使成员国海关机构在进行通关时效研究时有所参考。

常设技术委员会因此采用货物放行时效要求措施的指南（也就是当今的通关时效指南），并在2001年向委员会进行汇报。成员国可利用指南从事通关时效研究。世界海关组织和世界银行开发了指导通关时效研究的在线软件，并提供给成员国使用。该软件能够生成调查问卷、完成分析并形成报告。

如澳大利亚、日本、韩国、新西兰和塞尔维亚等世界海关组织的成员国已经实施了通关时效研究，有些成员国还会定期实施研究。世界海关组织秘书处还对肯尼亚、坦桑尼亚、乌干达和莱索托等属于发展中国家的成员国提供技术援助，帮助他们设计、安排和实施通关时效研究。

通关时效研究的近期发展

通关时效研究是识别边境贸易规程中所存在的困难点的有效工具，这有利于提高边境贸易规程的效率。这已经日渐成为国际贸易商用来评估边境贸易规程（包括海关规程）效率的一项措施，而这项研究同时也能帮助处理海关清关过程中货物长期滞留的困扰。经营者需要在货物穿越边境提前做好安排，而通关时效研究能够帮助海关处理这些贸易需求。

目前国内和国际制度都对边境实施的绩效衡量工具产生了浓厚兴趣，该工具包括测定效率的数据收集和实施贸易便利化流程。

世界贸易组织中的一些成员国也在多哈回合谈判时的贸易便利化回合中使用了通关时效研究方法，这在他们提供的项目谈判意见书中有所体现。一些世贸组织成员国提议在世贸组织谈判中应形成一项义务，即“基于世界海关组织的通关时效研究，持续、定期公布货物放行的平均时长”。

为确保便利化措施的有效应用，海关应当致力于简化不同边境行政机关之间的跨部门流程，及时探讨、修订并更新与跨机构合作有关的流程。而近期的进展包含一些区域现代化项目，包括一站式边境项目（OSBP），过境走廊项目或者边境规程的区域一体化等。

在此背景下，世界海关组织的通关时效研究可以应用在协调边境管理的实施阶段，以及关商合作和海关合作之中，这些都是21世界海关建设模块的重要内容。

促成通关时效研究的原因是多种多样的，它可以由行政机构自行决定实施，也可以通过一项技术援助项目展开，又或者通过世界银行的外部捐赠来进行。

虽说通关时效研究最初是为入境货物设计的，但其依旧适用于国际流通货物和出口货物。

通关时效研究是“21世纪海关”的有效支持

在此背景下，常设技术委员会与世界银行等国际组织合作，修订并更新了该指南，使其与上述提到的发展现状相契合。

指南的修订本为《测量放行货物时效的指南 第2版》，该版本在以下领域提供更多指导：通关时效研究如何应用于不同边境规程；在海关合作、关商合作和协调边境管理中成为现代化项目的重要支持工具。

一般用途和适用范围

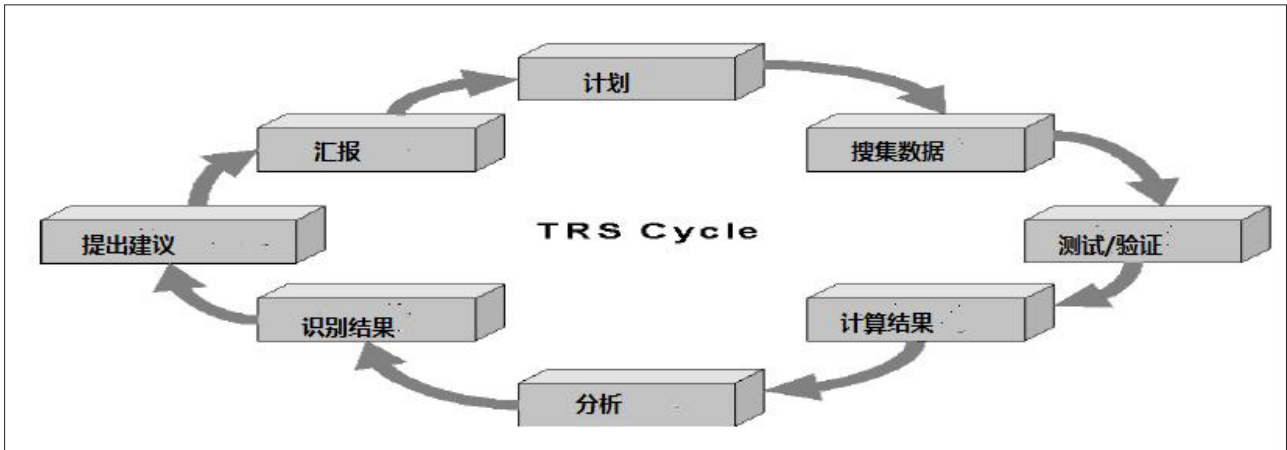
不同通关时效研究方法处理不同政策目标，掌握通关时效数据有利于解读以下目标：

(a) 识别全球供应链中的困难点以及影响海关放行的约束因素

- (b) 评估最新引入和改进的方法、规程、技术和基础设施，评估管理改革
 - (c) 建立贸易便利化绩效衡量基线
 - (d) 识别改善贸易便利化的机遇
 - (e) 作为评估国家相对地位的基准点
- (a) 中通关时效研究的首要目标是在边境规程中寻找困难点，以此探讨由海关和

之上的，它并不单独构成体系。实施通关时效研究能够为边境规程现行绩效提供基准线，识别困难点，寻找解决货物滞留的方案和改进活动等。定期实施通关时效研究有利于为进一步的发展寻觅机遇。

在定期实施这些研究的行政机构里，货物放行时间稳步缩短，这要归因于在这些研

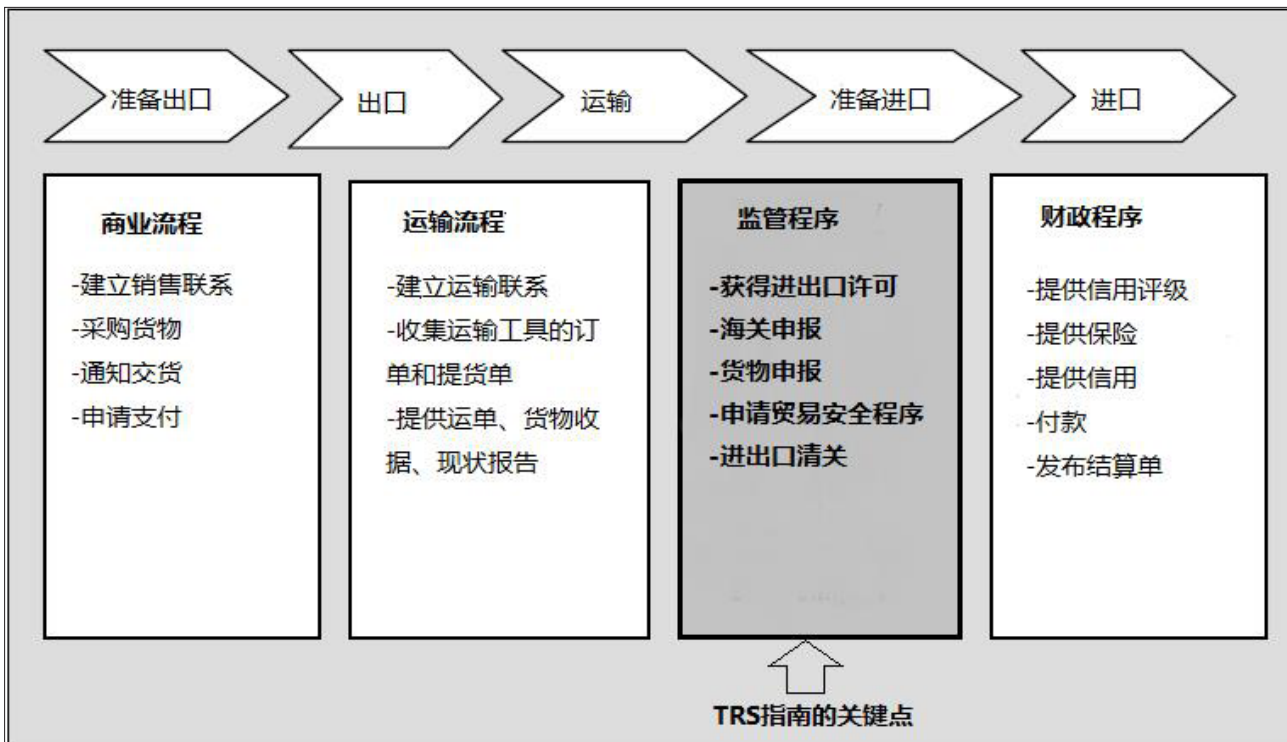


私人部门等引起的货物滞留的原因，并起草改进计划。有关部门可以通过利用某种机制来查明引起货物滞留的原因，例如拥有简单时间标志的追踪备忘录（每个事件都有时间记录）；在通关时效研究的结果上进行较为详尽的跟进分析、联系和访谈；结合现场稽查进行通关时效分析。

目标 (b) (c) 和 (d) 在许多国家普遍存在，这些目标依靠时间标志以及新规程

究基础上所实施的改进和补救措施。

在目标 (e) 中，通关时效研究最初并不是一个基准工具，因为如果国家之间的贸易状况（如基础设施、边境规程和边境机构的实力水平等）不同，通关时效研究的结果是没有对比意义的。尽管如此，通关时效研究依旧可以作为特定目的的基准工具（特别是在宏观层面上）。假若这样，就必须适当考虑每个国家的历史状况，因为边境机构



应用时提供的附加信息来达成。通关时效研究的基本原理是立足于不断改进的循环基础

的效率高下并不一定会是引起货物滞留的必然因素。通关时效研究不应当是成员国之间

的竞争手段或者是对一个行政机构进行价值判断和排位的手段。

货物的国际流通链条上不只包括海关，还包括其他国家机关，如港口、卫生、兽医和农业等，以及代理商、转运和装船代理、运输商、银行和其他中间商等，这些贸易实体尤其关注货物的精确性、可预见性和快速清关程度。由于海关对程序和单程存在较高要求，货物的滞留情况十分普遍。因此海关应实施相关举措来改进清关流程，并通过常规反馈来监测货物放行时效。

世界海关组织的通关时效研究最初是为了测量货物放行速度的，不过该研究的原理也可以应用于其他目的，例如，商业程序、运输程序或者是与贸易相关的财政程序。该指南所指的时效是指从货物到达港口、机场或陆路边境线到放行给进口商或者代理商所需花费的时间。在某些情况下，货物的放行与清关同时发生（如低值货物，免税品等）。当然，在货物放行、税费缴纳结束后，该方法也可以修改并应用于清关流程的时效研究。在该指南中，“放行”指的是海关采取行动使得货物处于个人处置之下，而“清关”指的是在完成所有必要手续后，货物进入国内市场，出口，或者是流转海关其他流程。

甚至是所有办公区内实施。在不同海关办公区实施的研究成果可以相互比较，以此来确定需要简化流程的地点，最终提高海关行政效率。当然，海关也可与邻国、他国及经济同盟和其他边境机构进行合作研究。

许多行政机构都建立了如同客户章程这样的预设工作规范，该章程可以标明完成特定流程所需要的平均时长。在这种情况下，研究结果可以用来评估预设工作规范或预估时长的达成程度，以及可以实施的改进措施。该研究同时也能够为清关制度中存在的困难点提供解决思路。

如果事先没有其他的研究成果或者预设工作规范，那么该研究可以在将来的清关制度得到改进后作为一种对比而存在。

为获得有用可靠的成果，就必须要坚持取样和算法的统一标准，因此，不同海关机构之间的成果对比既没有意义，也不可靠，因为这些成果很少是在完全相同的情形下产生的。

世界海关组织的哥伦布项目中的诊断分析是对通关时效研究的补足，项目中分析的对象是海关组织和运营者，而该研究中分析的对象是海关交易细节流程。

该指南能够帮助海关设计研究方案，并



依照海关程序，该指南主要着眼于“清关后内销”和“转关”。该指南也可适用于其他海关程序，诸如“暂准进口”和“直接出口（详见附录7）”。

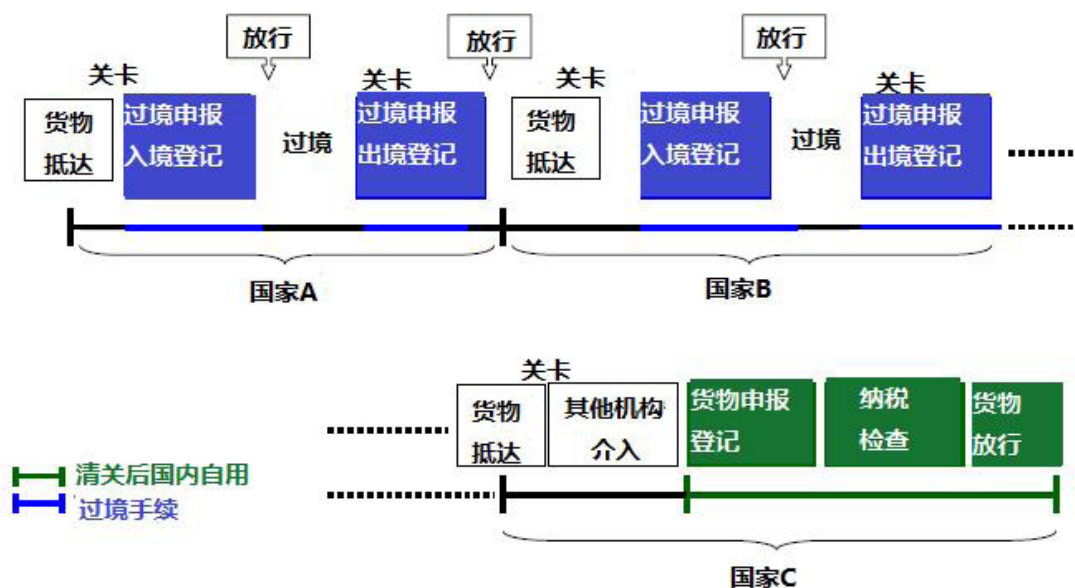
这项研究可以在海关机构的一个、多个

列举需检查的因素，但这些内容并不详细，海关当局可以根据他们的自身需求，添加其他因素。

我们鼓励第一次进行通关时效研究的海关实施一个较为简化的研究，即，只捕捉清

关流程中的关键因素。研究中的关键因素和样本调查表格详见附录 2。

验等；提出纠正措施；有必要时与其他部门合作；选择解决方案；



通关时效研究的可行方法

针对不同目标要采取不同的研究方法，例如：

宏观经济学方法 - 测量货物抵达到放行的所需花费时间的算术平均值和中位数；

战略规划方法 - 在标准化系统基础上，预估货物到达与放行之间每个中间活动所需要花费的时间，例如，卸货，仓储，报关，查验，放行，货物移动和其他影响等；

管理方法 - 用适当的统计方法，向海关官员准确报告海关放行货物所需的时间；

CBM 方法 - 鉴定影响海关放行的约束因素，例如授权许可，其他法律的应用，查

现代化方法 - 将研究中的成果与先前研究的成果进行比较，特别是在现代化流程、改革措施或者是贸易便利化项目当中海关行为产生变化的时候。

关商合作方法 - 与商界合作实施通关时效研究，以求发现边境通关流程中存在的困难点，由此讨论由海关等机构引起的滞留问题的原因所在。必要时，也可为改进提供方案。

海关间合作方法 - 与邻近国家或其他处于同一经济同盟区的国家合作研究通关时效研究，以便鉴定共同边境或者是进出口供应链上存在的通关困难点，并提出必要解决方案。

研究成果的特别应用

通关时效研究成果可以为海关、边境机构和商界提供一些有益的用途：

在机构内部实施体制改革措施；

起草或修改海关部门规章；

简化海关流程；

推动海关流程的电子化和现代化；

判断特定海关程序的效力，如经认证的经营者制度（AEO 制度），AEO 互认制度，风险管理技术或者是单一窗口等；

为实现最优利用将关员和资源进行再分配；

支持鼓励人力资源、财政资源和技术资源的发展；

训练关员；

依照涉及海关廉正的《阿鲁沙宣言》，提出反腐措施，提高海关道德标准；

采取必要措施提升海关合规和执行效力；

供参与海关清关流程的其他机构使用（如农业部门，兽医部门，植物检疫部门等），或者供贸易实体使用（如进口商，出口商，代理商，运输公司，运输代理，港务局，银行，装船前检验公司等）；

供公共关系和改进海关透明度之用；

供现代化项目、能力建构活动、边境协调管理项目之用；

作为贸易便利化绩效水平的基准；

作为一种质量保证机制。

通关时效研究概要

研究货物放行时效经历三个阶段：

阶段一：研究准备

阶段二：收集和记录数据

阶段三：分析数据并得出结论

阶段一：研究准备

由于将要决定研究的设计方案、研究范围和研究方法，第一阶段是最为重要的阶段，因此必须要经过细致的准备以确保研究的成功和结果的可信性。

1. 建立工作小组

第一步是建立对整个项目全权负责的工作小组。在最开始要将所有与之相关的官员都集合到一起，并且要清晰定义工作小组的职权范围。附录 1 是包含功能列表和工作小组职权在内的工作小组流程指南。

我们推荐在最初也应将供应链中的参与者（如报关行和其他贸易商）纳入到工作小组当中，以此来探明整个通关流程所需花费的时间，也就是从货物到达港口、机场或者是边境线起到它们离开海关区域为止，所需要花费的时间。

工作小组不只对项目的准备、计划和实施负责，还要确保各部门机构之间的合作顺畅。因此，向海关官员、中介机构、报关行和贸易商解读目标、构思方案和研究优势都大有必要。

除此之外，所有囊括在研究中的官员都应知道该研究成果将对改进海关清关程序有所帮助，并应知道该研究并非基于官员兴趣产生。

2. 决定研究的范围和思路

不同国家国情有所差别，因此资源条件允许时，实施研究时应对通关链上的所有事件进行综合表述。这种研究方法要求报关行、贸易商、银行和边境机构（如卫生部门、农业部门等）等全部参与进来，这样一来，每个参与者都能看清他们在整个通关链中各自的流程，以此改进和提升现有制度。

为划定研究的范围和思路，工作组应首先决定：

该研究是否只针对海关绩效，还是会考虑到纳入通关程序中的相关机构？（CBM 视角）

该研究所针对的时间是否是指从货物到达港口、机场和陆路边境线到它们被放行并脱离海关监管？如果的确如此，该研究就应将贸易商、报关行、其他机构（卫生部门、农业部门等）、银行和所涉及的公司纳入其中。

该研究是否只是一项针对海关的内部研究，所关注的为海关申报起到货物放行为止，又或者研究对象包括了所有边境清关手续在内？

该研究是基于电子流程还是人工流程？还是两者都包括？

该研究是否会调研出口清关，是否会与邻近国家或者是同一海关经济联盟内的国家联合调研？

如果某海关机构想同时研究海关部门的电子系统和人工系统，那么他们必须考虑数据捕捉的时点和海关部门的选择。

3. 规划与方法

工作组应解决以下问题：

所收集数据的种类（如何收集，被谁收集），

取样方法，

为数据收集设计表格，

数据录入指南，

定义特定活动，以此确保研究的统一实施，以及

提前进行试验（问卷和表格），以确保研究过程中不会出现差错。

4. 计划详情

（1）持续时长和时间选择

理论上该研究应包括 7 个连续工作日在内的所有申报程序，且在研究过程中不能影响海关正常业务操作，与此同时还要确保能够捕捉大量有效的申报数据，使得研究具有代表性。如果研究能够在电子环境中进行，则应延长观察周期。

所研究的时期应选择选择在正常贸易时期，应避开节假日前后等周期性波动较大的时期，在这些时候贸易量会尤其高或低，将影响研究结果的准确性。

如果海关能够使用电子系统捕捉研究所需要的数据，并能够用电脑进行分析，那么研究的范围可以回溯到过去一年的交易，这样一来会对所测的实际时间的真实准确性有所裨益。

（2）地理范围

海关应决定该研究是在全国范围内进行（即在所有海关部门）还是仅在特定的地域或个别部门进行。在研究初期我们推荐根据贸易量大小在业务最繁忙的海关部门进行研究，即，许多国家的大部分贸易集中在一两个地点，则可以将这些港口、机场和陆路边境口岸可以作为研究的起始点。

以下标准将会影响到针对海关部门的

选择：

贸易量 - 推荐在有大量贸易的关口进行。

货物类型 - 推荐在拥有各种各样货物种类的关口进行研究，并且不要只局限于如大宗货物或者化学品这样的特定货物种类。

(3) 货物种类

研究中所包含的货物种类取决于进口到该国的货物种类。我们推荐至少在研究初期时，海关研究对象应包括所选关口所通过的所有货物，以此来形成通关效率的全面评估。然而海关也可以选择只对进口该国的某一特定种类的货物进行研究，货物种类有：

特定状态的货物，如应税货物，无税货物，免税货物，享受特惠待遇和自由贸易的货物等；

不同状态的货物，如国内自销货物，免税区货物，进口加工货物等；

集装箱货物，托盘货物和杂货等；

其他货物品种(如易腐货品)，关税项目，

估价，经认证经营者(AEO)的货物，等等。

仅以这些货物分类作为举例，货物分类标准仍有改进余地。

(4) 贸易的选择

为决定研究所选的贸易种类，海关应考虑关境的地理位置和其在全国贸易量中的相对贸易水平。

并可以剔除研究中不重要的贸易和在所有贸易中不占一定比例的贸易。

对一些特殊贸易，如邮政贸易，考虑到其交易额大以及性质特殊，应单独归类分析。

基于可获得的资源，该研究可以在相同时期内研究所有贸易类型(如航空、海运、铁路和公路)，或者连续研究不同运输方式。

可以就特殊货物给予特别关注，例如需要立即放行的货物。如此一来，该研究或者单独研究于这一种类的货物，或者基于所有货物的综合研究上，从总体中选取特定货物中的分离样本，进行详细研究。(见取样)

计划因素(范例)

人员(工作组的建立)	
要点	举例
海关中谁(哪个部门)应当来负责通关时效研究?	便利化部门的主管 海关清关部门的主管
哪些政府机构应被纳入到通关时效研究之中?	贸易部门 检疫部门……
哪些私营部门应被纳入到通关时效研究之中?	报关行, 承运人, 运输公司……

什么时候(研究的持续时长和时间选择)	
要点	举例
通关时效研究的目标时间为何时?	四月的第一个周
通关时效研究需持续多长时间?	四个连续工作日
如何安排整个时间表?	一个周时间搜集与贸易相关的机构的数据 两个周时间搜集贸易相关机构和海关的数据 第三周和第四周搜集海关和放行货物的数据

地点(选择海关部门)	
要点	举例
应选择多少海关?	最大关区
应选择哪一种海关?	机场海关 港口海关 过境海关……
研究应包含货物抵达到货物离开海关监管区的全过程, 还是只包括海关程序?	从货物抵达到货物离开海关监管区的全过程

什么货物(货物种类)	
要点	举例
是包括电子流程(信息通信技术)还是只包括人工流程(纸质版)?	同时包括人工和电子
应包括哪些运输方式?	航空, 海运, 铁路, 公路, 河运
应包括哪些货物种类?	所有的, 整箱, 拼箱, 常规货物
应对货物价值设定怎样的标准?	高值, 中值, 低值, 无税
应当捕捉的核心时间点事件	货物到达, 录入所需单据, 检查和抽取样本, 卸货, 放行, 清关, 脱离边境监管, 抵达收货人经营场所

怎样(取样, 收集和记录数据)	
要点	举例
应包含多少样本	海关申报总额的20%
应怎样选择样本	运用报关单编号的后两位
如何获得“货物抵达”的必要数据?	从运输公司和海关信息系统中获得
如何获得“卸货”的必要信息?	港口经营人 海关信息系统
如何获得“贸易相关方干预”的必要信息?	边境管理局
如何获得“实货放行”的必要数据?	仓库管理员

5. 取样

当受到货物交易量和时间因素的限制，在所选时期里不能捕捉所有交易信息时，取样的重要性便体现了出来。如果使用取样方法，就必须改进取样策略：取样要考虑到被估量货物的特性、数据分析的首要目标、所应用的统计技术的种类，以及交易和抽取样本时的难易点，也应当确保样本具有代表性（样本可靠度），这会反映出总体数据的可变程度。

总体和亚群参数的有效估计的样本大小也取决于预估的准确程度（样本错误）。

一般来说，样本越大，代表性越强。对同质群体来说，随意挑选的大小为 30 的样本就足够了。

样本方法会导致数据结果的可靠与否，应注意以下原则：

所有样本都应随机选取，或在已知选择概率的基础上选取，这可运用自动程序的随机数生成器完成。对于人工操作而言，应采取方法确保择取交易的随机性。

如果亚群体（如接受物理查验的货物）需要被分开研究，则应运用分层随机抽样的方法，从每个亚群中抽取样本。

除此之外，我们建议研究时查阅与统计研究方法有关的书籍。

6. 表格

研究中应当设计涵盖所有数据的表格。该表格可以是单一表格，囊括参与研究的所有相关机构所填写的信息，也可以是根据不同参与者所分设的系列表格。如果使用系列表格，就应在所有数据搜集完毕后统一评估数据，以此确定整个清关流程的时长。

我们更推荐使用由清关流程中所有机构统一认可的单一表格来进行研究，因为单一表格中所有数据可以按照时间顺序有序排列，为研究提供极大便利。

表格中包含的问题应涉及清关环节中的所有参与者（详见附录 3，包括问题和样表）。

7. 简化的表格

通过调查问卷表获取大量数据是必要的，而大部分海关都是第一次实施通关时效研究，因此我们十分推荐在进行全面研究之前，先使用简化的调查问卷。这种简化版本只会着眼于清关流程的关键因素：从提交海关单据起到海关放行货物为止，这是整个清关流程中最为敏感的时期。而这些简化为改进和实施更全面的调查研究提供了有效的提示。在附录 2 中提出了所应包含的关键因素以及样表。

8. 试验

应当在确定计划和方案（包括问卷、表格和指南）以及指派人员收集和记录数据后，进行一次试验。通过试验有利于弄清研究是否按要求进行了数据收集工作，同时也有机会补救一些因为缺乏对搜集和记录数据的把握而产生的问题。试验的时长应为半天，这样，每一位参与者都能理解如何去解决可能会遇到的问题和挑战。而这会对随之而来的真正研究的执行大有裨益。

阶段二：搜集和记录数据

数据的搜集和记录应记录在预设表格之中，因此，工作小组应当调查以下关键领域：

确定电子流程和人工流程，这会协助工作小组确定收集必要数据的方法。

确定数据搜集和记录的流程和负责人。

对于报关行或者货运代理来说，有些消息是预知的，比如说他们通常在向海关申报之前就会知道货物的基本信息和流通状况，而在人工操作流程中，这些信息一旦被接收就会立即录入到调查表中，因此最好提前将调查表交给报关行和货运代理，以便相关方在提交货物申报之前就可以填写相关信息。

当海关部门在清关流程中录入信息时，最好设置不同的工作组交替录入交易信息，以免影响海关日常工作。

某些海关允许报关单申报，并在货物抵达之前实施风险管理等流程，这就提供了一种便利：在国家立法允许的情况下，如果一旦决定不查验某项货物，那么它们可能在尚未抵达前就已放行或者一旦抵达就立刻放行。

在货物抵达关境之前或者抵达关境之时就采集放行时效数据可能会取得一些负面数据并造成研究结果的失真，因此可以通过“零时捕捉数据”的方法来反映该放行对贸易便利化的积极影响。

海关也可自行检测预到达流程，即，海关可监测货物的报关单申报放行和海关允许实货放行之中时间的差别，这些时间点都应记录在海关电子系统或者是问卷表格中，如此一来就不会造成流程和实货放行的结果的失真。

应 24 小时全天候记录时间，以此方便后续数据计算。

当货物抵达和放行等时间点早已通过单据系统记录在案时，就可以收集样本数据了，这样一来就不必在货物放行的过程中通过预设表格去搜集数据，也不必去识别将哪些目标作为样本。这种措施在现场交易中大有便

利，因为若在通关过程中去搜集数据，工作关员知道他们的工作正在被检测记录时，很有可能会造成实时贸易中放行时间的延迟或者加速。

使用电子清关系统的海关机构应当在每一个流程中都运用电子系统来捕捉时间点，而当海关并没有电子系统，并准备开发这样的系统时，应将这些时间点纳入到清关系统中。

阶段三：分析数据并得出结论

验证数据

只有高质获得所需数据之后，才能确保分析原始数据时的准确性，一旦录入的数据存在错误或者是用与预定的参数不符的其他方法来测得的，就会造成分析结果的偏离。因此，确保数据的精确度十分重要，这可以通过在分析前验证所有数据来实现。

分析数据

研究方应将数据分析得出的最初结果及时告知供应链中的利益相关者和参与者，以此使分析结果产生效力，并应辨别特定行为产生的潜在原因。例如，可根据反馈结果分析影响报关单申报时长的因素。

原则上最好分别分析电子系统和人工操作系统。如果电子系统中存在分析不同流程的软件，那么该软件就能自动编辑并计算各个流程所需的时间。当系统中不存在这样的软件时，就应当单独捕捉不同流程中的时长，输入不同的电脑系统中单独分析。

有很多软件能够进行上述要求的分析，如 SPSS（社会科学统计软件包）就包含许多最为常用的统计程序。SPSS 手册中包含适合分析数据的程序，这些程序使用单一语言并易于上手。当然，海关中有熟悉电脑语言和编程技术的关员也可以写一个分析数据的程序。

世界海关组织和世界银行合作开发了通关时效研究在线软件，以此来支持时间海关组织成员国进行研究。该软件能够开发调查问卷、完成分析并生成报告。附录 4 中有使用该软件的基本指南。

这些软件使得数据的编辑和分析大为简便，但当货物量相对较小时就不必非得使用这种软件，而可以通过人工操作完成计算和

分析。

附录 3 中的调查问卷表格中的问题 1-14 是自变量，而 15-39 则是因变量。我们可以根据研究中设定的目标来计算所有货物所花费的时间，并随后与自变量结合。例如，如果我们想要找出通过人工操作和电子操作来放行货物所花费时间的不同，就可以通过对自变量的不同组合来进行进一步计算研究。

如果研究成果能够满足海关的要求和其他参与者的期望，那么研究方将会进一步研究这些成果并提出可能的改进措施。

最终报告

工作小组会在既定的时间框架内完成研究报告，该报告包括研究的目标，结果以及改进的建议等。附录 5 是最终报告的模板。

为保证研究的透明度与合作性，研究成果会向所有的参与者和相关方开放，并努力实现发展改进。

海关应当在合理时间内向世界海关组织讨论并汇报研究成果，报告中应表明研究方法论，数据分析，研究成果和改进建议。

新闻发布

工作小组应当就研究成果对外发布，以此向研究中的利益相关方反馈成果，增进海关流程的透明度，表明海关在贸易便利化中做出的努力，交流成果并提出改进建议。其新闻稿可以通过简易的研究提纲形式对外发布。附录 6 是新闻稿模型。

修改建议书

研究成果的核心思想应为实施方案，并提出以下建议：

海关清关程序的改进措施；
介绍简化程序，有必要时做出立法改进；
流程电子化，以及
该指南第四部分中提到的其他措施。

不断改进

在践行建议书后，可以进行新的通关时效研究来评估这些改进措施的效力，并提出更好的措施。

该研究应尽可能向更多海关部门扩散，并努力使其成为海关机构的一项长期运行项目。

附录 8 中是通关时效研究的国家研究实例。

挑战与机遇

以下提到的机遇与挑战是其他世界海关组织成员国在实施通关时效研究时所遇到的难题，这些案例仅供参考，因为它们并不一定适用你所在的国家。

环境

研究方应根据当地现状设计研究方案，应考虑到当地的规章，立法和行业特性等，需要注意的是：

规章规定的含糊不清可能会导致边境责任的重叠，特别是海关、警察和不同的检验机构。

比如海关和边防人员的工作时间与检验机构的工作时间交错，就会导致处理延误和检验费用的差异等。

在实施通关实效研究时管理层的变动也为研究造成消极影响。

应充分了解实施通关时效研究时可能存在的问题，比如说缺乏专门为评估提供的卡车通行车道。

注解

海关流程和立法等做到支持商业行为时，自然会得到行业内的积极反馈。比如说，在调查为什么一些进口商和报关员会拖后报关和付款时得知，企业间的电子商务（B2B）通信的效率是一个至关重要的因素，而且有些供应商会因为现金流转问题延迟付款。

行业行为（如卸货和拆卸集装箱的时间等）和政策（如预约要求和免费存储期等）都会影响其他行业分部的行为。例如大型进口商会要求代理商配备预抵达的关键绩效指标，以此来确保从码头（如集装箱堆场等）取货的车辆预定位置得到保障。

计划

当在国际或者地区背景下实施通关时效研究时，与其他机构合作进行预备工作是至关重要的，这些工作包括设计方案，圈定范围，定义研究，确定内容以及顺利开展计划。

通关时效研究中有关经济的实况调查访问意义重大，其对该指南如何应用于实践当中提供了实用视觉。

在进行联合研究之前首先做自己的通关时效研究有利于帮助本国积累经验和技巧，并改进流程。

我们应着重研究和分析关键事件，而不应去执行非必要的工作或者是虽然有意思但与通关时效研究没有直接联系的工作。

想要保证研究的稳健性，需要着眼于以下不同研究步骤：

协调利益相关者的关系，如相关的商业团体，其他政府部门和海关关区等。

时时回顾研究过程；

为择取适当的申报数据而实施测验。

获得商业数据

海关进出口报关不会详尽记录一切时间点，如进口时卸货、开箱、运出堆场和出口时运进堆场和装货等。因此你也许需要同工业部门及其他经营者合作以获取货物相关信息等。

你也许需要向工业部门阐释提他们提供信息会带来怎样的好处，而对一些经营空运货物的运营者来说想要让他们提供资源的难度要比港口公司大一些，因为很多空运数据并不是电子记录在案的，或者并不在同一个数据库里。

该部分的核心挑战就是要同工业部门搞好关系，这样他们能在接下来的研究中继续为我们提供数据。

数据完整性

为确保测量的精确度，首先要确保数据的正确性和精准度，因此有时需要修改和调整数据，这包括：

检查不完整的调查表

用从电子清关系统中提取的数据补完不完整的表格

提交那些未提交的调查表

有时直到开始计算才会发现搜集到的数据存在错误，如果这些数据不是精准正确的，那么最终会导致结果的偏离，以至不能提出发展建议。

最好在编纂成果草案时采访一些进口商和服务商，以此来测试研究成果并识别出哪些因素会影响通关时效，特别是进口申报的时效和付款（税收和费用）的时效。

通关时效研究的成果可以作为国内外评估新引入措施或系统的标准，而就要确保由利益相关者填写的数据具有准确性，并建立强大的数据库。

虽说数据精确度是绝对必要的，但有时错误偏差难免发生，例如由于指令不当、解释不充分或理解不够而导致调查表填写出现问题，最终造成了数据缺陷。为确保搜集数据的精确度，最好能建立一种机制，可以重复回溯地验证数据。

数据搜集

对集装箱货物而言，提供准确的时间信息相对容易一些，因为你可以运用特定的集装箱编号连结港口数据和进口报关数据来获取相关信息，但是对非集装箱货物来说就没有这样的联系了，这会对数据的测量造成不便。

虽然转船运输不在研究范围内，但研究方仍需花费时间去辨别这些转船运输数据然后再去排除它们。

完成报告

当不同国家做联合研究时，写联合报告就成为一种挑战（不同国家的不同撰写者要在一起讨论），挑战就是撰写者们要就最终报告的内容、风格、格式、照片和排版达成

协议。

不能低估初版印刷阶段所需要的时间。

建议在出版成果前将内容展示给工业部门，让他们做出评价，提出建议，在这一过程中也许会有内容上的改变，但工业部门通常会接受研究成果。

交流与合作

在研究过程中，工作小组必须将所有关键利益相关者引入到研究进程中，

联合研究的产业投入已经证实跨越两个及以上行政辖区的商业贸易正在寻求结盟和兼容。

不同通关时效研究团队之间的交流和关系构建是至关重要的，例如边境机构之间如果缺少合作或者竞争，就会导致数据的扭曲，而缺少合作也会造成货物的不均衡流动。

如何向海关和商界传达研究成果并使他们对此产生兴趣，最终来支持该研究的进一步发展是一项挑战，可能存在的障碍有：

缺乏对实施研究的原因的理解，缺乏对贸易便利化的了解，

害怕并抗拒改变，抵触现代化，

存在的挑战是如何不断通过强调该研究的好处来“销售”通关时效研究，也就是说

该研究本身的兴趣是针对商界的，而它会怎样对海关产生应用价值，这将进一步证明提供数据的必要性。对此，应考虑接下来提到的要点：

出版的研究成果应包含绩效的自我评估（纸质版和电子版），其中论证了海关决心公开透明化，建造服务型海关，以及运用先进方法促进贸易便利化，这将有利于提高海关的信誉。对商界来说，测量和出台绩效标准（也就是便利化）至关重要，同时成果中也应表明海关却是重视了商界的合法合理的需求。

根据通关时效研究所得出的有据可循的结论，有利于将关商对话建立在一个客观的基础之上。

研究成果的报道和出版有助于物流系统的贸易便利化的发展，一些特定的成果为发展提供机遇，这有利于实施和汇报后续行动。

当数据被编纂和分析后，我们将获得充足多样的信息，这同时增加了如在关商关系等领域的知识。商界的最新报道和边境机构风险管理方面的改进更有利于清关效力的改进，而通关时效研究使得这些要素的角色更加清晰。

通关时效研究指南



Re-code

北京睿库贸易安全及便利化研究中心
2015年

