

目 录

一、2020 年度宁波跨境贸易便利化举措	- 2 -
二、2020 年宁波跨境贸易便利化取得的成效	- 7 -
三、评估方法论	- 9 -
（一）指标整体架构	- 9 -
（二）指标权重评定方法	- 12 -
（三）基础数据获取	- 13 -
（四）基础数据到四级指标得分的转化	- 14 -
（五）标准化得分加权计算方法	- 17 -
（六）纵向对比方法说明	- 17 -
四、实际测算结果	- 18 -
（一）基础条件	- 19 -
（二）服务能级	- 24 -
（三）口岸环境	- 29 -
（四）服务效率	- 38 -

五、与上一周期评估对比结果	- 46 -
（一）“基础条件”得分情况	- 46 -
（二）“服务能级”得分情况	- 48 -
（三）“口岸环境”得分情况	- 49 -
（四）“服务效率”得分情况	- 51 -
六、跟踪问效结果综述	- 54 -
（一）2020 年宁波口岸跨境贸易便利化水平发展现状	- 54 -
（二）评估结果综述	- 54 -
（三）存在差距与对策	- 55 -

说 明

2019 年，为贯彻落实国务院《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》要求，深入推进“放管服”改革，进一步优化口岸营商环境，宁波市口岸办委托宁波航运交易所开展《宁波口岸营商环境促进跨境贸易便利化水平研究》，构建了一套标准化、兼具宁波特色的宁波口岸营商环境促进跨境贸易便利化水平评估指标体系和评价方法，旨在通过以评促建，引导形成优化营商环境的良性竞争，进一步增强经济发展的活力和动力，为建设一流口岸提供支撑。

党的十九届五中全会提出，持续优化市场化法治化国际化营商环境。优化营商环境是党中央、国务院在新形势下作出的重大决策部署，是促进高质量发展的重要举措。迄今为止，宁波口岸营商环境促进跨境贸易便利化水平评估指标体系和评价方法实施已近一年。为客观、全面、科学地对宁波市口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作进行评估，查找进出口贸易便利化指标短板弱项，进一步优化宁波市口岸营商环境，促进外贸稳定健康发展，宁波市口岸办委托北京睿库贸易安全及便利化研究中心对宁波市口岸跨境贸易便利化水平评估指标体系和评价方法实施的效果进行跟踪问效研究，并将相关成果梳理为本报告。

一、2020 年度宁波跨境贸易便利化举措

2020 年，宁波落实国务院《优化营商环境条例》，深化“最多跑一次”改革，不断推动“阳光口岸”、“效能口岸”、“智慧口岸”、“服务口岸”建设，持续优化宁波口岸营商环境，有效实现口岸环境更优、工作效率更高、通关速度更快、综合费用更低，打造世界一流口岸。

（一）加强杭甬口岸跨境贸易便利化合作。杭州、宁波两市口岸管理部门签署合作协议，建立合作机制，进一步加强联动和合作，联合开展杭甬口岸跨境贸易便利化专项行动。同时，杭甬海关加强合作，印发《杭州海关宁波海关推进 2020 年跨境贸易便利化专项行动实施方案》，推出便利化举措。

（二）率先开展进口“两步申报”通关模式试点。宁波口岸在全国首批试点“两步申报”通关改革，目前已推广至宁波口岸全部作业现场，海运、空运业务全覆盖。

（三）大力推广应用“提前申报”。加大宣传力度，完善容错机制，对“提前申报”修改进口日期及运输工具等项目的，不予记录报关差错，简化后续修撤手续，鼓励进出口企业采取“提前申报”模式申报。

（四）实施“船边直提”“抵港直装”作业。加强口岸监管单位与港口的沟通协调，详细梳理通关、物流作业环节和操作流程，口岸管理部门、海关、港口经营单位联合印发了《关于实施“船边直提”“抵港直装”作业的公告》，自 2020 年 3 月 19 日在宁波口岸正式实施。

（五）推动“两段准入”、“两轮驱动”改革。贯彻落实海关总署“两段准入”监管实施方案和操作规程，优化处置流程，对食品、化妆品、动植物及其产品按照“两段准入”附条件提离的要求，采取便利化放行措施，缓解港区压力。

（六）实施标准品高效监管。强化标准品精准布控，降低查验率。优化查验方式，对于仅实施商品检验的进口汽车零部件产品，允许企业直接提离口岸，由目的地海关实施现场检验和抽样检测。对免办 3C 认证的进口标准品实施“先声明、后验证”。

（七）提升查验效率。进一步优化“查检合一”的新一代查验模式，制定加强查验规范化、提升查验效能、提升机检查验比例等若干措施。结合疫情防控形势，优化查验模式，推出“收发货人不到场查验”、优先查验排班、实施“即到即查”等措施，支持疫情防控和企业复工复产。

（八）进一步完善机检“智能审图系统”应用。持续提升机检查验效能，开展智能审图实用化试点，深入推进机检审图人机结合模式，实现智能审图在线更新算法库和自我学习功能。不断扩展机检有效商品识别清单，已累计上报海关总署有效识别商品 122 项。

（九）推动海关查验信息与海关监管作业场所实现交互。依托国际贸易“单一窗口”将查验指令信息、查验移箱信息推送给港口、口岸作业场站。港区、口岸作业场站通过“单一窗口”将移箱到位信息上传海关总署。

（十）推进“无接触”、“不见面”监管。推进货物转场无纸化申报和海关转场自动审放模式应用，企业申请进出口货物跨码头调运业务无需持纸质单证到海关窗口办理。

（十一）推动关封自动核销。推广应用安全智能锁，加强杭州、宁波海关跨关区信息共享，实现关封自动核销模式在浙江省全覆盖，企业无需向海关申请办理关封核销业务。

（十二）进一步简化单证。全面实施报关电子委托。精简进出口环节的监管证件，除安全保密外，全部实现联网核查。发布公告，明确进出口环节免于向海关提交提单、合同、发票等商业单证。全面实现报关单、税单、原产地证书自助打印。

（十三）创新多元化海关税收担保形式。突破海关传统凭银行保函或保证金办理海关税收担保的局限，试点企业集团财务公司担保、企业增信担保、关税保证保险。

（十四）推进海关特殊监管区建设。强化区内外联动，推动宁波出口加工区、慈溪出口加工区和梅山保税港区转型升级成为综合保税区。积极申报中国（浙江）自由贸易示范区扩区覆盖到宁波各海关特殊监管区。

（十五）提升口岸物流作业无纸化水平。实现进出口设备交接单、装箱清单、提货单无纸化。设备交接单无纸化率进口达 99%，出口达 95%（仅部分货主自备箱未覆盖），并覆盖到海铁联运业务。电子提货单完成港口与公共船代协同平台数据互联互通，无需企业线下办理。

（十六）推广“单一窗口”标准版出口退税功能。强化跨部门信息数据互联互通和共享共用，精心组织试点企业培训，由市税务局、宁波电子口岸分别派技术专家，上门一对一进行指导，积极引导进出口企业通过“单一窗口”办理出口退税业务。

（十七）建设“单一窗口”地方特色应用。在积极推广应用国家“单一窗口”标准版的基础上，建设了无纸放行系统、新舱单申报系统、船舶联合登临检查系统、物流可视化系统、查验无问题免收费系统等地方特色功能，实现了“通关+物流”全程无纸化和可视化。

（十八）实施“日清”工作制度。开辟快速通关专窗和物流监管“绿色通道”，支持企业快速通关。实行“预约加班”制度，确保进出口物资即到即提。落实每日自查制度，对于符合条件的正常通关事宜，确保当日处理完毕。

（十九）推进“多式联运”业务发展。对宁波海铁联运集装箱实施资金扶持，每年市级财政安排 5000 万元，超出部分由市财政和宁波舟山港按比例承担。加快直通港口专用铁路建设，宁波港第二条海铁联运专用铁路穿山支线投用，认真谋划北仑港区铁路二通道和梅山港区铁路支线，积极推进“港站一体化”建设，实现铁路货运场站与港区无缝衔接。

（二十）细化海运口岸作业时限标准。在 2019 年公示的基础上，新增“船舶靠泊”、“查验移箱”等环节作业时限标准公示，并对“装卸船”环节进行细化。落实海关查验 4 小时掏箱要求，港区实行查验箱当班船出运和 1 小时进提箱率考核，国际航行船舶联合登临检查召集时间压缩到 2 小时以内。

（二十一）降低口岸收费。在严格落实国家降费政策的基础上，宁波舟山港集团主动实施 3 轮阶段性港口收费减免措施，预计全年减免金额约 1.9 亿元。

（二十二）地方承担检验检疫查验作业费用。月均免除海关查验作业费用达 400 余万元。自 2020 年 7 月 1 日起，在宁波舟山港集团下属作业场站产生检验检疫查验作业费用，由宁波舟山港集团承担。

（二十三）规范进出口环节收费。继续对口岸环节违法违规收费、明码标价不规范、无实质性服务的收费等问题开展整治和常态化检查。口岸各经营主体均按照政策要求在中国（宁波）国际贸易“单一窗口”集中公示，总体较为规范。继续规范熏蒸、消毒等检疫处理环节收费。目前，宁波口岸各检疫处理企业均落实收费公示制度，签订承诺书，严格执行现行出入境检疫处理收费管理政策，绝不借疫情防控之际擅自调整价格，增加企业负担。

（二十四）加大港口业务高新技术应用。积极推进智慧码头建设，与中国移动通信集团浙江有限公司、上海振华重工股份有限公司、华为技术有限公司签署 5G 战略合作协议，全面推进“5G+智慧港口”应用。加快桥吊、龙门吊远程控制、无人集卡等项目研究，进一步提升港口码头作业效率。

（二十五）实施港内查验业务线上“一站式”预约。开发应用港内查验预约“一站式”服务平台，实现宁波港域内线上查验预约业务的全覆盖。使原本需要到各码头分散办理的集装箱箱查验预约业务在统一平台上进行线上“一条龙”办理，为货代、报关行等客户提供更加便捷、高效的一站式服务。

二、2020 年宁波跨境贸易便利化取得的成效

2020 年 8 月，宁波口岸进、出口整体通关时间分别为 33.72 小时、2.65 小时，分别较 2017 年基数压缩 79.72%和 90.41%。据北京睿库贸易安全及便利化研究中心对全国沿海口岸收费评估报告，宁波口岸进、出口集装箱合规成本已经在全国主要水运口岸中处于最低水平。

（一）“两步申报”受到企业欢迎。为企业提供多元化的通关服务，“两步申报”模式通关时间约为传统的 40%，有效降低企业在口岸通关中的资金和时间成本，而且报关容错性高，企业应用积极性高。2020 年 1 至 8 月，宁波口岸“两步申报”模式报关单 14217 票，占比 8.99%，比例列全国前列。

（二）进出口“提前申报”比例持续提高。截至 8 月，出口提前申报率达 74%，进口提前申报率达 45%。

（三）“直装、直提”模式加速企业通关。实现了进口货物卸船后直接由运输车辆从船边提离，出口货物进港后直接安排装船作业，免去港区堆存与多次装卸环节，实现车船直连，通关效率明显提升。

（四）机检智能审图效能明显。目前，宁波口岸应用智能审图系统平均审图时间为 10 秒/张，宁波口岸有效识别商品集装箱量覆盖率达到 65.82%。

（五）多元化海关税收担保形式降低企业资金压力。企业可以根据自身需求灵活选择银行保函、保证金、企业增信担保、关税保证保险、企业集团财务公司担保等方式，有效减轻通关担保的资金压力和担保成本。特别是企业集团财务公司担保方式，企业担保成本可以降低 60%，通关效率提高近 10%。

（六）国际航行船舶转港申报数据复用提高申报效率。依托国际贸易“单一窗口”，实现同一艘船舶上下港申报数据共享，减少申报数据项录入 2/3 以上，国际航行船舶境内续驶业务口岸通关效率提升 60%。

（七）企业办理查验业务“一次都不跑”。依托国际贸易“单一窗口”实现了海关查验信息主动推送和海关监管作业场所上传海关移箱到位信息的闭环，企业无需向海关办理查验指令细化手续。

（八）“单一窗口”标准版出口退税功能提升办理时效。“单一窗口”标准版出口退税功能通过自动采集出口企业的报关单数据，真正解决了企业手动录入易出错和反复传递报关数据的问题，为企业办理出口退税申报节省了近三分之二时间。

（九）“单一窗口”标准+地方功能完善。宁波已经全面对接国家标准版，实现 16 大基本功能落地应用，累计业务申报总量超 2.6 亿票，居全国第四。地方特色项目 64 个，政务项目中涉及“最多跑一次”项目 20 个，企业注册用户已达 17500 余家，实现了通关全程无纸化、运输工具监管电子化、舱单传输数字化、物流可视化，每年“单一窗口”目标考核中，企业满意度全部优秀。

（十）物流单证无纸化有新突破。电子提货单已覆盖宁波港域所有船公司，无纸化率达 95%。海铁联运进提箱实现无纸化全覆盖，司机凭借预约号便可办理业务，每单业务可减少作业时间 2 小时。

（十一）口岸收费公开透明。口岸各经营主体均按照政策要求在中国（宁波）国际贸易“单一窗口”按照收费主体分类集中公示，总体较为规范。

（十二）“多式联运”业务高速发展。2019 年宁波舟山港海铁联运全年业务量首次超 80 万标准箱，增幅超 33.3%，跻身海铁联运全国第二大港。

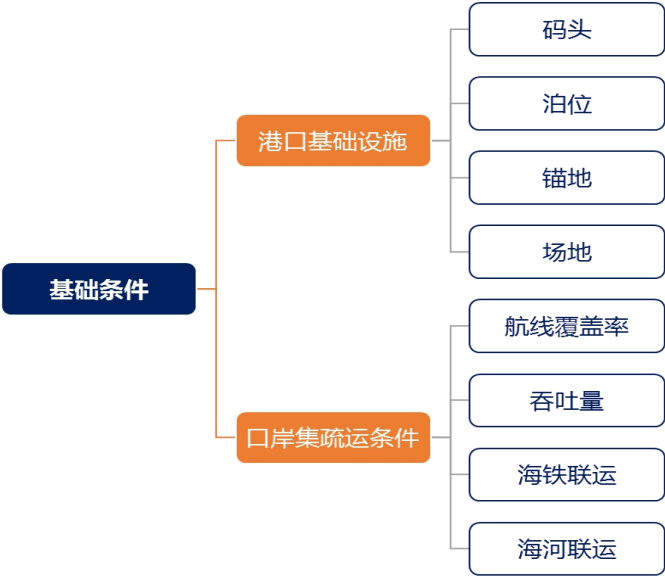
三、评估方法论

2019 年，项目组根据宁波市人民政府办公厅《宁波口岸提升跨境贸易便利化水平工作措施》中提到的优化通关流程和作业方式、提高无纸化应用水平、降低通关成本等方面的要求，结合世界银行跨境贸易便利度评估指标，并融入国内主要海运口岸发展特色，构建了宁波口岸跨境贸易便利化水平评估指标体系。2020 年，项目组根据上一周期评估结果对指标进行了微调，总体架构为 4 个一级指标、11 个二级指标、33 个三级指标和 76 个四级指标项构成。

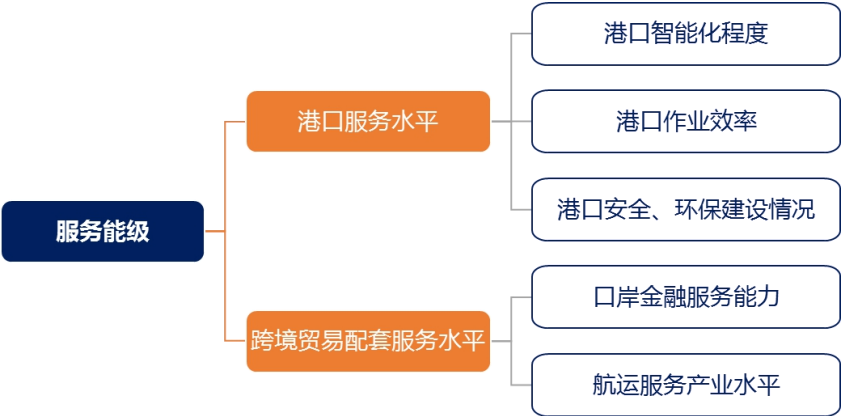


（一）指标整体架构

1.基础条件。基础条件从“强基础”和“增体量”两个方面出发，作为口岸领域企业进行贸易往来的基本承载，是贸易便利化水平评估的重要一环，基础条件的好坏及容量大小直接影响口岸领域企业经营发展能力的获取和提升。基础条件主要以港口基础设施、口岸集疏运条件两个二级指标来加以衡量，港口基础设施涵盖码头、泊位、锚地、堆场，口岸集疏运能力的强弱则通过航线覆盖率、吞吐量、海铁联运及海河联运八项三级指标来衡量。



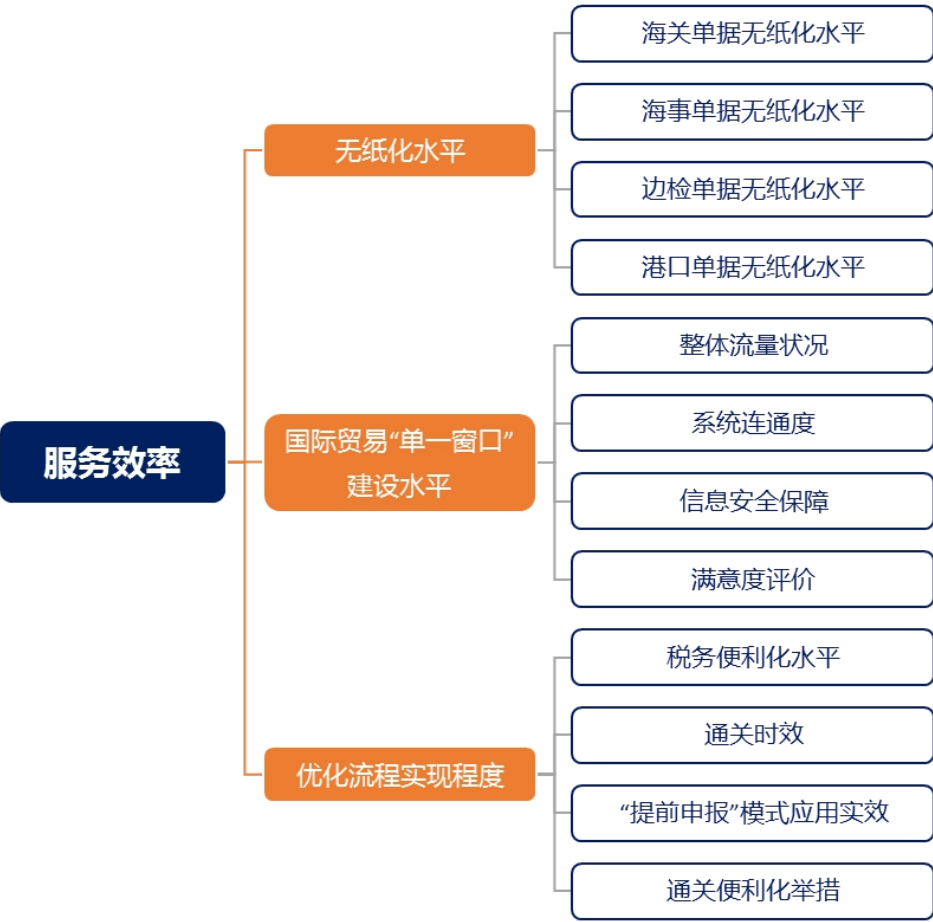
2. 服务能级。服务能级从“提水平”和“优服务”两个角度出发，主要考察口岸贸易便利化的港口服务能力和跨境贸易配套服务配套能力。分为港口服务水平及跨境贸易配套服务水平两个二级指标。其中港口服务水平以港口智能化程度、港口作业效率以及港口安全、环保建设情况进行衡量；跨境贸易配套服务水平则包括口岸金融服务产业、船公司在本地区设立企业情况、口岸领域服务产业、海关特殊监管区、航运中心建设水平及行业指数服务水平。



3. 口岸环境。口岸环境从“降成本”和“创环境”两个方面出发，以贸易相关公开透明程度、成本优化状况、行业信用状况和口岸监管保障机制进行评估。主要涵盖贸易相关公开透明程度、公开透明优化状况、跨境贸易费用成本、跨境贸易费用成本规范和优化状况、口岸监管单位对企业的信用管理情况、口岸领域企业信用评价情况、信用+行业监管情况、监管单位服务措施落实保障情况 8 项内容。



4.服务效率。服务效率从“优流程”和“增时效”两个方面出发，以提高口岸执法水平和物流作业效率，实现通关的信息化、智能化水平为导向进行指标的构建。主要评估口岸无纸化水平、国际贸易“单一窗口”建设水平、优化流程实现程度，包括海关、海事、边检、港口四类单据无纸化水平，单一窗口整体流量状况、系统联通度、信息安全保障及满意度评价，税务便利化水平、通关时效、提前申报模式应用实效以及通关便利举措 12 项目三级指标。



（二）指标权重评定方法

本项目关于指标权重的测算采用德尔菲法(Delphi method)。德尔菲法的核心是采用匿名的通讯方式进行意见征询，专家委员会的各成员相互间不互通信息，同时向专家委员会中的各成员发送问卷，对于各专家的意见结果进行汇总计算，将计算结果再次发送至各位专家，供其参考并在此征询其意见，经过几轮反复操作，使得专家委员会对各个层级的各个指标的具体权重的意见趋于集中，最终形成高认同度的统一结果。

在充分考虑了代表性和权威性的情况下，本研究选取来自宁波的市口岸办、市政府办公厅、市委改革办、市发改委、市商务局、市场监管局、市银保监局、市税务局、宁波海关、宁波海事局、宁波边检 11 家政务单位，以及宁波舟山港集团、机场货站公司、宁波国际物流、世贸通物流、申洋物流、邦泰物流、简运报关等 30 余家口岸领域企业专业人士共 50 人作为专家咨询对象。

（三）基础数据获取

根据评价指标体系和评价项目实施需要，数据来源如下图所示：

相关政府部门

- **含义：**口岸监管、行业相关部门获取数据
- **数据特点：**政府部门统计数据准确及时
- **举例：**“单一窗口”建设水平、通关时间等有关内容

挖掘分析

- **含义：**通过公共渠道数据归集由航运大数据中心分析得到信息
- **数据特点：**此类数据需通过分析得到
- **举例：**行业服务产业发展等有关内容

宁波舟山港集团

- **含义：**由港口业务发展产生
- **数据特点：**数据可量化并具有权威性，可通过宁波舟山港集团官方渠道获取
- **举例：**港口基础设施、港口服务能力等有关内容

问卷调查

- **含义：**通过网络问卷及线下调研渠道采集相关数据
- **数据特点：**无相关数据支撑，需从市场反馈中分析得出
- **举例：**公开透明开放程度、行业成本优化状况、各项跨境贸易便利化措施落实情况等有关内容



1. 相关政府部门。通过市口岸办协调海关、边检、海事等口岸监管部门，以及统计局、税务局等行业相关部门获取数据。此类数据相关政府部门已统计，且相关政府部门数据准确及时。如国际贸易“单一窗口”建设水平、口岸监管单位企业信用管理、单证无纸化方面实现率等。

2. 自有数据。利用宁波航运交易所海上丝路航运大数据中心归集的进出口贸易信息、市场信息、舆情信息数据统计、分析获得此类数据。此类数据无相关政府部门统计，但通过数据整合和处理，可得到相关数据。如口岸金融服务产业发展情况、船公司在本地区设立企业情况、口岸领域服务产业等有关内容。

3. 宁波舟山港集团港口相关信息。对接宁波舟山港集团业务部门，获取港口基础设施、港口承载水平相关信息，此类数据为港口基础业务信息，即使部分信息可通过互联网上查询，但无法确保信息的及时准确，通过集团公司官方渠道获取可保障有关信息的权威性。如港口基础设施信息、港口基础设施智能化水平、港口服务水平等有关内容。

4. 行业问卷调查。主要从进出口贸易企业、国际货运代理企业、报关报检企业等企业角度了解促进跨境贸易便利化水平有关措施的落实情况，此类数据无法从固定渠道获取，需要经过问卷调查的方式进行采集，从一手问卷资料中分析得出。如营商环境公开透明开放程度、行业成本优化状况、各项跨境贸易便利化措施落实情况等有关内容。

（四）基础数据到四级指标得分的转化

1. 方法介绍

由于指标体系中各个指标原始数据的来源、单位、类型等存在很大不同，同时各个指标对于最终指数的作用方向亦有差异，拥有不同量纲和数据间差异性的各指标不具有可比性，不能直接进行加减运算，因此必须对指标体系中各指标的原始数据进行无量纲化处理，消除指标量纲影响，使其能够满足数据的可比性、统一规范性和高保真性后，再计算各个指标对于最终综合评估结果的影响。

目前为止数据标准化方法的选择上还没有通用的法则可以遵循。常见的数据处理方法包括极值化法、前沿值法、**z-score** 标准化法、均值化法和比例法等方法。

考虑到数据采集的局限性，本文主要结合极值化法、前沿值法、问卷选项梯度量化和专家赋分等方法进行原始数据的标准化转换。具体方法介绍如下：

（1）极值化法：极值化方法实则是通过对于该指标数值的可能上限或下限，将该项变量的初测数据转化为固定取值区间内的数据，以此消除因不同量纲而造成的影响。此方法较为简单直接，但是很大程度上受到该组数据两端的极端值(最大值、最小值)的数据取值制约。常用算法公式有：

x_i 代表相应指标项, y_i 代表结果, X_{min} 代表该指标行业最小值, X_{max} 代表该指标行业最大值, 正向指标公式:

$$y_i = \frac{X_i - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

x_i 代表相应指标项, y_i 代表结果, X_{min} 代表该指标行业最小值, X_{max} 代表该指标行业最大值, 反向指标公式:

$$y_i^* = \frac{X_{max} - X_i}{X_{max} - X_{min}}$$

(采用极值化方法用以剔除所采集的数据中的误差项)

(2) 前沿值法: 将单个变量的具体数值和该项变量的数据的标准数值的比值结果作为标准化处理后的数据。本文将国际标准、国家标准、行业标准和行业规范等文件中与基层指标相关的具体评判数值作为标准值。

x_i 代表相应指标项, y_i 代表结果, X_s 代表行业前沿值, 具体的计算公式为:

$$y_i = \frac{x_i}{x_s}$$

(3) 问卷选项梯级量化: N 级指标的标准化分数根据问卷结果计算得到, 设置分数阶梯量化不同问题选项得分。

四选项问题 A/B/C/D (以 4 个选项为例)				
选项	A	B	C	D
赋分	1	2/3	1/3	0
两选项问题 A/B				
选项	A		B	
赋分	1		0	

2. 要点说明

本文主要结合极值化法、前沿值法、问卷选项梯级量化和专家赋分等方法对定量和定性指标的数据进行无量纲、标准化处理。其中，在数据标准化处理的具体操作过程中，主要遵从以下几个要点：

（1）本文单项指标的标准化得分区间设置为[0-10]的十分制区间。部分指标先转化为[0-1]区间的得分，后对应放大至[0-10]标准化得分区间。

（2）前沿值优先参照国家、行业相关分级分类标准。

（3）在 2019 年宁波口岸跨境贸易便利化水平评估工作中，由于评估对象仅为宁波口岸，因此仅采用极值化法中的最优值作为评分处理依据，即对标中国口岸综合水平领先的上海口岸，对上海口岸和宁波口岸各单项指标数值进行比较，取更优值结果作为最优值（后续多口岸评估仍采用最大值+最小值作为评分处理依据）。

（4）针对无相关参考标准和比较相对数的，采用专家基准打分法来确定分级分类和评分处理依据标准。

（5）问卷调研得到的结果需要剔除异常值后进行标准化转换。其中，对于数值类结果，先根据具体指标情况设定上下限值，后计算均值并映射至标准化得分区间；对于选项类结果，则按照梯级量化的方法进行标准化转换。

（五）标准化得分加权计算方法

完成数据标准化转化后，将标准化数据以权重作为系数进行加权，分层级加权计算，各级指标的最终评价数值等于其下一级指标的加权数值，最终得到综合评价分数。

本文指标体系共分为四级，其中一级指标包括 A1-A4，二级指标包括 B1-B11，三级指标包括 C1-C33，四级指标包括 D1-D76。具体实现流程举例及分层加权汇总如下：

$$C1 = 0.25 \times D1 + 0.25 \times D2 + 0.5 \times D3$$

$$B1 = 0.11 \times C1 + 0.35 \times C2 + 0.19 \times C3 + 0.35 \times C4$$

$$A1 = 0.33 \times B1 + 0.67 \times B2$$

$$\text{综合评价分数} = 0.15 \times A1 + 0.2 \times A2 + 0.28 \times A3 + 0.37 \times A4$$

（六）纵向对比方法说明

本文同时对宁波 2019 年和 2020 年的口岸跨境贸易便利化水平进行评估测算，通过纵向比较可以评估得到总体水平的提升/下降程度以及各级指标的变化程度。

具体方法为用 2020 年度的单项四级指标标准化得分除以 2019 年度的单项指标标准化得分，得到单项四级指标的百分比变动。总体水平和一至三级指标的变动程度通过加权加总的方法计算得到，变动范围设定为[-100%，+100%]。

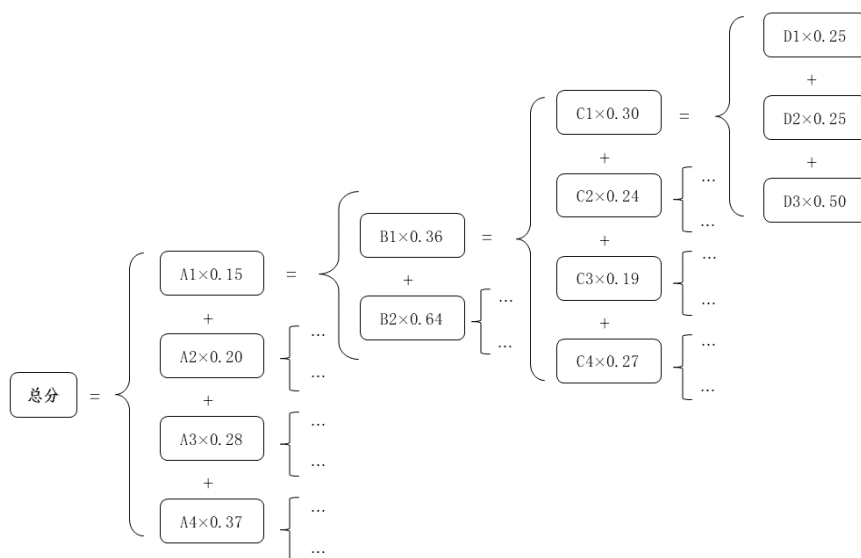
四、实际测算结果

基于对前沿研究和实际问题的整理分析，本项目运用德尔菲法对营商环境促进跨境贸易便利化水平评估指标体系进行了理论构建，并基于层次分析法对指标体系中一至四级指标的权重计算和调整。

本文指标体系共分为四级，其中一级指标包括 **A1-A4**，二级指标包括 **B1-B11**，三级指标包括 **C1-C33**，四级指标包括 **D1-D76**。其中第四级指标是指标体系中的基础指标，其原始数据主要通过数据检索、问卷调研、函询、电联以及座谈会方式等获取，并结合前沿值法、极值化法和问卷结果梯级量化的方法对四级指标的原始数据进行标准化处理，转化后得到各指标的标准化分数，经过分层加权加总得到前三级指标的得分情况和整体水平的评估结果。

各级指标根据权重分层加权加总的计算公式举例和计算示意图如下所示:

$$\begin{aligned} C1 &= 0.25 \times D1 + 0.25 \times D2 + 0.5 \times D3 \\ B1 &= 0.30 \times C1 + 0.24 \times C2 + 0.19 \times C3 + 0.27 \times C4 \\ A1 &= 0.36 \times B1 + 0.64 \times B2 \\ \text{评估结果} &= 0.15 \times A1 + 0.20 \times A2 + 0.28 \times A3 + 0.37 \times A4 \end{aligned}$$



依据上述评估方法，2020 年宁波口岸营商环境促进跨境贸易便利化水平的评估结果如下：

2020 年宁波口岸营商环境促进跨境贸易便利化水平得分（十分制）		8.6
指标体系四大部分	权重	标准化得分
A1 基础条件	15%	7.1
A2 服务能级	20%	7.5
A3 口岸环境	28%	8.7
A4 服务效率	37%	9.6

加权计算公式： $7.1 \times 15\% + 7.5 \times 20\% + 8.7 \times 28\% + 9.6 \times 37\% = 8.6$

后文将详细介绍一至四级指标的标准化得分情况（十分制），包括各四级指标的原始数据及其标准化得分计算方法，供读者参考。

（一）基础条件

A1“基础条件”得分		7.1
项下二级指标	权重	标准化得分
B1 港口基础设施	36%	7.7
B2 港口集疏运条件	64%	6.7

加权计算公式： $7.7 \times 36\% + 6.7 \times 64\% = 7.1$

一级指标“基础条件”的标准化得分由 2 个二级指标“港口基础设施”和“港口集疏运条件”的标准化得分加权计算得到。

同理，各二级指标分数由所包含的三级指标分数加权计算得到，各三级指标分数由所包含的四级指标分数加权计算得到。具体计算过程和结果呈现如下：

1、港口基础设施

B1“港口基础设施”得分		7.7
项下三级指标	权重	标准化得分
C1 码头	30%	10.0
C2 泊位	24%	7.9
C3 锚地	19%	0.6
C4 堆场	27%	10.0

加权计算公式： $10 \times 30\% + 7.6 \times 24\% + 0.6 \times 19\% + 10 \times 27\% = 7.7$

1.1 码头

C1“码头”得分					10.0
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D1 航道通航能力	25%	45 万吨级	宁波舟山港	45 万吨级	$10 \times \frac{45}{45} = 10$
D2 码头岸线长度	25%	550 公里	宁波舟山港	550 公里	$10 \times \frac{550}{550} = 10$
D3 码头数量	50%	43 个	宁波舟山港	43 个	$10 \times \frac{43}{43} = 10$

加权计算公式： $10 \times 25\% + 10 \times 25\% + 10 \times 50\% = 10$

注：宁波舟山港自 2015 年合并以来，对外各项数据均包含宁波、舟山港域，难以拆分，故本文中相关数据均为宁波、舟山港域整体数据。

1.2 泊位

C2“泊位”得分					7.9
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D4 集装箱泊位数	60%	5 万吨级以上 43 个	上海港	28 个	$10 \times \frac{28}{43} = 6.5$
D5 干散货泊位数量	40%	5 万吨级以上 14 个	宁波舟山港	14 个	$10 \times \frac{14}{14} = 10$

加权计算公式：6.5×60% + 10×40% = 7.9

1.3 锚地

C3“锚地”得分					0.6
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D6 锚地数量	100%	17 处	舟山港域	1 处	$10 \times \frac{1}{17} = 0.6$

加权计算公式：0.6×100% = 0.6

1.4 堆场

C4“堆场”得分					10.0
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D7 集装箱堆场	58%	6192 亩	宁波舟山港	6192 亩	$10 \times \frac{6192}{6192} = 10$
D8 危险货物堆场	42%	92 亩	宁波舟山港	92 亩	$10 \times \frac{92}{92} = 10$

加权计算公式：10×58% + 10×42% = 10

2、口岸集疏运条件

B2“口岸集疏运条件”得分		6.7
项下三级指标	权重	标准化得分
C5 航线覆盖率	18%	10.0
C6 吞吐量	33%	8.8
C7 海铁联运	23%	7.5
C8 海河联运	26%	1.1

加权计算公式： $10 \times 18\% + 8.8 \times 33\% + 7.5 \times 23\% + 1.1 \times 26\% = 6.7$

2.1 航线覆盖

C5“航线覆盖率”得分					10.0
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D9 集装箱航线数量	100%	110 条干线 102 条支线	宁波舟山港	110 条干线 102 条支线	$5 \times \frac{110}{110} + 5$ $\times \frac{102}{102} = 10$

加权计算公式： $10 \times 100\% = 10$

2.2 吞吐量

C6“吞吐量”得分					8.8
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分 计算过程
D10 港口货物 吞吐量	35%	11.2 亿吨	宁波 舟山港	11.2 亿吨	$10 \times \frac{11.2}{11.2} = 10$
D11 集装箱吞吐量	32%	4330 万 TEU	上海港	2753 万 TEU	$10 \times \frac{2753}{4330} = 6.4$
D12 外贸货物吞吐量	33%	5.1 亿吨	宁波 舟山港	5.1 亿吨	$10 \times \frac{5.1}{5.1} = 10$

加权计算公式： $10 \times 35\% + 6.4 \times 32\% + 10 \times 33\% = 8.8$

2.3 海铁联运

C7“海铁联运”得分					7.5
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D13 海铁联运 班列数量	53%	54 个	青岛港	49 个	$10 \times \frac{49}{54} = 9.1$
D14 海铁联运 箱量	47%	138 万 TEU	青岛港	80 万 TEU	$10 \times \frac{80}{138} = 5.7$

加权计算公式： $9.1 \times 53\% + 5.7 \times 47\% = 7.5$

2.4 海河联运

C8“海河联运”得分					1.1
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D15 海河联运货运量	100%	200 万 TEU	上海港	22 万 TEU	$10 \times \frac{22}{200} = 1.1$

加权计算公式： $1.1 \times 100\% = 1.1$

（二）服务能级

A2“服务能级”得分		7.6
项下二级指标	权重	标准化得分
B3 港口服务水平	50%	9.1
B4 跨境贸易配套服务水平	50%	6.1

加权计算公式： $9.1 \times 50\% + 6.1 \times 50\% = 7.6$

一级指标“服务能级”的标准化得分由 2 个二级指标“港口服务水平”和“跨境贸易配套服务水平”的标准化得分加权计算得到。

同理，各二级指标分数由所包含的三级指标分数加权计算得到，各三级指标分数由所包含的四级指标分数加权计算得到。具体计算过程和结果呈现如下：

1、港口服务水平

B3“港口服务水平”得分		9.0
项下三级指标	权重	标准化得分
C9 港口物流智能化程度	31%	8.0
C10 港口作业效率	37%	9.1
C11 港口安全、环保建设情	32%	10.0

加权计算公式： $8 \times 31\% + 9.1 \times 37\% + 10 \times 32\% = 9.0$

1.1 港口物流智能化程度

C9 项下四级指标 D16、D17 的打分区间均设置为两部分，第一部分根据宁波舟山港集团函询结果以确认是/否应用该系统，打 5 分或 0 分；第二部分考察中国港口协会的信息化水平排名，根据排名情况赋予[0-5]分。

C9“港口物流智能化程度”得分				8.0
项下四级指标	权重	前沿值	宁波数据	标准化得分计算过程
D16 港口生产智能化调度系统应用情况	63%	100%应用；中国港口协会的信息化水平排名第 1 名	100%应用；中国港口协会的信息化水平排名第 3 名	$5 \times \frac{100\%}{100\%} + 3 = 8$
D17 港口设备管理信息化系统应用情况	37%	100%应用；中国港口协会的信息化水平排名第 1 名	100%应用；中国港口协会的信息化水平排名第 3 名	$5 \times \frac{100\%}{100\%} + 3 = 8$

加权计算公式： $8 \times 63\% + 8 \times 37\% = 8.0$

1.2 港口作业效率

C10“港口作业效率”得分					8.4
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D18 泊位平均利用率	28%	泊位平均作业时间占全天时间 55%	理论最优质	泊位平均作业时间占全天时间 58.9%	$10 \times \left \frac{100\% - 70\%}{100\% - 58.9\%} \right = 7.3$
D19 平均船时效率	25%	84.9 TEU/H	宁波舟山港	84.9 TEU/H	$10 \times \frac{84.9}{84.9} = 10$
D20 平均单机效率	23%	43.2 TEU/H	青岛港	27.3 TEU/H	$10 \times \frac{27.3}{43.2} = 6.3$
D21 干线平均待港时间	24%	14.1 小时	宁波舟山港	14.1 小时	$10 \times \frac{1}{14.1} \div \frac{1}{14.1} = 10$

加权计算公式：7.3×28% + 10×25% + 6.3×23% + 10×24% = 8.4

1.3 港口安全、环保建设情况

C11“港口安全、环保建设情况”得分				10.0
项下四级指标	权重	前沿值	宁波数据	标准化得分计算过程
D22 联合应急救援机制完善程度	49%	完善程度 100%	完善程度 100%	$10 \times \frac{100\%}{100\%} = 10$
D23 国际卫生港建设情况	51%	完善程度 100%	完善程度 100%	$10 \times \frac{100\%}{100\%} = 10$

加权计算公式：10×49% + 10×51% = 10

D22 根据宁波舟山港集团函询结果评定是/否建立联合应急救援机制，并赋予10或0分。

2、跨境贸易配套服务水平

B4“跨境贸易配套服务水平”得分		6.2
项下三级指标	权重	标准化得分
C12 口岸金融服务能力	28%	6.6
C13 航运服务产业水平	72%	6.0

加权计算公式： $6.6 \times 28\% + 6.0 \times 72\% = 6.2$

2.1 口岸金融服务能力

C12“口岸金融服务能力”得分					6.6
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D24 口岸金融服务产业	100%	70.7 分	上海	46.8 分	$10 \times \frac{46.8}{70.7} = 6.6$

加权计算公式： $6.6 \times 100\% = 6.6$

D24 根据新华波罗的海指数航运金融得分来衡量，前沿值为 70.7 分，宁波舟山港为 46.8 分，前沿对象为上海。

2.2 航运服务产业水平

C13“航运服务产业水平”得分					6.0
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波原始数据	标准化得分计算过程
D25 船公司在本地区设立企业情况	21%	25 家	上海、宁波	25 家	$10 \times \frac{25}{25} = 10$
D26 口岸领域产业	18%	25 万家	上海	3 万家	$10 \times \frac{3}{25} = 1.2$
D27 船舶配套服务产业	16%	1000 家	舟山	200 家	$10 \times \frac{200}{1000} = 2$
D28 海关特殊监管区	15%	38.786 平方公里	上海	11.7 平方公里	$10 \times \frac{11.7}{38.8} = 3.8$
D29 航运中心建设水平	14%	第 1 名	上海	第 2 名	$10 \times \frac{66.4}{81.2} = 8.2$
D30 行业指数服务水平	16%	4 个	宁波	4 个	$10 \times \frac{4}{4} = 10$

加权计算公式： $10 \times 21\% + 1.2 \times 18\% + 2 \times 16\% + 3.8 \times 15\% + 8.2 \times 14\% + 10 \times 16\% = 6.0$

D29 根据新华·波罗的海国际航运中心发展指数的排名来衡量，全国前沿值为上海为 81.2 分，宁波为 66.4 分，得 8.2 分。

D30 根据发布的与贸易、物流相关且可考证行业影响力的指数数量衡量，前沿值设定为 4 个，前沿对象为宁波。

（三）口岸环境

A3“口岸环境”得分		8.8
项下二级指标	权重	标准化得分
B5 公开透明程度	19%	9.6
B6 成本优化状况	35%	8.4
B7 行业信用状况	25%	7.9
B8 口岸监管服务保障机制	21%	10

加权计算公式： $9.6 \times 19\% + 8.4 \times 35\% + 7.9 \times 25\% + 10 \times 21\% = 8.8$

一级指标“口岸环境”的标准化得分由 4 个二级指标“公开透明程度”、“成本优化状况”、“行业信用状况”和“口岸监管服务保障机制”的标准化得分加权计算得到。

同理，各二级指标分数由所包含的三级指标分数加权计算得到，各三级指标分数由所包含的四级指标分数加权计算得到。具体计算过程和结果呈现如下：

1、公开透明程度

B5“公开透明程度”得分		9.6
项下三级指标	权重	标准化得分
C14 公开透明程度	100%	9.6

加权计算公式： $9.6 \times 100\% = 9.6$

1.1 公开透明程度

C14“公开透明程度”得分		9.6
项下四级指标	权重	标准化得分
D31 统计数据公开	27%	9.6
D32 业务信息公开	25%	9.9
D33 收费目录清单公开	27%	9.3
D34 竞争信息公开	21%	9.5

加权计算公式： $9.6 \times 27\% + 9.9 \times 25\% + 9.3 \times 27\% + 9.5 \times 21\% = 9.6$

四级指标 D31-D34 的分数根据问卷结果计算得到，根据企业问卷调研数据，依据问卷问题答案数，设置分数阶梯。当选项为四个选项时，A/B/C/D 分别对应 1 / $\frac{1}{3}$ / $\frac{2}{3}$ / 0 分；或当只有两个选项时，选项 B 对应 0 分，选项 A 对应 1 分。

根据赋分条件对问卷结果进行加权计算后，对应到[0-10]的标准化得分区间。具体问卷结果见下：

四级指标	全部公开	三项公开	两项公开	一项公开	均未公开	暂不了解	原始得分计算公式
D31 统计数据公开	31	3	1	0	0	15	$10 \times \frac{31 \times 1 + 3 \times \frac{3}{4} + 1 \times \frac{2}{4} + 0 \times \frac{1}{4} + 0 \times 0}{50 - 15} = 9.6$
目前对于口岸经营服务企业①场内转运、②吊箱移位、③掏箱和④货方提箱作业时限标准数据的公开							

四级指标	全部公开	两项公开	一项公开	均未公开	暂不了解	原始得分计算公式
D32 业务信息公开(1)	48	0	1	0	1	$5 \times \frac{48 \times 1 + 0 \times \frac{2}{3} + 1 \times \frac{1}{3} + 0 \times 0}{50 - 1} = 4.9$
目前对于口岸工作中①舱单申报、②税费支付、③货物申报办事指南的公开完整						

四级指标	均很完整	一项完整	均未完整	暂不了解	原始得分计算公式
D32 业务信息公开(2)	49	1	0	1	$5 \times \frac{49 \times 1 + 1 \times \frac{1}{2} + 0 \times 0}{50} = 5.0$
$5 \times \frac{48 \times 1 + 0 \times \frac{2}{3} + 1 \times \frac{1}{3} + 0 \times 0}{50 - 1} + 5 \times \frac{49 \times 1 + 1 \times \frac{1}{2} + 0 \times 0}{50} = 9.9$					
对于①海关注册登记申请和变更流程、②海关预约通关流程等完善程度					

四级指标	全部公开	两项公开	一项公开	均未公开	暂不了解	原始得分计算公式
D33 收费目录清单公开	35	4	6	2	3	$10 \times \frac{35 \times 1 + 4 \times \frac{2}{3} + 6 \times \frac{1}{3} + 2 \times 0}{50 - 3} = 9.3$
目前对于港口收费中①政府定价、②政府指导价、③港口企业自主定价收费公开程度如何						

四级指标	全部公开	两项公开	一项公开	均未公开	暂不了解	原始得分计算公式
D34 竞争信息公开	31	2	0	1	16	$10 \times \frac{31 \times 1 + 2 \times \frac{2}{3} + 0 \times \frac{1}{3} + 1 \times 0}{50 - 16} = 9.5$
目前对于市场竞争信息①公开渠道的健全性、②公开范围的全面性、③公开格式的准确性						

2、成本优化状况

B6“成本优化状况”得分		8.4
项下三级指标	权重	标准化得分
C16 跨境贸易费用成本	57%	10
C17 跨境贸易费用成本规范和优化状况	43%	6.2

加权计算公式： $10 \times 57\% + 6.2 \times 43\% = 8.4$

2.1 跨境贸易费用成本

C16“跨境贸易费用成本”得分				10.0
项下四级指标	权重	前沿值	宁波数据	标准化得分计算过程
D36 进口贸易费用	42%	1588 元	1588 元	10.0
D37 出口贸易费用	58%	1301 元	1301 元	10.0

加权计算公式： $10 \times 42\% + 10 \times 58\% = 10.0$

数据来源：北京睿库贸易安全及便利化研究中心

2.2 跨境贸易费用成本规范和优化状况

C17“跨境贸易费用成本规范和优化状况”得分		6.2
项下四级指标	权重	标准化得分
D38 企业对实行政府定价的收费项目规范程度执行情况的反馈	17%	9.4
D39 免除查验费试点工作推进状况	18%	9.2
D40 口岸领域企业对船公司的收费项目情况的反馈	22%	1.1
D41 各个产业端是否存在单一企业收费垄断	19%	3.1
D42 口岸领域企业对政府不合理收费投诉情况	24%	9.0

加权计算公式： $9.4 \times 17\% + 9.2 \times 18\% + 1.1 \times 22\% + 3.1 \times 19\% + 9 \times 24\% = 6.2$

其中四级指标 D42 根据实际投诉次数进行扣分操作，满分 10 分，一次投诉扣一分，10 次及以上投诉得 0 分。

另外四个四级指标 D38-D41 通过问卷调查形式计算评分，其中前四项指标均根据企业问卷调研数据打分，依据问卷问题答案数，设置分数阶梯，选项 B 对应 0 分,选项 A 对应 1 分。加权计算后对应到[0-10]的标准化得分区间。具体问卷结果如下：

四级指标	良好	一般	暂不了解	原始得分计算公式
D38 企业对实行政府定价的收费项目规范程度执行情况的反馈	47	3	0	$10 \times \frac{47 \times 1 + 3 \times 0}{50} = 9.4$
四级指标	做到	没做到	暂不了解	原始得分计算公式
D39 免除其吊装移位及仓储费的收取	44	4	2	$10 \times \frac{44 \times 1 + 4 \times 0}{48} = 9.2$
四级指标	下降	没有下降	暂不了解	原始得分计算公式
D40 船公司收取的总费用	5	40	5	$10 \times \frac{5 \times 1 + 40 \times 0}{45} = 1.1$
四级指标	存在	不存在	暂不了解	原始得分计算公式
D41 单一企业收费垄断情况	9	20	21	$10 \times \frac{9 \times 1 + 20 \times 0}{29} = 3.1$

3、行业信用状况

B7“行业信用状况”得分		7.6
项下三级指标	权重	标准化得分
C18 口岸监管单位对企业的信用管理情况	39%	3.8
C19 口岸领域企业信用评价情况	29%	10.0
C20 信用 + 行业监管情况	32%	10.0

加权计算公式： $3.8 \times 39\% + 10 \times 29\% + 10 \times 32\% = 7.6$

3.1 口岸监管单位对企业的信用管理情况

C18“口岸监管单位对企业的信用管理情况”得分					4.6
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D43 诚信企业的数量	56%	400 家	上海	95 家	$10 \times \frac{95}{400} = 2.4$
D44 失信企业的减少比率	44%	减少 10%		宁波失信企业数量同比减少 7.4%	$10 \times \frac{7.4}{10} = 7.4$

加权计算公式： $2.4 \times 56\% + 7.4 \times 44\% = 4.6$

3.2 口岸领域企业信用评价情况

C19“口岸领域企业信用评价情况”得分					10.0
项下四级指标	权重	前沿值	前沿对象	宁波数据	标准化得分计算过程
D45 口岸领域信用评价企业数量	47%	1848 家	宁波	1848 家	$10 \times \frac{1848}{1848} = 10$
D46 口岸领域企业信用评价等级为 A 类企业数量占比	53%	8%		10%	$10 \times \frac{10}{8} = 12.5$ 超过 10 分计满分 10 分

加权计算公式： $10 \times 47\% + 10 \times 53\% = 10.0$

3.3 信用 + 行业监管情况

C20“信用 + 行业监管情况”得分		10.0
项下四级指标	权重	标准化得分
D47 分类分级监管情况	38%	10.0
D48 信用红黑名单公布情况	62%	10.0

加权计算公式： $10 \times 38\% + 10 \times 62\% = 10.0$

D47 和 D48 均根据海关、海事、边检三家调研回复判定实现情况，均未实现得 0 分，有一家回复已实现得 10/3 分，有两家回复已实现得 20/3 分，三家均回复已实现得 10 分。

4、口岸监管服务保障机制

B8“口岸监管服务保障机制”得分		10.0
项下三级指标	权重	标准化得分
C21 监管单位服务措施落实保障情况	100%	10.0

加权计算公式： $10 \times 100\% = 10.0$

4.1 监管单位服务措施落实保障情况

C21“监管单位服务措施落实保障情况”得分		10.0
项下四级指标	权重	标准化得分
D49 是否落实企业联络员机制	67%	10.0
D50 行业制度宣传培训力度	33%	10.0

加权计算公式： $10 \times 67\% + 10 \times 33\% = 10.0$

D49 根据函询宁波海关的回复内容确定，是/否落实企业联络员机制分别得到 10 或 0 分。

D50 以口岸举办行业制度宣传培训讲座次数衡量，前沿值设置为 10 次。企业调研结果为所有企业认为宁波口岸宣传培训组织情况较好，每举办一次得 1 分。

（四）服务效率

A4“服务效率”得分		9.6
项下二级指标	权重	标准化得分
B9 无纸化水平	32%	10.0
B10 国际贸易“单一窗口”建设水平	28%	9.9
B11 便利化水平	40%	9.0

加权计算公式： $10 \times 32\% + 9.9 \times 28\% + 9 \times 40\% = 9.6$

一级指标“服务效率”的标准化得分由 3 个二级指标“无纸化水平”、“国际贸易‘单一窗口’建设水平”和“便利化水平”的标准化得分加权计算得到。

同理，各二级指标分数由所包含的三级指标分数加权计算得到，各三级指标分数由所包含的四级指标分数加权计算得到。具体计算过程和结果呈现如下：

1、无纸化水平

B9“无纸化水平”得分		10.0
项下三级指标	权重	标准化得分
C22 海关单据无纸化水平	33%	9.9
C23 海事单据无纸化水平	20%	10.0
C24 边检单据无纸化水平	19%	10.0
C25 港口单据无纸化水平	28%	10.0

加权计算公式： $9.9 \times 33\% + 10 \times 20\% + 10 \times 19\% + 10 \times 28\% = 10.0$

C22-C25 一一对应至四级指标 D51-D54，故不再重复说明项下 D51-D54 的赋分情况。

C22-C25 评分（即 D51-D54 标准化得分）根据函询宁波海关、海事、边检和宁波舟山港集团的函询回复内容以定。

2、国际贸易“单一窗口”建设水平

B10“国际贸易‘单一窗口’建设水平”得分		9.9
项下三级指标	权重	标准化得分
C26 整体流量状况	25%	10.0
C27 系统联通程度	21%	10.0
C28 信息安全保障	24%	10.0
C29 满意度评价	30%	9.8

加权计算公式： $10 \times 25\% + 10 \times 21\% + 10 \times 24\% + 9.8 \times 30\% = 9.9$

C26-C28 项下四级指标均根据行业企业评议、以及市服务业局、商务局、经信局、交通局、口岸办等行业单位的评议结果来确定分数，分值区间为[0-10]分。

2.1 整体流量状况

C26“整体流量状况”得分		10.0
项下四级指标	权重	标准化得分
D55 企业入网情况	57%	10.0
D56 报文流量及系统点击量	43%	10.0

加权计算公式： $10 \times 57\% + 10 \times 43\% = 10.0$

2.2 系统联通程度

C27“系统联通程度”得分		10.0
项下四级指标	权重	标准化得分
D57 与其他系统互联互通的数量	100%	10.0

加权计算公式： $10 \times 100\% = 10$

2.3 信息安全保障

C28“信息安全保障”得分		10.0
项下四级指标	权重	标准化得分
D58 系统全年故障时间	42%	10.0
D59 信息安全状况及泄密情况	58%	10.0

加权计算公式： $10 \times 42\% + 10 \times 58\% = 10$

2.4 满意度评价

C29“满意度评价”得分		9.8
项下四级指标	权重	标准化得分
D60 政务单位满意度评价	44%	9.7
D61 市场企业满意度评价	56%	9.8

加权计算公式： $9.7 \times 44\% + 9.8 \times 56\% = 9.8$

D60 和 D61 均根据市口岸办函询结果确定，标准化得分区间[0-10]分。

3、便利化水平

B11“便利化水平”得分		9.0
项下三级指标	权重	标准化得分
C30 税务便利化水平	21%	9.4
C31 通关时效	28%	7.5
C32“提前申报”模式应用实效	19%	9.6
C33 通关便利化举措	32%	9.8

加权计算公式： $9.4 \times 21\% + 7.5 \times 28\% + 9.6 \times 19\% + 9.8 \times 32\% = 9.0$

3.1 税务便利化水平

C30“税务便利化水平”得分		9.4
项下四级指标	权重	标准化得分
D62 推进多元化税收担保制度改革情况	34%	9.3
D63 是否应用关税“保证保险”政策	31%	8.7
D64 退税时间的工作日个数	35%	10.0

加权计算公式： $9.3 \times 34\% + 8.7 \times 31\% + 10 \times 35\% = 9.4$

D62 和 D63 的评分分为两部分，第一部分为函询海关反馈数据的标准化转化，根据“是/否实现”赋 5 或 0 分；第二部分为企业问卷结果计算，问卷结果为 A 计 1 分，B 计 0 分，计算所有问卷得均值后对应至[0-5]的标准化得分区间。

D64 的前沿值设置为 5 个工作日，少于或等于 5 个工作日即得满分。函询宁波海关结果为 5 个工作日。

具体问卷结果如下：

四级指标	非常同意	非常不同意	暂不了解	原始得分计算公式
D62 推进多元化税收担保制度改革情况	38	3	9	$10 \times \frac{38 \times 1 + 3 \times 0}{41} = 9.3$
D63 是否应用关税“保证保险”政策	41	6	3	$10 \times \frac{41 \times 1 + 6 \times 0}{47} = 8.7$

3.2 通关时效

四级指标	12 小时以下	12-24 小时	24-48 小时	48-72 小时	72 小时以上	暂不了解	原始得分计算公式
D65 进口货物通关时间	22	16	5	3	1	3	$10 \times \frac{22 \times 1 + 16 \times \frac{3}{4} + 5 \times \frac{2}{4} + 3 \times \frac{1}{4} + 1 \times 0}{47} = 7.9$
四级指标	1 小时以下	1-4 小时	4-6 小时	6-12 小时	12 小时以上	暂不了解	原始得分计算公式
D66 出口货物通关时间	12	24	6	4	1	3	$10 \times \frac{12 \times 1 + 24 \times \frac{3}{4} + 6 \times \frac{2}{4} + 4 \times \frac{1}{4} + 1 \times 0}{47} = 7.2$

C31“通关时效价”得分				7.5
项下四级指标	权重	前沿值	宁波数据	标准化得分计算过程
D65 进口货物通关时间	33%	48 小时	43.48 小时	小于 48 小时计 10 分
D66 出口货物通关时间	67%	12 小时	6.43 小时	小于 12 小时计 10 分

3.3“提前申报”模式应用实效

C32“提前申报”模式应用实效”得分		9.6
项下四级指标	权重	标准化得分
D67 进出口货物“提前申报”应用情况	48%	9.6
D68“提前申报”企业反响值	52%	9.6

加权计算公式： $9.6 \times 48\% + 9.6 \times 52\% = 9.6$

D67 和 D68 均根据企业问卷调研数据计算得分，依据问卷问题答案数，分级设置分数阶梯。当选项为四个选项时，A/B/C/D 分别对应 $1 / \frac{1}{3} / \frac{2}{3} / 0$ 分；或当只有两个选项时，选项 B 对应 0 分，选项 A 对应 1 分。

根据赋分条件对问卷结果进行加权计算后，对应到[0-10]的标准化得分区间。具体问卷结果见下：

四级指标	均已实现	出口未实现	进口未实现	均未实现	暂不了解	得分计算公式
D67 进出口货物“提前申报”应用情况	45	1	1	0	2	$10 \times \frac{45 \times 1 + 1 \times \frac{2}{3} + 1 \times \frac{1}{3} + 0 \times 0}{48} = 9.6$
四级指标	满意	一般		暂不了解		得分计算公式
D68 “提前申报”企业反响值	48	2		0		$10 \times \frac{48 \times 1 + 2 \times 0}{50} = 9.6$

3.4 通关便利化举措

C33“通关便利化举措”得分		9.8
项下四级指标	权重	标准化得分
D69 实行口岸通关“日清”工作制度执行情况	11%	10.0
D70 审批事项简化情况	12%	8.7
D71 是否实现进口“两步申报”通关	9%	9.3
D72 是否实现海关“多报合一”	12%	9.8
D73 是否实现免于提交纸质海关进出口货物征免税证明	11%	10.0
D74 是否实现智慧通关“五统一”	13%	10.0
D75 是否实现口岸查验单位一次性联合检查	18%	10.0
D76 是否实现边检业务体系一体化	14%	10.0

加权计算公式： $10.0 \times 11\% + 8.7 \times 12\% + 9.3 \times 9\% + 9.8 \times 12\% + 10.0 \times 11\% + 10.0 \times 13\% + 10.0 \times 18\% + 10 \times 14\% = 9.8$

C33 下的四级指标 D69-D76 的评分分为两部分，第一部分为函询海关、海事、边检的反馈数据的标准化分数转化，根据是/否实现赋 5 或 0 分；第二部分为企业问卷结果计算，是否实现类的问题根据每一份问卷的是/否实现赋 1 或 0 分，计算均值并对应至标准化得分区间[0-5]分；数值类的问题在剔除特殊值后计算得分均值，并对应标准化得分区间[0-5]分。

具体问卷打分及标准化分数转化结果如下：

四级指标	同意	不同意	暂不了解	得分计算公式
D69 实行口岸通关“日清”工作制度执行情况	43	0	7	$10 \times \frac{43 \times 1 + 0 \times 0}{43} = 10$
D70 审批事项简化情况	40	6	4	$10 \times \frac{40 \times 1 + 6 \times 0}{46} = 8.7$
D71 是否实现进口“两步申报”通关	41	3	6	$10 \times \frac{41 \times 1 + 3 \times 0}{44} = 9.3$
D72 是否实现海关“多报合一”	45	1	4	$10 \times \frac{45 \times 1 + 1 \times 0}{46} = 9.8$
D73 是否实现免于提交纸质海关进出口货物征免税证明	42	0	8	$10 \times \frac{42 \times 1 + 0 \times 0}{42} = 10.0$
D74 是否实现智慧通关“五统一”	43	0	7	$10 \times \frac{43 \times 1 + 0 \times 0}{43} = 10.0$
D75 是否实现口岸查验单位一次性联合检查	45	0	5	$10 \times \frac{45 \times 1 + 0 \times 0}{45} = 10.0$
D76 是否实现边检业务体系一体化	45	0	5	$10 \times \frac{45 \times 1 + 0 \times 0}{45} = 10.0$

五、与上一周期评估对比结果

2020 年宁波口岸营商环境促进贸易便利化水平以 2019 年水平作为基期进行对比，最终计算得到 2020 年的结果比 2019 年的结果优化了 4.7%。

本部分内容分别基于“基础条件”、“服务能级”、“口岸环境”、“服务效率”这 4 个一级指标的框架对评估优化情况进行分总展示。

总体优化程度	一级指标	权重	2020 年结果对比 2019 年变化百分比
4.7%	A1 基础条件	15%	+ 9.6%
	A2 服务能级	20%	+ 1.3%
	A3 口岸环境	28%	+3.4%
	A4 服务效率	37%	+5.6%

（一）“基础条件”得分情况

第 1 个一级指标“基础条件”2020 对比 2019 优化了 9.6%。“基础条件”由“港口基础设施”和“口岸集疏运条件”两个二级指标组成，其中“港口基础设施”无变化，“口岸集疏运条件”优化了 15%。四级指标及其得分如下表所示：

一级指标	二级指标	三级指标	四级指标	对比 2019 变化百分比
A1 基础条件 (0.15)	B1 港口基础设施 (0.36)	C1 码头 (0.3)	D1 航道通航能力(0.25)	0%
			D2 码头岸线长度(0.25)	0%
			D3 码头数量(0.5)	0%
		C2 泊位 (0.24)	D4 集装箱泊位数(0.6)	0%
			D5 干散货泊位数量 (0.4)	0%
		C3 锚地 (0.19)	D6 锚地数量(1)	0%
		C4 堆场 (0.27)	D7 集装箱堆场(0.58)	0%
			D8 危险货物堆场(0.42)	0%
	B2 口岸集疏运条件 (0.64)	C5 航线覆盖率 (0.18)	D9 集装箱航线数量(1)	+4%
		C6 吞吐量 (0.33)	D10 港口货物吞吐量 (0.35)	-2%
			D11 集装箱吞吐量 (0.32)	+5%
			D12 外贸货物吞吐量 (0.33)	+2%
		C7 海铁联运 (0.23)	D13 海铁联运班列数量 (0.53)	+14%
			D14 海铁联运箱量 (0.47)	+25%
		C8 海河联运 (0.26)	D15 海河联运货运量(1)	+36%

（二）“服务能级”得分情况

第2个一级指标“服务能级”较2019年整体水平优化了1.3%，“服务能级”由“港口服务水平”和“跨境贸易配套服务水平”两个二级指标组成，其中“港口服务水平”就2019年情况降低了2.4%，“跨境贸易配套服务水平”比去年优化了5%。四级指标及其得分如下表所示：

一级指标	二级指标	三级指标	四级指标	对比 2019 变化百分比
A2 服务能级 (0.2)	B3 港口服务水平 (0.5)	C9 港口物流智能化程度 (0.31)	D16 港口生产智能化调度系统应用情况(0.63)	0%
			D17 港口设备管理信息化系统应用情况(0.37)	0%
		C10 港口作业效率 (0.37)	D18 泊位平均利用率(0.28)	-7%
			D19 平均船时效率(0.25)	-21%
			D20 平均单机效率(0.23)	+10%
			D21 干线平均待港时间(0.24)	-7%
		C11 港口安全、环保建设情况(0.32)	D22 联合应急救援机制完善程度(0.49)	0%
			D23 国际卫生港建设情况(0.51)	0%
	B4 跨境贸易配套服务水平 (0.5)	C12 口岸金融服务能力 (0.28)	D24 口岸金融服务产业(1)	+15%
		C13 航运服务产业水平 (0.72)	D25 船公司在本地区设立企业情况(0.21)	0%
			D26 口岸领域服务产业(0.18)	0%
			D27 船舶配套服务产业(0.16)	0%
			D28 海关特殊监管区(0.15)	0%

			D29 航运中心建设水平 (0.14)	+8%
			D30 行业指数服务水平 (0.16)	0%

(三) “口岸环境”得分情况

第3个一级指标“口岸环境”优化了3.4%。“口岸环境”由“公开透明程度”、“成本优化状况”、“行业信用情况”和“口岸监管服务保障机制”四个二级指标组成，各二级指标分别优化了8.8%、1.1%、5.2%和0%。四级指标及其得分如下表所示：

一级指标	二级指标	三级指标	四级指标	对比 2019 变化百分比
A3 口岸环境 (0.28)	B5 公开透 明程度 (0.19)	C14 公开透 明程度 (0.69)	D31 统计数据公开(0.27)	+4%
			D32 业务信息公开(0.25)	+5%
			D33 收费目录清单公开(0.27)	+7%
			D34 竞争信息公开(0.21)	+22%
		C15 公开透 明优化状况 (0.31)	D35“双随机、一公开”监管模式推 广制定情况(1)	0%
	B6 成本优 化状况 (0.35)	C16 跨境贸 易费用成本 (0.57)	D36 进口贸易费用(0.42)	+23%
			D37 出口贸易费用(0.58)	+11%
		C17 跨境贸 易费用成本 规范和优化 状况(0.43)	D38 企业对实行政府定价的收费 项目规范程度执行情况的反馈 (0.17)	+7%
			D39 免除查验费试点工作推进状 况(0.18)	+26%
			D40 口岸领域企业对船公司的收	-85.5%

与上一周期评估对比结果

			费项目情况的反馈(0.22)	
			D41 各个产业端是否存在单一企业收费垄断(0.19)	-31%
			D42 口岸领域企业对政府不合理收费投诉情况(0.24)	0%
	B7 行业信用状况 (0.25)	C18 口岸监管单位对企业的信用管理情况 (0.39)	D43 诚信企业的数量(0.56)	+7%
			D44 失信企业的减少比率(0.44)	+4%
		C19 口岸领域企业信用评价情况 (0.29)	D45 口岸领域信用评价企业数量(0.47)	+22%
			D46 口岸领域企业信用评价等级为 A 类企业数量占比(0.53)	0%
		C20 信用+行业监管情况 (0.32)	D47 分类分级监管情况(0.38)	0%
			D48 信用红黑名单公布情况(0.62)	0%
	B8 口岸监管服务保障机制(0.21)	C21 监管单位服务措施落实保障情况(1)	D49 是否落实企业联络员机制(0.67)	0%
			D50 行业制度宣传培训力度(0.33)	0%

（四）“服务效率”得分情况

第 4 个一级指标“服务效率”优化了 5.6%。“服务效率”由“无纸化水平”、“国际贸易‘单一窗口’建设水平”和“便利化水平”三个二级指标组成，其中“无纸化水平”“国际贸易‘单一窗口’建设水平”无变化，“便利化水平”优化了 13.9%。四级指标及其得分如下表所示：

一级指标	二级指标	三级指标	四级指标	对比 2019 变化百分比
A4 服务效率 (0.37)	B9 无纸化水平 (0.32)	C22 海关单据无纸化水平 (0.33)	D51 海关在单证无纸化方面的实现率(1)	0%
		C23 海事单据无纸化水平 (0.2)	D52 海事在单证无纸化方面的实现率(1)	0%
		C24 边检单据无纸化水平 (0.19)	D53 边检在单证无纸化方面的实现率(1)	0%
		C25 港口单据无纸化水平 (0.28)	D54 港口在单证无纸化方面的实现率(1)	0%
	B10 国际贸易“单一窗口”建设水平 (0.28)	C26 整体流量状况(0.25)	D55 企业入网情况 (0.57)	0%
			D56 报文流量及系统 点击量(0.43)	0%
		C27 系统联通程度(0.21)	D57 与其他系统互联 互通的数量(1)	0%
		C28 信息安全保障(0.24)	D58 系统全年故障时 间(0.42)	0%
			D59 信息安全状况及 泄密情况(0.58)	0%
		C29 满意度评价(0.3)	D60 政务单位满意度 评价(0.44)	0%
			D61 市场企业满意度	0%

与上一周期评估对比结果

	B11 便利化水平 (0.4)	C30 税务便利化水平 (0.21)	评价(0.56)	
			D62 推进多元化税收担保制度改革情况(0.34)	0%
			D63 是否应用关税“保证保险”政策(0.31)	0%
			D64 退税时间的工作日个数(0.35)	0%
		C31 通关时效 (0.28)	D65 进口货物通关时间(0.33)	+23%
			D66 出口货物通关时间(0.67)	+59%
		C32“提前申报”模式应用实效 (0.19)	D67 进出口货物“提前申报”应用情况(0.48)	-3%
			D68“提前申报”企业反响值(0.52)	-1%
		C33 通关便利化举措 (0.32)	D69 实行口岸通关“日清”工作制度执行情况(0.11)	+10%
			D70 审批事项简化情况(0.12)	+3%
			D71 是否实现进口“两步申报”通关(0.09)	+2%
			D72 是否实现海关“多报合一”(0.12)	+4%
			D73 是否实现免予提交纸质海关进出口货物征免税证明(0.11)	+2%
			D74 是否实现智慧通关“五统一”(0.13)	+6%
			D75 是否实现口岸查	+2%

			验单位一次性联合检 查(0.18)	
			D76 是否实现边检业 务体系一体化(0.14)	0%

六、跟踪问效结果综述

（一）2020年宁波口岸跨境贸易便利化水平发展现状

宁波口岸深入贯彻习近平总书记重要指示批示精神，认真落实上级单位的部署要求，全力做好口岸检疫处理，统筹推进疫情防控和经济社会发展，着力培育壮大新动能、顺应发展新格局，经济运行企稳回升、向好发展。

前三季度，随着口岸相关各部门出台的一系列举措，宁波口岸跨境贸易便利化水平的进一步提升，全市 GDP 增幅逐月回升，实现正增长，完成外贸进出口总额 7108 亿元，同比增长 4.4%，其中出口 4644 亿元、进口 2464 亿元，分别增长 4.6%和 4%；宁波舟山港实现货物吞吐量 5.3 亿吨、集装箱吞吐量 2136 万标箱，分别增长 6.3%和 0.5%。国务院正式公布了中国（浙江）自由贸易试验区扩区方案，批准设立浙江自贸区宁波片区，这对宁波的开放发展具有重大意义，必将进一步激发宁波改革创新的动力和活力，为宁波经济发展增添新动能。

（二）评估结果综述

1.前沿值法测评

经前沿值法测评得分为 8.6 分（十分制），同比上一周期有所提升。一级指标“基础条件”和“服务能级”得分分别为 7.1 分和 7.6 分，“口岸环境”和“服务效率”分别取得 8.8 分和 9.6 分，体现了较高质量的口岸环境建设水平和高水平的口岸营商环境服务效率。但在锚地数量、海铁联运、海河联运、港口作业效率（泊位平均利用率、平均单机效率）、跨境贸易配套服务水平等方面与全国前沿水平存在差距。

2.基期法测评

经基期对比法测算，2020 年宁波口岸跨境贸易便利化总体水平同比 2019 年总体水平优化了 3.8%，在口岸集疏运条件、港口无纸化水平、进出口贸易成本及进出口通关时效方面提升幅度尤为明显。

（三）存在差距与对策

1.基础条件

宁波舟山港 2019 年货物吞吐量超过 11 亿吨，已连续 11 年位居全球港口第一位，宁波口岸发挥港口优势，在码头、航线覆盖率、港口货物吞吐量等基础条件方面处于全国前沿水平，但在集装箱吞吐量、海铁联运、海河联运等方面与全国前沿水平存在一定差距。

1.1 港口基础设施

依据前沿值法测算宁波港口基础设施整体情况与去年情况基本相同，仍处于全国较高水平。泊位是指港区内能停靠船舶的位置，本次评估通过统计 5 万-10 万吨集装箱泊位和 10 万吨级以上集装箱泊位的数量来评估集装箱泊位的条件水平。目前，由于节能环保及成本压力，船舶大型化成为近年来全球航运发展的主要趋势。船舶大型化在降低港口作业成本的同时，也要求泊位更加大型化、深水化，因此，5-10 万吨集装箱泊位的数量是反映港口基础设施水平现状和发展潜力的重要指标。据统计作为前沿值的上海口岸拥有 5 万吨以上泊位数量 43 个，宁波集装箱泊位数为 30 个，存在一定差距。

锚地用以为船舶提供水上抛锚，以便安全停泊、避风防台、等待检验引航、从事水上过驳、编解船队及其他作业，锚地水域面积对港口承载力和通行效率具有一定影响。目前宁波港域锚地数量仅为北仑，为了缓解宁波港锚地数量与锚泊船间的供需矛盾，提高现有锚地使用效率，在宁波舟山港口一体化后，七里、金塘、马峙等各舟山港域锚地可实现两地共享使用，一定程度上解决了宁波舟山港不同类型及吨级船舶所需。

1.2 口岸集疏运条件

依据前沿值法测算宁波口岸集疏运条件情况，包括集装箱吞吐量、海铁联运班列数量、海铁联运箱量、海河联运货运量等均有提升，且与前沿值差距相较于去年有所减少。

集装箱作为一种价值更大、利润率更高的运输品种，是反映港口生产经营活

动成果的重要数量指标。本次评估周期内,宁波口岸集装箱吞吐量为 2753 万 TEU,而最优的上海口岸为 4330.3 万 TEU,差距同比缩小。本评估周期内,宁波舟山港进一步加快除公路运输以外的海铁联运、海河联运等集疏运体系建设和发展,并结合内河航道的特点优化流量管理和通行效率,激发浙南浙北两翼的发展潜力,集装箱增长量超过了上海港,且整体效能还有进一步提升的空间。

海铁联运是目前全球多式联运的重要模式,具有快速、安全、运能大、成本低等优势。通过获取年度海铁联运集装箱量(TEU),以及与港口总箱量的占比(百分比)两个维度来得到海铁联运的运力水平,据统计青岛港海铁联运量第一为 138 万 TEU,同比 19.6%,宁波舟山港为 80 万 TEU,同比增长 25%。在海铁联运班列数量方面,青岛港班列数量为 54 个,而宁波舟山港为 49 个,差距同样进一步缩小。

海河联运是港口陆海统筹发展的重要模式通道。通过获取年度海河联运货运量(吨),以及与港口总货量的占比(百分比)两个维度来反映海河联运的运力水平,据统计,凭借长江经济带九省二市主要通关窗口,又有得天独厚的海河联运自然优势,上海口岸成为全国海河联运龙头地位。而宁波口岸海河联运基数较小,呈较快增长趋势,评估周期内,宁波口岸海河联运 30 万 TEU,同比去年增长了 36.4%,下一步需进一步对接舟山江海联运中心,鼓励江海直达船型优化及研究,利用宁波舟山港天然港口优势与上海口岸互补共同推进江海联运建设。

2.服务能级

在服务能级有关各项指标方面,宁波口岸在港口服务水平方面处在全国较高水平。在跨境贸易配套服务水平方面与全国前沿水平存在一定的差距,但与去年同期相比在口岸金融服务产业、口岸领域产业以及船舶配套服务产业方面与全国前沿水平差距正在逐渐缩小。

2.1 港口服务水平

依据前沿值法测算宁波口岸在港口安全、环保建设情况均处于国内领先水平,宁波舟山港已成功创建国际卫生港,是全国唯一的全港域创卫港,在疫情期间,宁波舟山港设立引航专班、开发大数据平台,严防境外疫情输入,港口生产有序恢复。但在港口作业效率方面,整体情况良好,但平均单机作业效率较去年有所

下降，与全国前沿水平仍存差距。

港口作业效率是评定港口服务水平的重要指标。评估周期内，宁波舟山港泊位平均利用率为 58.9%，接近泊位利用率最优值。在平均单机效率方面，全国前沿值为青岛港的全自动化码头，其平均单机效率为 39.6TEU / 小时，宁波舟山港平均单机效率为 27.3 TEU / 小时，这方面差距仍然存在。下一步宁波舟山港应借鉴青岛港相关领域发展经验，推进港口全自动化码头建设，提高来港船舶各货种的作业效率，加快船舶周转，有效提高平均单机效率，提升港口生产效益。

2.2 跨境贸易配套服务水平

依据前沿值法测算宁波口岸跨境贸易配套服务水平在航运中心建设水平、口岸金融服务能力、口岸领域产业、船舶配套服务产业等方面较去年同期均有一定程度的提升，但与国内前沿值水平仍存在较大的差距。

航运服务产业水平主要评估口岸产业整体配套服务能力，通过统计前 20 强船公司区域性总部或分公司设立在本地区的企业数量、进出口贸易企业数量、船舶配套服务产业以及国际货运代理企业、国际船舶代理企业、报关报检企业等口岸领域企业数量来对产业规模水平进行评估，并综合世界航运中心排名、海关特殊监管区域及口岸产业相关指数发布状况进行评估。

航运中心建设水平本次评估要依据新华波罗的海指数各国际航运服务中心发展指数航运金融部分得分来进行衡量，与去年相比，宁波-舟山综合实力进一步增强，综合得分 66.4 分，其中，一级指标中港口条件得分 92.6 分、航运服务得分 46.8 分、综合环境得分 59.6 分。二级指标中营商便利指数、船舶工程服务、航运金融服务等指标上升明显。但与国内前沿值上海的 81.2 的综合得分相比，仍存在一定差距。

得益于宁波-舟山在百强集装箱公司分支机构、律所合伙人、开设航运金融业务的银行等中高端航运服务机构数量增加，在利比里亚海事局中国技术中心、中国船级社浙江分社、赫伯罗特船务等之后，挪威船级社（DNV GL）大中华南区检验中心、德路里、地中海捷运物流等高端航运机构相继在宁波国际航运物流产业集聚区落户，中高端航运服务集聚成效初步显现。

本期评估采用的是按照企业数量规模评估，宁波口岸无论在进出口贸易企业

数量或是口岸领域企业数量与上海口岸有较大的差距，这是宁波口岸该项评分较低的主要原因。根据各口岸城市规模和人口规模，考虑未来将对指标评估算法进行评估和适当调整，将企业数量占比比例作为评估依据进行计算评分，以更有效体现航运服务产业发展水平。而在船舶配套服务产业方面宁波与舟山同样存在较大差距，但随着甬舟一体化的推进，舟山的船舶配套产业可为宁波口岸相关服务提供支持。

3.口岸环境

评估周期内，宁波口岸不断推动“阳光口岸”、“效能口岸”、“智慧口岸”、“服务口岸”建设，持续优化宁波口岸营商环境，有效实现口岸环境更优、工作效率更高、通关速度更快、综合费用更低。根据企业调研总体反馈情况进行分析，宁波口岸在收费目录、统计数据等各类信息公开透明程度、口岸监管单位服务措施落实保障状况良好，延续了上一年度的较好态势；根据企业问卷调研结果显示，宁波口岸在跨境贸易成本方面仍处于全国领先水平，在当国际新冠疫情肆虐的情况下，为进出口贸易企业减轻了负担。

宁波口岸充分发挥市口岸协调委员会、市大通关领导小组的作用，强化督促检查，及时协调解决涉及面广、影响面大的整体性、全局性问题，并组建包括口岸、海关、海事、边检、交通、商务、市场监管、港务、机场等在内的跨部门工作专班，相关部门和企业共同参与、分工协作的良好工作机制，企业满意度也将不断提升，本次评估增加了调研企业数量，并对问卷有关内容及企业反馈的问题进行了梳理。

3.1 公开透明开放程度

根据企业问卷调研数据，宁波口岸在统计数据公开、业务信息公开、收费目录清单公开、竞争信息公开方面企业普遍反应良好，设置分数阶梯测算其公开透明开放程度，均处于较好水平，例如 96%以上的口岸经营服务企业认为宁波口岸场内转运、吊箱移位、掏箱和货方提箱作业时限标准数据均已完全公开；98%以上的企业认为舱单申报、税费支付、货物申报等办事指南也已公开完整；98%以上的企业认为海关注册登记申请和变更流程、海关预约通关流程等均较为完善。在竞争信息公开方面较去年有了有效提升，去年仅有 69.7%的企业认为对于目前市场竞争信息公开渠道的健全性、公开范围的全面性、公开格式的准确性已全部达

标，而本评价周期内有 95% 得企业认为相关信息公开方面已非常完善，可见宁波口岸这一年在信息公开方面取得的成效。不过问卷调查过程中，也有一部分企业提出希望宁波海关能与深圳海关一样 365 天无休轮班，增加特殊监管区域节假日值班制，以便相关企业开展经营活动。

3.2 成本优化状况

在跨境贸易费用成本方面，据测算，宁波口岸无论在进口贸易费用还是出口贸易费用方面自 2019 年底后均已处于全国领先水平，并保持了非常良好的趋势，绝大部分企业认为宁波口岸进出口贸易费用处于历史最低水平。

在跨境贸易费用成本规范和优化状况方面，关于企业对实行政府定价的收费项目规范程度的反馈、免除查验费试点工作推进状况、不合理收费情况反馈方面也处于满意水平。但问卷结果显示，与上一评估周期相同，企业对船公司的收费项目情况反馈不太满意，也有不少企业认为各个产业端存在单一企业收费垄断的情况，例如船代业存在开箱单窗口垄断，其他口岸可以通过付押箱费开箱单，而宁波口岸必须通过船公司指定货代付押箱费，再付开箱单费才能进口箱单，其中手续费在 20 元/TEU 左右；此外在出口超截关时间付款同样存在垄断，各船代企业手续费在 100-200 元/票不等。在口岸领域企业对船公司的收费项目情况反馈来看，仅 10% 的企业认为今年与去年相比，船公司收费的总费用下降了，有 90% 的企业认为船公司总费用没有下降，尤其是运费持续升高，有一大部分企业在问卷中反馈船公司的收费过高，存在同样航线国内口岸订舱与国外口岸订舱存在较大价差的情况，这也是目前我们 FOB 货物比重居高不下主要原因之一。为了实现成本优化，不能孤立地去降低质量成本构成中的每项成本，还应考虑各项成本之间的相互关系，在保证供应链各环节市场优质服务所需合理成本和利润空间的基础上，通过新业务模式培育、技术手段创新等方式来优化宁波口岸总体物流成本。

3.3 行业信用状况

行业信用的产生和发展是市场经济发展到一定阶段的内在要求和必然结果，国务院公布《优化营商环境条例》，对营商环境评价等内容进行了规定，提出持续推进政务诚信、商务诚信、社会诚信和司法公信建设。依据前沿值法测算宁波口岸行业信用状况，宁波口岸在口岸领域企业信用评价情况、信用+行业监管情况走在全国前列；在口岸监管单位对企业的信用管理情况方面，在企业总体规模基

本保持稳定的情况下，海关、边检失信企业数量同比下降了，此项测评不得分；而口岸诚信企业数量方面函询海关、海事、边检得到相关数据，经海关总署网站查询上海海关高级认证企业为 400 家，处于全国前沿水平，2019 年宁波口岸高级认证企业数量为 95 家，较上一年度增加了 3 家，而海事、边检评价诚信企业仅使用了地方数据，标准尚未统一本期不纳入评估范围内，该项目得分较低主要原因与进出口企业基数有关，但在国家倡导“信用+监管”创新型管理机制的背景下，仍需不断深化与完善。

4.服务效率

通过对企业调研问卷反馈情况进行分析，行业对宁波口岸在服务效率方面较为满意，在无纸化水平、国际贸易“单一窗口”建设水平、“便利化水平”等相比上一年度都有了不同程度的优化。在税务便利化水平、通关便利化举措落地、进口“两步申报”通关方面同比上一周期都有明显提升。

4.1 无纸化水平及“单一窗口”建设

在无纸化水平方面，海关单据无纸化水平与上一周期相同为 99%，企业获得感良好，而海事单据无纸化水平、边检单据无纸化水平以及港口单据无纸化水平仍保持 100%，不过有企业反应，尽管宁波口岸进出口已实现全流程无纸化，但部分环节仍需要纸质单据，需要通过港口、堆场等相关单位与船公司协调推进。

4.2 便利化水平

在推进多元化税收担保制度改革情况、是否应用关税“保证保险”政策方面，根据企业问卷调研，有 95%的企业认为已实现，相比上一周期调研比例有较大幅度提升；90%进出口企业认为企业关税保证保险在宁波口岸顺利落地，对企业相关业务办理带来了较大便利度；通过统计 50 家企业问卷，宁波口岸出口平均退税时间为 5.16 个工作日，部分企业认为退税时间主要取决于稽核时间；关于进口货物实际进境至海关放行为止的平均时间，48%企业认为进口整体通关时间 12 小时以下，44%企业认为该项时间在 12-24 小时之间，与实际情况相符；关于出口货物的从进港到海关放行为止的平均时间，24%企业认为出口整体通关时间 1 小时以下，44%企业认为该项时间在 1-4 小时之间，同样与口岸查验机构统计实际情况相符。

是否实现通关“提前申报”方面，97%的企业认为已实现，3%的企业暂不了解；今年与去年比较，在对货物实现“属地申报、属地放行”的方面，84%企业认为有明显简化，8%认为没有简化，另外 8%企业暂不了解。