

2019 年

广东口岸营商环境评估跟踪问效 第一期调研报告

广东省商务厅
二〇一九年九月

广东口岸营商环境评估跟踪问效（第一期）

前言

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

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，2019 年 2 月，广东省人民政府印发《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施》（粤府函〔2019〕31 号，以下简称《措施》），对国发〔2018〕37 号文明确由地方政府落实的工作任务逐一细化，从规范和降低口岸收费、提高口岸通关服务水平、加强国际贸易“单一窗口”建设、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新等四个方面提出了 32 条具体措施。

根据《措施》要求，广东省商务厅牵头建立口岸营商环境评估机制，参照世界银行营商环境相关评价指标，对标国际先进，对各口岸营商环境总体情况进行评估，建立常态化跟踪监测机制，跟踪评估 2019 年《措施》落实效果，找出存在问题，为进一步优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化提出合理解决方案和建议。

此次，广东省商务厅委托北京睿库贸易安全及便利化研究中心（以下简称“睿库”），开展 2019 年广东口岸营商环境评估跟踪问效工作，根据调研结果形成上半年（第一期）评估报告。

如无特别说明，本报告所包含的信息、数据、情况、实例主要通过以下渠道获得：

- 系统数据；
- 实地走访与企业座谈：项目前期，项目团队先后组织企业座谈会 12 场，参会机构 56 家；走访 3 家，深度访谈专业人士 30 余人，深度接触了包括货代、报关行、船公司、船代、理货、堆场、码头等进出口货物通关全链条关联企业及海关、海事、边检等口岸查验单位代表（名单见附表）；
- 电话及网络沟通：先后通过电话、微信等方式与全省内 80 多家企业及机构就调研课题内容进行了沟通、联系、核实情况；
- 委托方提供的基础性素材；
- 委托方为此次调研专门收集到的各地市情况报告；
- 数据搜集截止日期：2019 年 6 月 30 日；
- 《广东口岸提升跨境贸易便利化水平评估课题研究项目》

目 录

项目概述	1
报告结构介绍	8
第一部分 口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制	10
一、口岸营商环境评价体系.....	10
(一) 总体框架.....	10
(二) 评价指标.....	11
二、口岸营商环境常态化跟踪监测机制.....	13
(一) 通关及口岸作业时效的常态化跟踪.....	13
(二) 通关及口岸作业成本的常态化跟踪.....	14
第二部分 海运口岸营商环境调研分析.....	19
一、海运进出口通关及口岸作业流程.....	19
(一) 海运进口国际直航通关及口岸作业流程.....	19
(二) 海运出口国际直航通关及口岸作业流程.....	20
(三) 驳船转关业务流程.....	21
二、海运通关及口岸作业时效分析.....	23
(一) 海运通关及口岸作业时效基本情况.....	23
(二) 海运通关及口岸作业时效的纵向比较.....	25
三、海运通关及口岸作业成本分析.....	28
(一) 广州、深圳国际直航通关及口岸作业成本分析.....	28
(二) 其它地市驳船转关模式下通关及口岸作业成本的变化.....	36
四、存在问题.....	37
(一) 流程与制度方面.....	37
(二) 收费方面.....	39
(三) 单证递交及无纸化方面.....	40

(四) 系统应用.....	41
五、改进建议.....	42
(一) 提效方面的建议.....	42
(二) 降费方面的建议.....	45
(三) 单证递交及无纸化推进的建议.....	47
第三部分 空运口岸营商环境调研分析.....	48
一、空运进出口通关及口岸作业流程.....	48
(一) 空运进口通关及口岸作业流程.....	48
(二) 空运出口通关及口岸作业流程.....	49
二、空运通关及口岸作业时效分析.....	50
三、存在问题.....	51
四、改进建议.....	51
第四部分 铁路口岸营商环境调研分析.....	53
一、铁路口岸出口通关及口岸作业流程.....	54
二、改进建议.....	55
第五部分 公路口岸营商环境调研分析.....	56
一、公路口岸进出口通关流程.....	56
二、存在问题.....	56
三、改进建议.....	57
第六部分 “粤府函〔2019〕31 号文”的具体落实情况.....	59
一、规范和降低口岸收费.....	60
二、提高口岸通关服务水平.....	63
三、加强国际贸易“单一窗口”建设.....	64
四、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新.....	64
附录.....	66
附图 1 海运国际直航通关及口岸进口作业流程.....	66
附图 2 海运国际直航通关及口岸出口作业流程.....	70
附图 3 驳船转关进口业务流程.....	73

附图 4 驳船转关出口业务流程 74

附图 5 空运进口作业流程图 75

附图 6 空运出口作业流程图 76

附表 1 第一阶段走访及参加座谈企业名单 77

附表 2 “粤府函〔2019〕31 号文”的具体落实情况明细表 81

项目概述

为持续深入推进“放管服”改革，进一步优化广东省口岸营商环境，实施更高水平跨境贸易便利化措施，促进广东省外贸稳定健康发展。2019年6月至8月，省商务厅委托睿库，通过实地走访、座谈交流、电话访谈等方式，重点对广州、深圳及沿海重点口岸的口岸经营企业、代理企业、运输企业等进行调研，参照世界银行营商环境评价体系，结合国发〔2018〕37号文以及粤府函〔2019〕31号文落实情况，对标国际国内先进，针对广东省水运、空运、陆运口岸运作特点，建立广东口岸营商环境评价体系，评估各项措施落实情况，深入分析并提出针对性建议。

一、广东口岸营商环境总体评价

（一）口岸收费进一步规范，通关及口岸作业成本稳中有降

广东省市清理口岸收费工作领导小组充分发挥职责作用，全面落实口岸收费目录清单公示制度，出台减税降费等政策，认真开展口岸收费监督检查，口岸收费得到进一步规范和降低。目前，海关、海事、边检等口岸管理部门已全面取消涉企行政事业性收费；政府性基金方面，海事部门根据国家有关规定代交通运输部向外贸企业或其代理收取港口建设费；政府定价和政府指导价的经营服务性收费方面，已根据2019年4月修订的《港口收费计费办法》下调部分收费项目标准；市场调节价的经营服务性收费方面，已停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费，每年为企业减负约3000万；落实免除查验没有问题外贸企业吊装移位仓储费用试点工作，2019年上半年已累计免除费用7752.8万元；进一步开放检疫处理和理货业务市场，实现公平竞争，通关及口岸作业成本稳中有降。按照世行统计口径，其中广

州、深圳进口边境合规成本较2018年分别降低30美元(降幅10.44%)和10美元(降幅4.28%);出口边境合规成本分别降低2美元(1.35%降幅)和21美元(降幅10.95%);进出口单证合规成本均降低了7美元(降幅10%)。

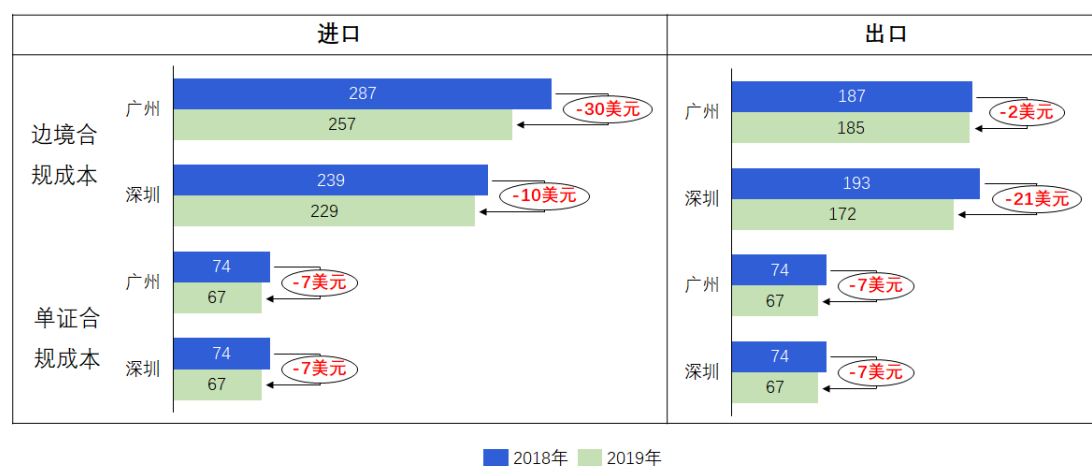
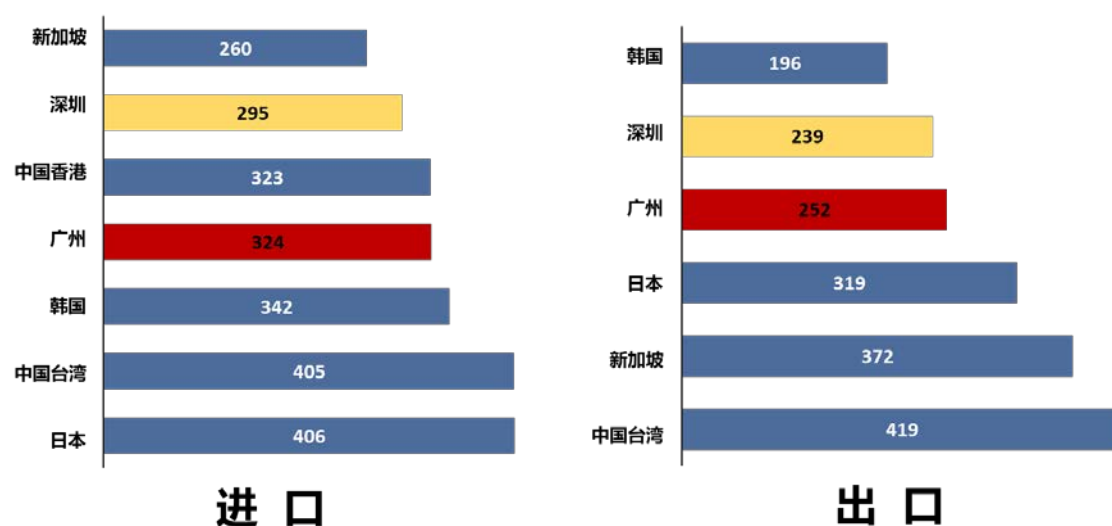


图1 广州、深圳通关及口岸作业成本¹变化

与亚洲先进经济体（日本、韩国、新加坡、中国台湾、中国香港）通关及口岸作业成本平均水平相比，广州、深圳进口方面低约23.2美元、51.2美元，出口方面低约74.5美元、87.5美元。



¹ 通关及口岸作业成本包含世界银行统计口径下的边境合规成本和边境单证合规成本。

图2 广州、深圳与亚洲部分先进经济体通关及口岸作业成本对比图

（二）口岸通关服务水平明显提升，整体通关时间持续压缩

中央驻粤驻地海关、海事、边检部门及口岸经营单位等积极落实口岸经营服务作业时限、口岸通关流程、服务热线公示要求，不断优化口岸通关流程，提升口岸通关效率，不少货物实现“秒放”，企业满意度不断提高。自2017年起，广东省整体通关时间持续压缩，截止2019年6月，进口整体通关时间为18.71小时，比2017年压缩56.45%；出口整体通关时间为4.73小时，比2017年压缩60.08%。

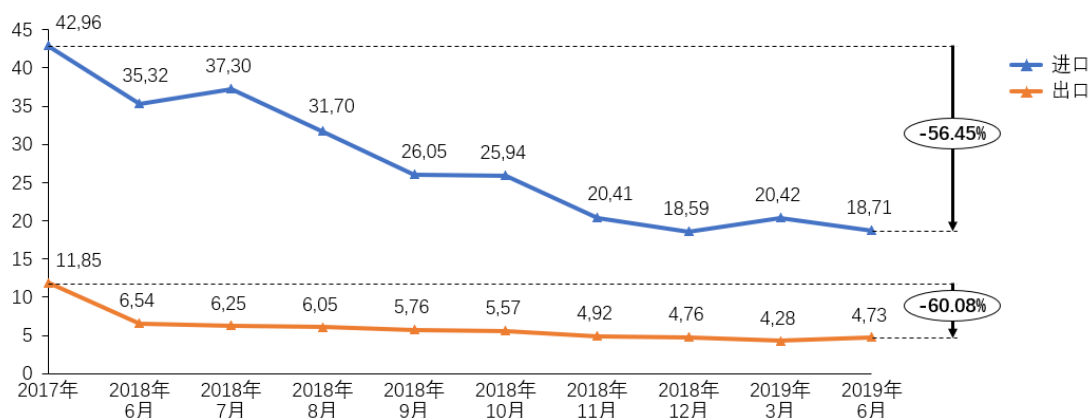


图3 国家口岸管理办公室关于广东省整体通关时间情况的通报

注：国家口岸办公布的整体通关时间（亦称口岸放行时间），进口指进口货物自到港至货物允许提离的时长，出口指出口货物自运抵海关监管区至报关单单证放行的时长，不区分运输方式。

（三）国际贸易“单一窗口”建设稳步推进

中国（广东）国际贸易“单一窗口”率先在全国实现区域全覆盖、口岸全覆盖、功能全覆盖，其中：货物、舱单（公路）、运输工具（水运海关、空运海关）申报等主要业务应用率已提前实现100%的年度目标；截至2019年6月30日，广东省域平台上线落地推广的中央标准版应用共12大功能合计49个子项，上线5大项9个地方特色应用，“单一窗口”功能得到不断完善，逐渐满足企业“一站式”办理需求。

口岸通关时效评估系统在全省 17 个地市、103 个水运口岸码头推广应用并研究拓展到港珠澳大桥珠海公路口岸；落实口岸物流全程评估系统和口岸查验指令推送功能试点任务，为建设口岸物流协同平台建设打好基础。

（四）粤港澳大湾区口岸通关便利得到进一步提升

在推进粤港澳大湾区协同发展方面，广东省制订了一系列口岸通关便利措施，在有条件的各地均顺利开展，例如横琴口岸旅检通道、深圳莲塘口岸工程基础工程“一站式”通关信息系统开发、黄埔港—东莞港—盐田港的湾区“水上巴士”航线成功实现双向对开、珠海、江门内贸和外贸集装箱货物同船运输业务逐步推广等。

深圳海关在前海湾保税港区对进口货物、国际中转货物、入区出口货物开发实施分拨、集拼、转运、清关作业，打造全新的“海运国际中转分拨集拼中心”前海模式。广州海关在南沙港、白云机场实行 5+2 通关作业工作制，实现了全年 365 天常态化通关。

此外，有关香港赛马马匹、港澳游艇进出广东的相关流程及管理制度，系统应用也得到了相应的推进实施，为粤港澳大湾区内货物以及运输工具的快速、便捷、顺畅流动进行大胆探索并取得良好效果。

二、广东口岸营商环境应重点解决的问题

（一）在流程与制度方面：海关查验机检直放比例有待提高。盐田、蛇口等部分口岸的机检查验转人工查验比例较高（据深圳海关统计 1-5 月机检直放比例为 56%），机检直放能大大提升查验效率，但受限于查验设备、货物堆存方式、查验指令细化等原因，目前机检查验转人工查验比例较高，由此可能会产生多次吊柜，增加通关及口岸作业时间和成本。来往港澳小型船舶优势发挥受限。相比国际航行船舶，来往港澳小型船舶具有船期短、航次频繁等特点，但目前对其

施行与国际航行船舶基本一致的风险监控制度，申报手续较复杂，登轮查验比例较高，影响了小船作业效率和优势发挥。深圳宝安机场近年来货量猛增，造成货站场地紧张，影响海关查验效率。深圳空运货物的查验场地在货站内，但是国际货站场地有限，查验区域过小，不能满足海关查验需求，从而影响通关时效。

（二）在降低通关及口岸作业成本方面：驳船²公司收费名目繁杂且不透明。驳船公司为了抢占市场，在招标中竞相压价，甚至以零运费获得远洋大船公司的代理资格，然后通过巧立名目对出口商进行收费，以弥补运输费用，最终形成恶性循环。修洗箱费的收费标准不统一。箱管堆场对于集装箱是否需要修洗的认定标准的合理性有待商榷，进而导致修洗箱费的收费标准难以统一。铁路运输货物海关查验无问题作业费用未予减免。目前除公路、海运进出口货物，其他运输方式的进出口货物如果涉及海关查验，查验产生的搬移、掏箱等作业费用尚不予以减免，这给在铁口口岸如石龙、大朗有大量进出口业务的企业带来一定负担。

（三）单证递交无纸化方面：查验无纸化仍有提高的空间。根据海关总署令第138号《中华人民共和国海关进出口货物查验管理办法》³第七条指出在查验货物时，进出口货物收发货人或者其代理人有责任与义务向海关提供必要的资料。因此货物被布控查验后，海关出于监管需要，要求企业提供必要的资料是合理合法的。但企业反映，目前盐田、蛇口等部分海运口岸、深圳宝安空运口岸、广州大朗铁路口岸及深圳湾公路口岸的进口货物被布控查验时绝大多数情况下部

² 驳船：接驳大船货物用的小船，包括来往港澳小型船舶和内贸集装箱船舶。文中驳船均代指来往港澳小型船舶。

³ <http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302266/302267/357086/index.html>

分关员要求递交纸质单证，目前广东省货物申报已经 100%通过国际贸易“单一窗口”实现申报，企业已经电子上传了报关单、合同发票、装箱单等资料，能否探索通过“单一窗口”中上传的电子单证或通过信息化手段实现在线补充资料来支撑海关监管查验，减少企业跑腿。目前海关“单兵作业系统”等技术手段的应用，可以实现进一步无纸化，不需要企业再次提交已上传单证纸质资料。

（四）系统应用方面：“单一窗口”标准版系统不稳定及各系统平台之间尚未实现互联互通。“单一窗口”为企业提供“一点接入、一次申报”的免费服务，避免重复录入，有效提高申报效率。但有时系统会不稳定，而且有时因系统不稳定导致企业删单重报的，海关部门可能会计入企业差错率，将直接影响企业的高级 AEO 认证，并且复核繁杂，不仅要去企管科办理现场办理，还需要递交多个申请表和证明材料。

三、广东进一步优化口岸营商环境的改进建议

（一）进一步优化通关及口岸作业流程，完善管理制度，提高通关及口岸作业效率

在优化通关流程方面，推广黄埔老港“船名航次”虚拟申报模式与广州白云机场的中转仓集货模式，便利企业进行提前申报；区分来往港澳小型船舶与国际航行船舶的运输工具风险分析流程，加快来往港澳小型船舶运输工具风险分析结果的输出速度。在提高查验效率方面，推动海关查验指令向口岸经营服务企业和外贸企业推送，减少企业“跑腿作业”。在资源投入方面，加大对口岸基础设施建设和人力投入，缓解因工作时间和人手不足导致企业等待查验时间过长的的问题。

（二）进一步规范和降低口岸收费

建议借鉴《港口收费计费办法》管理模式，从法律法规层面对口

岸收费的名称及服务内容或收费原因作进一步规范，同时协助推进佛山高明码头对驳船公司统一收费的管理方式，发挥码头经营单位在规范驳船公司收费方面的积极作用；由政府牵头统一修洗箱工作流程、验箱标准及收费标准，建立引入第三方评估的调解和处理机制；研究扩大查验无问题相关作业费用减免政策的适用范围，包括：海关检验检疫查验作业费用的减免、铁路/空运海关查验费用的减免。

（三）进一步加强“单一窗口”建设与单证递交的电子化

根据联合国欧经会提出的“单一递交门户”（Single Submission Portal）概念，核心内容就是把和货物通关相关的其他平台（包括码头、仓储/堆场、理货、船方、代理、运输、银行、保险等）都融入/整合到“单一窗口”。因此，依托现有国际贸易“单一窗口”平台，进行系统的整合、融合或实现互联互通，将为所有通关环节关联机构提高通关效率、减少差错发挥积极作用。同时，依托“单一窗口”在政府与政府、政府与企业、企业与企业之间实现数据交换共享，如进一步扩大联网核查范围，完善推广设备交接单无纸化、提单电子化等，实现更高层次的无纸化。

报告结构介绍

本研究项目将包含七个部分的内容：

- 一、口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制；
- 二、海运口岸营商环境调研分析；
- 三、空运口岸营商环境调研分析；
- 四、铁路口岸营商环境调研分析；
- 五、公路口岸营商环境调研分析；
- 六、“粤府函〔2019〕31号文”的落实情况；
- 七、应对世界银行《营商环境报告》跨境贸易调查的指导。

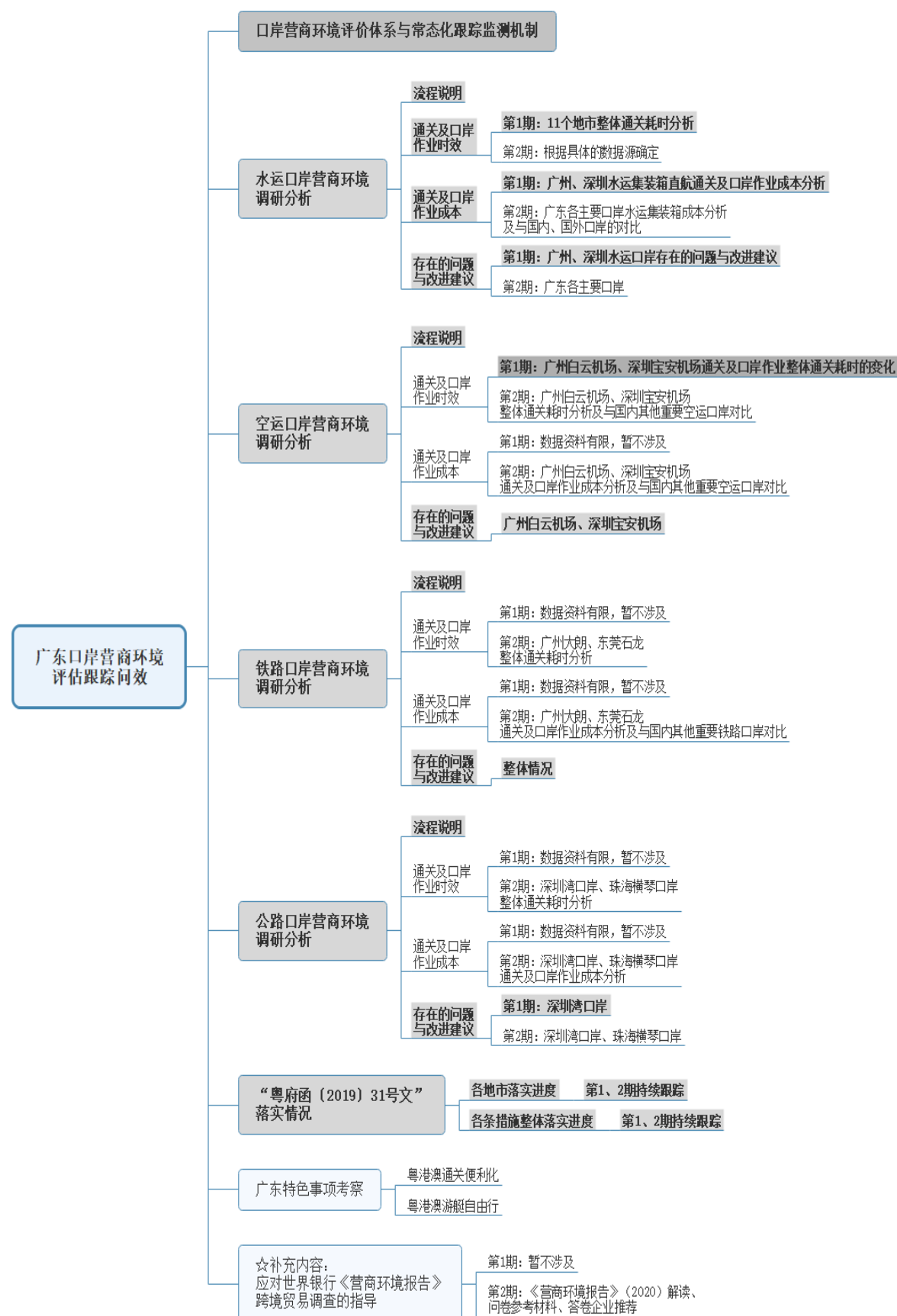
其中在第二、三、四、五部分，调研将从：流程、通关及口岸作业时效、通关及口岸作业成本、存在的问题、改进建议五个方面进行；

第六部分则将对《广东省人民政府关于印发广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施的通知》（粤府函〔2019〕31号）在广东各地市的落实情况进行进度汇总梳理；

世界银行计划将广州、深圳至少其中一个城市列入样本城市范畴，提前进行应对准备工作十分有必要。第七部分将在第二期调研过程中完成对《营商环境报告 2020》的解读，编写营商环境跨境贸易问卷参考材料，形成答卷企业推荐名单。

综上，本项目的研究框架见下页（第 9 页）。

由于本研究项目分为第一、二两个阶段，第一阶段涉及的内容在框架图中已经标出，因第一阶段调研时间相对紧迫，获取的数据和资料有限，部分内容暂不涉及。



注：第一阶段涉及的内容用深灰底色标出。

第一部分 口岸营商环境评价体系与常态化跟踪监测机制

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

一、口岸营商环境评价体系

（一）总体框架

本报告通过对海运、空运、铁路、公路流程梳理及监管机构的监管流程汇总，主要通过以下五个指标进行口岸营商环境评价：

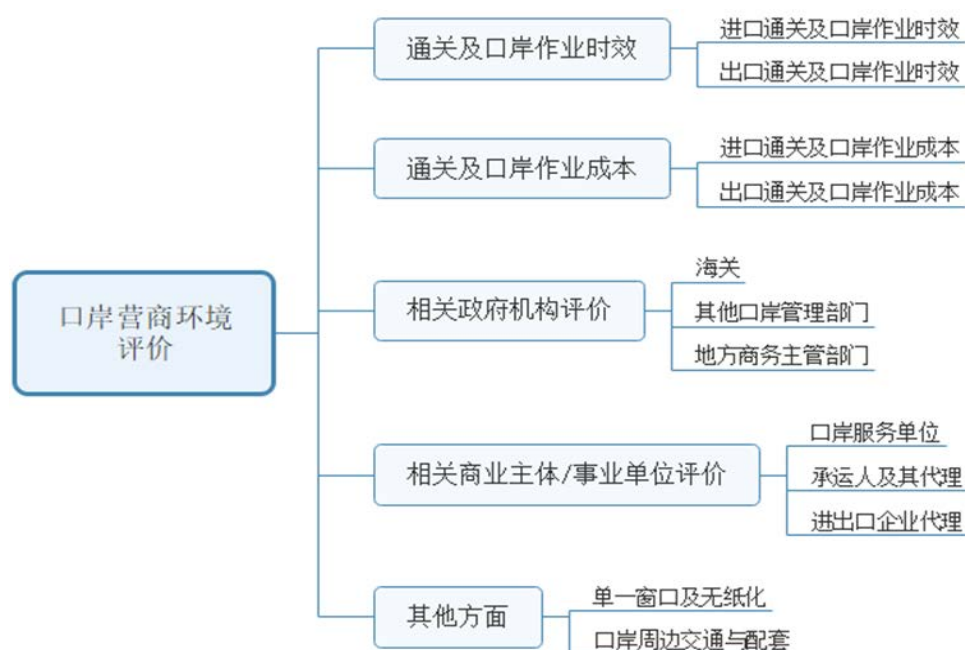


图 1.1 口岸营商环境总体框架

本报告口岸营商环境评价体系的假定条件如下：

表 1.1 口岸营商环境评价的假定条件

假设项目	设定要求
商品品目	不受政府特殊管制、不涉及法定检验检疫监管条件的普通商品
支付条件及费用	- 雇佣货运代理和/或报关行支付的以下相关方面：国内运输、由海关和其他政府机构进行的清关和查验、港口/边境操作及单证准备 - 支付方式为最常见的付款方式，例如信用证 - 保险费用、关税、代征税和不开收据的非正式付款均不计入
产品及装运方式	- 产品是全新的，非二手或已使用过的 - 重量为：海运、公路、铁路 15 吨，空运 100 千克 - 单一类别商品，与其他商品不混装 - 海运、空运、公路、铁路使用集装箱装载

（二）评价指标

1. 通关及口岸作业时效指标

在本报告中，通关及口岸作业时效考察是通过**整体通关耗时**分析来进行的。二者的起始点相同，但是整体通关耗时的终止点又与通关及口岸作业的终止点有差异，具体情况如下表所示：

表 1.2 整体通关耗时与通关及口岸作业的起始点与终止点对比

	整体通关耗时/通关及口岸作业的起始点	整体通关耗时终止点	通关及口岸作业终止点
进口	运输工具抵达码头泊位/机场/车站/卡口	海关放行（货物放行）	货物离开码头/机场货站/车站/卡口
出口	货物运抵码头/机场/车站/卡口	海关放行（单证放行）	运输工具离开码头/机场/车站/卡口

本报告这样设置的缘由是：

进口“海关放行”到“货物离开码头/机场货站/车站/卡口”之间的耗时大多数情况下是由于收货人自身原因造成，所以不应当计入时效评价；

出口“海关放行”到“运输工具离开码头/机场/车站/卡口”之间的耗时绝大多数是货物等待运输工具抵达的耗时，不应当计入时效评价。

2. 通关及口岸作业成本指标

列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足以下条件：

1) 发生时段

进口收费项目对应服务发生的时段应当为“运输工具抵达码头泊位/机场/车站/卡口”至“货物离开码头泊位/机场/车站/卡口”；

出口收费项目对应服务发生的时段应当为“货物抵达码头/机场货站/车站/卡口”至“运输工具离开码头/机场/车站/卡口”。

2) 被收费的主体应当为进出口企业或其代理

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

3) 并非由于进出口企业或其代理要求或自身原因产生

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

4) 发生概率超过 20%；

5) 货物类型为普通货物，不涉及冷藏冷冻、危险品等特殊情况。

3. 相关政府机构评价指标

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

4. 相关商业主体/事业单位评价指标

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

5. 其他指标

其他指标最为主要的是对于“单一窗口及无纸化”进行评价，另外，对于口岸周边交通与相关配套（生活、银行、通讯、加油、停车等）也需要予以考察。

二、口岸营商环境常态化跟踪监测机制

（一）通关及口岸作业时效的常态化跟踪

1. 海运口岸时效的常态化跟踪

对于列入“广东电子口岸通关时效评估系统”的海运口岸，可以直接利用该系统提供的数据进行跟踪监测；

对于未列入到“广东电子口岸通关时效评估系统”的深圳口岸则需要定期由码头经营单位和海关部门提供的数据通过提运单号进行对碰并进行统计；

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

2. 空运/公路/铁路口岸时效的常态化跟踪

需要定期由机场货站/车站/口岸卡口的经营或运营单位提供系统数据，由海关提供通关时间数据，然后通过提运单号或其他共有识别字段进行对碰形成完整时间点链条。

（二）通关及口岸作业成本的常态化跟踪

1. 海运口岸成本的常态化跟踪

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

表 1.3 海运进口通关及口岸作业收费项目（9 项）

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局 (1 项)	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
船代 (2 项)	单证服务费	又名换单费。接受客户换单保函及提单，审核通过后及时为客户办理更换提货单业务，以及向海关、海事申报、发送到货通知等服务内容。	市场调节价
	集装箱操作费	协助客户办理报关报检及查验手续；指导客户验箱、还箱等相关服务。	市场调节价
代理报关企业 (1 项)	代理报关服务费	提供代理报关等相关服务。	市场调节价

⁴ 国际直航通关模式：货物直接在国际航行船舶进出境口岸进行通关作业。

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
码头经营单位 (2 项)	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价
船公司 (3 项)	码头操作费	主要弥补码头运营单位对其收取的费用。	市场调节价
	船公司文件费	制作各类单证文件, 以及弥补与之相关的运营成本。	市场调节价
	设备交接单费	打印集装箱设备交接单。	市场调节价

表 1.4 海运出口通关及口岸作业收费项目 (10 项)

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
海事局 (1 项)	港口建设费	港口公共基础设施建设支出、内河水运建设支出、支持保障系统建设支出。	政府性基金
船代 (3 项)	设备交接单费	打印集装箱设备交接单。	市场调节价
	集装箱操作费	接收船公司订舱 SO 信息, 打印出口设备交接单, 跟踪提空箱、还重柜等服务。	市场调节价
	单证服务费	又名预配舱单费、编号费、放行条费、换单费。根据订舱信息整理、转换及发送出口预配舱单费; 联系码头发送运抵报告; 发送出口装载舱单等。	市场调节价
代理报关企业 (1 项)	代理报关服务费	提供代理报关服务。	市场调节价
码头经营单位 (2 项)	货物港务费	维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。	政府定价
	港口设施保安费	为履行 SOLAS 公约和 ISPS 规则所进行的港口保安设施的建设、维护和管理。	政府定价

收费主体类别	收费名称	服务内容/收费原因	收费性质
船公司 (3项)	码头操作费	主要弥补码头运营单位对其收取的费用及运费。	市场调节价
	船公司文件费	制作各类单证文件, 以及弥补与之相关的运营成本。	市场调节价
	铅封费	又名封条费。集装箱装货后为确保货物安全而给集装箱上的锁扣即铅封, 而收取的费用。	市场调节价

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

目前国际直航通关模式下, 不仅在深圳、广州口岸, 在国内其他口岸收费项目同样比较固定, 仅有部分收费项目在不同口岸间存在差异, 这为深圳、广州与其他口岸进行成本方面的比较提供了条件。

对于驳船转关模式⁵ (主要适用于除深圳、广州外其他口岸), 则除了上述主体的收费项目外, 还涉及到驳船公司的相关收费项目, 但是这一部分收费项目目前为止比较混乱, 尚无法明确列举固定的收费项目。因此本报告建议在尚未形成明确、固定的收费清单之前, 可以先按照问题: 1) 进口情形下自“来往港澳小型船舶靠泊码头”至“货物提离码头”期间由收货企业直接支付费用的合计 (不包括因自身原因产生的费用); 2) 出口情形下自“货物运抵码头”至“货物装驳船完成”期间由发货企业直接支付费用的合计 (不包括因自身原因产生

⁵ 驳船转关模式: 本口岸无国际航行船舶停靠或停靠较少, 进口货物在国际航行船舶进境口岸办理转关手续并通过来往港澳小型船舶转运至本口岸进行通关; 出口货物在本口岸进行报关申报且单证放行后, 办理转关手续并通过来往港澳小型船舶转运至有国际航行船舶停靠的出境口岸, 由出境口岸海关对货物验放, 然后装船出境。

的费用),向进出口企业或其代理企业进行访谈或问卷调查获取数据。

2. 空运/铁路/公路口岸成本的常态化跟踪

目前对于这三类口岸,由于各类主体边界并不清晰,且国内不同口岸间运作模式有一定的差异,导致尚未形成类似海运口岸比较统一、固定的收费项目,依照口岸营商环境评价假定和列入通关及口岸作业成本的收费项目需满足的条件,列举收费项目需要花费一定的时间。因此在理清标准收费清单之前,同样需要采用向进出口企业或其代理企业进行问卷调查或访谈的形式获取数据,问题与驳船转关模式类似:

1) 进口情形下自“运输工具抵达机场/车站/卡口”至“货物脱离机场货站/车站/卡口”期间由企业直接支付费用的合计(不包括因自身原因产生的费用);

2) 出口情形下自“货物运抵机场货站/车站/卡口”至“货物装机/班列驶离/车辆离开卡口”期间由企业直接支付费用的合计(不包括因自身原因产生的费用)。

3. 政府机构、商业主体、事业单位及其他方面评价的常态化跟踪

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

在这三大方面的常态化评价跟踪监测机制中,确定“固定受访人”是首要工作,因为其影响后期的纵向比较。“固定受访人”需要满足一定的条件:1) 对于通关及口岸作业流程熟悉;2) 经常与被评价对象(政府机构、商业主体)进行直接对话;3) 愿意提供真实感受。

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

本报告为调研项目第一期报告,由于调研时间有限以及数据源方面的原因,另外获取受访人支持需要一定的时间,因此在口岸营商环境评价方面,本次报告涉及以下内容:

- 1) 11 个地市(广州、深圳、珠海、东莞、佛山、汕头、中山、江门、湛江、肇庆、清远)进出口通关及口岸作业时效分析;
- 2) 深圳、广州国际直航通关及口岸作业成本详细分析;
- 3) 9 个地市(珠海、东莞、佛山、汕头、中山、江门、湛江、清远、肇庆)驳船转关模式下成本相较于去年的变化情况;

对于政府机构、商业主体、事业单位及其他方面的满意度评价,以及对于其余地市海运口岸及空运、铁路、公路口岸的覆盖,将在第二阶段报告中予以体现。

第二部分 海运口岸营商环境调研分析

本部分重点梳理了广东省沿海口岸的海运进出口集装箱货物通关及口岸作业流程，包括国际直航通关与驳船转关两种作业模式；分析了 11 个地市（广州、深圳、珠海、东莞、佛山、汕头、中山、江门、湛江、肇庆、清远）的进出口通关及口岸作业时效；研究了深圳、广州的国际直航通关及口岸作业成本与其他 9 个地市（珠海、东莞、佛山、汕头、中山、江门、湛江、清远、肇庆）驳船转关模式下的成本变化情况；汇总在调研过程中发现的流程与制度、收费、单证递交与无纸化及系统应用方面存在的问题；提出相应的改进建议。

一、海运进出口通关及口岸作业流程⁶

在广东省 21 个地市当中，深圳的盐田、蛇口和广州的南沙以国际直航通关为主，其他口岸多以驳船转关为主。

需要说明的是，通关及口岸作业流程并不是一个由各具体环节串联起来的过程，而是存在诸多并联情形，例如：由于提前申报制度的实施，“报关申报”与“货船抵港”之间已无逻辑联系，申报并非必须在货船抵港之后，所以在下文的环节具体说明中，其先后顺序并非一定是实际作业中的先后顺序。

（一）海运进口国际直航通关及口岸作业流程

海运集装箱货物的进口通关流程从“货船抵港”开始，终止点一般为“重柜出闸（货物离开码头）”，如果需要进行海关检验检疫查验且查验在码头外实施，则终止点为“海关检验检疫放行”。简要流程请见下图，详细作业流程见附图 1。

⁶ 由于不同口岸、不同业务形式下流程会有差异，因此本报告中各部分流程说明均针对最为普遍的情况。

需要注意的是，为了使流程叙述更加完整，本报告在详细作业流程图中说明了前置作业“舱单预报”，及后置作业“仓库卸货”和“修柜、洗柜、还柜”。

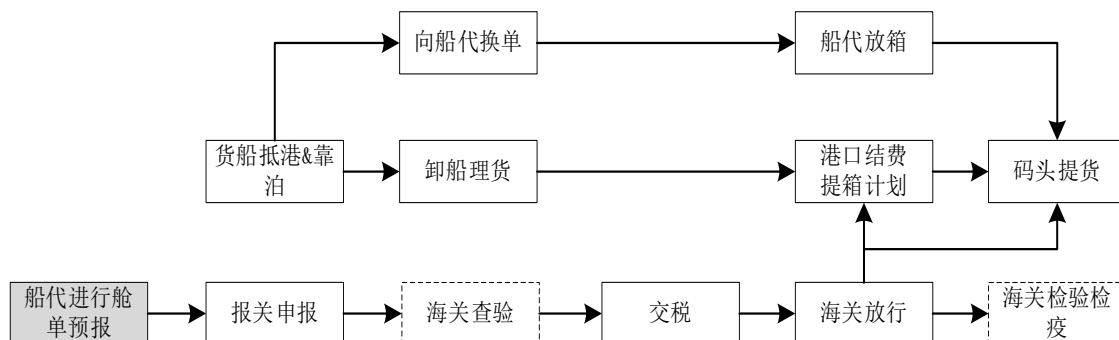


图 2.1 进口国际直航通关及口岸作业简要流程

注：标灰色为前置作业，旨在使得流程说明更加完整；标虚线为可能发生的环节。

（二）海运出口国际直航通关及口岸作业流程

集装箱货物的出口通关及口岸流程从“货物运抵码头（集港）”开始，终止点为“装船完成”。简要流程请见下图，详细作业流程见附图 2。

需要注意的是，为了使流程叙述更加完整，本报告同样就前置作业“订舱确认、打印设备交接单⁷、堆场提空箱、装箱”和后置作业“货船离泊”进行了说明。

⁷ 目前深圳港出口部分船公司打 EIR 是在深圳港 EDI 中心的鹏海运平台自行办理。船公司包括：马士基 (MAERSK)、达飞 (CMA)、中海 (CHINA SHIPPING)、阳明 (YANG MING)、长荣 (EVERGREEN)、商船三井 (MOL)、川崎 (K-LINE)、西海航运 (WOSCO)、观海船务 (HDS)。

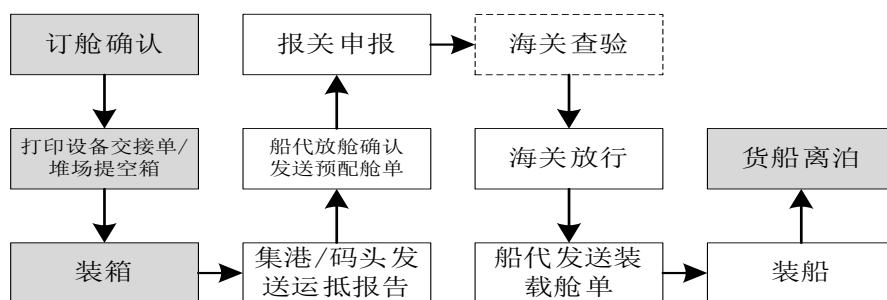


图 2.2 出口直航通关及口岸作业简要流程

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

以上流程及附录详细流程均为一般情况，具体操作会因企业自身要求有所差异。

（三）驳船转关业务流程

驳船转关业务与国际直航通关业务相比，目前除需要办理“进境地到指运地”、“启运地到出境地”的转关手续之外，其进出口通关业务流程与国际直航通关业务流程类似。

1. 进口驳船转关业务流程

进口驳船转关业务流程（详见附图 3）与进口国际直航通关作业流程主要有以下几点区别：

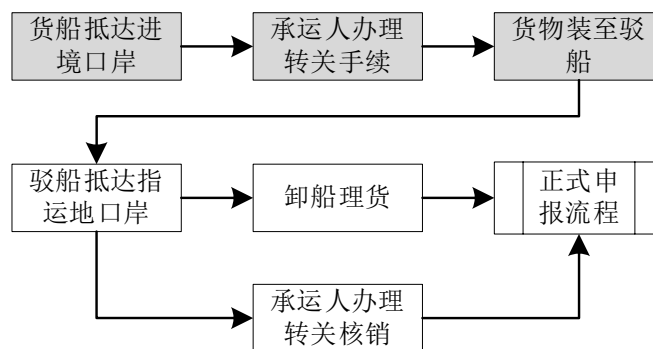


图 2.3 进口驳船转关简要流程

注：标灰色为货船抵达指运地口岸前的环节。

（1）当货船到达进境口岸时首先需要承运人或其代理人办理转关手续，海关核对信息，施加关锁，制作关封；最后，将货物装载到

驳船上；

(2) 当货物运至指运地时，除了理货信息外，还需要承运人或其代理人需要办理转关核销手续，在海关核对信息、核销关封之后，收货人或其代理才能进行报关申报；

(3) 需经驳船转关运输的货物既要受到进境地海关的监管也要受指运地海关的监管。海关有权利审查报关单，如觉得可疑海关有权利抽查、查验货柜、只有在两地海关审查都通过的情况下，才可以放行货物。

2. 出口驳船转关业务流程

出口驳船转关业务流程（详见附图 4）相较于国际直航出口通关流程主要有以下几点区别：

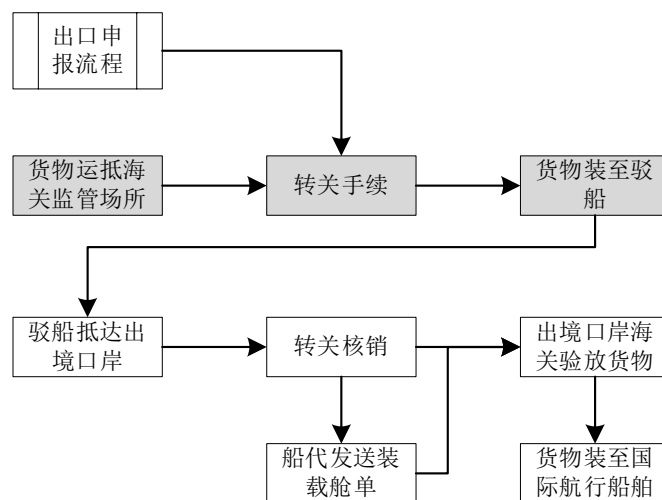


图 2.4 出口驳船转关简要流程

启运地

(1) 公共驳船支线经营人负责办理整船货物的出口转关报关手续，（在申报系统中录入“船公司封条号码”）；

(2) 海关审核、放行后将整船出口转关单统一制作关封，（如发生海关查验，需及时更新封条号的条形码资料）；

(3) 装船完毕后，驳船公司需按要求及时提供本航次舱单、集装箱清单及对应的录入海关申报系统的封志号、抵港时间等信息给相关方，以便安排卸船及核对转关封志。

出境地

(1) 驳船抵港后，码头操作部安排卸柜的同时在船边验核各集装箱对应的船公司封条号及海关封条号并录入码头系统；

(2) 出境地海关接单、调阅电子数据、验核关锁、修改或补录出口船名航次装船单号后，向启运地海关发送货物到位核销电子回执、签注单证并放行；

(3) 货物实际离境后，出境地海关核销舱单，发送结关电子回执，启运地海关凭此办理出口货物结关、签发退税、结汇单手续。

二、海运通关及口岸作业时效分析

国发〔2018〕37号文明确提出“到2021年底，整体通关时间比2017年压缩一半，世界银行跨境贸易便利化指标排名提升30位”的目标。近年来，广东省驻粤驻地口岸查验单位、各级口岸主管部门、口岸经营单位等通过一系列有效措施，极大提升口岸通关效率，不少货物实现“秒放”，企业满意度高。

(一) 海运通关及口岸作业时效基本情况

1、进口通关及口岸作业时效基本情况

本报告采用中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统及部分企业业务系统数据对广东省部分城市2019年第二季度海运口岸整体通关耗时进行分析，其中进口作业起始点为“船舶抵港”，终止点为“海关放行”，中间又涉及卸船和报关申报两个时间节点，一共包含4个节点，故将其分为3个阶段，详细的整体通关耗时如图2.5所示：

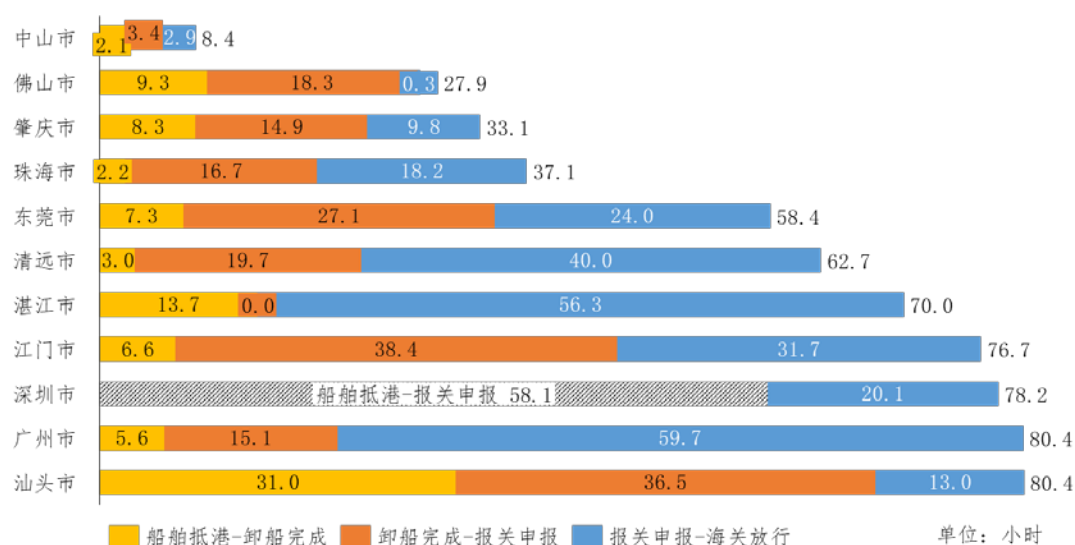


图 2.5 广东省部分城市海运进口整体通关耗时

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

在进口通关过程当中，清远市、湛江市、广州市等地“报关申报—海关放行”阶段占整体通关耗时的绝大部分，通过调研发现非常规的查验环节是导致此环节较长的主要原因，例如根据深圳某企业提供的相关数据显示（见图 2.6）其 2019 年上半年进口的 669 票进口货物中受海关查验与不受海关查验的整体通关耗时相差巨大，受海关查验的平均通关总时长约 88 小时 51 分钟，而不受海关查验的平均通关总时长仅为 18 小时 9 分钟左右。

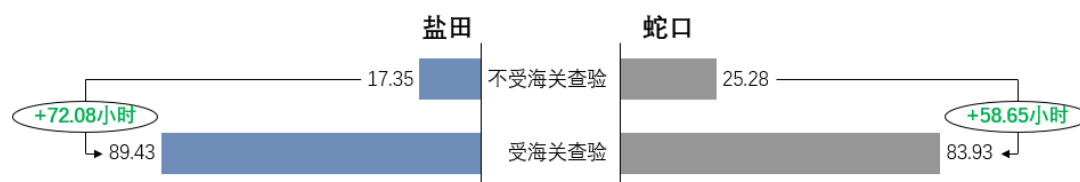


图 2.6 受海关查验与不受海关查验的变化情况（单位：小时）

2、出口通关及口岸作业时效基本情况

2019 年第二季度出口海运口岸整体通关耗时分析，作业起始点为“货物运抵（集港）”，终止点为“报关放行”，详细的整体通关耗时如图 2.7 所示：

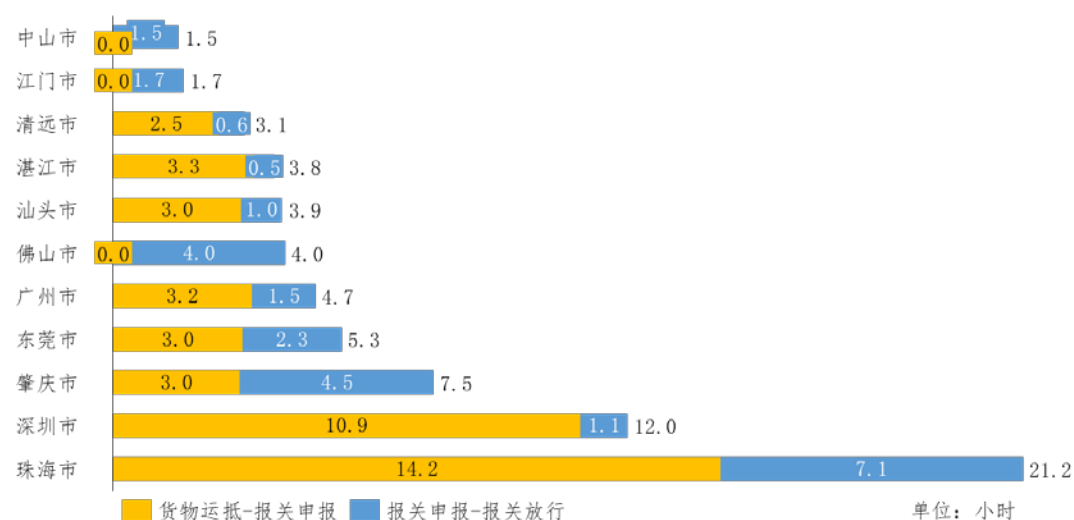


图 2.7 广东省部分城市海运出口整体通关耗时

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

在出口通关过程当中，中山市、江门市和佛山市，由于出口提前申报推广情况良好，因此“货物运抵—报关申报”耗时为零，在很大程度上提高了出口通关效率。相比之下深圳、珠海等地的“货物运抵—报关申报”效率还有较大提升空间。调研发现其影响因素除了出口提前申报的推广实施力度之外，出口报关所需单证电子化流转程度不够等也是其主要原因，影响通关效率。

（二）海运通关及口岸作业时效的纵向比较

1、进口海运通关及口岸作业时效的纵向比较

利用系统数据对广东省部分城市 2018 年与 2019 年的进口整体通关耗时情况进行纵向对比分析，具体情况如下图所示：

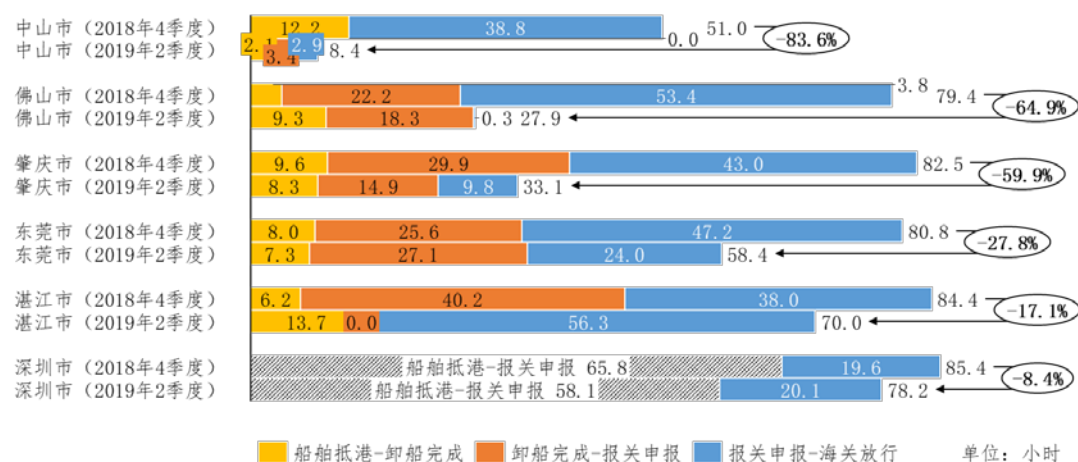


图 2.8 广东省部分城市海运进口整体通关耗时的变化（耗时有减少）

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他地市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2018 年第 4 季度和 2019 年第 2 季度）。

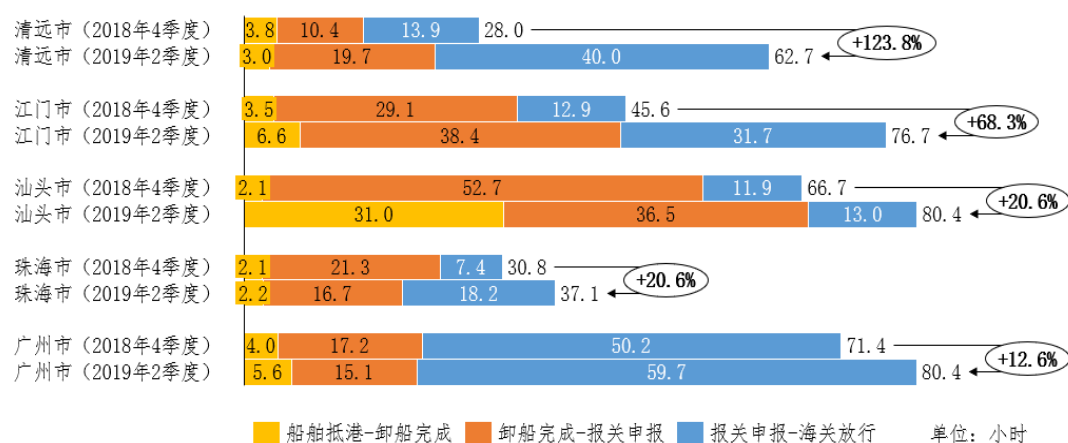


图 2.9 广东省部分城市海运进口整体通关耗时的变化（耗时有增加）

数据来源：中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据：2018 年第 4 季度和 2019 年第 2 季度。

从上述两张对比图可以看出，随着提前申报、通关一体化等政策的进一步落实与推广，中山市、佛山市、肇庆市、东莞市等地市的海

运进口通关及口岸作业通关流程中“报关申报-海关放行”耗时明显缩短，海运进口整体通关耗时提效显著，降幅在27.8%~83.6%。

2、出口海运通关及口岸作业时效的纵向比较

利用系统数据对广东省部分城市 2018 年与 2019 年的出口整体通关耗时情况进行纵向对比分析，具体情况如下图所示：

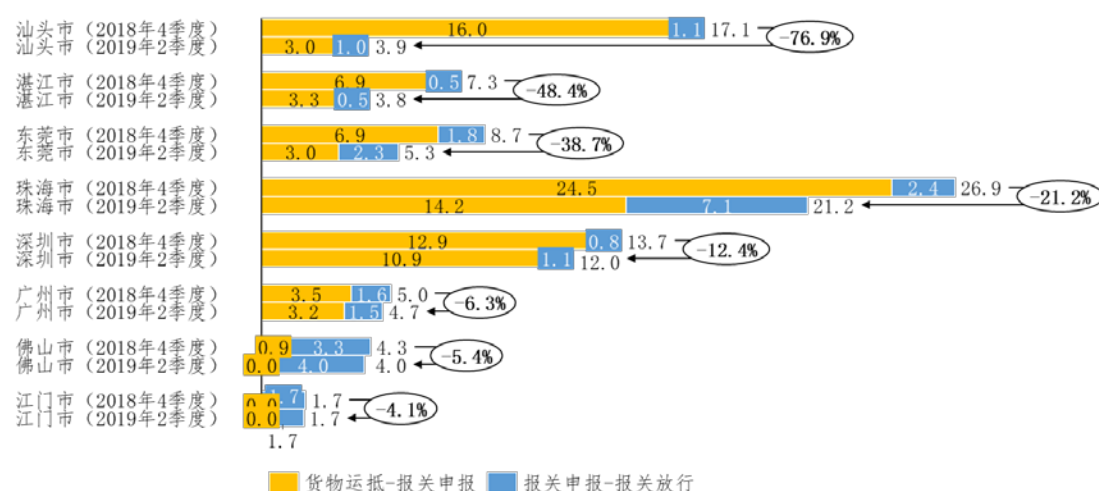


图 2.10 广东省部分城市海运出口整体通关耗时的变化（耗时有所减少）

数据来源：深圳数据来自于若干企业自有业务系统提供的数据，其他地市数据来源于中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2018 年第 4 季度和 2019 年第 2 季度）。

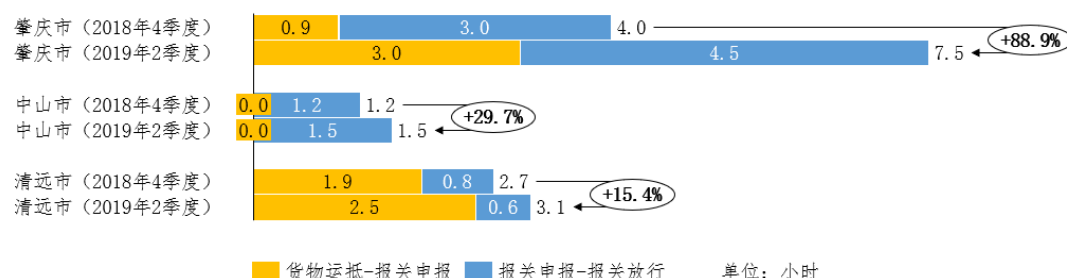


图 2.11 广东省部分城市海运出口整体通关耗时的变化（耗时有所增加）

数据来源：中国（广东）国际贸易“单一窗口”通关时效评估系统数据（2018 年第 4 季度和 2019 年第 2 季度）。

由此可以看出，湛江市、汕头市、东莞市、珠海市等地市的海运出口通关及口岸作业通关流程中“货物运抵-报关申报”耗时明显缩短，海运出口整体通关耗时提效明显，降幅在21.2%~76.9%。

三、海运通关及口岸作业成本分析

（一）广州、深圳国际直航通关及口岸作业成本分析

1. 相较于 2018 年的变化

此次报告重点研究广州和深圳的通关及口岸作业成本变化情况。通过调研发现，截至目前广州、深圳所采取的多项降费措施已经取得显著成效，按照世界银行统计口径 2019 年单个集装箱进出口环节边境合规成本均实现了一定程度降低，广州进出口边境合规成本分别下降 30 美元/20 尺、2 美元/20 尺；深圳进出口边境合规成本分别下降 10 美元/20 尺、21 美元/20 尺；广州和深圳的进出口单证合规成本均下降了 7 美元/20 尺。

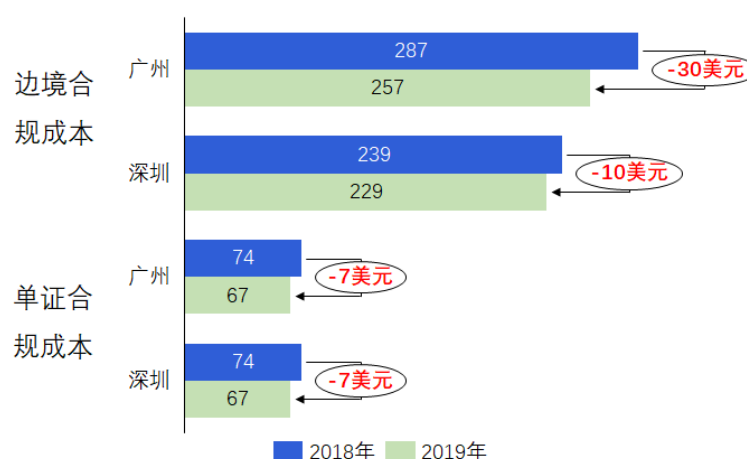


图 2.12 2018-2019 广州、深圳进口成本(世行口径)变化(单位：美元)

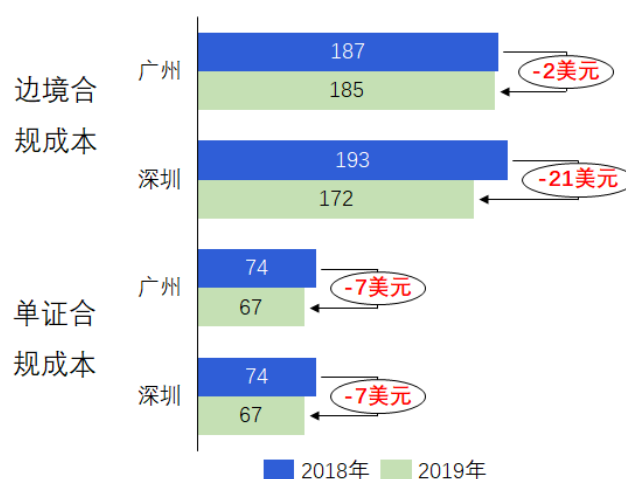


图 2.13 2018-2019 广州、深圳出口成本(世行口径)变化(单位: 美元)

其进出口平均费用的详细情况分别如表 1.2 和表 1.3 所示:

表 2.1 广州、深圳海运进口通关及口岸作业成本涉及费用(2018&2019, 单位: 元)

主体类别	收费名称	广州海运口岸进口平均费用			深圳海运口岸进口平均费用		
		2018 年	2019 年	变化率	2018 年	2019 年	变化率
海事局	港口建设费	64	64	无变化	64	64	无变化
船代	单证服务费	425	347.5	↓ 18.24%	225	225	无变化
	集装箱操作费	60	14	↓ 76.67%	-	-	-
代理报关企业	代理报关服务费	500	400	↓ 20.00%	325	325	无变化
码头经营单位	货物港务费	20	17	↓ 15.00%	-	-	-
	港口设施保安费	8	6.4	↓ 20.00%	10	8	↓ 20.00%
船公司	码头操作费	824	857	↑ 4.00%	950	892	↓ 6.11%
	船公司文件费	500	450	↓ 10.00%	500	450	↓ 10.00%
	设备交接单费	40	32.5	↓ 18.75%	40	31	↓ 22.50%
边境合规成本(人民币)		1941	1738.4	↓ 10.44%	1614	1545	↓ 4.28%
边境合规成本(美金)		287	257		239	229	
单证合规成本(人民币)		500	450	↓ 10.00%	500	450	↓ 10.00%
单证合规成本(美金)		74	67		74	67	
通关及口岸作业成本(人民币)		2441	2188.4	↓ 10.35%	2114	1995	↓ 5.63%
通关及口岸作业成本(美元)		361	324		313	295	

注：汇率按照 1 美元=6.76 人民币（该汇率为世界银行 2019 年《营商环境报告》使用的汇率）。蓝色底纹表示边境合规成本涉及的收费。

资料来源：2018 年数据来自省商务厅委托的第三方咨询机构调研获取。2019 年数据来自睿库调研、“单一窗口”公示数据及各地政策公示数据获取，详细来源如下：1) 码头操作费、船公司设备交接单费、船公司文件费为十大船公司各航线均值；2) 码头经营单位收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用；3) 港口建设费为各地公布及各地政策公示；4) 代理报关服务费因与 2018 年商务局委托的第三方调研机构所调研的企业基数与调研对象不同，无法科学的进行纵向比较，并且调研中绝大多数货主或代理企业反映代理报关服务费尚无降费情况，故沿用 2018 年的数据。

计算方法：本报告以获取样本的中位数计算，如若样本数量少于 4 则取均值。

表 2.2 广州、深圳海运口岸出口合规成本涉及费用（2018&2019，单位：元）

主体类别	收费名称	广州海运口岸出口平均费用			深圳海运口岸出口平均费用		
		2018 年	2019 年	变化率	2018 年	2019 年	变化率
海事局	港口建设费	64	64	无变化	64	64	无变化
船代	设备交接单费	60	58	↓ 3.33%	30	30	无变化
	集装箱操作费				—	—	—
	单证服务费	45	45	无变化	42.5	42.5	无变化
代理报关企业	代理报关服务费	215	250	↑ 16.28%	170	170	无变化
码头经营单位	货物港务费	10	8.5	↓ 15%	—	—	—
	港口设施保安费	8	6.4	↓ 20.00%	10	8	↓ 20.00%
船公司	码头操作费	824	788	↓ 4.37%	950	820	↓ 13.68%
	船公司文件费	500	450	↓ 10.00%	500	450	↓ 10.00%
	铅封费	40	29	↓ 27.50%	40	29	↓ 27.50%
边境合规成本(人民币)		1266	1248.9	↓ 1.35%	1306.5	1163.5	↓ 10.95%
边境合规成本(美金)		187	185		193	172	
单证合规成本(人民币)		500	450	↓ 10.00%	500	450	↓ 10.00%
单证合规成本(美金)		74	67		74	67	
通关及口岸作业成本(人民币)		1766	1698.9	↓ 3.80%	1807	1613.5	↓ 10.71%

通关及口岸作业成本（美元）	261	251		267	239	
---------------	-----	-----	--	-----	-----	--

注：汇率按照 1 美元=6.76 人民币。蓝色底纹表示边境合规成本涉及的收费。

资料来源：2018 年数据来自省商务厅委托的第三方咨询机构调研获取。2019 年数据来自睿库调研获取、“单一窗口”公示数据及各地政策公示数据，详细来源如下：1) 码头操作费、船公司设备交接单费、船公司文件费为十大船公司各航线均值；2) 码头经营单位收取的费用为各地码头经营单位在“单一窗口”公布费用；3) 港口建设费为各地公布及各地政策公示；4) 代理报关服务费因与 2018 年商务局委托的第三方调研机构所调研的企业基数与调研对象不同，无法科学的进行纵向比较，并且调研中绝大多数货主或代理企业反映代理报关服务费尚无降费情况，所以沿用 2018 年的数据。

计算方法：本报告以获取样本的中位数计算，如若样本数量少于 4 则取均值。

从以上数据来看，绝大多数收费均有不同程度的降低，比如：

1) 属于政府定价的货物港务费和港口设施保安费：2019 年 1 月 16 日广州市港务局出台了《广州市港务局关于免除广州港货物港务费地方政府留存部分和港口设施保安费公共统筹部分的通知》（穗港规字〔2019〕1 号），免除货物港务费地方政府留存部分（即规定标准的 50%）、港口设施保安费公共统筹部分（即规定标准的 20%）；且各大港口自 4 月 1 日起均已执行新修订的《港口收费计费办法》，货物港务费、港口设施保安费的收费标准分别降低 15%、20%。因此，综合来看 2019 年广州港的货物港务费较 2018 年降低 15%，港口设施保安费均降低 20%；而深圳市不收取货物港务费，其港口设施保安费整体降低 20%；

2) 针对经营服务性收费，“粤府函〔2019〕31 号文”的第 7 条措施明确提出“推动降低货代、船代、物流、仓储、港口服务等环节经营服务性收费”。经过近半年的努力，广州和深圳的经营服务性收费均有不同程度的降低，降幅在 3.33%~76.67%，其中深圳在船公司收费方面的降费力度略优于广州；

3) 数据表中 2019 年进口的码头操作费, 出口的代理报关服务费均较 2018 年有不同幅度的增长, 但增幅较小, 不会对结果产生严重影响, 属于可接受程度, 经分析, 原因很可能是统计口径和样本容量导致的误差。

2. 与国内主要口岸的对比

另外, 本报告将广州、深圳与国内其他主要沿海口岸在通关与口岸作业成本方面进行了对比:

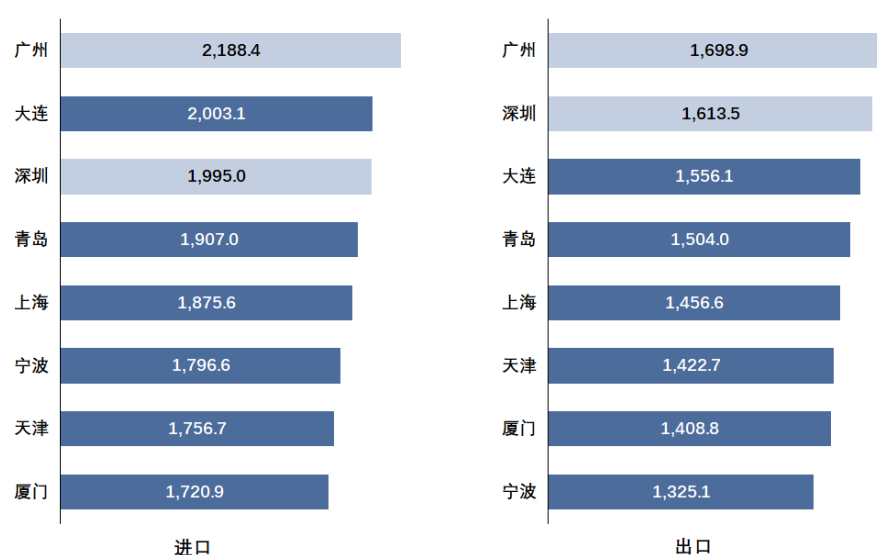


图 2.14 广州、深圳与其他主要口岸通关及口岸作业成本对比

数据来源: 其他口岸数据来源于北京睿库调研获取。

表 2.3 广州、深圳与其他主要口岸通关及口岸作业成本涉及收费项目对比（进口）

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
船公司	码头操作费	857	892	676	667	664	659	660	676
	船公司文件费	450	450	450	450	450	450	450	450
	设备交接单费	32.5	31	24.2	23.3	24	30	24	20
船代	提货单换单费 (单证服务费)	347.5	225	300	153	368	200	200	400
	集装箱操作费	14	无	无	无	135	25	无	无

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
	EDI 传输费	无	无	无	0.5	10	100	2	无
码头经营 单位	货物港务费	17	无	34	34	34	34	8.5	34
	港口设施保安费	6.4	8	8	8	8	8	4	8
	港口作业包干费(集装箱搬移)	见注 1		45	见注 1				51
理货公司	理货服务费 (集装箱理货)	见注 1						20	见注 1
海事局	港口建设费	64	64	51.2	64	64	51.2	64	64
代理报关企业	代理报关服务费	400	325	287.5	350	150	200	288	300
通关及口岸作业成本		2188.4	1995	1875.6	1749.6	1907	1756.7	1720.9	2003.1

注 1：一般不直接对货主或其代理收取。

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

数据来源：其他口岸数据来源于北京睿库调研获取。

表 2.4 广州、深圳与其他主要口岸通关及口岸作业成本涉及收费项目对比（出口）

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
船公司	码头操作费	788	820	621	612.8	610.3	605.2	606.9	621.5
	船公司文件费	450	450	450	450	450	450	450	450
	铅封费	29	29	27.1	25	25.8	26.3	28.6	25.6
	设备交接单费	58	30	24.2	23.3	24	30	24	20
船代	集装箱操作费		无	无	无	无	12.5	无	75

主体类别	收费名称	广州	深圳	上海	宁波	青岛	天津	厦门	大连
	EDI 传输费	无	无	20	10	30	100	2	无
	单证操作服务费（订舱服务费）	45	42.50	138	30	125	无	90	50
码头经营单位	货物港务费	8.5	无	17	17	17	17	4.3	17
	港口设施保安费	6.4	8	8	8	8	8	4	8
海事局	港口建设费	64	64	51.2	64	64	51.2	64	64
代理报关企业	代理报关服务费	250	170	100	85	150	122.5	135	225
通关及口岸作业成本		1698.9	1613.5	1456.5	1325.1	1504	1422.7	1408.8	1556.1

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

数据来源：其他口岸数据来源于北京睿库调研获取。

根据以上对比，可以得出以下结论：

- 1) 广州、深圳的码头操作费、设备交接单费、代理报关服务费在 8 个主要口岸中偏高；
- 2) 广州、深圳的 EDI 传输费、货物港务费、港口设施保安费在 8 个主要口岸中偏低；
- 3) 由于船公司在广州、深圳收取相较于其他口岸明显更为高昂的码头操作费，导致广州、深圳的通关及口岸作业成本与其他重点口岸比处于偏高位置。

3. 与亚洲先进经济体的对比

利用世界银行《营商环境报告》经济体分项报告的数据，按照世界银行的方法论，将通关及口岸作业成本拆分为“边境合规”和“单证合规”两方面，其中“边境合规”又可以拆分为“海关手续”和“港

口操作手续”两个方面。将广州、深圳与部分亚洲先进经济体（韩国、日本、新加坡、中国台湾、中国香港）进行对比如下：

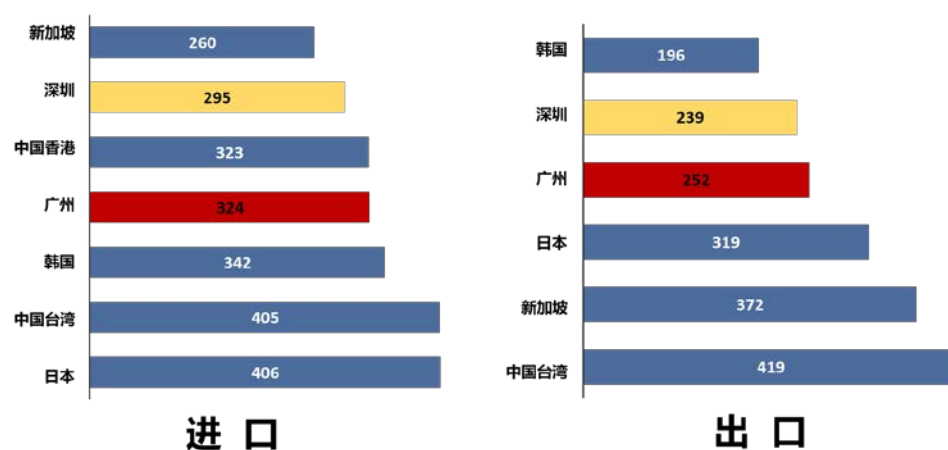


图 3.15 广州、深圳与亚洲部分先进经济体通关及口岸作业成本对比图

与亚洲先进经济体（日本、韩国、新加坡、中国台湾、中国香港）通关及口岸作业成本平均水平相比，广州、深圳进口方面低约 23.2 美元、51.2 美元，出口方面低约 74.5 美元、87.5 美元。

表 2.5 广州、深圳与部分亚洲先进经济体进口通关及口岸作业成本对比（单位：美元）

成本构成		广州	深圳	韩国	日本	新加坡	中国台湾	中国香港
边境合规	海关手续	59.0	48.0	36.9	92.0	50.0	155.4	0.0
	港口操作手续	198.0	181.0	277.8	207.2	170.0	185.0	266.0
单证合规		67.0	67.0	27.0	107.0	40.0	65.0	57.0
合计		324.0	296.0	341.7	406.2	260	405.4	323.0

其他经济体数据来源：2019 年世界银行《营商环境报告》经济体分项报告。

表 2.6 广州、深圳与部分亚洲先进经济体出口通关及口岸作业成本对比（单位：美元）

合规成本构成		广州	深圳	韩国	日本	新加坡	中国台湾
边境合规	海关手续	37.0	25.0	41.0	53.8	50.0	147.7
	港口操作手续	148.0	147.0	143.8	211.1	285.0	187.7
单证合规		67.0	67.0	11.0	54.0	37.0	84.0
合计		252.0	239.0	195.8	318.9	372	419.4

其他经济体数据来源：2019 年世界银行《营商环境报告》经济体分项报告。由于中国香港出口被考察的是陆运，与海运不具备可比性，因此未列出。

在“海关手续”方面，涉及到的费用只有“代理报关服务费”，广州、深圳进口明显低于日本和中国台湾，但相较于韩国、新加坡和中国香港则不具有优势；出口则相较于另外四个经济体具有明显优势。

在“港口操作手续”方面，广州、深圳进口明显优于其他五个经济体；出口相较于日本、新加坡、中国台湾有明显优势，但与韩国差异不大。

在“单证合规方面”，尽管涉及到的费用只有“船公司文件费”，广州、深圳进口只优于日本，出口方面则仅优于中国台湾。

在整体进口通关及口岸作业成本方面，广州、深圳优于韩国、日本、中国台湾；在整体出口通关及口岸作业成本方面，广州、深圳优于日本、新加坡、中国台湾。综合来看：广州、深圳在亚洲先进经济体中通关及口岸作业成本处于较低水平。

（二）其它地市驳船转关模式下通关及口岸作业成本的变化

第一阶段调研中通过电话与珠海、东莞、佛山、汕头、中山、江门、湛江、清远、肇庆 9 个地市的多名进出口或货代/代理报关企业人员取得了联系，这些受访人员普遍表示：

1) 驳船转关模式下通关及口岸作业成本略有降低，主要是由于码头收费（货物港务费、港口设施保安费）落实了修订后的《港口计费办法》后有所下降；

2) 驳船公司基本没有降费，小部分甚至迫于经营压力收费价格有所上涨。

四、存在问题

（一）流程与制度方面

通过与企业的座谈及相关资料的整理研究，本报告将广州、深圳海运口岸在流程与制度方面存在的问题列举如下：

1. 企业改单手续较为繁琐

企业在进行报关申报时因为录单人员操作失误或船期更改等因素会导致企业需要向海关申请改报关单，而目前改单需要二级或三级审批手续，比较繁琐。而且由于上述原因在一定程度上影响了“提前申报”（“提前申报”时难以获得准确的船舶抵港/离港时间等，若报关单的船舶抵港离港时间与实际不符，则必须申请修改报关单）的推广与普及，导致目前广东各地“提前申报”的推广进度不一。

2. 机检直放比例有待进一步提高

盐田、蛇口等部分口岸的机检查验转人工查验比例较高（据深圳海关统计 1-5 月机检直放比例为 56%），机检直放能大大提升查验效率，但受限于查验设备、货物堆存方式、查验指令细化等原因，目前机检查验转人工查验比例较高，由此可能会产生多次吊柜（如图 2.16 所示），二次吊柜操作增加了码头的实际操作成本（海关只免第一次查验作业涉及的费用），同时较高比例的机检查验转人工查验也会额外增加海关关员的工作量，延长货物查验时间，影响货主的通关体验。为此盐田国际码头做了后续调整，机检后，柜子不回码头堆场，而是

放在查验区，等候“是否需要人查”的海关指令，一定程度上缓解了此问题，但仍未根本解决。

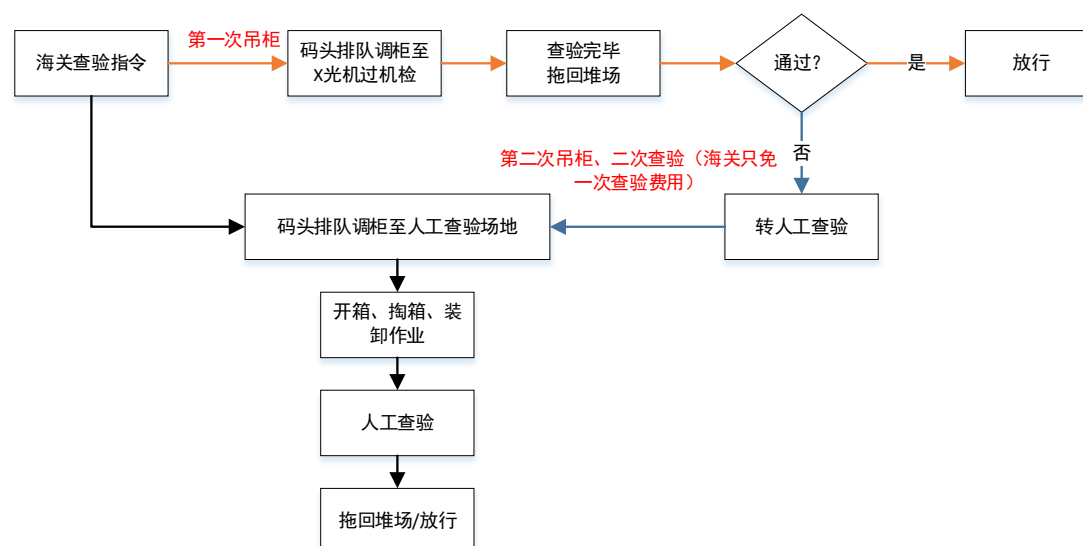


图 2.16 查验操作流程

机检查验转人工查验的比例依然偏高的主要原因是机检查验并未完全满足查验要求，比如机检查验并不能确定商品的品牌、颜色、真伪等，此时就需再转人工查验。

3. 拼箱货物的查验耗时较大

在对广州及深圳口岸调研时发现，目前盐田港及黄埔港出口拼箱货物比例较高。受码头场地限制等原因，拼箱货物先在码头外由拼箱公司统一收货装箱，装箱完毕后运至码头，之后海关发出查验指令。在现场查验时，需要对多家装箱清单进行核对，由于拼箱在集装箱的分布不确定，往往需要耗费几小时才能找到需查验货物，极大影响货物效率，有时会导致出口货物错过班轮航次，给企业造成严重损失。

4. 税收担保制度的应用比例有待提高

目前各国海关通过允许当事人提供有效担保来提前通关，税收担保制度已成为现代海关管理制度的重要组成部分。一直以来在海关担保的实际业务中，保证金和银行保函为主要形式。但是这两种

形式申请手续复杂、周期长、授信额度低、融资成本高等诸多问题很难为企业减负增效。而近两年海关总署与保险公司合作开展的关税保证保险业务，具有保费成本低、准入门槛低、通关时效强的特点，为中小型企业带来通关红利，但推广需进一步加强。

5. 来往港澳小型船舶优势发挥受限

近两年海关对来往港澳小型船舶的监管更加规范，但由于来往港澳小型船舶具有航次频繁、船期短、停靠点多等特性，对其施行与国际航行船舶一致的风险监控制度后，有随机 5%-10% 的来往港澳小型船舶需要登轮检查，且由于登轮时间有限、查验单位人力不足等原因，小船通关效率受到较大影响，一定程度上限制了小船优势发挥。

6. 入境货物检验检疫证明办理时间缺乏可预期性

企业反映，各个口岸没有一个统一的渠道查询具体某类产品的检验检疫出证时间，企业需要凭经验或者打电话询问，有时需要 5 天，有时需要 15 天，可能造成企业生产、配送缺乏可预期性，给企业带来一定不便。

（二）收费方面

1. 驳船公司收费名目繁杂且不透明

驳船公司收费存在名目多，不透明等情况。由于驳船的市场准入门槛低，导致公司的数量多，为了抢占市场，在国际航行船舶招标中竞相压价，甚至以零运费获得远洋大船公司的代理资格，然后通过巧立名目对出口商进行收费，以弥补运输费用，最终形成恶性循环。目前在中国（广东）国际贸易“单一窗口”的口岸收费清单公示页面中公布收费的驳船公司并不多。

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

对于修洗箱费这个全国性的难题，在本次调研中同样存在，大部分归还箱管堆场的空柜都要收取修洗箱费，但是箱管堆场对于集装箱是否需要修洗的认定标准的合理性有待商榷。比如：同样的箱况，有时需要清洗，有时不需要清洗，箱管堆场工作人员评判存在主观性。另存在一个现实情况，由于中国及东南亚地区人工成本低于欧美国家，很多集装箱都在中国进行修理，也就是说集装箱可能在其他国家已经发生了一定的损坏，但是却拿到中国来进行修理，而货主在还柜时又很难拿出证据证明集装箱损坏并非由其造成，最终修箱费由国内货主承担。



图 2.17 修洗箱费收费清单

3. 押箱费退还时间较长

就押箱费而言广东省在全国情况较好，又以深圳最佳（2000-5000 元/箱），国内其他口岸高达 2 万-4 万/箱。但是押金退还的操作流程繁琐，还箱之后箱管堆场要对箱况进行评定，确定是否需要清洗、修理甚至整柜赔偿，待一切手续处理完没有问题之后船代才会退押金，但押金在交的时候是现金、银行转账，退还的时候经常是支票，用箱企业通过支票再进行支取又需要一定的时间，由此导致押金退还需要 1-2 月的时间，这对于企业的资金周转造成很大困扰。

（三）单证递交及无纸化方面

1. 通关单证无纸化仍有提高空间

根据海关总署令第 138 号《中华人民共和国海关进出口货物查验

管理办法》第七条指出在查验货物时，进出口货物收发货人或者其代理人有责任与义务向海关提供必要的资料。因此货物被布控查验后，海关出于监管需要，要求企业提供必要的资料是合理合法的。但企业反映，目前盐田、蛇口等部分海运口岸、深圳宝安空运口岸、广州大朗铁路口岸及深圳湾公路口岸的进口货物被布控查验时绝大多数情况下部分关员要求递交纸质单证，目前广东省货物申报已经 100%通过国际贸易“单一窗口”实现申报，企业已经电子上传了报关单、合同发票、装箱单等资料，能否探索通过“单一窗口”中上传的电子单证或通过信息化手段实现在线补充资料来支撑海关监管查验，减少企业跑腿。目前海关“单兵作业系统”等技术手段的应用，可以实现进一步无纸化，不需要企业再次提交已上传单证纸质资料。

2. 部分境外出具的证书尚未实现联网核查

部分境外出具的证书尚未实现联网核查，例如由于境外出具的卫生证书尚未实现联网核查，海关要求动物、植物、水果、冻品等货物需要的卫生证书一定要在报关之前拿正本核证。

3. 电子换单尚未充分推广

目前只有少部分大船公司实现了电子换单（例如中远海运），大多数船公司和来往港澳小型船舶公司的换单还停留在纸质换单阶段，以黄埔港为例，有几十个来往港澳小型船舶公司换单地点，导致企业增加额外耗时和交通成本（譬如位于黄埔新港的企业需要到老港进行换单时会产生 100 多元的交通费）。

（四）系统应用

1. “单一窗口”标准版系统的稳定性有待提高

“单一窗口”为企业 provide “一点接入、一次申报”的免费服务，避免重复录入，有效提高申报效率。但有时系统会不稳定，而且有时

因系统不稳定导致企业删单重报的，海关会计入企业差错率，将直接影响企业的高级 AEO 认证，并且复核繁杂，不仅要去企管科办理现场办理，还需要递交多个申请表和证明材料。

2. 除“单一窗口”平台外，其他系统平台繁多且尚未实现互联互通

调研时，众多企业反应目前广东省外贸相关除需要在“单一窗口”操作外还需同时使用船代、报关行等自建的业务系统完成，各系统之间的数据、信息的互联互通很不理想，影响整体通关及口岸作业时效。部分申报业务未完成整合到“单一窗口”，例如进出深圳口岸的危险品货物除了需要在“单一窗口”申报外，还需要在海事系统重新申报一次，系统平台的不互联互通，使企业进行重复的工作内容。

3. “关检”系统尚未有机融合，给企业带来不便

关检业务尚未有机融合，系统合并也尚在建设中，使企业面临较多不适。例如部分企业反映其在单一窗口录入与检验检疫相关信息后，还需要到检验检疫申报系统再上传相关单证。

五、改进建议

（一）提效方面的建议

1. 通关时效兼顾速度和舒适度

近年来，口岸查验单位、口岸经营主体等把压缩货物通关时间作为一项硬任务，制定了一系列有效措施，大幅压缩货物通关时间，极大满足企业的通关及口岸作业时效要求。但必须同时注意，企业的营运有其自身的节奏和安排、进出口贸易形态也有差异，贸易单证流转也并不都是理想化的准时准确，如果为了完成压缩货物通关时间指标，以行政手段强制所有的进出口货物在给定的某一段时间段完成通关手续，会让部分企业产生一定的抵触。因此，在总体提高口岸通关速度的同时，应充分尊重企业的经营规律，兼顾速度和“舒适度”，把提

前申报的“选择权”留给企业。

2. 推广黄埔老港“船名航次”虚拟申报模式

出口提前申报尚未完全推广的部分原因是由于在船名航次无法确定时，企业往往不便进行提前申报，或者进行提前申报也有可能改单。而黄埔老港为了便利企业办理通关手续，响应“提前申报”政策号召，创新推出“船名航次”虚拟申报模式，即出口提前报关时填写虚拟的船名航次，完成通关手续后再由船代根据船舶实际抵港情况申报实际船名航次，极大减少改船耗费的时间和费用。

3. 完善容错机制，实施分类处罚

目前非企业原因造成的删改单也要记录到企业的差错率，并且可能会进行处罚，如此操作不甚合理，所以呼吁海关在核算企业差错率和对报关单信息出错处罚时进行分类处置。处罚分类情况举例如下表：

报错缘由	是否记入差错率	处罚程度
系统可以自动查询获取的公开共享数据出错，例如船舶到港时间不准	否	免除处罚
由于“单一窗口”不稳定问题引起企业删单重报	否	酌情减轻或免除处罚
按监管要求非必须上报数据，填写有误	否	核实后可酌情处罚
对于监管要求申报的数据信息，填写有误	是	处罚

4. 提升口岸查验智能化水平，提高机检直放比例

机检查验转人工查验的比例依然偏高的主要原因是机检查验并未完全满足查验要求，因此建议从以下两方面入手，降低机检查验转人工查验的比例。一是积极响应国务院 37 号文件号召加大集装箱空箱检测仪、高清车底探测系统、安全智能锁等设备的应用力度，提高单兵作业设备配备率，扩大“先期机检”、“智能识别”作业试点，提高机检后直接放行比例；二是建议海关借助大数据对比研

究过往查验案例，分析总结归纳适用机检查验的事项，制定机检查验与人工查验的适用手则，科学合理选定查验（组合）方式，降低机检查验转人工查验比例，避免额外费用产生。

5. 优化查验流程，创新查验模式

鉴于盐田港及黄埔港港外拼箱的运行模式，因此建议政府主导协调码头企业，允许拼箱货在装箱前拉入港区，之后再进行申报，待货物放行后装箱；或者对于高级认证企业或信誉较高企业允许其能够以海关监管库方式进行入库申报，确定放行后装箱并以转关运输方式拉入港区。

6. 创新推进多元化税收担保改革

海关传统的税收担保主要采取现金保证金和银行保函两种形式，企业资金成本占比较大且办理手续较为麻烦。因此呼吁广东省相关政府部门积极响应落实国务院 37 号文号召“全面创新多元化税收担保方式，推进关税保证保险改革，探索实施企业集团财务公司、融资担保公司担保改革试点”，减少企业资金占压，使广大中小企业享受海关税收优惠措施和通关一体化便利。此外，进一步研究借鉴美国海关的税收保障机制，协助推进两步申报。

7. 区分来往港澳小型船舶与国际航行船舶的风险分析机制，此外呼吁海关总署构建等级评价体系，进一步完善评估机制

来往港澳小型船舶的最大优势在于船期短，其申报对通关及口岸作业时效要求高，因此建议海关区分来往港澳小型船舶与国际航行船舶的运输工具风险分析流程，加快来往港澳小型船舶运输工具风险分析结果输出的速度。同时，建立口岸管理与执法单位（主要包括海关、海事、边检）办公时间适当延长制度及加班补偿机制，并争取获得上级单位的支持，缓解因工作时间和人手不足导致企业等待海关登轮检

查时间过长的的问题。

目前，总署规定的风险布控指令严格，对于检验检疫方面疫情发布与解除已有明确规定，建议今后继续进行等级评价体系的建设和完善，将口岸评估、货物分类评估等内容加入到评估机制中，并设置重要节点说明，进一步优化检验检疫流程，从而带动通关效率的提升。

8. 在“单一窗口”公布各类检验检疫证书签发时限，以便企业查询

目前企业很难找到便捷的渠道来查询各类检验检疫证书的查询渠道。建议相关部门在“单一窗口”发布办理时限与平均出证周期，并通过“单一窗口”对已出证的企业进行通知，或官网发布公告；公开投诉电话，允许企业对无端超时的情况进行投诉。

（二）降费方面的建议

1. 进一步规范口岸收费以提高透明度

企业反映，由于人力、房租、物价等成本上涨，加上广东市场化程度高、竞争激烈，大部分进出口通关服务企业处于盈亏边缘，单纯强调降低口岸收费可能会损害行业的正常健康发展，应该以规范口岸收费重点，尤其是对于船公司、驳船公司、箱管堆场等主体的收费，需要借助行政力量进一步规范。

值得注意的而是，目前口岸收费主体数量庞大、分布广，政府部门难以全面监管，对各企业公示的情况难以汇总并及时更新，且口岸收费项目名称繁杂，服务内容模糊，无统一的评判标准，导致口岸收费公示对推动规范和降低行业费用的作用有限。

因此，建议借鉴《港口收费计费办法》管理模式，从法律法规层面对口岸收费的名称及服务内容或收费原因作进一步规范，实现口岸收费的公开透明，提高可对比性。

2. 发挥码头经营单位在规范驳船公司收费方面的积极作用

企业反映各码头从事来往港澳运输业务的驳船公司众多，但收费普遍比较混乱，缺乏规范，“单一窗口”上的公示也不尽完全，效果有限。但调研了解到佛山高明码头正在通过与驳船公司的协商希望建立和进出口企业的“双向合作”，这在某种程度上对驳船公司的收费进行了规范。

其具体做法是对于在其区域内业务比较稳定的进出口企业提供免费的代理结算服务，即：在进出口企业完成一票收货或者发货后，不需要与驳船公司进行费用结算，只需要跟码头进行结算所有费用，然后码头再与驳船公司进行结算。这样，如果驳船公司增加不合理的收费项目，码头就会因驳船费用的增加导致进出口企业流向其他码头，所以码头为了留住客户就会尽可能地要求驳船公司慎重调整收费项目，从而在一定程度上发挥了规范驳船公司收费的作用。

3. 针对修洗箱收费问题

针对修洗箱费难题，建议政府明确要求所有相关堆场定期汇总上报修洗箱总数及比例，监管、查处不合理的收费行为，鼓励货代对于有异议的修洗箱情形进行申诉。同时建议广东省相关部门研究借鉴天津市交通运输委于2018年12月26日出台的《天津市交通运输委员会关于维护港口经营秩序规范修洗箱行为的通知》⁸，统一修洗箱工作流程、验箱标准及收费标准，建立引入第三方评估的调解和处理机制。

4. 优化押箱流程，加快还箱退费速度

虽然目前广东省押箱费在全国已经处于较低水平，但是还箱退费速度依然很慢，影响企业资金流转。因此就押箱费而言提出以下三点

⁸ 公布网址：<http://jtys.tj.gov.cn/Page/ShowInfoPage.aspx?ID=45faffec-5c13-4941-bb21-29a8489640f9>

建议：1) 学习上海等口岸的成功经验，有信誉的企业可以空白支票做抵押提箱；2) 对船公司不太熟悉的信誉较好企业，可在提交支票的同时由货代协会出具资信证明；3) 进一步加快退费时效、优化押箱流程。

5. 推动降低港口建设费等政府定价或政府指导价收费

属于政府性基金的港口建设费，广州和深圳近两年均为 64 元/箱，而“粤府函〔2019〕31 号文”的第 6 条措施提出“争取国家相关部委支持，推动降低港口建设费、货物港务费、港口设施保安费等的收费标准或合并、取消收费项目”，因此建议广东省政府争取国家支持降低港口建设费费率并明确提出尽快整合取消货物港务费、港口保安费等水运口岸非税收入。

（三）单证递交及无纸化推进的建议

1. 进一步扩大联网核查，实现更高层次的无纸化

目前尚有部分原产地证书以及所有的进口食品类商品的卫生证还需要在报关前或报关时窗口递交纸质单证，建议作为下一步扩大联网核查的重点，呼吁海关总署及其他上级主管单位，研究将随附单证从扫描上传到实现电子化、数据化，实现更高层次的无纸化。

第三部分 空运口岸营商环境调研分析

一、空运进出口通关及口岸作业流程

（一）空运进口通关及口岸作业流程

空运进口货物从“飞机抵达机场”开始，到“货物提离货站”终止，如果涉及海关检验检疫查验则终止点为“海关检验检疫放行（即准予正常使用/流通）”。简要流程如下图，详细作业流程见附图 5，其主要包括舱单预报、飞机抵达、卸货分单理货、报关申报、提货与海关检验检疫等几个通关作业环节。

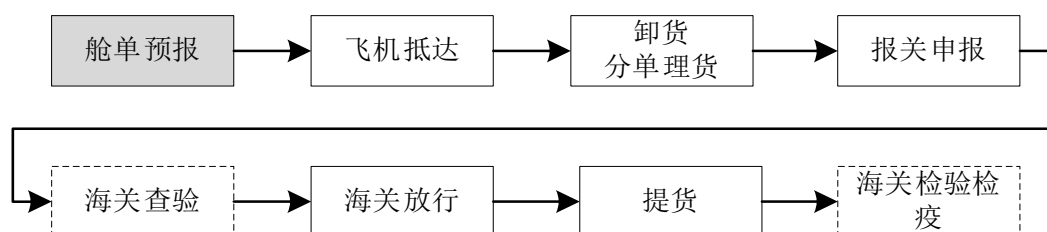


图 3.1 空运进口通关及口岸作业简要流程

注：1）标灰色为前置作业环节；2）虚线框表示可能发生的环节；3）由于空运进口企业中目前大部分还是使用一般申报而非提前申报，因此本流程中尚按照一般申报的情形绘制。

1. 舱单预报（海关收到舱单数据）、飞机抵达、卸货与理货

航空公司在飞机抵达机场 4 小时前（航程 4 小时以下的起飞前）须向海关传输原始舱单数据（舱单预报）。飞机抵达机场后，机场卸货部门进行卸货，将货物运至对应货站，货站工作人员根据航空运单上的数据，整理并核对货物的完整性，之后进行主单与分单理货，确认分舱单信息，将不同性质的货物进行分类储存。货站向海关发送理货报文和入库信息，通知收货人或其代理领取航空运单。

2. 报关申报

报关企业查询舱单信息，如有舱单数据后即可可以在“单一窗口”进行申报并上传相关单证。申报后，如果确定被布控查验，查验流程如下：现场窗口递交相关材料，同时海关会出具查验单→代理持查验单到货站办理查验搬移作业手续→货物移至查验场地后，货站将移库回执通知企业→企业持回执至查验中心办理手续，由海关进行查验。之后，收货人登录“单一窗口”，待报关状态显示为审结之后，登录税费办理页面，查询并缴纳税费。

3. 提货与海关检验检疫

收货人或其代理与货站计费，办理提货手续。需要单独进行检验检疫处置的将移置检验检疫场地，无需检验检疫的货物将正常使用/流通。

（二）空运出口通关及口岸作业流程

空运出口通关及口岸作业流程较为简单，详细作业流程见附图6，其主要包括货物抵达机场货站、报关申报与通关作业、货物装机与飞机离港等几个通关作业环节。

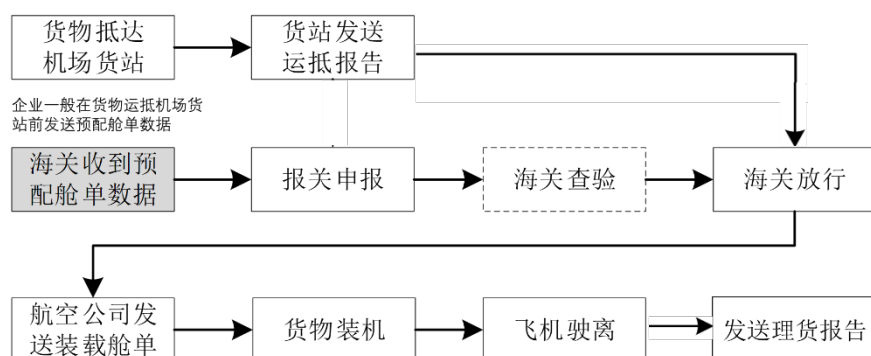


图 3.2 空运出口通关及口岸作业简要流程

注：1) 标灰色为前置作业环节；2) 虚线框表示可能发生的环节

1. 货物抵达机场货站

发货人或其代理在货物抵达机场货站前，向海关发送预配舱单数据。待货物抵达机场货站后，机场货站向海关发送运抵报告。

2. 报关申报与通关作业

报关企业在舱单系统查询到舱单数据后，在“单一窗口”进行出口申报。海关审单、计税缴税（如有），相关手续完成且海关收到运抵报告后，海关放行。如此过程中被布控查验则需要配合海关进行查验，查验流程与进口查验流程一致。

3. 货物装机与飞机驶离

海关放行后，货站向海关传输装载舱单，海关接收审核通过后准予装机。机场或航空公司装货部门进行装货与理货，装机完成且飞机具备起飞条件后即可驶离，飞机离境后国际货站向海关发送理货报告。航空公司地面代理在飞机驶离后签发航空运单，如涉及货运代理则再由货代签发分运单。

二、空运通关及口岸作业时效分析

根据若干货代企业提供的自有系统数据，深圳宝安机场和广州白云机场进口整体通关耗时（飞机抵达-海关放行）2018年第4季度和2019年第2季度分别为：

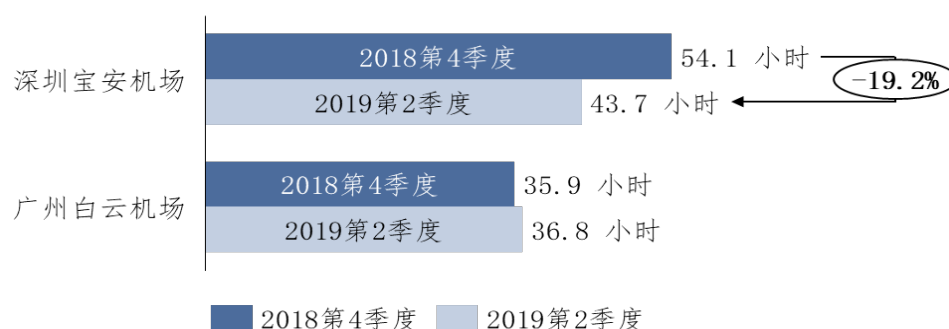


图 3.3 空运进口整体通关耗时的变化

数据来源：根据北京睿库调研获取相关数据。

就进口整体通关耗时而言，深圳宝安机场有明显下降，而广州白

云机场变化不甚明显，据提供数据的企业反映，主要原因是深圳宝安机场海关准许进口提前申报，企业响应海关提前申报制度，专门进行了有关提前申报制度的内部培训，并积极使用提前申报模式进行申报。

三、存在问题

1. 货站安检设施不足，影响通关效率

由于近几年宝安机场、白云机场的航线数量增加，出口货量增加，但是货站安检设备落后且数量不足导致货物进货站的排队等待时间过长（需等 1-3 小时），影响空运口岸出口通关效率。

2. 查验场地有限，查验模式亟待创新

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

3. 查验手续的无纸化程度低

调研发现，从深圳宝安机场国际货站出口的货物一旦被布控查验，所有查验手续的办理均需要递交纸质单据到现场进行处理，企业迫切希望实现无纸化。

4. 关检融合后系统整合尚不充分

广州白云机场的货代企业在承运法检商品时，还需要在两个不同的界面录入信息和上传单证，较为麻烦，属于关检融合后系统整合尚不充分的原因，需要进一步跟进升级。

四、改进建议

1. 推广白云机场的中转仓集货模式

广州白云机场的中转仓集货模式如下：空运出口货物先运到中转仓集货和过地磅，待资料准备完毕后进行提前申报，之后将货物运往

货站进行安检和过货站的地磅，当重量范围在上下 3%之内浮动时，可以接受，但是如果浮动较大，就需要退单申报。广州白云机场海关对重量的单货误差设定 3%的比例非常合理，便利企业进行出口提前申报。

2. 加大电子运单的推广力度

目前，在空运普货领域绝大部分情况下仍然使用纸质运单，如果货物抵达机场前收货人尚未拿到运单，则收货人或其代理无法进行提前申报，由此可见纸质运单的使用是制约提前申报的因素之一。

然而，电子运单已经在中国快件物流领域得到广泛应用，空运普货应用比例有限，不足 30%。如果空运普货领域的运单完全电子化，则可以将报关企业获得运单的时间大大提前，使得提前申报的条件更加充分。因此建议在空运普货领域大力推广电子运单，并使之与海关系统进行衔接，这将对进一步推广提前申报、提高空运通关效率产生积极作用。

3. 简化、优化查验流程与作业方法

首先与其他运输方式一样要通过相应措施逐渐实现查验作业无纸化，减少企业“跑腿”。

其次，推动货站业务系统与海关系统数据共享，如果被布控货物具备在立体货架直接查验的条件（例如数量的确认），则不再需要将货物搬运到查验场地，以减少不必要的搬移作业，降低企业因查验而承担的额外费用。

第四部分 铁路口岸营商环境调研分析

目前，广东省已开通从东莞石龙和广州大朗始发的中欧班列，开辟了“一带一路”物流新通道——经内蒙古满洲里至俄罗斯的“穗满俄”中欧班列。另外，东莞石龙始发的中亚班列也实现了常态化开行，广东省班列基本情况见下表。

表 4.1 广东省班列基本情况

序号	线路	始发站	出境节点	途径国家	主要货物类型	线路长度 (公里)	运行时间 (天)
1	广州大朗（中欧线）	大朗	满洲里	莫斯科、华沙、马拉、杜伊斯堡等	电子产品、机电、设备、服装鞋帽、日用品	莫斯科 11500 波兰 12500	约 18 天
2	东莞石龙（中亚线）	石龙	新疆阿拉山口（霍尔果斯）	中亚五国（塔什干、阿拉木图等）	家电、家具、机械设备、玩具、汽车配件、陶瓷	阿拉木图 6014 塔什干 7004	约 10 天
	东莞石龙（中欧线）	石龙	满洲里	俄罗斯、欧洲（沃尔西诺、马拉舍维奇、华沙、汉堡、杜伊斯堡等）	家电、玩具、通讯电子、家具建材、灯饰	莫斯科 11109 马拉舍维奇 12129 华沙 11304 汉堡 13179 杜伊斯堡 13409	约 18 天

2018 年，广东省中欧班列共发运 187 列（广州大朗 65 列，东莞

石龙 122 列)，发送集装箱 17418 标箱（广州大朗 5968 标箱，东莞石龙 11450 标箱），出口货值 9.6 亿美元（广州大朗 4.5 亿美元，东莞石龙 5.1 亿美元）。2019 年 1-6 月，中欧班列共发运 69 列（广州大朗 22 列，东莞石龙 47 列），同比下降 11.54%；发送集装箱 6352 标箱（广州大朗 1998 标箱，东莞石龙 4354 标箱），同比下降 11.78%；出口货值 3.85 亿美元（广州大朗 1.37 亿美元，东莞石龙 2.48 亿美元），同比增长 4.05%。

一、铁路口岸出口通关及口岸作业流程

铁路出口通关及口岸作业流程比较简单，流程如图 4.1 所示：

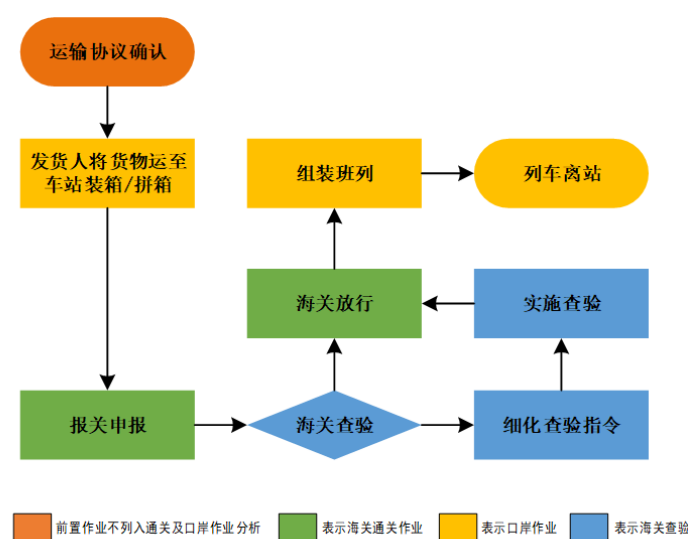


图 4.1 铁路出口通关流程

1. 运输协议确认、装箱/拼箱

出口发货人与承运人签订运输协议后，发货人将货物运至车站进行装箱/拼箱。

2. 报关申报、海关查验与放行

发货人或其代理向海关进行申报，海关系统/人工审单决定是否

需要进行布控查验，如需进行布控查验，则需要由发货人或其代理到现场窗口办理，确定要查验的事项和查验方式，然后海关关员按照查验细化指令实施查验，查验无问题后海关放行。

3. 组装班列、列车离站

海关核对后批准装运。一般在班列发车前一日进行班列组装，组装完成后按照既定时间驶离车站。

二、改进建议

借鉴研究天津“一次申报放行通关”的“全通模式”。天津海关设立“中欧班列便捷通道”，将出口报关、转关的两个传统报关模式简化为“一次申报放行通关”的“全通模式”，实现了一个窗口对外办理业务，由企业自主选择通关模式，提高了中欧班列的运行效率。同时取消铁路运抵报告等纸质单据，实现中欧班列出口业务 100%无纸化通关，减少申报企业往返海关次数，同时安排专人审核放行，实现企业即报海关即审即放，降低通关成本。广东省可以借鉴天津这种“一次申报放行通关的全通模式”来解决“单一窗口”和陆运转关系统信息不同步的问题。

第五部分 公路口岸营商环境调研分析

一、公路口岸进出口通关流程

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

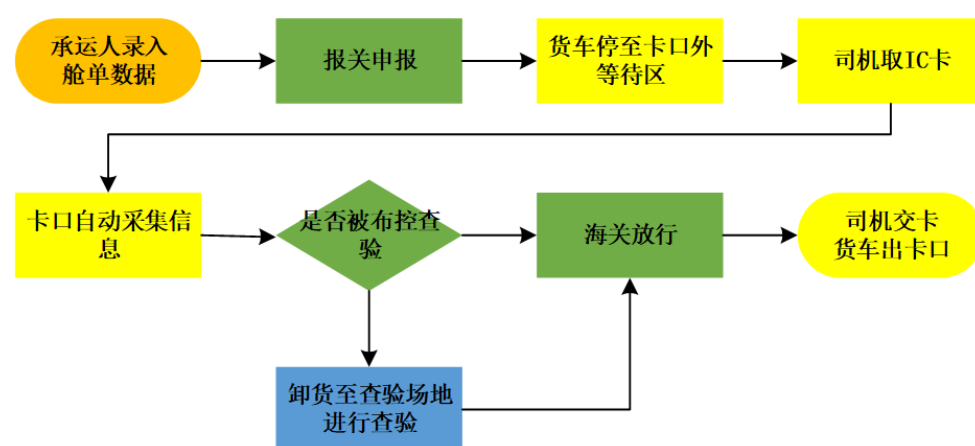


图 5.1 公路运输进出口通关及口岸作业流程

注：部分公路口岸尚未上线公路舱单系统

目前广东几个主要的货运公路口岸基本都实现提前申报，首先需要承运人向海关发送舱单数据，海关接收后，收发货人或其代理即可进行报关申报，报关申报被海关接受后需要在 24 小时内前往口岸进行通关。

货车抵达卡口后，在卡口外等待区等待，司机在卡口取 IC 卡，货车在经过卡口时，卡口智能识别系统会自动采集车辆相关信息（车牌、重量、对应申报的货物信息），同时调取海关风险分析结论，如果货物被布控，则需要将货物卸至专门的查验场地进行查验，如果没有被布控，则自动验放、抬杆，司机交卡后货车驶离口岸卡口。

二、存在问题

装卸工素质参差不齐，管理难度大：由于装卸作业是外包模式，搬卸工人的素质参差不齐，管理工作很难进行，野蛮搬卸使得货物受损严重，且会出现丢货现象，货站亟需加强内部管理。

三、改进建议

1. 完善配套服务设施

利用大数据统计分析目前深圳湾的查验设备需求量，升级、增加查验设备，避免因硬件设备投入不足而影响公路运输整体通关时效。同时考虑运输货物季节性特点，设计应急机制，来避免货车出现严重拥堵的情况，增强客户满意度，提高服务质量。

2. 建议对深圳公路（皇岗）口岸的 8 个世行指标进行测算

根据世行规则，深圳统计比较优势产品（机电类）的最大购买者是香港，出口合规成本和边境合规时间应采用与香港一样测算方法，统计从皇岗口岸出口到香港的货物。

为了使不同经济体的数据具有可比性，世行假定每个经济体都从其天然进口合作伙伴进口标准的 15 吨集装箱汽配（HS8708），都将其具有比较优势的（按最大出口价值确定）产品出口给其自然出口伙伴（这一产品的最大购买者），并以此计算跨境贸易的时间和成本。

按照这一规则，香港跨境贸易的经典研究案例具体为：出口方面，从落马洲口岸，向中国内地出口 HS85（电机和设备及其零件等），时间 2 小时和成本 12 美元；进口方面，通过香港海港，从日本进口 HS8708，时间 20 小时和成本约 320 美元。

3. 建立健全装卸管理制度

由行业协会组织制定相关作业守则，加强对作业工人的培训；建立完善投诉机制，对于因搬卸不当造成的损失，鼓励用户企业积

极向相关主管部门反映；加大对搬卸不当、丢货、换货等违规甚至违法行为的追查力度，不仅要追究具体作业人员的责任，同时要对失职企业内部管理人员予以处理。

第六部分 “粤府函〔2019〕31 号文”的具体落实情况

为贯彻落实党中央、国务院决策部署，深化“放管服”改革，进一步优化口岸营商环境，实施更高水平跨境贸易便利化措施，促进外贸健康发展，广东省政府积极响应国发〔2018〕37 号文号召，结合自身实际，于 2019 年 2 月出台了广东省人民政府关于印发《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施的通知》（粤府函〔2019〕31 号），全文 32 条，其中具体便利化措施 30 条（见表 6.1）。

表 6.1 《粤府函〔2019〕31 号》措施细则

《粤府函〔2019〕31号》措施细则			
序号	内容	序号	内容
1	完善规范口岸收费目录清单	16	建立口岸营商环境评估机制
2	开展口岸收费检查	17	完善广东电子口岸平台建设
3	加强新增收费项目监管	18	全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能
4	鼓励扩大免除查验未发现问题外贸企业吊装、移位、仓储费用适用范围	19	推进口岸通关时效评估系统建设
5	停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费	20	推进口岸物流信息电子化
6	推动降低货物港务费、港口设施保安费、引航费	21	推动粤港澳大湾区口岸基础设施更紧密互联互通
7	推动降低经营服务性收费	22	推广“合作查验、一次放行”和“一站式”新型通关模式
8	推动降低报关报检服务和检疫处理收费	23	推广水运口岸货物“水上巴士”通关模式
9	推动降费政策措施红利惠及外贸企业	24	推进粤港澳大湾区车辆便利通关
10	公开口岸经营服务作业时限	25	推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设
11	公示口岸通关流程	26	推动粤港、粤澳“单一窗口”交流合作
12	公开口岸通关服务热线	27	建立供港澳鲜活产品“绿色通道”
13	推广海运口岸智能通关模式	28	推动实施口岸物流便利通关措施
14	提升国际会展业贸易通关便利化水平	29	推动香港赛马会从化马场马匹便利通关和有效监管
15	加快发展多式联运	30	推进粤港澳游艇自由行

“粤府函 31 号文件”下达后，各地及相关各中央直属机构、省政府相关部门反应积极，根据文件要求结合本地区、本部门实际，迅速行动，及时制定、实施了一系列对应的落实措施，成效显著，截至 2019 年 7 月 31 日，广东省 21 个地市关于“粤府函〔2019〕31 号文”中重点的 30 条措施落实情况整理汇总如图 6.1 所示：

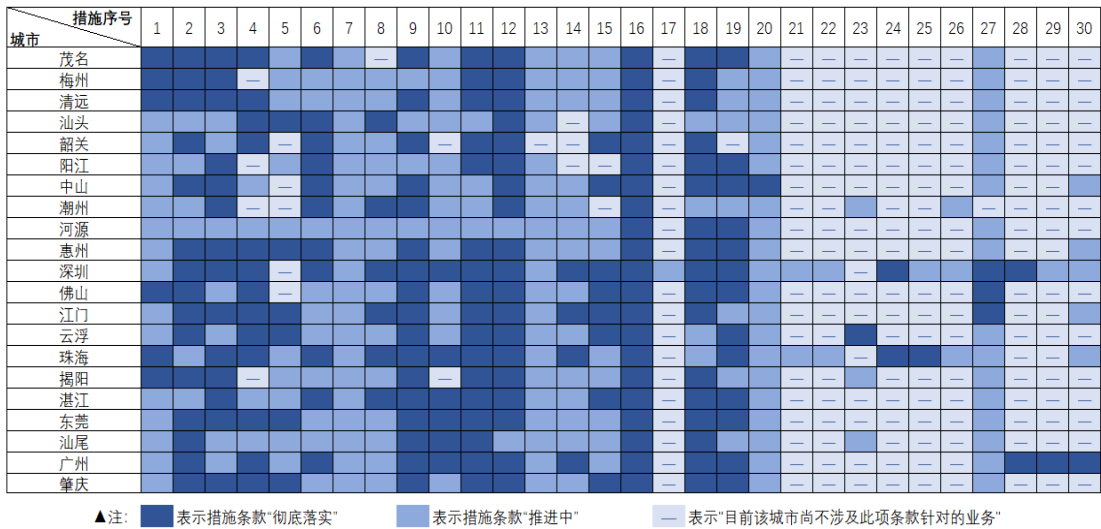


图 6.1 粤府函〔2019〕31 号文全省落实情况概览

通过以上统计可以看出，第 16 条“建立口岸营商环境评估机制”、第 2 条“开展口岸收费检查”、第 9 条“推动降费政策措施红利惠及外贸企业”、第 11 条“公示口岸通关流程”和第 12 条“公开口岸通关服务热线”等 5 条措施的落实程度突出，超过 70%以上的地市均已彻底贯彻落实；而其他措施条款的实施工作各地相关部门也在积极推进中（附表 2：“粤府函〔2019〕31 号文”的具体落实情况明细表）。

本部分将从规范和降低口岸收费、提高口岸通关服务水平、加强国际贸易“单一窗口”建设、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新四个方面对“粤府函 31 号文件”中重点措施条款的落实情况进行概述。

一、规范和降低口岸收费

全省的收费公示规范工作实施基本到位，截至 2019 年 7 月 31 日，已在“单一窗口”网站汇总公布收费目录清单 1179 份，涉及 1154 家机构企业，进一步覆盖各类口岸收费主体。通关及口岸作业成本进一步降低。①海关查验未发现问题部分的发生费用免收范围进一步扩

大，2018 年累计为企业免除费用 1.78 亿元，企业受惠明显。②按照国家口岸办通知要求，督促各地市港口经营单位严格执行新出台的《港口收费计费办法》，大部分口岸的货物港务费、港口保安费、引航、船舶拖轮费分别下降了 15%、20%、10%、5%。③此外中远海运、马士基等 20 多家船公司收取的码头操作费（THC）分别下调 5%-12%，最高下调幅度达 234 元。④泛洋、高丽海运等船公司收取的文件费从 450 元/单下调至 432 元。⑤建立了政府购买来往港澳小型船舶公共信息平台有关服务机制，每年约减轻企业负担约 3000 万。⑥降低甚至取消现由国家交通部收取的港建费的呼吁、申请工作也在积极推进中。积极开展口岸收费检查工作，做好事后监管。各地商务局会同市场监督管理局、发改委等部门，对口岸经营服务企业收费工作开展了专项检查，核对收费台账、规范收费目录公示，严肃查处价格违法违规行为。

表 6.2 各地市免除或降费情况汇总

地市名称	免除或降费情况
广州	1. 免除货物港务费地方政府留存部分(即规定标准的 50%); 2. 免除港口设施保安费公共统筹部分(即规定标准的 20%); 3. 对进出南沙港区的国内和国际集装箱班轮引航费按规定收费标准上限下浮 15%收取。
深圳	1. 转发新的《港口收费计费办法》，要求企业落实降费工作。经统计，2019 年第一季度（截至 3 月 31 日），引航费优惠覆盖船舶 5384 艘次，降费约 2400 万元； 2. 深圳市交通局已向交通运输部提出了取消或降低港口建设费以减轻企业负担，以及扩大港口建设费使用范围。
茂名	自 2019 年 4 月 1 日起，货物港务费、引航费的收费标准分别降低 15%和 10%，港口设施保安费的收费标准降低 20%（公共统筹部分）。
阳江	
清远	

地市名称	免除或降费情况
汕头	1. 货物港务费、引航费的收费标准分别降低 15%和 10%，港口设施保安费的收费标准降低 20%（公共统筹部分）； 2. 部分船公司的 THC、DOC 费用已略有下调。
韶关	1. 货物港务费收费按 50%收取； 2. 免除收取港口设施保安费； 3. 未收取引航费； 4. 进出境货物车辆检查场免除收取公路口岸货物仓储费、货物人工装卸费、叉车装卸费、地磅过磅费等五项收费，每 20 尺标箱减少通关费用约 270 元。
中山	1. 中山市代征货物港务费的全部码头公司已遵照执行，按降低 15%要求全面调低货物港务费的收费标准； 2. 免收港口设施保安费。
珠海	1. 已制定并执行《港建费减免（缓）征管理工作细则》相关政策； 2. 自 2019 年 4 月起，珠海港货物港务费、引航费、拖轮服务费分别降低 15%、10%、5%。
潮州	1. 落实货物港务费降 15%、保安费降 20%的政策，免除了港口设施保安费公共统筹部分收费； 2. 根据《港口建设费征收使用管理办法》的要求，对低价值货物，保税货物，水转水货物，减、免、缓征港口建设费，降低港口码头企业的成本。
惠州	4 月 1 日起，货物港务费、港口设施保安费的收费标准分别降低 15%和 20%。
湛江	1. 自 2018 年 9 月 1 日起，湛江市集装箱班轮引航费按《港口收费计费办法》规定的收费标准降低征收 15%； 2. 自 2019 年 4 月 1 日起货物港务费、港口设施保安费和内贸拖轮费分别下降 15%、20%、5%； 3. 2018 年湛江港集装箱港口作业包干货公布价在 2017 年的基础上下调 5%。
东莞	自 2018 年 7 月 1 日开始，东莞市免除货物港务费地方政府留存部分（即规定收费标准的 50%），估算政策实施后 2018 年 7 月至 2019 年 2 月共为企业减负 4099 万元。
肇庆	1. 目前外贸企业在四会港无需缴纳港务费，而在三榕港、高要港、肇庆新港则需要缴纳港务费。根据粤交港〔2019〕302 号文有关规定，我市港航部门

地市名称	免除或降费情况
	已发文到辖区各港口企业，明确将货物港务费收费标准下降 15%。； 2. 未收取港口设施保安费、引航费。
江门	1. 2018 年 12 月江门市已落实港口经营服务性收费减免政策，对所有企业（个人）免征货物港务费、港口设施保安费收入地方财政留成部分（即公共统筹部分），对于国际和国内集装箱班轮引航费，按《港口收费计费办法》（交水发〔2017〕104 号）规定的引航费收费标准的 80%收取； 2. 货物港务费、港口设施保安费、引航（移泊）费、航行国内船舶航线拖轮费的收费标准分别降低 15%、20%、10%和 5%。

二、提高口岸通关服务水平

努力营造公开、透明、可预期的口岸通关环境。全省各地查验部门与口岸经营部门均公开了通关作业流程、所需单证，作业时限及通关服务热线，便利企业进行进出口贸易活动。推广海运口岸智能通关模式。深圳海关实行“双随机、阅卷式、双监控、全封闭”查验改革试点，配合“互联网+”及“单兵系统”等科技手段，整个查验流程得到优化，企业通关便利化程度得到明显提高。

深圳港集装箱码头进出口经营服务作业时限标准

分类	环节名称	具体项目	蛇口集装箱码头有限公司/招商局港口有限公司	盐田国际集装箱码头有限公司	深圳大铲湾国际集装箱码头有限公司
岸桥及外拖车作业环节时限标准	装卸船环节	班轮船舶桥时效率	29柜/小时/桥	29柜/小时/桥	29柜/小时/桥
		驳船桥时效率	15柜/小时/桥	15柜/小时/桥	15柜/小时/桥
	外拖车拖柜/还柜环节	外拖车进港作业时间承诺	平均35分钟	平均32分钟	平均35分钟
		相关说明： 时限标准为平均时效，突发事件和不可抗力因素等特殊情况可能超出该标准，不列入本图范围内。			
查验操作环节时限标准（分钟）	修箱作业环节		吊柜至查验平台的时间（查验场无积压的前提下）		
	掏箱作业环节	20尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	40	40
			全掏箱时间	80	80
		40尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	60	60
			全掏箱时间	100	100
	掏箱作业环节	20尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	40	40
			全掏箱时间	80	80
		40尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	60	60
			全掏箱时间	100	100
	掏箱作业环节	20尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	40	40
			全掏箱时间	80	80
		40尺柜	普通货物	收到查验指令后24小时内	收到查验指令后24小时内
			非全掏箱时间	60	60
			全掏箱时间	100	100
	仓库和仓库作业环节	20尺柜	普通货物	100	100
			特殊货物	120	120
			特殊货物	140	140
		40尺柜	普通货物	100	100
			特殊货物	120	120
			特殊货物	140	140
	仓库出仓作业	20尺柜	普通货物	100	100
			特殊货物	120	120

图 6.2 深圳港集装箱码头进出口经营服务作业时限标准

三、加强国际贸易“单一窗口”建设

继续完善广东电子口岸平台建设。在“单一窗口”标准版平台基础上，广东省和广州、深圳两市分别建设三个单一窗口二级平台，完成了十二个适用于广东进出口贸易的应用程序，另外十多项新的应用模块也在加紧研发中。

全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能。据统计，截至2019年6月30日，广东省域平台上线落地推广的中央标准版应用共12大功能合计49个子项。货物、舱单、运输工具申报等“单一窗口”标准版主要业务应用基本实现覆盖率100%的年度目标。

推进口岸通关时效评估系统建设。目前已在全省17个地市、103个水运口岸码头推广应用口岸通关时效评估系统并研究拓展到港珠澳大桥珠海公路口岸。

四、推动粤港澳大湾区口岸通关管理模式改革创新

随着港珠澳大桥和广深港高铁的开通，粤港粤澳通关能力得到了较大提升。

大湾区基础设施加紧推进中：横琴口岸旅检通道，货物出、入境大厅、车辆查验场等基建项目以及深圳莲塘口岸工程基础工程、“一站式”通关信息系统开发项目均进展顺利。

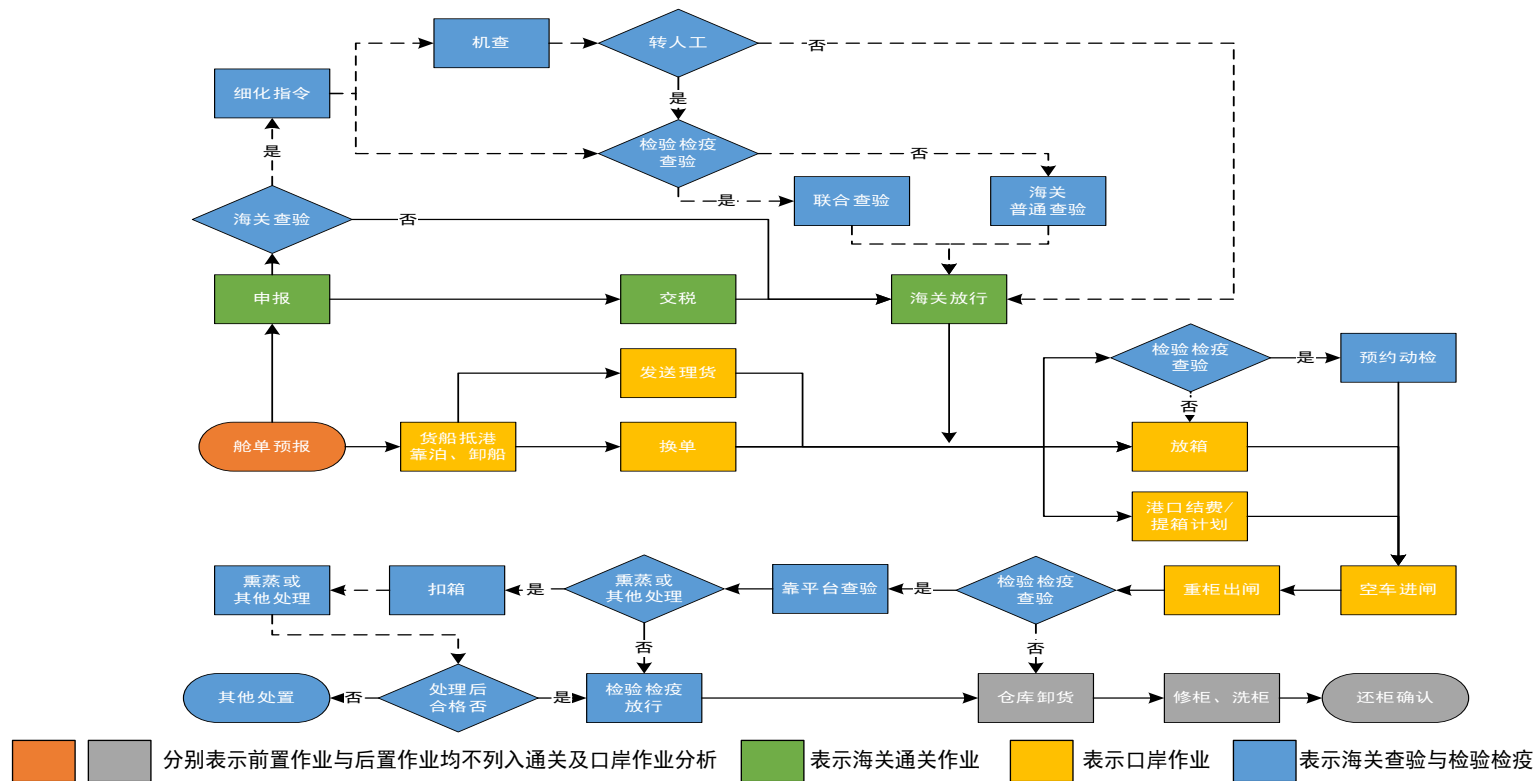
创新粤港澳口岸通关制度，便利企业通关：港珠澳大桥珠海公路口岸珠澳旅检通道实现“合作查验、一次放行”，旅客通关时间大幅缩减；珠港、珠澳车检通道实行车辆“一站式”查验模式，车辆一次停车，就可完成海关、边检的同时处置、联合验放；从深圳口岸出入境的游艇，通过“单一窗口”直接办理通关手续并采用“定点停靠、就近联检”模式，为游艇进出境开辟了绿色通道。

推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设：通过广

东电子口岸平台简化粤港澳跨界车辆审批和备案流程，实现粤港澳车辆通行大湾区“网上办”“协同办”，提升港澳车辆通关效率。

附录

附图 1 海运国际直航通关及口岸进口作业流程



注：部分口岸的检验检疫作业在重柜出闸前进行

具体作业环节说明如下：

(1) 舱单预报

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

(2) 报关申报

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

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

(3) 交税

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

(4) 货船抵港&靠泊

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

(5) 卸船

码头卸船部门卸货。

(6) 发送理货

理货公司在船舶卸船的同时，对集装箱进行清点并进行记录，发送理货报告给海关。

(7) 海关放行

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

行。如需查验则会转入查验程序。

(8) 海关查验

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

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

(9) 换单、放箱

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

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

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

(10) 港口结费/提箱计划

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

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

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

(11) 空车进闸/重柜出闸

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

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

（12）海关检验检疫

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

部分码头海关检验检疫的环节则是在提离码头港区前完成，例如盐田码头。

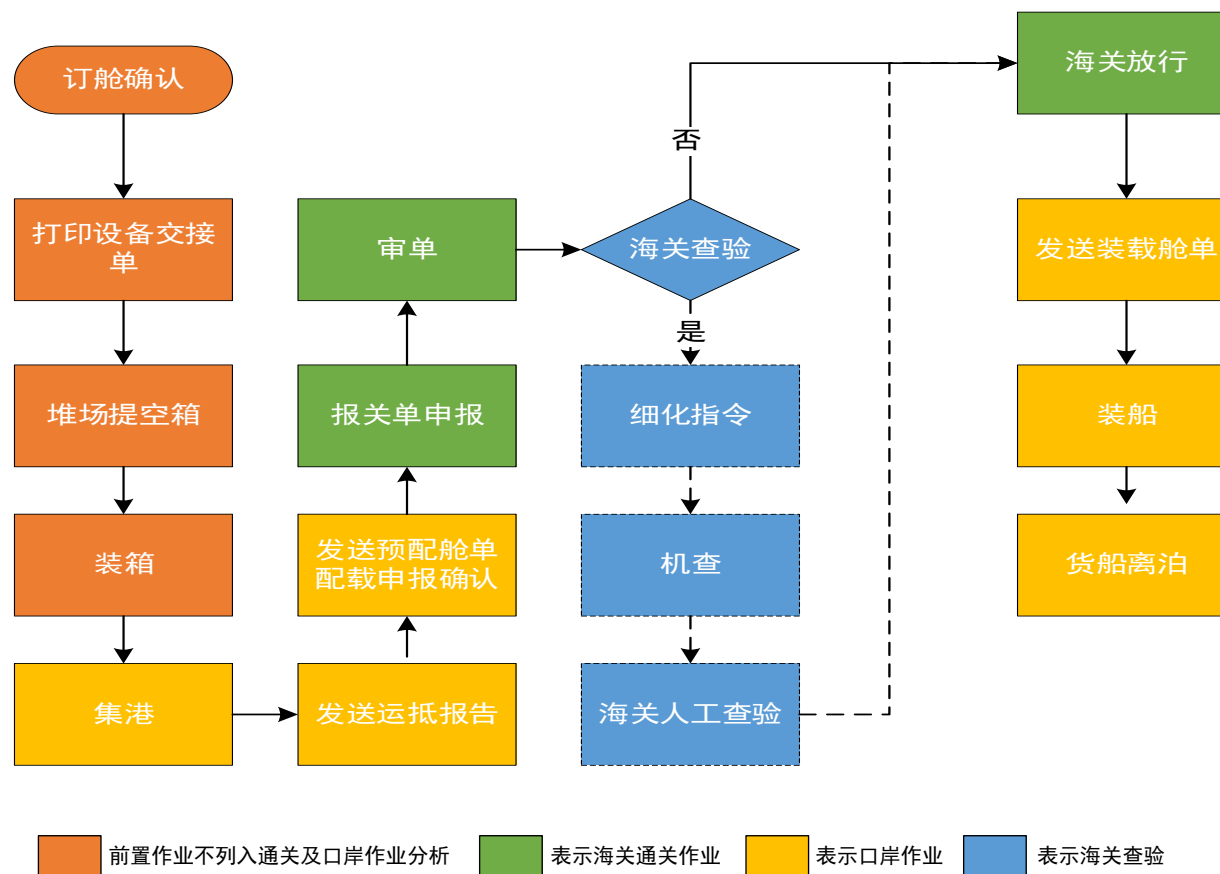
（13）仓库卸货/修柜、洗柜/还柜

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

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

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

附图2 海运国际直航通关及口岸出口作业流程



具体环节说明如下：

(1) 订舱确认

出口发货人或其代理人将订舱委托书发给船公司/船代安排订舱，船公司/船代确认后发送《装货单》（简称“S0”）给出口发货人或其代理；货代收到后向船代进行放舱确认，船代确认后放一份电子排载确认单给货代。

(2) 打印设备交接单/堆场提空箱

拖车公司收到出口发货人或其代理的 S0、电子放舱确认单后，在船公司/船代网站上自行打印设备交接单并缴纳打单费、提箱作业费（不列入世行统计范围）。

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

(3) 装箱作业

司机提到空箱后，按出口发货人或其代理的指令到工厂装箱。

(4) 集港/码头发送运抵报告

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

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

(5) 放舱申报确认/发送预配舱单

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

(6) 报关申报/海关放行

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

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

（7）发送装载舱单

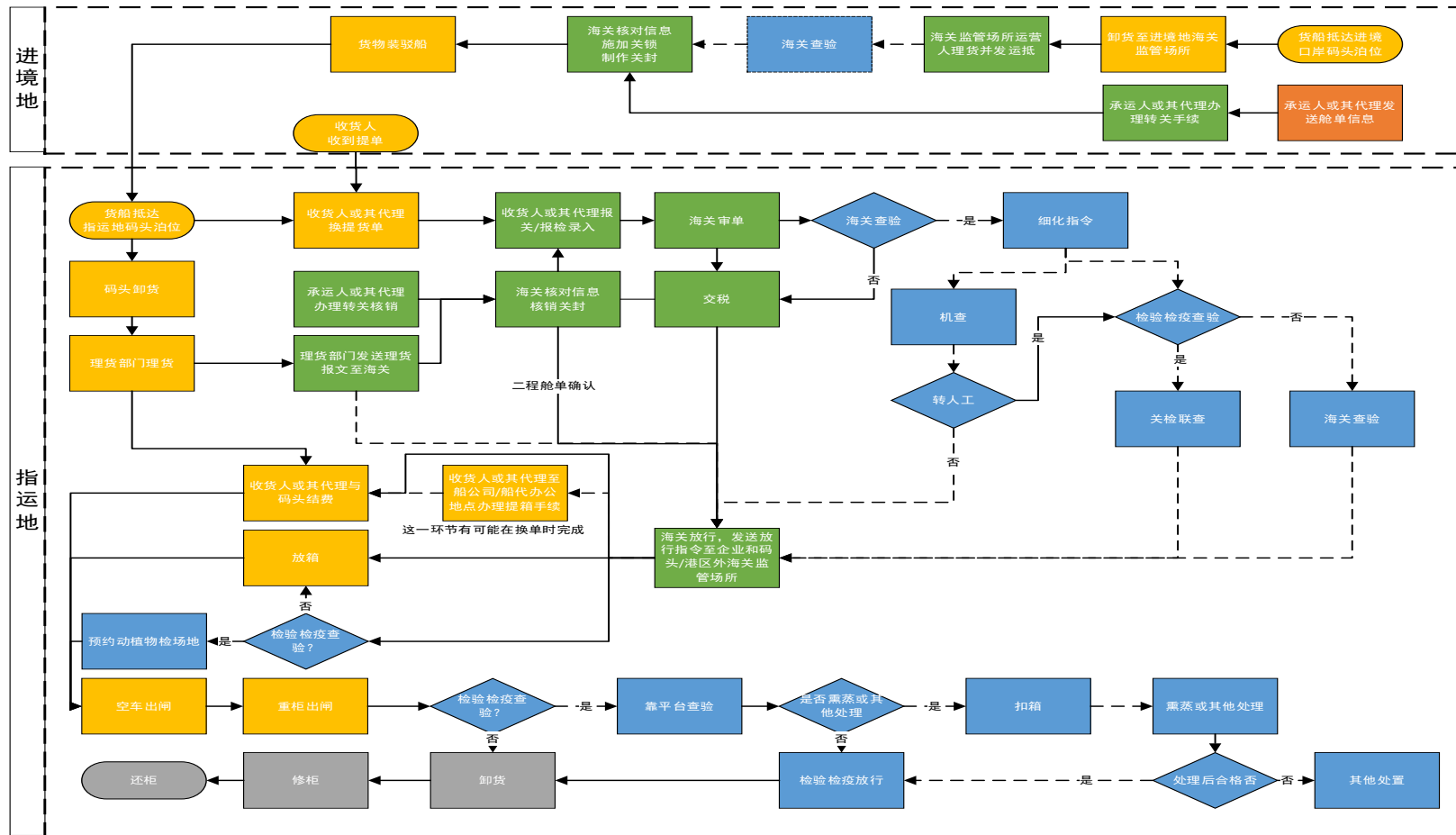
海关放行后，船公司/船代在船开航前将装载舱单数据发送给码头，装载舱单数据与海关放行信息对碰无误后，海关才准予码头装货。

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

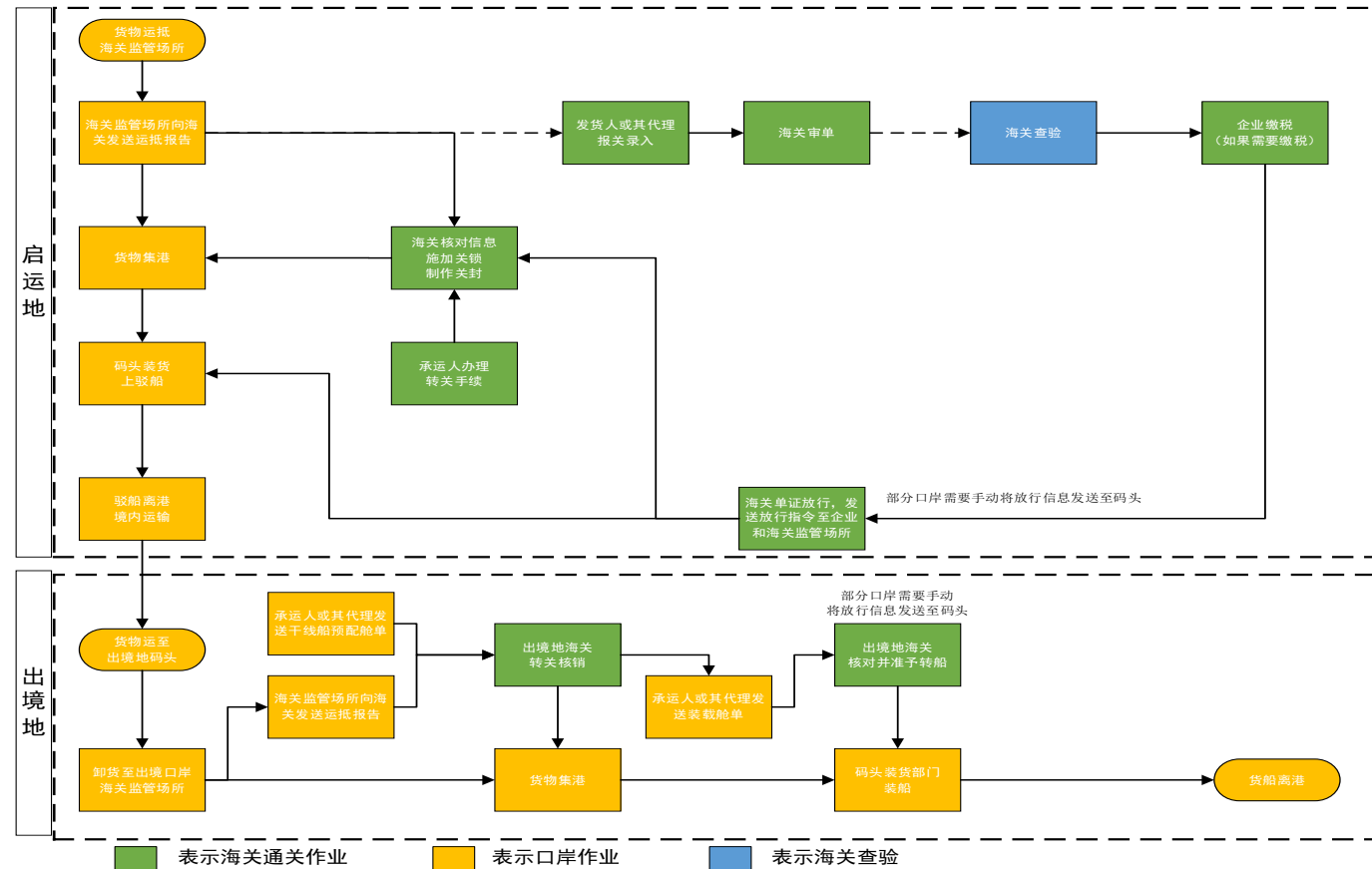
（8）装船/货船离泊

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

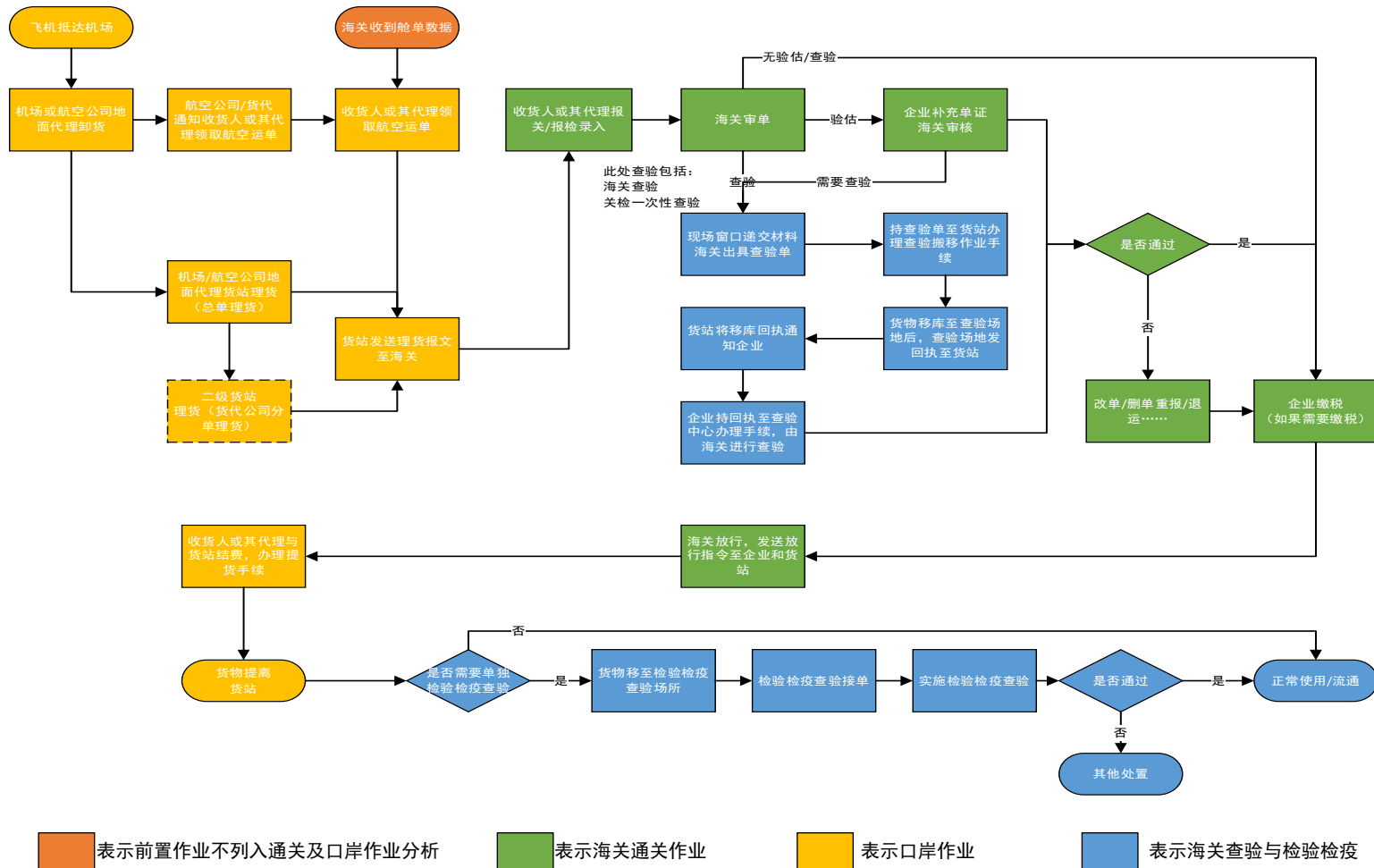
附图3 驳船转关进口业务流程



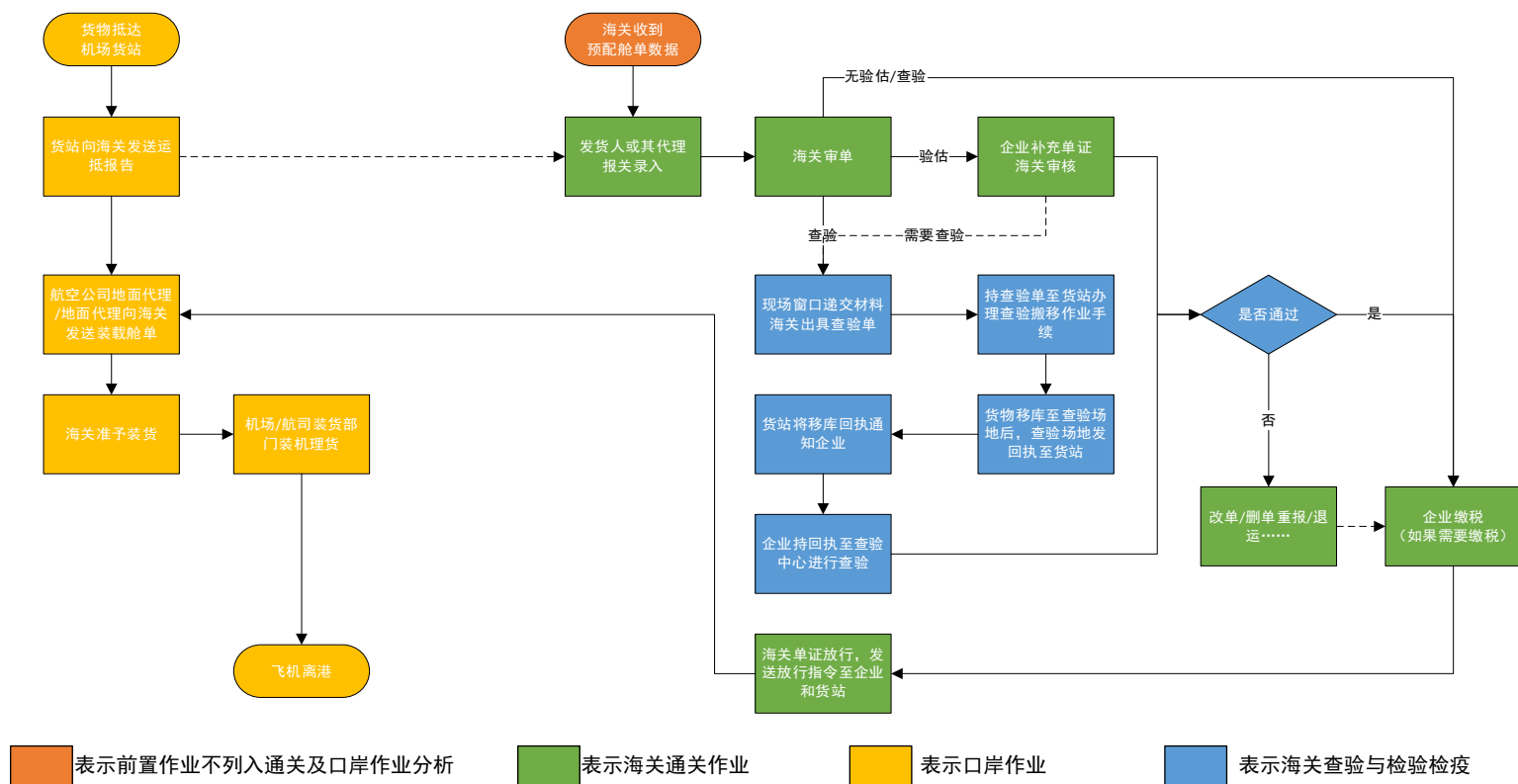
附图4 驳船转关出口业务流程



附图5 空运进口作业流程图



附图6 空运出口作业流程图



附表 1 第一阶段走访及参加座谈企业名单

序号	地市	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
1.	深圳市	协会	深圳市船舶代理学会	孔小燕	副会长兼秘书长	13502858962
2.		口岸办	深圳市人民口岸办公室	江军	副主任科员	13689506060
3.		协会	深圳市船舶代理学会	曹小伏	副秘书长	13902976421
4.		协会	广东深圳报关协会	唐玉霞	会长	13602500406
5.		咨询公司	深圳市天地纵横企业管理顾问有限公司	胡忠	合伙人	13823611612
6.		货代	深圳机场国际货站有限公司	Achim Pluecker	总经理	0755-29982866
7.		货代	深圳机场国际货站有限公司	彭捷	销售与市场部 高级经理	0755-29982300
8.		货代	深圳机场国际货站有限公司	黄瑜琳	管理办公室 副经理	13510293889
9.		货代	深圳市美邦国际	毕炫	经理	13428996443
10.		货代	深圳市美邦国际	Yoyo Oyang	董事 总经理	13316970114
11.		货代	深圳市大运国际货运有限公司	覃爱娟	副总经理	13794474630
12.		码头公司	盐田国际集装箱码头有限公司	万炼	港口事务部 高级经理	13509638019
13.		码头公司	盐田国际集装箱码头有限公司	潘斐轩	口岸服务主任	0755-25298596
14.		报关行	深圳市华商联物流报关有限公司	文燕	华物一部 经理	13798318554
15.		船代	中联国际船代深圳联合国际船舶代理有限公司	罗颖贞	操作部 单证经理	13823573187
16.		船代	深圳中外运船务代理有限公司	李璐	单证助理经理	13510237475

序号	地市	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
17.		物流公司	深圳市深国际西部物流有限公司	陈正东	运作部 订单高级主管	13926534153
18.	广州市	研究院	粤港澳大湾区供应链研究院	喻晓玲	主任研究员	13600095459
19.		海关	黄埔海关	张远舟	业务协调科科长	13922205155
20.		海事	黄埔海事处	尹本铭	鱼珠海巡执法大队队长	13822205698
21.		海事	新港海事处	杨世章	穗港海巡执法大队队长	13570012548
22.		港务局	广州港务局黄埔分局	吕富岩	主任科员	13928893957
23.		港务公司	广州港股份有限公司黄埔港务分公司	邝绮嫦	业务副经理	13925037639
24.		边检	黄埔出入境边防检查站	叶关辉	边检处副处长	13826242530
25.		电子口岸	广东省电子口岸管理有限公司	王征宇	副总经理 总工程师	13828494468
26.		电子口岸	广东省电子口岸管理有限公司	刘元宸	技术中心 工程师	13392694040
27.		口岸办	广州南沙口岸工作办公室	廖粤	办公室人员	18688409548
28.		报关行	佛山市天晟报关有限公司南沙分公司	曹志刚	副经理	13825036005
29.		报关行	广州景鸿报关报检有限公司	周永葵	副总经理	19928442711
30.		报关行	广州华创报关代理有限公司	蒙赤勇	经理	13802847425
31.		报关行	昊链科技	朱胜辉	总经理	13632288166
32.		报关行	恩禾报关	陈泳春	经理	13692017478
33.		报关行	卓志报关	邹平	总经理	13825062613

序号	地市	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
34.		船代	广州润盛船务代理有限公司	罗学辉	副总经理	13802762270
35.		船代	广州誉高船舶代理有限公司	李力	业务经理	13922217061
36.		船代	广东中外运船务代理有限公司	何楠楠	报关经理	13610208271
37.		船代	广东中外运船务代理有限公司	柯伟健	销售经理	13631303738
38.		船代	广东中外运黄埔仓码有限公司	马晓静	客服经理	13527723070
39.		船代	广东中外运黄埔仓码有限公司	黄瑞榕	联检主管	13609085458
40.		货代	广州新凯隆国际货运代理有限公司	马凯斌	总经理	13802763161
41.		货代	象屿货代	王旭	经理	18017051413
42.		货代	威时沛运货运（广州）有限公司	胡彬	经理	15989233412
43.		进出口企业	广东亿淼贸易集团有限公司	郑振赵	副总经理	13570429709
44.		进出口企业	广州宝洁有限公司	陈宝芬	南区进出口主管	18664857585
45.		进出口企业	安利（中国）日用品有限公司	王莹	贸易合规高级主任	15018409814
46.		进出口企业	安利（中国）日用品有限公司	陆薪茹	贸易合规高级主任	13802916687
47.		码头公司	广州集装箱码头有限公司	鄢 萍	业务发展部经理	13922477088
48.		理货公司	广州中联理货有限公司	张 钢	经理	13922258488
49.		堆场	广州市弘运物流服务有限公司（堆场）	林豪力	经理	13500035381
50.		堆场	中外运堆场	李海志	总经理助理	13922744977

序号	地市	企业类型	企业名称	联系人	职务	联系方式
51.		堆场	珉丰堆场	曾 辉	总经理	13828496922
52.		堆场	中集堆场	曾维廷	经理	15915916602
53.		物流公司	广州保畅国际物流有限公司	刘国凡	业务经理	13922337897

附表2 “粤府函〔2019〕31号文”的具体落实情况明细表

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
1	完善规范口岸收费目录清单	省、各地市	基本落实	省商务厅、财政部、发展改革委等相关部门之间相互配合开展完善规范口岸收费目录清单等工作。	各地市均已在单一窗口公示口岸收费目录清单	1、口岸收费主体填报收费目录清单的规范性有待提高。 2、收费主体较多，梳理统计较为困难。	进一步完善工作机制，强化部门联动，加强沟通协调。通过新上线的“单一窗口”口岸收费查询移动APP的信息采集上报，提升目录清单规范性。
2	开展口岸收费检查	省、各地市	彻底落实	1、广东省市场监督管理局下发了《广东省市场监督管理局关于印发2019年价监竞争工作要点的通知》，将清理口岸收费纳入全年价监竞争工作。 2、省商务厅、财政厅等部门积极配合收费检查，引导督	各地市均对口岸收费目录清单进行了检查，督查经营单位在经营现场显著位置公示收费目录清单等工作	-	加强专项督察和社会监督，提高收费政策透明度。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				促港口经营人公示收费目录清单。			
3	加强新增收费项目监管	省、各地市	彻底落实	1、省直部门暂未发现新增收费项目。 2、广东省市场监督管理局联合省商务厅拟定关于进一步落实口岸进出口环节收费公示工作的文件，要求各地市监管部门和口岸主管部门进一步加强对口岸进出口环节收费公示制度落实情况的监督检查。	各口岸均跟踪辖区口岸码头企业有关收费动态	-	继续与代理企业定期沟通，确保新增收费项目公示且无异议后实施，会同市场监督管理部门加强监管。
4	鼓励扩大免除查验未发现问题的外贸企业吊	有条件地市	基本落实	省财政厅对中央财政安排的广东省免除查验没有问题外贸企业吊装、以为仓储费用	对于汕尾、阳江不涉及外外贸货物外，其他省	1、由于国家、省关于扩大面查处适用范围	1、免除查验没有问题外贸企业吊装移位仓储费用全面试点工作适用范

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
	装、移位、仓储费用适用范围			试点资金 2090 万元及时下达给有关市，并对以前年度试点资金情况进行结算。	市均按照国家要求，认真贯彻落实。	未作出具体部署，湛江财政专项资金未下达，湛江市口岸局未能申请资金拨付企业。 2、部分地市局该项工作的专项资金已不足，资金到位慢等问题。	围主要为内河口岸、一线港口口岸、边境陆路口岸。 2、关检已合并，属原检验检疫的查验费用也应纳入国家改革试点，归并入财政补贴。
5	停收来往港澳小型船舶公共信息平台相关服务费	省	彻底落实	省财政厅在编制 2019 年年初预算时，已落实来往港澳小型船舶公共信息平台项目建设资金 2000 万元。	已完成	-	在“单一窗口”平台及继续跟进，即使协调解决企业提出的问题。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
6	推动降低货物港务费、港口设施保安费、引航费	有条件地市	基本落实	广东省发展和改革委员会同省交通运输厅印发《关于转发交通运输部国家发展改革委关于修订印发〈港口收费计费办法〉的通知》（粤交港〔2019〕302号），自2019年4月1日起，降低部分港口收费，其中货物港务费、港口设施保安费、引航（移泊）费、拖轮费的上限收费标准分别降低15%、20%、10%和5%，合并部分收费项目，进一步规范收费行为。	广州、东莞、佛山、江门市免除货物港务费地方留存部分（规定标准的50%），广州、江门免除港口设施保安费公共统筹部分（规定标准的20%）征收；广州市引航费按指导价上限标准85%收取，江门市引航费按指导价上限标准的80%收取。	深圳市口岸局作为代征单位，按照《港口建设费征收使用管理办法》（财综〔2011〕29号）要求开展征收工作，但该办法有效期截至2020年12月31日止。	严格执行，加强监督检查，确保政策落实到位

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
7	推动降低经营服务性收费	省、各地市	基本落实	省市场监督管理局积极配合行业主管部门推动降低货代、船代、物流等环节经营服务性收费。	各地落实情况不一，例如： 1、汕头部分船公司的THC、DOC费用已略有下调。 2、进出境货物车辆检查场免除收取公路口岸货物仓储费、货物人工装卸费、叉车装卸费、地磅过磅费等五项收费，每20尺标箱集装箱减少通关费用约270元。	货代、船代、物流、仓储、港口服务等收费属市场指导价收费，在经济困难的大背景下，企业难以降价。	进一步推进并落实
8	推动降低报关报检服务和检疫处理收费	省、各地市	基本落实	省市场监督管理局积极配合行业主管部门推动整合降低报关报检服务费用。推动开放检疫处理业务市场，充分	各地市积极落实报关报检、检疫处理降费政策。	湛江部分企业检疫处理从业单位对网上审批操作不熟	继续加强宣传，积极引进第三方检验检疫机构，督促报关公司规范收费行为。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				实现公平竞争；推动停止邮政、快件检验检疫业务咨询服务收费。		悉，目前申请办理仍以纸质材料为主。	
9	推动降费政策措施红利惠及外贸企业	省、各地市	基本落实	海关总署广东分署、海事局、商务厅等相关部门之间积极配合推动降费措施红利惠及外贸企业。	各地市均组织船代、货代公司及外贸企业在口岸现场座谈交流，详细了解进出口环节和收费情况，推动相关环节降费政策措施红利惠及外贸企业。	-	加强宣传力度，继续跟进做好相关工作
10	公开口岸经营服务作业时限	省、各地市	推进中	口岸经营服务作业时限公开工作进展顺利，落实较好。	深圳、湛江、东莞、广州、汕尾、茂名、清远、汕头等市已经公开口岸经营服务作业时限；中山、潮州、江门、佛	-	继续协调完善，建立长效工作机制。

《粤府函〔2019〕31号》实施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					山、肇庆、江阳等地市正在督促相关单位中。		
11	公示口岸通关流程	省、各地市	彻底落实	1、省海事局严格按照政务服务指南的要求，在口岸现场、办公大厅、国际贸易“单一窗口”和各单位门户网站等公布通关作业流程、环节、时限、所需单证。 2、海关总署广东分署已通过门户网站公示通关办事指南及行政审批事项服务指南。	已完成	-	-
12	公开口岸通关服务热线	省、各地市	彻底落实	相关部门均已公开口岸通关服务热线。	已完成	1、目前 95198 只实现电信用户拨打，联通、移动用户要拨打 020-	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
						37630929，才能接入江门服务热线组。	
13	推广海运口岸智能通关模式	有条件地市	推进中	海关总署广东分属加强与广州港、黄埔港、蛇口港和盐田港等广东主要港口信息系统共享对接，在企业软硬件设施符合要求的前提下实现海运口岸海关监管作业场所放行电子化，推广应用自动放行功能；在广州海关隶属南沙海关建设“智慧海关”样板间；在广州黄埔港、南沙港、深圳主要港口推广应用“智能卡口”“智能地磅”、“智能审图”。在黄埔、南沙、机	具备条件的口岸实行5+2工作制，实现全年365天常态化通关。智能通关各地进展不一，例如： 1、阳江已实行“智能卡口”“智能地磅”等智能化监管手段； 2、深圳采用“H986+FS6000+小型X光机”机检设备配合查验，打出了一套“机器人”组合拳，彻底改	1、湛江港宝满码头卡口前端硬件改造正在进行，尚未完成智能卡口正式切换使用。因总署相关智能审图软件尚未发布，暂未实现H986智能审图。	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				场等有条件的现场实现 365 天常态化通关。	变了传统的人工查验模式。		
14	提升国际会展业贸易通关便利化水平	有条件地市	彻底落实	海关总署广东分署持续推动通关流程“去繁就简”，实现会展监管“一次申报、一单通关”。	1、深圳海关已按上级主管部门要求对中国进出口商品交易会、中国国际高新技术成果交易会等大型国际会展贸易通关流程做进一步的简化； 2、广州研发“会展 e 通”信息化系统，为广交会提供了从展品备案、通关、监管以及核销的全流程“线上”服务，实现进境展品通关全程无纸化；	-	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					3、东莞协调海关为企业参加“海丝博览会”等展会商品量身定制便捷监管方案，为参展企业提供便捷的通关服务。 4、珠海提出了“航展期间建立联检部门‘航展通关互助’机制以及工作‘无缝对接’，‘全程保障’，‘全程保障’，‘多方联动’合作模式，实现‘查检合一、一次通关’的展品通关效率，确保通关		

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					‘安全、便捷、高效’”的要求。 5、江门国际贸易“单一窗口”标准版于2018年9月在物品通关应用上线了展览品申报系统。		
15	加快发展多式联运	有条件地市	推进中	1、省交通运输厅持续推进国家级多式联运示范工程建设。 2、海关总署广东分署创新水陆联运货物监管模式，无缝连接南沙海港和大朗铁路货运站，以及东莞港和东莞石龙。推进粤港海关”跨境一	1、韶关市与广州铁路（集团）公司、中铁集装箱运输有限责任公司、深圳盐田国际集装箱码头有限公司合作，开通了韶关至深圳盐田港铁路集装箱运输班列，自2008年12月开通至2019年5月，	-	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				锁”，目前省内海关具备条件的清关点已达52个。	共发送50761标箱。 2、中山市于6月5日成功实现首票货物通关，有关货物经香港机场空运抵港后，以货车经港珠澳大桥转运到中山。 3、深圳市已初步建成多式联运公共信息平台，2018年全年完成海铁联运箱量约11万箱； 4、佛山市海逸港口经营有限公司已与广东三茂铁路股份有限公司佛山货运中心签订协议，开展铁水联运业务。		

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					5、4月18日，开平三埠码头联合佛山、肇庆的铁路、港口码头，开启了铁水联运新模式。 6、结合总署新出台的支持国际转运与中转集拼等政策，探索关区内小码头、车场建立与南沙新港物流直通模式，促进不同运输方式监管服务无缝连接。		
16	建立口岸营商环境评估机制	省	彻底落实	—	省商务厅在2018年年底、2019年6月，分别委托安永（中国）和北京睿库作为独立第三方专业评估机构对全	—	继续定期开展第三方评估问效工作

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					省口岸营商环境开展评估工作。		
17	完善广东电子口岸平台建设	省	推进中	省财政厅落实广东电子口岸平台建设资金共 17500 万元，已使用 3992.40 万元，并根据省口岸办的建议，已将广东省电子口岸平台建设项目剩余的资金 13507.60 万元，加上利息 151.51 万元，合计 13659.11 万元，退回省财政统筹使用。	在“单一窗口”标准版平台基础上，广东省和广州、深圳两市分别建设三个单一窗口二级平台，完成了十四项适用于广东进出口贸易的应用程序，另外十多项新的应用模块也在加紧研发中。粤东、粤西电子口岸建设也在完善中。	-	加大沟通协调力度，配合逐步推进数据互通工作。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
18	全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能	省、各地市	彻底落实	海关总署广东分署积极配合主管部门全面推广国际贸易“单一窗口”标准版应用功能，根据最新通报广东3项主要功能应用覆盖率已达100%。	广东省于2017年在全国率先实现了各省区域全覆盖、口岸全覆盖、功能全覆盖，其中广州、江门、梅州等地的货物、舱单、运输工具申报和核心应用的应用率目前已达100%。	-	1、加强系统运维，确保信息通畅。 2、联合各有关部门采取有力措施解决“单一窗口”申报过程中存在的问题。 3、继续在微信群、QQ群、95198服务热线解答企业疑问，记录反馈问题及建议给省、国家工程组处理。跟进系统优化情况，反馈给企业，不断推进标准版应用。
19	推进口岸通关时效评估系统建设	省、各地市	基本落实	海关总署广东分署积极配合主管部门推进口岸通关时效评估系统建设。配合地方政府做好亚索整体通关时间工	全省21个省市均已基本完成口岸通关时效评估系统建设。	-	积极配合各省电子口岸公司推进口岸通关时效评估系统建设，完善相关部门的数据对接工作，协

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				作，定期监控省内海关通关时间情况。			助海关进行通关时效统计分析。
20	推进口岸物流信息电子化	省、各地市	推进中	1、省交通运输厅积极引导港口企业加大信息化投入，配合提升港口经营人的信息化水平。 2、省海事局、海关总署广东分属全力配合省口岸办、省电子口岸公司加快推进口岸物流信息化建设。	广州的综合物流平台、深圳集装箱运输提柜单信息化平台、中山的海关监管通关信息平台、汕头的集装箱设备交接单系统以及韶关的公路口岸电子卡口系统等新的应用分别完成研发、测试、试用和正式投入运行，口岸物流信息电子化，通关无纸化，管理智能化水平得到显著提升。	-	1、加强与市各相关部门的沟通联系，争取将资金投入，加快实现口岸各作业环节无纸化和电子化。 2、扩大“单一窗口”应用范围，与码头、船代配合，推动进出口环节单证无纸化（进出口提还柜、舱单等）；推进码头、船代系统建设，完善系统功能，优化业务流程，让进出口企业减少跑腿次数”。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
21	推动粤港澳大湾区口岸基础设施更紧密互联互通	省、深圳、珠海	推进中	1、省海事局全力配合做好粤港澳打通口岸基础设施的互联互通，提升口岸通关能力。 2、海关总署广东分署、深圳出入境边防检查总站等配合有关部门和地市稳步推进深圳莲塘、珠海青茂等新口岸建设，加快深圳皇岗等老口岸改造，统筹开展新横琴口岸规划建设。	1、横琴口岸旅检通道，货物出、入境大厅、车辆查验场等基建项目； 2、深圳莲塘口岸工程基础工程、“一站式”通关信息系统开发项目均进展顺利。	-	相关部门加大协调力度，加快推进口岸规划建设项目。
22	推广“合作查验、一次放行”和“一站式”新型通关模式	省、深圳、珠海	推进中	海关总署广东分属将进一步加强与澳门相关部门的沟通联系，推动“合作查验、一次放行”通关模式在青茂口岸旅检通道落实。并且经国家	1、深圳市口岸正稳步推进莲塘口岸工程基础设施建设和“一站式”通关信息系统建设。 2、珠海青茂口岸土建	-	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				口岸办协调，积极推进与边间部门共享旅客通关信息。	工程正在施工，已明确将复制港珠澳大桥珠海公路口岸珠澳旅检通道“合作查验、一次放行”通关模式。 3、拱北口岸车辆“一站式”通关系统正在与省口岸办协商升级改造方案。 4、横琴口岸正在搬迁重建车辆“一站式”通关系统，目前已开展前期调研。		

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
23	推广水运口岸货物“水上巴士”通关模式	有条件地市	推进中	海关总署广东分署已协调开通了黄埔港—东莞港—盐田港的湾区“水上巴士”航线，并推动有条件的口岸码头提供内外贸易、进出口同船运输，来往港澳小型船舶水运中专，内贸跨境运输等多种水路运输模式便利通关服务。	1、黄埔港—东莞港—盐田港的湾区“水上巴士”航线成功实现双向对开。 2、珠海、江门、中山等地的内贸和外贸集装箱货物同船运输业务逐步推开。	珠海九洲港口岸普通小件货物随船（客船）托运，需地方政府或企业明确诉求后，海关才能给予相应研复。	呼吁拱北海关加强与总署科技部门沟通联系，推广部署总署新一代通关管理系统，进一步提升口岸管理智能化水平。
24	推进粤港澳大湾区车辆便利通关	省、深圳、珠海	彻底落实	省公安厅与海关总署广东分署积极支持推进粤港澳车辆便利化通关。此外为落实《粤港澳大湾区规划纲要》有关要求，省公安厅于今年5月致函珠海市政府，请其对澳门机动车进出横琴政策实施以来的情况进行总结评估，	珠海①澳门单牌机动车便利进出横琴新措施实施顺利，效果良好。目前已经受理澳门机动车入出横琴临时牌证核发业务3990宗。横琴新区商务局正在牵头起草放宽澳门机	1. 入出横琴的澳门机动车所使用的临时入境机动车号牌、行驶证申请及检查程序繁琐，期望能够延长有效	1. 进一步降低申请门槛，推动将澳门单牌车申请条件放宽至所有9座（含）以下澳门非营运小型载客汽车，仅通过配额进行总量限制。 2. 探索以签署《关于澳门机动车辆入出横琴的协

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				研究提出更加便利通行措施的需求，作为下步政策的重要参考依据。有关情况等待回复。	动车入出横琴条件政策文件。②已打通工商局、国土局、税务局等6个部门的数据接口，实现对资格申请资料的自助查询和自动获取，累计减少20项资格申请所需提交的申报数据。③推出澳门机动车入出横琴申请专用APP，在手机、平板电脑等移动平台提供便捷的申请、预约、查询功能。	期。 2. 根据《澳门机动车入出横琴管理细则》规定：入出横琴的澳门机动车须3年内无超出批准行驶范围行驶交通违法行为、5年内无超出临时入境机动车牌证有效期滞留境内交通违法行为。”澳门车主反馈3年、5年不得	定》补充协定的方式，进一步完善澳门单牌机动车便利进出横琴的政策措施，研究扩大澳门单牌机动车在内地行驶范围。 3. 推动将澳门单牌车辆每三个月一审更改为每年一审。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
						申请的处罚过重，相当于将违规的澳门车主“赶出横琴”，建议减轻处罚。	
25	推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设	省、深圳、珠海	推进中	省公安厅正在配合省商务厅（口岸办）推进粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台建设，参加了省口岸办组织的三次跨界车辆住息管理综合服务平台建设集中工作，已实现粤港澳跨界车辆信息互联互通。	1、目前珠海已完成澳门机动车入出横琴系统（澳门单牌车）与粤港澳大湾区跨界车辆信息管理综合服务平台的对接工作，于2019年5月7日完成了首单业务。港珠澳大桥“一站式”通关数据上传工作正在联调测试，拱北口岸“一站式”和横琴	-	按计划进一步推进。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					口岸“一站式”数据对接正在梳理技术对接方案。 2、广东电子口岸平台已实现澳门单牌车海关备案申报功能。		
26	推动粤港、粤澳“单一窗口”交流合作	省、深圳、珠海	推进中	省海事局与香港海事处开展第27次定期会议，研究做好港澳航行船舶电子证书推广运用达成了协作共识。为便于会后跟踪对接业务，双方同意建立来往港澳小型船舶电子证书推广运用专责工作组。	潮州市借助其组织的各种推介会，加强与香港、澳门“单一窗口”对接交流，务实推进合作。	-	继续按相关要求持续关注此项工作的进展情况，及时收集掌握相关信息。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
27	建立供港澳鲜活产品“绿色通道”	省、深圳、珠海	彻底落实	海关总署广东分署 1、开设绿色通道，实施值班预约保管模式，对供港澳现货产品优先申报、优先查验、快速严防，保障供港澳鲜活产品安全稳定顺畅。 2、督促企业做好重点产品、敏感品种的自建自控工作，加强农残等的检测，保证供港澳鲜活产品安全，并严格把控猪肉检测。 3、加强联系配合，与港澳官方监管部门建立法律法规、检测技术、信息通报等方面的沟通协调机制，提高监管效能，防控风险。	1、深圳文锦渡口岸对供港澳活动物等鲜活农产品推行预约候检、优先查验、优先检测、快速验放；并且每天保障至少 4 条专用通道；对当日申报的鲜活商品予以当日审结放行，提供预约通关和协调延时关闸通关服务；以及应用提前申报通关模式，系统自动审核，凭集报清单随报随出，车辆自动验放快速通关。 2、江门海关也已建立“供港澳鲜活农产品”绿色通道”，对 ECIQ 系统	供港澳食品农产品检验检疫要求较高，如一刀切推行直通放行则风险较大，如发生食品安全问题社会影响面大，后果较难承担。	-

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					未抽中货物做到“即报即放”，对抽中货物做到“即查即放”，实现“出口零等待”，平均通关时长不超过 2 小时。1-5 月，江门关区供港澳活猪、鸡苗数量同比增长 80.7% 和 68.1%。		
28	推动实施口岸物流便利通关措施	省、广州、深圳	彻底落实	海关总署广东分属反应南沙新港目前没有符合 2018 年 120 号公告要求的中专集装场所，深圳蛇口已办理进出境货物中专集拼业务。南沙	深圳海关对标新加坡、迪拜标准，在前海湾保税港区对进口货物、国际中转货物、入区出口货物开发实施分拨、集拼、转运、清关作业，	-	按照上级主管部门要求继续推进工作。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				港区已试行 365 天常态化通关。	打造全新的“海运国际中转分拨集拼中心”前海模式。广州海关在南沙港、白云机场实行 5+2 通关作业工作制，实现了全年 365 天常态化通关。		
29	推动香港赛马会从化马场马匹便利通关和有效监管	省、深圳	推进中	3 月 28 日，香港渔护署到访广州海关，与相关部门就 2019 年疫病监测方案进行了研讨，并达成一致，同事就香港赛马会反馈的许可证申请有关事宜与总署进行沟通协调，确保马会饲料顺利通关。	1、深圳市推动增加深圳湾口岸作为香港赛马通关口岸，组织开展赛马检疫培训，完善赛马通关检疫设施设备。 1—5 月共监管进境马匹 894 匹。 2、广州市为香港赛马会量身定制了“一次审批、多次往返”、“暂	—	继续按相关要求持续关注此项工作的进展情况，及时收集掌握相关信息。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
					时进口、全时隔离”、“共同监测、共享结果”等赛马跨境监管新模式，畅顺马匹及相关物资通关。		
30	推进粤港澳游艇自由行	省、广州、深圳、珠海、惠州、中山、江门	推进中	交通运输部、公安部、海关总署、质检总局四部委联合发文，原则同意《中国（广东）自由贸易试验区粤港澳游艇自由行实施方案》。自粤港澳游艇自由行工作实施以来，截至2019年5月15日深圳出入境边防检查总站辖蛇口边检站供为37艘次“的粤港澳”籍游艇及76名游艇载运	1、深圳已按照“定点停靠、就近联检”新型口岸管理模式，指定蛇口海事局负责“粤港澳游艇自由行”口岸查验和日常监管工作，开辟了游艇查验绿色通道，加强游艇在深圳期间的安全监管；并且在2018年国际贸易“单一窗	国家对游艇的相关管理政策文件尚未颁布，导致目前游艇项目难以开展。	按照《粤港澳游艇自由行实施方案》相关要求，继续推动深港游艇操作人员证书互认工作。继续研究创新境外游艇入境担保方式，优化查验模式和通关手续。同时进一步做好调研工作，加强与监管部门沟通，争取上级部门支持游艇自由行发展。

《粤府函〔2019〕31号》措施细则		适用范围	总体情况	省直部门情况	地市情况	存在问题	有关建议
				人员办理出入境边防检查手续。	“一口”标准版运输工具（船舶）申报系统上线应用后，允许游艇通过“单一窗口”直接办理进出口岸查验。深圳海关积极推动港澳游艇自由行发展，制定出台进出境游艇监管办法，研究创新境外游艇入境担保方式，优化查验模式和通关手续，游艇通关查验时间缩短75%。 2、广州、江门、中山、惠州等地均已开展游艇自由行调研活动。		