

2020

天津口岸作业成本与时效评估 年度报告



北京睿库贸易安全及便利化研究中心
2021年1月

目 录

| | |
|--|----|
| 项目概述..... | 1 |
| (一) 项目背景..... | 1 |
| (二) 研究范围..... | 2 |
| (三) 内容与方法..... | 3 |
| (四) 主要结论..... | 5 |
| 一、口岸作业(边境合规)成本..... | 6 |
| (一) 进口口岸作业(边境合规)成本测算..... | 6 |
| (二) 出口口岸作业(边境合规)成本测算..... | 9 |
| 二、口岸作业(边境合规)耗时..... | 11 |
| (一) 进口口岸作业(边境合规)耗时测算..... | 11 |
| (二) 出口口岸作业(边境合规)耗时测算..... | 13 |
| 三、单证合规成本与耗时..... | 15 |
| (一) 进口单证合规成本与耗时测算..... | 15 |
| (二) 出口单证合规成本与耗时测算..... | 17 |
| 四、各项指标的汇总以及与目标值对标..... | 18 |
| 五、调研中发现的主要问题与对应的解决建议..... | 22 |
| 六、《2020年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》任务清单完成情况..... | 25 |
| 附件一 收费项目对应的服务内容或收费原因..... | 52 |
| 附件二 天津港集装箱货物生产作业时限标准..... | 53 |

项目概述

（一）项目背景

为深化“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，促进外贸稳定健康发展，国务院于 2018 年 10 月 19 日发布的《优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案》围绕“降成本、提效率”制定了一系列具体改革措施。

为落实国家促进跨境贸易便利化相关部署，天津市委市政府自 2018 年开始每年都做出了具体的工作安排并开展有针对性的跨境贸易专项行动，并于 2019 年 4 月印发《关于深入开展港口降费提效优化环境工作促进跨境贸易便利化实施方案》。同时，在 2018 年—2020 年开展和实施了《天津港口岸降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》、《2019 年深化天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》、《2020 年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》等，通过对每一年跨境贸易营商环境优化工作细化分解为几十项具体任务，落实了有关工作要求，使天津港口营商环境得到了极大的改善。

本项目旨在通过数据分析、企业访谈等方法对天津港口岸外贸集装箱货物口岸作业成本和时效进行评估，以反映“降费提效治乱出清优化环境”专项行动（以下部分论述中简称“专项行动”）实施效果和各项任务的完成情况，同时指出目前天津港口岸仍然存在的问题，并提出相应的建议。

(二) 研究范围

1. 货物范围

在核算天津港口岸作业成本和时效时, 需要设定考察范围为海运集装箱普通货物。不涉及拼箱、散货等装运形式, 不涉及各类需要特殊手续和操作的货物(如: 转关货物、易腐货物、危险品货物、加工贸易货物、转装货物、暂准进口货物、沿岸运输货物等), 不涉及进口许可监管和进出口法定检验检疫, 不涉及各类特殊情形(如缉私、紧急救灾等)。但是在论述有关问题、意见和建议时, 本报告将不局限于上述限定。

2. 考察时段

本年度针对四个季度进行了阶段性考察, 每一阶段考察的具体时段如下:

| | |
|--------|---------------------------|
| 第 1 阶段 | 2020 年 1 月 1 日-3 月 31 日 |
| 第 2 阶段 | 2020 年 4 月 1 日-6 月 30 日 |
| 第 3 阶段 | 2020 年 7 月 1 日-9 月 30 日 |
| 第 4 阶段 | 2020 年 10 月 1 日-12 月 31 日 |

3. 口岸作业成本考察的费用范围

口岸作业成本涉及的费用满足以下条件:

a. 发生概率超过 20%; b. 被收费的主体为收发货企业或其委托的代理; c. 进口费用对应服务内容或原因发生的区间为“货船抵港”到“用箱企业归还空集装箱”, 出口费用对应服务内容或原因发生的区间为“订舱确认”到“货物装船完成”; d. 为满足相关部门监管要求和口岸一般性商业程序要求产生, 国内运输费用不计入; e. 计费单位为“一票只包含一个 20 英尺标准集装箱且重量不超过 15 吨的普通货物”。

需要注意的是：由于各地对于口岸作业成本的理解每年都在发生变化，为了方便纵向比较，本报告中分别按照 2018 年、2019 年和 2020 年的统计项目构成进行了核算。而专项行动成本和耗时目标完成情况，在本报告中以 2018 年统计构成项目核算出的结果作为参照对象。

4.口岸作业时效考察的区间

进口为“货船靠泊”至“货物提离”；出口为“货物运抵码头”至“货物装船完成”。以上均剔除因收发货人或其代理自身原因导致货物在码头停留的时间。

5.其他

世界银行《营商环境报告》(以下简称“世行报告”)跨境贸易部分从“边境合规”和“单证合规”两个方面进行考察。

本项目主要是对天津港口岸普通集装箱货物的口岸作业成本和时效进行考察，其中口岸作业成本对应世界银行《营商环境报告》中的“边境合规成本”，而口岸作业耗时则对应“边境合规耗时”，包含但不仅限于世行报告限定的两类商品。同时也对天津港口岸单证合规成本和时效方面进行了核算。

(三) 内容与方法

1.针对口岸作业成本的统计分析

针对口岸作业成本，本调研对天津国际贸易“单一窗口”、天津市国际货运代理行业管理(明码标价公示)平台¹、天津市交通运输委员会行业管理(明码标价

¹ 公示平台连接：http://60.28.236.158:8090/HD/HD_index.aspx

公示) 平台²以及上海航运交易所价格备案查询平台³ (可查询码头操作费) 公布的收费清单和历史数据进行整理得出各相关收费项目的平均价格, 进行汇总统计。与此同时, 与天津国际货运代理、国际航行船舶代理企业及时沟通联络获取最新的价格信息。

2. 针对口岸作业时效的统计分析

在口岸作业时效的统计分析方面, 基础数据来源于天津海关、天津港集团提供的系统数据。进口口岸作业时效统计分析对海关整体通关平均耗时和货物提离平均耗时进行了拼接, 出口口岸作业时效则考察从货物运抵码头至货物装船完成的平均耗时。在统计的过程中均要剔除因企业自身原因造成的耗时。

3. 单证合规成本与耗时分析

单证合规成本与耗时的相对比较稳定, 这一部分主要是以问卷调查和企业验证性调研进行。

4. 天津跨境贸易营商环境中存在的主要问题与建议

经过连续三年“专项行动”, 天津港口岸营商环境得到了极大改善。但是, 在调研当中发现依然存在若干问题, 尤其是新冠疫情影响使得一些相对潜在的问题更加突出。本调研报告将进行阐述并给出一定建议。

5. 2020 年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动任务完成情况

《2020 年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动任务清单》

² 公示平台连接: <http://gh.jtys.tj.gov.cn:1000/esintSite/sysTemplate/webList.jsp?columncode=sfgs>

³ 平台连接: <https://www1.sse.net.cn/newfiling/openprice.jsp>

包含了 76 项具体任务，本报告将对各项具体任务的完成情况进行说明。

(四) 主要结论

1.天津港口岸进口口岸作业成本（进口边境合规成本）在 2020 年底达到 1342.1 元（194.6 美元），完成了专项行动既定目标（195 美元）。

2.天津港口岸出口口岸作业成本（出口边境合规成本）在 2020 年底达到 1069.0 元（155.0 美元），完成了专项行动既定目标（200 美元）。

3.天津港口岸进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）在 2020 年底达到 10.2 小时（未排除疫情影响因素为 11.2 小时），完成了专项行动既定目标（24 小时）。

4.天津港口岸出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）在 2020 年底达到 9.4 小时（未排除疫情影响因素为 10.4 小时），完成了专项行动既定目标（9.5 小时）。

5.天津港口岸进口/出口单证合规耗时在 2020 年底分别达到 7.2 小时和 5.5 小时，均完成了专项行动既定目标（9 小时和 5.5 小时）。

6.天津港口岸进口/出口单证合规成本在 2020 年底达到 65.2 美元，进口完成专项行动既定目标（70.0 美元），出口因客观原因接近但无法完成专项行动既定目标（58.5 美元）。

7.天津港口岸作业成本与时效相关的各项指标进一步压缩空间有限。主要原因是：新冠肺炎疫情仍将在相当长一段时间内对航运及口岸物流行业产生消极影响，相关经营主体（船公司、船代、码头经营单位、报关公司、集装箱管理堆场、运输车队等）面临严峻的经营压力，部分主体已经上调收费价格，且预计未来相关行业价格上涨可能性依然较高。

8.天津本地及天津港腹地进出口企业认为连续三年“专项行动”显著地改善了天津港口岸营商环境，针对经营性主体收费和服务的投诉大幅降低，但目前仍面临若干问题：1) .集装箱管理堆场缺乏行业组织；2) 取消集装箱管理堆场运抵报告发送资质过于“一刀切”；3) 天津港提箱和集港预约机制有待改进。

9.专项行动 76 项任务中，完成 75 项，1 项部分完成。

一、口岸作业成本（边境合规成本）

自 2018 年起，世界银行《营商环境报告》在国内得到广泛关注，对于其中提到的“边境合规成本”的概念，作为参评城市上海和北京的理解也不断发生变化，在每一年度进行世行问卷填报的过程中，“边境合规成本”包含的收费项目都有改变。故此，本报告分别按照 2018 年、2019 年和 2020 年的统计构成项目对成本进行了核算。而专项行动成本和耗时目标完成情况，则是以 2018 年统计构成项目核算出的结果作为参照对象。

（一）进口口岸作业成本（进口边境合规成本）测算

1.进口口岸作业成本（进口边境合规成本）的构成

2018—2020 年进口边境合规成本统计项目构成变化如下：

表 1.1 进口口岸作业成本（进口边境合规成本）统计项目构成变化

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 2018 年 (10 项) | 2019 年 (9 项) | 2020 年 (5 项) |
|-------------------|----|--------|------------------|-----------------|-----------------|
| 船公司/船代 (5 项收费) | 1 | 码头操作费 | √ | √ | √ |
| | 2 | 换提货单费 | √ | √ | |
| | 3 | 设备交接单费 | √ | √ | |

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 2018 年 (10 项) | 2019 年 (9 项) | 2020 年 (5 项) |
|-------------------|----|---------|------------------|-----------------|-----------------|
| | 4 | 集装箱操作费 | √ | √ | |
| | 5 | EDI 传输费 | √ | √ | |
| 码头运营单位 (2 项收费) | 6 | 货物港务费 | √ | √ | √ |
| | 7 | 港口设施保安费 | √ | √ | √ |
| 海事局 | 8 | 港建费 | √ | √ | √ |
| 报关企业 | 9 | 报关服务费 | √ | √ | √ |
| 箱管堆场 | 10 | 回空费 | √ | | |

注：各项收费对应的服务内容或收费原因，请见附件一。

2018 年统计项目构成涉及到 5 类收费主体、10 个收费项目；2019 年统计项目构成涉及到 4 类收费主体、9 个收费项目；2020 年统计项目构成涉及到 4 类收费主体、5 个收费项目。

除此之外，本报告还会涉及到“国家发改委营商环境调查”跨境贸易边境合规成本统计项目构成，其包含：港口作业包干费（卸船）、理货费（集装箱卸船）、货物港务费、港口设施保安费、港口建设费、报关服务费 6 项。实际上，国家发改委营商环境调查跨境贸易边境合规成本统计项目构成是在上述 2020 年统计项目构成基础上进一步剔除船公司收费的市场性因素，即考察“码头操作费”主要的两项价格固定的成本构成——“港口作业包干费（装卸船）”和“理货费（集装箱装卸）”。

2. 进口口岸作业成本（进口边境合规成本）测算结论

进口口岸作业成本（进口边境合规成本）涉及的各项收费平均费率与最终的核算结果如下：

表 1.2 进口口岸作业成本（进口边境合规成本）涉及的收费项目及平均费率（单位：元/箱）

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 1 季度 | 2 季度 | 3 季度 | 4 季度 |
|-------------------|----|-------|------|------|------|------|
| 船公司/船代 (5 项收费) | 1 | 码头操作费 | 635 | 635 | 635 | 635 |
| | 2 | 换提货单费 | 200 | 220 | 220 | 220 |

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 1 季度 | 2 季度 | 3 季度 | 4 季度 |
|--|----|---------|--------|--------|--------|--------|
| | 3 | 设备交接单费 | 18 | 18 | 18 | 18 |
| | 4 | 集装箱操作费 | 25 | 25 | 25 | 25 |
| | 5 | EDI 传输费 | 93 | 93 | 93 | 93 |
| 码头运营单位 (2 项收费) | 6 | 货物港务费 | 34 | 27.2 | 27.2 | 27.2 |
| | 7 | 港口设施保安费 | 8 | 6.4 | 6.4 | 6.4 |
| 海事局 | 8 | 港建费 | 51.2 | 暂免 | 暂免 | 暂免 |
| 报关企业 | 9 | 报关服务费 | 200 | 200 | 187.5 | 187.5 |
| 箱管堆场 | 10 | 回空费 | 123 | 130 | 130 | 130 |
| 总计 (人民币) | | | 1387.2 | 1354.6 | 1342.1 | 1342.1 |
| 总计 (美元) | | | 201.1 | 196.4 | 194.6 | 194.6 |
| 剔除回空费 (即按照 2019 年项目构成) | | | | | | |
| 总计 (人民币) | | | 1264.2 | 1224.6 | 1212.1 | 1212.1 |
| 总计 (美元) | | | 183.3 | 177.5 | 175.7 | 175.7 |
| 剔除回空费以及船公司/船代除码头操作费之外的费用 (即按照 2020 年项目构成): | | | | | | |
| 总计 (人民币) | | | 928.2 | 868.6 | 856.1 | 856.1 |
| 总计 (美元) | | | 134.6 | 125.9 | 124.1 | 124.1 |
| 按国家发改委营商环境调查问卷统计构成项目测算 (只包含由政府定价的货物港务费、港口设施保安费、港口建设费, 以及码头运营单位向船公司/船代收的港口作业包干费和报关企业收取的代理报关服务费) | | | | | | |
| 总计 (人民币) | | | 775.5 | 715.9 | 703.4 | 703.4 |
| 总计 (美元) | | | 112.4 | 103.8 | 102.0 | 102.0 |

注: 1) 码头操作费根据十大船公司在上海航运交易所备案价格计算出码头操作费后, 再根据企业反馈, 增加 5% 得出进口码头操作费; 2) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨; 3) 汇率按 1 美元 = 6.897628807 人民币元, 该汇率为中国人民银行公布的 2020 年 1 月 1 日到 12 月 31 日期间所有人民币兑美元汇率中间价的平均值; 4) 计算国家发改委营商环境调查问卷统计构成项目中的港口作业包干费和卸船理货费没有在表中列明, 两项费用分别为 470.3 元/箱和 12 元/箱。

通过核算结果可以发现: 第 2-4 季度的进口口岸作业成本 (进口边境合规成本) 相较于第 1 季度有下降, 其主要原因是: 《财政部、交通运输部关于减免港口建设费和船舶油污损害赔偿基金的公告》(2020 年第 14 号公告) 明确 2020 年 3 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日免征港口建设费。《交通运输部、国家发展改革委关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》(交水发〔2020〕33 号) 明确将实行政府定价的货物港务费、港口设施保安费两项港口经营服务性收费标准分别降低 20%, 且财政部、交通运输部、国家发改委在后续的通知中又明确将相关减免

政策延期到 2020 年 12 月 31 日。天津港口岸各相关部门及时、彻底地实施和跟进上述一系列相关政策，使得自第 2 季度起进口口岸作业成本（进口边境合规成本）有所降低。

但是同时需要注意的是整个航运业受到新冠肺炎疫情的影响，经营压力增加，相当一部分船公司/船代为了缓解其经营压力，自第 2 季度起将“换提货单费”进行了上调，并且在 2021 年预计可能会有更多船公司/船代上调收费价格。

（二）出口口岸作业成本（出口边境合规成本）测算

1. 出口口岸作业成本（出口边境合规成本）构成

2018—2020 年出口边境合规成本统计项目构成变化如下：

表 1.3 出口口岸作业成本（出口边境合规成本）统计项目构成变化

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 2018 年 (11 项) | 2019 年 (10 项) | 2020 年 (5 项) |
|-------------------|----|---------|------------------|------------------|-----------------|
| 船公司/船代 (6 项收费) | 1 | 码头操作费 | √ | √ | √ |
| | 2 | 铅封费 | √ | √ | |
| | 3 | 设备交接单费 | √ | √ | |
| | 4 | 集装箱操作费 | √ | √ | |
| | 5 | VGM 操作费 | √ | √ | |
| | 6 | EDI 传输费 | √ | √ | |
| 码头运营单位 (2 项收费) | 7 | 货物港务费 | √ | √ | √ |
| | 8 | 港口设施保安费 | √ | √ | √ |
| 海事局 | 9 | 港建费 | √ | √ | √ |
| 报关企业 | 10 | 报关服务费 | √ | √ | √ |
| 箱管堆场 | 11 | 提箱作业费 | √ | | |

注：各项收费对应的服务内容或收费原因，请见附件一。

2018 年统计项目构成涉及到 5 类收费主体、11 个收费项目；2019 年统计项目构成涉及到 4 类收费主体、10 个收费项目；2020 年统计项目构成涉及到 4 类收费主体、5 个收费项目。

除此之外，本报告还会涉及到“国家发改委营商环境调查”跨境贸易边境合规成本统计项目构成，其包含：港口作业包干费（装船）、理货费（集装箱装船）、货物港务费、港口设施保安费、港口建设费、报关服务费 6 项。

2. 出口口岸作业成本（出口边境合规成本）测算结论

出口口岸作业成本（出口边境合规成本）涉及的各项收费平均费率与最终的核算结果如下：

表 1.4 出口口岸作业成本（出口边境合规成本）涉及的收费项目及平均费率（单位：元/箱）

| 收费主体 | 序号 | 费用项目 | 1 季度 | 2 季度 | 3 季度 | 4 季度 |
|--|----|---------|--------|--------|--------|--------|
| 船公司/船代 (6 项) | 1 | 码头操作费 | 605 | 605 | 605 | 605 |
| | 2 | 铅封费 | 26 | 26 | 25 | 25 |
| | 3 | 设备交接单费 | 20 | 20 | 20 | 20 |
| | 4 | 集装箱操作费 | 80 | 39 | 39 | 39 |
| | 5 | VGM 操作费 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | 6 | EDI 传输费 | | | | |
| 码头运营单位 (2 项) | 7 | 货物港务费 | 17 | 13.6 | 13.6 | 13.6 |
| | 8 | 港口设施保安费 | 8 | 6.4 | 6.4 | 6.4 |
| 海事局 | 9 | 港建费 | 51.2 | 暂免 | 暂免 | 暂免 |
| 报关企业 | 10 | 报关服务费 | 100 | 150 | 130 | 130 |
| 箱管堆场 | 11 | 提箱作业费 | 125 | 130 | 130 | 130 |
| 总计（人民币） | | | 1132.2 | 1090.0 | 1069.0 | 1069.0 |
| 总计（美元） | | | 164.1 | 158.0 | 155.0 | 155.0 |
| 剔除提箱作业费后（即按 2019 年统计项目构成） | | | | | | |
| 总计（人民币） | | | 1007.2 | 960.0 | 939.0 | 939.0 |
| 总计（美元） | | | 146.0 | 139.2 | 136.1 | 136.1 |
| 剔除提箱作业费及船公司/船代除码头操作费之外的费用（即按 2020 年统计项目构成） | | | | | | |
| 总计（人民币） | | | 781.2 | 775 | 755 | 755 |
| 总计（美元） | | | 113.3 | 112.4 | 109.5 | 109.5 |
| 按国家发改委营商环境调查问卷统计构成项目测算（只包含由政府定价的货物港务费、港口设施保安费、港口建设费，以及码头运营单位向船公司/船代收的港口作业包干费和报关企业收取的代理报关服务费） | | | | | | |
| 总计（人民币） | | | 658.5 | 652.3 | 632.3 | 632.3 |
| 总计（美元） | | | 95.5 | 94.6 | 91.7 | 91.7 |

注：1) 码头操作费根据十大船公司⁴在上海航运交易所备案价格计算；2) 以上计费单位均为一票只包含一个 20 英尺标准集装箱的普通货物且重量不超过 15 吨；3) 汇率按 1 美元=6.897628807 人民币元，该汇率为中国人民银行公布的 2020 年 1 月 1 日到 12 月 31 日期间所有人民币兑美元汇率中间价的平均值；4) 第 2-4 季度船代“集装箱操作费”进行了回溯纠正，原数据为 80 元；5) 计算国家发改委营商环境问卷统计构成项目中的港口作业包干费和装船理货费没有在表中列明，两项费用分别为 470.3 元/箱和 12 元/箱。

通过核算结果可以发现：第 2-4 季度的出口口岸作业成本（出口边境合规成本）相较于第 1 季度有下降，其原因与进口一样，主要是相关部门执行了财政部、交通运输部关于调降或暂免有关政府定价收费和政府性基金。

二、口岸作业耗时（边境合规耗时）

（一）进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）测算

1. 进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）测算原理

对于进口口岸作业耗时，测算需要尽量剔除因收货人或其代理自身因素导致的耗时，主要是从“海关放行”到“空车进码头闸口”的耗时，所以测算的进口口岸作业耗时实际上由两部分构成：一是“整体通关耗时”即（“货船靠泊”到“海关放行”），二是“货物提离耗时”即（“空车进码头闸口”到“货物离开码头”），具体如下：

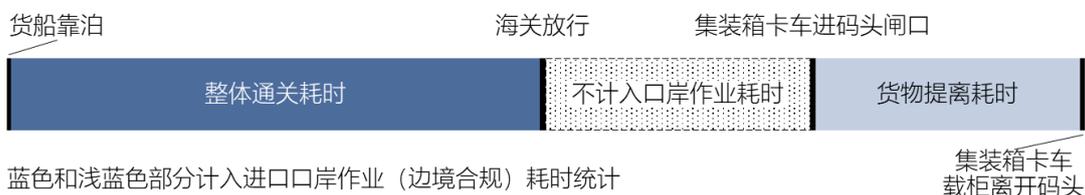


图 2.1 进口口岸作业（边境合规）耗时的构成

对于整体通关耗时部分，天津海关提供了 2020 年第 1、2、3、4 各个季度

⁴ 十大船公司包括：马士基、地中海、中远海（含东方海外）、达飞、赫伯罗特、海洋网联、长荣、阳明、现代、太平船务。

共计 284096 个水路运输进口报关单样本⁵，为了尽量剔除因进口企业或其代理自身因素（例如未及时报关、未及时缴纳税款）造成的耗时，需要对样本进行进一步筛选。剔除整体通关耗时 24 小时以上的样本剩余 194294 个样本。

表 2.1 进口整体通关耗时统计样本数量

| 原始/筛选后 | 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 | 总计 |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 原始样本数量 | 23197 | 84886 | 97315 | 78698 | 284096 |
| 筛选后样本数量 | 14163 | 66556 | 64912 | 48663 | 194294 |

对于货物提离耗时部分，天津港集团提供了 2020 年第 1、2、3、4 各个季度共计 2518418 个外贸进口集装箱样本：

表 2.2 货物提离耗时统计样本数量

| 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 | 总计 |
|--------|--------|--------|--------|---------|
| 227228 | 824334 | 804776 | 662080 | 2518418 |

2.进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）测算结论

将筛选后样本的进口整体通关耗时平均值和货物提离耗时的平均值相加，即得出进口口岸耗时（进口边境合规耗时），另外，需要注意的是，2020 年新冠肺炎疫情爆发以来，为有效抗击疫情，按照国家部委要求，天津市对国际航行进出境船舶和货物采取了更为严格的卫生检查措施，使得船舶卸货作业和码头场站作业均稍有延后，据码头管理人员和船代企业操作人员反映，受此影响，进口整体通关耗时产生了 1 小时左右的延迟，因此下图也给出了排除疫情因素影响后的测算结论：

⁵ 在 2020 年 1 月 1 日至 2020 年 12 月 31 日期间实际进口并已经获得放行的报关单。

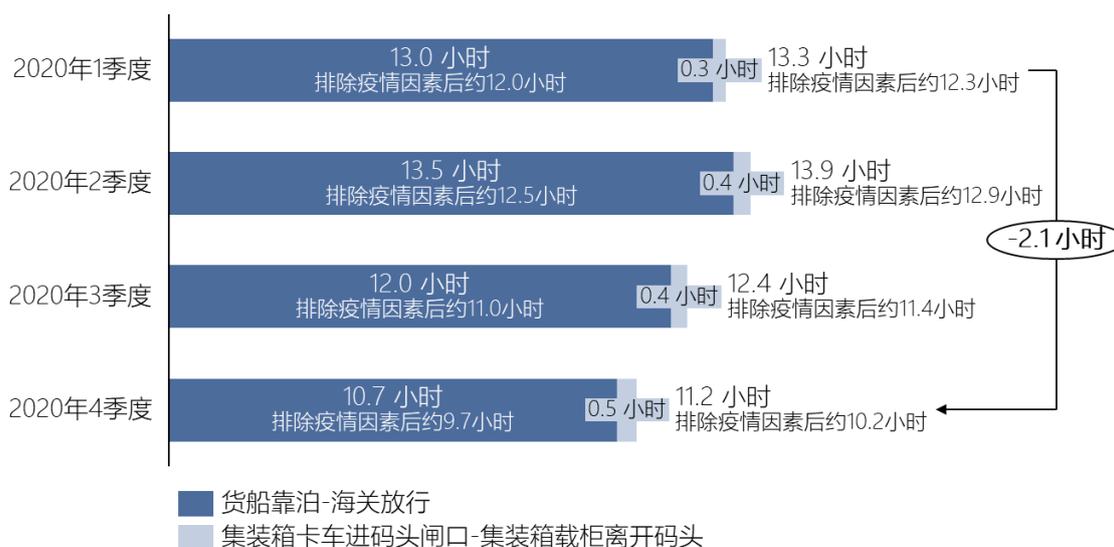


图 2.2 进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）的变化

从上图可以分析得出：2020 年全年天津港进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）呈总体减少趋势，在 2020 年第 4 季度，进口口岸作业耗时（进口边境合规耗时）为 11.2 小时（排除疫情因素影响后约 10.2），相较于第 1 季度减少 2.1 小时。这主要得力于天津海关通过精准辅导企业、完善提前申报容错机制，进一步鼓励和引导进口企业使用“提前申报”模式。另外，天津海关全面推行“两步申报”模式、天津港将海铁联运、拼箱进口货物纳入“卸船直取”作业范围也在一定程度上减少了进口口岸作业耗时。

（二）出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）测算

1. 出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）的测算原理

出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）是指：基于“货物运抵码头后随即开展有关的发送运抵报告、通关放行、货物装载等作业”假设下，“货物运抵码头”到“货物装船完成”的耗时。依据此定义，就需要剔除：1) 因出口企业或其代理自身

原因造成的耗时；2) 货船卸船的耗时。

在出口口岸作业耗时的测算方面，天津港提供了 2020 年第 1、2、3、4 各个季度的系统数据（样本以集装箱号为关键字），而且为了尽量剔除因出口企业或其代理自身因素，需要筛选出“货物运抵码头”到“货物装船完成”耗时小于等于 24 小时的样本。

表 2.3 出口口岸作业耗时统计样本数量

| 原始/筛选后 | 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 | 总计 |
|---------|--------|---------|---------|--------|---------|
| 原始样本数量 | 351784 | 1035779 | 1031156 | 951253 | 3369972 |
| 筛选后样本数量 | 28848 | 410021 | 134406 | 91443 | 664718 |

在计算以上筛选后样本“货物运抵码头”到“货物装船完成”的平均耗时之后，还需要剔除这一时段所有出口航次从“靠泊”到“开始装船”的平均耗时。

表 2.4 出口航次数量

| 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 | 总计 |
|--------|--------|--------|--------|------|
| 397 | 1453 | 1560 | 1178 | 4588 |

2. 出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）测算结论

将筛选后集装箱样本“货物运抵码头”到“货物装船完成”的平均耗时中减去同一时段出口航次“货船靠泊”到“开始装船”的平均耗时，即可计算出出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）的估算值，另外，需要注意的是，2020 年新冠肺炎疫情爆发以来，为有效抗击疫情，按照国家部委要求，天津市对国际航行进出境船舶采取了更为严格的卫生检查措施，使得船舶装卸货作业和码头场站作业均稍有延后，据码头管理人员和船代企业操作人员反映，受此影响，出口口岸作业耗时产生 1 小时左右的延迟，因此下图也给出了排除疫情因素影响后的测算结论：

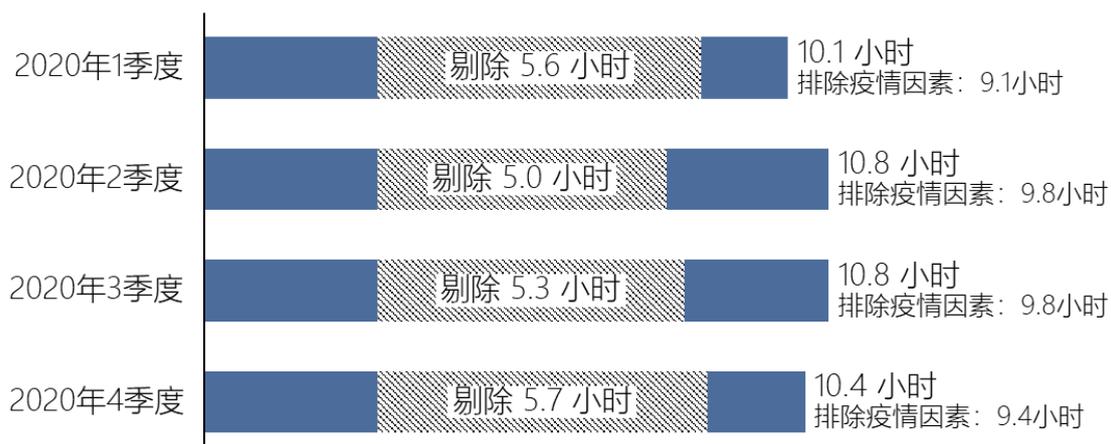


图 2.3 出口口岸作业（边境合规）耗时的变化

从上图可以分析得出：2020 年全年天津港出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）均在 11 小时之内，排除疫情因素影响后，出口口岸作业耗时（出口边境合规耗时）均保持在 10 小时之内。这主要得力于天津海关提出了“抵港直装”9 条保障措施，推动实现货物快速放行；同时天津港推广实施“抵港直装”作业的配套互联网功能，启用码头集约封闭式查验场，在码头集成了人工、机检查验功能，做好通关物流保障，确保货物及时出运。

三、单证合规成本与耗时

单证合规成本与耗时是指为了满足海关及其他政府部门针对普通进出口货物监管要求（出口还包括国外海关及监管机构的要求），收发货人或其代理需要获取相关单证以及企业获取和递交这些单证所花费的成本和时间。

（一）进口单证合规成本与耗时测算

对于常规普通货物，进口单证合规涉及到以下需要收货人或其代理准备的单

证，其产生的费用与耗时（第 4 季度）估算如下：

表 3.1 进口所需各项单证平均费用与平均耗时（第 4 季度）

| 单证名称 | 说明 | 成本 | 耗时 |
|---------|---|------------------------|-----------------------------------|
| 合同 | 由出口国发货人提供或者双方协商制作，不需要收货人或其代理另外支付费用和花费时间。 | —— | —— |
| 商业发票 | | —— | —— |
| 装箱单 | | —— | —— |
| 提单 | 承运人签发给国外发货人后，由国外发货人寄送给国内收货人。收货人或其代理需要向船代在换单手续时进行核对。 | 对应“船公司文件费”，平均约 450 元/票 | 船代核对提单耗时一般不超过 10 分钟 |
| 自动进口许可证 | 可以在商务部业务系统统一平台企业端或者“单一窗口”进行申领。在进口申报时不需要递交纸质单证，海关已实现联网核查。针对世界银行专门考察的“汽车零配件”（HS 编码前 4 位 8708），绝大多数已经不需要申请该监管证件。 | —— | 如递交资料齐全且符合要求，从申请到签发的平均耗时约为：6.0 小时 |
| 进口报关单 | 在国际贸易“单一窗口”申报录入后自动生成。 | —— | 理单、录入、复核、递交，总体大约需要 1 小时 |
| 总计 | | 450 元 (65.2 美元) | 7.2 小时 |

注：1) 如严格按照世行口径仅考察从德国进口汽车零配件，进口单证合规约 60 分钟；2) 汇率按 1 美元 = 6.897628807 元，该汇率为中国人民银行公布的 2020 年 1 月 1 日到 12 月 31 日期间所有人民币兑美元汇率中间价的平均值。

表 3.2 各季度进口单证合规成本与耗时

| 项目 | 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 |
|----------------|--------|--------|--------|--------|
| 进口单证合规成本（人民币元） | 420 | 450 | 450 | 450 |
| 进口单证合规耗时（小时） | 7.0 | 7.5 | 7.7 | 7.2 |

进口单证合规成本只涉及一项船公司文件费，自第二季度，部分船公司在新财年上调文件费价格；进口单证合规耗时的结论来自于对进口企业及其代理的访谈验核，由于通过近两年关于自动进口许可证签发的便利化措施已经完成，所以进口单证合规耗时也基本稳定在 7.0 小时到 7.5 小时之间。

(二) 出口单证合规成本与耗时测算

对于常规普通货物，出口单证合规涉及到以下需要收货人或其代理准备的单证，其产生的费用与耗时（第4季度）估算如下：

表 3.3 出口所需各项单证平均费用与平均耗时

| 单证名称 | 说明 | 成本 | 耗时 |
|-------|---|------------------------|--------------------------|
| 商业发票 | 均由发货人或其代理制作，不需要另外支付费用和花费时间。 | —— | —— |
| 装箱单 | | —— | —— |
| 原产地证书 | 由海关签发的原产地证书可以在“单一窗口”申请，系统出证后打印到窗口盖章；天津市贸促会已实现原产地证书 100% 网上申报、审核，并推广原产地证书自助打印。 | —— | 5.0 小时 |
| 提单 | 货船离泊后由承运人签发。 | 对应“船公司文件费”，平均约 450 元/票 | 船代签发提单耗时一般在 15 分钟左右 |
| 出口报关单 | 在国际贸易“单一窗口”申报录入后自动生成。 | —— | 理单、录入、复核、递交，总体大约需要 45 分钟 |
| 总计 | | 450 元 (65.2 美元) | 5.5 小时 (去掉重叠时间) |

注：1) 如严格按世行口径仅考察向香港出口 85 章产品，则单证合规耗时为 45 分钟 (0.75 小时)；2) 汇率按 1 美元=6.897628807 人民币元，该汇率为中国人民银行公布的 2020 年 1 月 1 日到 12 月 31 日期间所有人民币兑美元汇率中间价的平均值。

表 3.4 各季度出口单证合规成本与耗时

| 项目 | 第 1 季度 | 第 2 季度 | 第 3 季度 | 第 4 季度 |
|-----------------|--------|--------|--------|--------|
| 出口单证合规成本 (人民币元) | 420 | 450 | 450 | 450 |
| 出口单证合规耗时 (小时) | 5.75 | 6.0 | 6.0 | 5.5 |

同进口一样，出口单证合规成本只涉及一项船公司文件费，自第二季度，部分船公司在新财年上调文件费价格；出口单证合规耗时的结论来自于对出口企业和其代理的访谈验核，原产地证的申请和签发均已实现网上办理，出口单证合规

耗时也基本稳定在 5 到 6 小时之间。

四、各项指标的汇总以及与目标值对标

第四季度各项指标与“专项行动”目标值得对标如下：

表 4.1 2020 年 4 季度各项指标表现汇总及与专项行动目标值的对标

| 指标 | 2020 年 4 季度评估值 | 专项行动目标值 |
|---------------|----------------------|---------|
| 进口边境合规成本 (美元) | 194.6 | 195.0 |
| 出口边境合规成本 (美元) | 155.0 | 200.0 |
| 进口边境合规耗时 (小时) | 10.2 (未排除疫情影响为 11.2) | 24.0 |
| 出口边境合规耗时 (小时) | 9.4 (未排除疫情影响为 10.4) | 9.5 |
| 进口单证合规成本 (美元) | 65.2 | 70.0 |
| 出口单证合规成本 (美元) | 65.2 | 58.5 |
| 进口单证合规耗时 (小时) | 7.2 | 9.0 |
| 出口单证合规耗时 (小时) | 5.5 | 5.5 |

注意：。2020 年第 4 季度评估值采用的为按照 2018 年统计构成项目测算的相关数据，并以此作为判断 2020 年专项行动目标完成情况的基准。

上述几项指标中，关于成本的四个指标是通过固定的收费项目构成来进行汇总计算，并未将疫情带来的影响包含在内，因为疫情影响的主要是属于非常规项目的码头库场使用费、船公司滞箱费等等，这些收费项目并不在进口边境合规成本核算的收费项目构成之中。

关于耗时的四个指标中，进口/出口单证合规耗时仅涉及在系统中操作和到签证现场办理（如有必要）的耗时，不受疫情因素影响；但进口/出口边境合规耗时会受到疫情因素影响，主要是因为国际航行船舶到港后的卫生检查更加严格，检查和消毒处理的耗时较以前增加，从而使得卸船/装船后延，所以为了使之相较于专项行动目标值更具有可比性，需要排除疫情因素影响。

与专项行动目标值对比，可以得出：

进口边境合规成本、出口边境合规成本、进口边境合规耗时（排除疫情因素）、出口边境合规耗时（排除疫情因素）、进口单证合规成本、进口单证合规耗时、出口单证合规耗时七个指标完成了专项行动的目标值。

出口单证合规成本由于客观原因尚未完成，原因是：对于出口单证合规成本，主要构成是“船公司文件费”，该费用由船公司收取，定价完全由船公司决定。2019 年 4 月份，各大主要船公司调降了在中国大陆收取的码头操作费，而且个别船公司与之同时还调降了部分口岸的文件费，按照此趋势，本来在 2020 年会有更多船公司调降文件费，然而，由于新冠肺炎疫情的爆发，给国际航运业带来极大冲击，船公司均停止了 2020 年进一步调降费用的计划，并且自第二季度即船公司财年开始，部分船公司上调文件费价格，目前文件费市场价格大多在 400 元-500 元/票之间。另一方面，由于新冠疫情的影响不甚明朗，部分船公司还计划在 2021 年继续提高船公司文件费及其他地方附加费（Local Surcharges）以缓解经营压力。

表 4.2 部分主要船公司当前文件费价格

| 船公司 | 文件费价格 | 船公司 | 文件费价格 |
|-------|-------------|------|-------------|
| 马士基 | 450 元/票 | 现代商船 | 400-450 元/票 |
| 利胜地中海 | 450 元/票 | 中远海运 | 450-550 元/票 |
| 东方海外 | 400-450 元/票 | 长锦商船 | 350-425 元/票 |
| 达飞轮船 | 400-450 元/票 | 兴亚船务 | 430-500 元/票 |

注：主要船公司（马士基、地中海、东方海外、达飞轮船、中远海运、现代商船等）在中国大陆各主要口岸收取的文件费收费标准一致。

综合分析各项指标的完成情况，结合市场行业现状及其他因素，可以得出以下结论：

1.天津港口岸进出口边境合规成本和单证合规成本均已处于全国较优水平

为了横向可比，按照 2019 年进口/出口边境合规成本项目构成，天津与其他国内主要口岸相比，在边境合规成本方面已经处于较优水平：

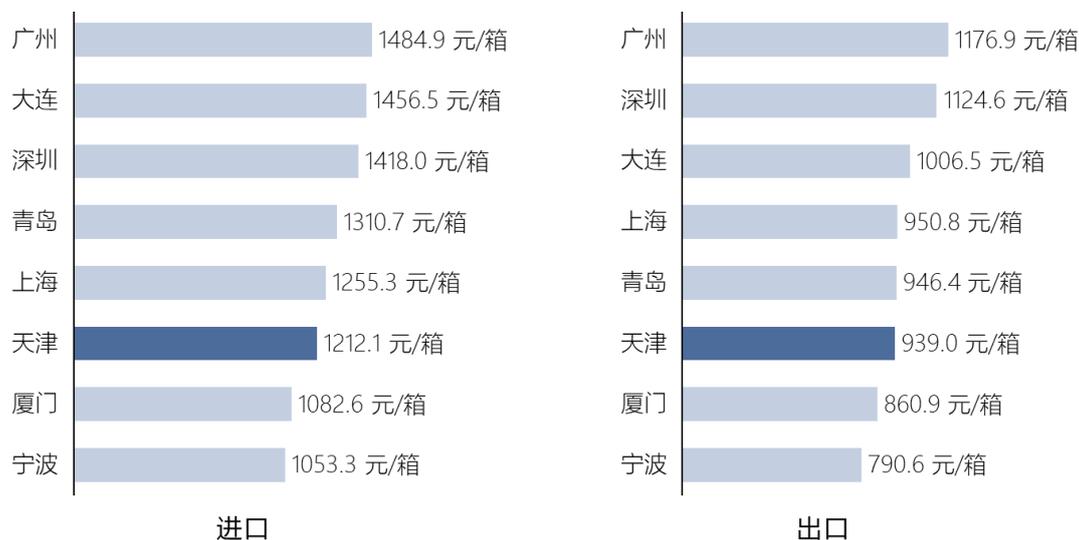


图 4.1 国内主要海运口岸进口/出口边境合规成本（按 2019 年统计收费项目构成核算）

在单证合规成本方面，由于单证合规成本只由船公司收取的文件费构成，而船公司在国内各个主要口岸收取文件费的价格是基本一致的，主要集中在 400-500 元之间，所以天津与其他主要口岸在单证合规成本方面是没有差异。

2.天津港口岸进出口边境合规耗时和单证合规耗时均已处于全国最优水平

根据北京睿库贸易安全及便利化研究中心在 2020 年针对国内主要口岸进口/出口边境合规耗时的调查，目前国内主要海运口岸进口边境合规耗时主要分布在 10-24 小时之间，出口边境合规耗时主要分布在 10-18 小时之间，而天津这两项指标目前分别稳定在 10-12 小时和 10 小时左右，已经处于最优水平。

在进出口单证合规耗时方面，天津进口目前稳定在 7-8 小时，出口目前稳定在 6 小时左右，这与国内各主要口岸处于同一水平。

3.各项指标已很难有进一步优化的空间

进口/出口边境合规成本方面，涉及的收费项目大多为市场定价，疫情之下航运业及口岸物流行业经营压力陡增，这些收费项目基本没有进一步下探可能，而且在 2021 年各船公司极有可能将部分收费价格进行上调，所以能否继续维持当前水平存在较大不确定性。

进口/出口边境合规耗时方面，10-12 小时是满足货物通关及口岸操作的必要时间，很难再有进一步压缩的空间。

进口/出口单证合规成本方面，由于其构成要素为船公司收取的“文件费”，新冠肺炎疫情之下船公司调降可能性不大，并且有可能继续上调，未来一年压缩空间极其有限。

进口/出口单证合规耗时方面，其中主要源于申请自动进口许可证和申请原产地证带来的耗时，但是主管的商务部门、海关及中国国际贸易促进委员会在进行审核和签发证件时均需要花费必要的时间，因此进一步在当前耗时上进行压缩存在困难。

另外，需要注意的是，设定过低的成本和时效目标并不一定能够提高进出口企业的“满意度”和“舒适度”，设定过低的成本和时效目标可能会导致相关的单位降低服务水平，例如其他口岸过分追求“压缩整体通关耗时”导致当地海关“强制要求”企业进行提前申报，给企业带来非常大的不满情绪。

综上，建议在后续工作中淡化对于成本和时效的考察，将注意力更多地集中在增加企业满意度、提高口岸可预期性、解决实际问题等方面，提升天津港口岸竞争力，改进天津港口岸营商环境。

五、调研中发现的主要问题与对应的解决建议

自 2018 年起，天津市政府开展了为期三年的天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动，使得口岸收费更为规范、透明，通关与口岸作业效率明显提升，口岸营商环境整体得到显著改善。

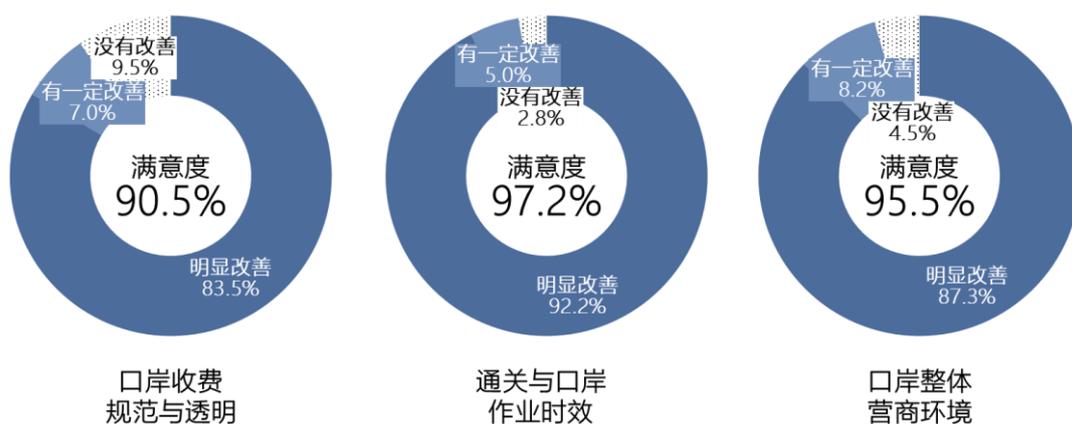


图 5.1 进出口企业对于天津港口岸营商环境变化的感知

根据对 113 家进出口企业（天津本地 18 家，天津港腹地⁶95 家）的访谈调查：口岸收费规范与透明度方面，90.5%的受访企业认为过去三年中有所改善；通关与口岸作业时效方面，97.2%的受访企业认为过去三年中有所改善；综合而言，有 95.5%的企业认为天津港口岸整体营商环境在过去三年中有所改善。由此可见“专项行动”效果明显，另一方面，市交通运输委、市商务局、市市场监管委等监管部门均表示 2020 年涉及口岸相关经营性主体的投诉大大减少，在座谈、访谈中企业反映的突出问题也明显减少。目前仍存在的问题如下：

1. 集装箱管理堆场缺乏面对船公司的议价能力

⁶ 天津港腹地是指：北京市、河北省、山西省、河南省、陕西省、内蒙古自治区、宁夏回族自治区、甘肃省、青海省、新疆维吾尔自治区

天津港口岸的码头外集装箱管理堆场基本都是独立经营的主体，船公司利用天津集装箱管理堆场行业这一特点，在向各堆场购买集装箱管理服务⁷时极力压价，使得天津港口岸集装箱管理服务的价格长期处于一个极其不合理的水平，而堆场为了保证能达到收支平衡，不得不向提箱/还箱的用箱企业（进出口企业或其代理、集装箱车队）另外收取附加费用，将成本进行转嫁，最终形成一个不健康的行业氛围，也给天津本地进出口企业和天津港腹地进出口企业留下了“乱收费”的印象。

建议：由相关政府部门组织，以主要集装箱管理堆场经营单位为骨干，参照天津市船舶代理及无船承运人协会组织形式，尽快建立集装箱管理堆场行业协会组织，通过行业协会组织协调与船公司在公平合理框架内开展议价谈判，同时在谈判过程中政府行业主管部门应当参与监督。

2.取消集装箱管理堆场运抵报告发送资质过于“一刀切”

目前对于集装箱管理堆场运抵报告发送资质取消的工作过于“一刀切”，给企业进出口尤其是出口业务带来可预期性下降以及诸多不便：

例一：由于码头堆存条件限制（例如不能存放危险品、不能存放超高超限等），相当一部分特种柜需要采用“船放”模式。原先此类货物运至堆场后由堆场发送运抵，海关放行后，堆场等待码头通知集港装船即可；而目前所有运抵报告均由码头发送运抵，货物运抵码头之后不能落箱，装载车辆需要在码头内等待装船指令，这样便导致压车时间较长，压车费用较高，经常多达一千多元。

⁷ 集装箱管理服务是指集装箱管理堆场受船公司委托，针对属于船公司的集装箱提供堆存、保管、交接（用箱企业提箱、还箱）、清洗、维护等相关服务。

例二：目前出口拼箱货物通常先运至码头外堆场，在堆场完成装箱后再按照码头和船公司要求进行集港，但是现在这些堆场均不具有运抵报告发送资质，需要在集港后由码头发送运抵报告，然后触发海关的放行指令或者查验布控指令，若集装箱中某票或某几票货物被布控查验，那么该集装箱号下所有货物均不能够获得海关货物放行指令进行装船。

建议：对部分特殊堆场应当予以暂时保留运抵报告发送资质。对于一些特殊堆场，例如危险品堆场、海铁联运堆场、海关查验堆场，在码头尚不具备完善的场地和作业能力时，应当暂时保留这些堆场发送运抵报告的资质，尤其在新冠疫情期间存在大量不确定性的情形下，保留这些堆场的运抵报告发送资质有助于提高整个口岸的可预期性。

3.天津港提箱和集港预约机制有待改进

目前天津港对于集装箱卡车进港提箱、送箱采取预约机制，需至少提前 2 小时进行预约，预约进港时段长度为 2 小时，举例来讲：如果需要在上午 10:00-12:00 这个时段之间进港区提箱或送箱，需要在上午 8:00 之前进行预约，并且天津港对于“未按预约时段进港”的情形有相应的“惩罚”措施，即对于“未按预约时段进港”连续发生两次的，会对集装箱号进行锁定 24 小时，在锁定期间内不得提箱/送箱。与其他国内主要口岸相比，天津港对于提箱/送箱的预约制度是最为严格的：

表 5.1 各主要海运口岸提箱/送箱预约机制

| 口岸 | 是否需要预约 | 预约进港时段长度 | 预约提前时限 | 惩罚机制 |
|----|-----------|----------|-----------|---------------------------------|
| 天津 | 提箱、送箱均需预约 | 2 小时 | 至少提前 2 小时 | 未能按预约的时间段送箱/提箱，连续发生 2 次之后，对集装箱进 |

| 口岸 | 是否需要预约 | 预约进港时段长度 | 预约提前时限 | 惩罚机制 |
|----|--------------|--|-------------------------------|---|
| | | | | 行锁定 24 小时, 不准企业进行预约提箱/送箱。 |
| 宁波 | 提箱、送箱均需预约 | 2 小时 (但要求不严) | 提前时限没有要求 | 没有惩罚制度 |
| 上海 | 提箱需预约 | 当天有效, 即如果预约某日提箱, 则可在预约日任何时段提箱 | 至少提前 1 小时, 但不能提前太久, 不能预约隔天的计划 | 修改计划需要额外支付 100-250 元费用 |
| 厦门 | 提箱需预约 (部分码头) | 提交提箱需求后, 码头公布一个 7 天的计划表, 车队按照计划表中的时段 (通常是 2 小时) 进港提箱 | 提前 1 天 | 已经排了提箱计划的, 若在提箱计划的时间内没有提箱, 会加收一次搬移费 (47.5 元/20 尺、74.3 元/40 尺) |
| 深圳 | 提箱、送箱均无需预约 | | | |
| 广州 | | | | |
| 青岛 | | | | |

受访企业表示理解天津港为有序管理而制定的提箱/送箱预约机制, 但也表示预约进港时段长度只有 2 小时不够合理, 对于集装箱卡车出发地点较远的区域的情形下, 要保证在预约的 2 小时内进港有一定的难度。

建议: 天津港在保留提箱/送箱预约制度的同时考虑延长预约进港时段长度, 将预约时段长度从 2 小时调整到 4 小时或更长, 给集装箱卡车更多的宽容度。

六、《2020 年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》任务清单完成情况

截至 12 月底, 《2020 年巩固提升天津港口降费提效治乱出清优化环境专项行动方案》任务清单 (以下简称“任务清单”) 中 76 项具体任务中有 75 项均已完成, 有 1 项因客观原因部分完成。

(一) 具体目标

第 1 条: 实现 25 台无人驾驶电动集卡在港口生产中的成组应用; 完成北疆港区 C 段智能化集装箱码头工程主体建设。

完成情况: 已完成。2020 年 1 月 17 日, 全球首次实现 25 台无人集卡在集装箱码头整船作业, 成功打造港口行业规模最大、运行时间最长、作业经验最丰富的无人集卡车队。北疆港区 C 段智能化集装箱码头工程一个泊位主体建设完成, 2021 年 1 月 17 日, 首个泊位联调联试取得成功。

第 2 条: 印发实施绿色港口建设指标体系。

完成情况: 已完成。天津市生态环境局已于 4 月 14 日印发实施《天津港建设世界一流绿色港口指标体系》。该指标体系包含 5 个二级指标(优化布局、清洁低碳用能、绿色运输、污染防治、本质安全), 下属 14 个三级指标, 同时制定了 2020 年、2023 年要达到的具体目标值和工作任务。

第 3 条: 淘汰 600 台国一及以前排放阶段的非道路移动机械。

完成情况: 已完成。截至 12 月底, 共计淘汰 624 台, 其中转让 9 台、报废 201 台、停用 414 台。另外还有 16 台进行了发动机更换。

第 4 条: 进口边境合规成本由 200 美元降到 195 美元, 出口边境合规成本由 220 美元降到 200 美元; 进口单证合规成本由 100 美元降到 70 美元, 出口单证合规成本由 60 美元降到 58.5 美元。

完成情况: 部分完成。按照 2018 年统计项目构成测算, 截至 12 月底, 进口边境合规成本 194.6 美元、出口边境合规成本 155.0 美元, 均达到了目标

值 (195 美元和 200 美元); 进口单证合规成本和出口单证合规成本均为 65.2 美元, 进口单证合规成本完成了目标值 (70 美元), 出口单证合规成本未能达到目标值 58.5 美元, 主要原因是: 单证合规成本的构成要素是船公司收取的“文件费”, 2020 年以来, 由于新冠肺炎疫情对航运产业链条上各个主体都带来了经营压力, 船公司取消了在 2020 年调降地方附加费的计划且部分船公司在第二季度上调了船公司文件费。综上出口单证成本无法达到 58.5 美元的目标, 而且随着船公司计划调高收费价格, 在未来相当长一段时间内维持在 65 美元左右也将十分困难。

第 5 条: 进口边境合规耗时由 33 小时降到 24 小时, 出口边境合规耗时由 10 小时降到 9.5 小时; 进口单证合规耗时由 16 小时降到 9 小时, 出口单证合规耗时由 6 小时降到 5.5 小时。

完成情况: 已完成。截至 12 月底, 排除疫情因素影响, 进口边境合规耗时为 10.2 小时 (未排除疫情因素为 11.2 小时), 出口边境合规耗时为 9.4 小时 (未排除疫情因素为 10.4 小时); 进口单证合规耗时为 7.2 小时, 出口单证合规耗时为 5.5 小时。

第 6 条: 集装箱重点作业线效率 (M 效率) 保持在 30 自然箱/小时以上。陆运收提箱效率 30 分钟内完成比例力争达到 75%; 60 分钟内完成比例确保达到 93%。

完成情况: 已完成。2020 集装箱重点作业线效率同比提升 7.9%; 陆运收提箱效率 30 分钟内完成比例同比提升 21.2%, 60 分钟内完成比例同比提升 7%。

第 7 条: 集装箱吞吐量力争达到 1835 万标准箱。

完成情况: 已完成。2020 年, 天津港口集装箱吞吐量突破 1835 万标箱, 同比增长 6.1%, 增幅位居沿海港口前列, 稳居全球港口十强。

第 8 条: 6 月底前, 行业主管部门推动收费主体具备其所有收费项目在港口统一收费平台上实施收费的条件, 收费主体全部上平台收费; 12 月底前, 力争实现所有缴费业务在港口统一收费平台上完成。

完成情况: 已完成。天津市港口统一收费管理服务平台项目已完成建设并上线运行, 覆盖报关报检、检疫处理、船代、货代、拖轮、引航、码头、堆场、理货、运输等港口业务全流程。2020 年 12 月底, 天津港集团实现了与天津市港口统一收费管理服务平台实现了系统对接。各行业主管部门积极推广“天津市港口统一收费管理服务平台”应用, 督促鼓励企业注册上线, 提高平台使用率。

(二) 持续降低港口综合成本

第 9 条: 进一步完善收费目录清单制度, 精简收费项目, 针对实施中存在的问题, 完善目录清单并强化动态管理。

完成情况: 已完成。对海运口岸收费进行梳理规范, 通过降低部分政府定价的港口经营服务性项目收费标准, 减并普遍缴纳的港口收费项目, 制定印发了《天津港口岸进出口环节收费目录》(2020 版)。各行业主管部门通过天津国际贸易“单一窗口”和部门官方网站向社会公示, 方便企业查询, 进一步优化海运口岸营商环境。

第 10 条：通过市场引导、行业规范等方式，促进口岸经营服务单位进一步规范和降低相关服务收费。

完成情况：已完成。市交通运输委联合市发改委共同下发《市交通运输委市发展改革委关于阶段性降低港口收费标准的通知》。要求港口经营单位认真落实财政部、交通运输部和国家发展和改革委员会相关降费政策⁸。截至 12 月底，两项费用合计减免金额 9789 万元。

第 11 条：加强与班轮公司的沟通，引导班轮公司合理调整海运收费价格结构，鼓励其采取包干方式收取。

完成情况：已完成。2020 年 2 月 26 日，天津市交通运输委印发《天关于推动跨境贸易便利化有关工作的通知》，建议各有关国际集装箱班轮公司结合全球及中国大陆航运市场环境合理设定海运收费价格结构，按照要求履行运价备案义务，不得擅自设置收费名目。

第 12 条：加强对口岸环节明码标价不规范、违法违规乱收费等问题的整治，继续规范熏蒸、消毒等检疫处理环节收费行为。

完成情况：已完成。天津市各行业主管部门持续加大港口收费专项检查力度，不断加强对口岸环节明码标价不规范、违法违规乱收费等问题的整治。

2020 年天津市市场监督管理委员会受理涉及港口收费投诉举报数量大幅降低，办结率达到 100%。

⁸ 为帮助外贸及运输企业在疫情期间履行复工复产，相关部门出台多项政策：财政部、交通运输部通过 2020 年第 14 号公告（关于减免港口建设费和船舶油污损害赔偿基金的公告）明确 2020 年 3 月 1 日至 2020 年 6 月 30 日免征港口建设费；交通运输部、国家发展和改革委员会通过《关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》明确将实行政府定价的货物港务费、港口设施保安费两项港口经营服务性收费标准分别降低 20%；并且财政部、交通运输部、国家发改委在后续的通知中又明确将相关减免政策延期到 2020 年 12 月 31 日。

第 13 条：加大对进出口企业宣传推介力度，提升“阳光价格”品牌影响力，持续扩大“阳光价格”受益面。

完成情况：已完成。推出《口岸阳光服务升级版》；以“四千行动”为载体，加大内陆腹地客户走访、推介；形成客户服务手册。2020 年全年“阳光价格”累计受益箱量突破 240 万标箱，减免费用超过 3 亿元。

第 14 条：巩固提升天津港“阳光服务”品牌，在现有营销网络区域总部和阳光物流直营（加盟）店的基础上，进一步提升在内陆地区的品牌知名度与覆盖面。

完成情况：已完成。“阳光价格”服务网络直营店和加盟店已增加到 111 家。

第 15 条：优化完善天津市港口统一收费管理服务平台功能，增强平台易用性、平稳性、安全性。

完成情况：已完成。1.提升了平台易用性，2020 年累计优化完善了 26 个功能。2.提升了平台平稳性，在现有运营体系框架内完善各类网络安全措施，优化调整网络安全事件应急处理联动机制，开展平台压力测试。3.提升了平台安全性，推动平台通过国家信息安全等级保护三级认证，优化平台监督管理子系统权限设置，注册页面增设随机图形验证码，优化验证码发送间隔和发送上限，对平台完善后的全部代码进行安全审核。

第 16 条：继续为支持港口营商环境有关资金拨付工作提供安全高效的实现路径。

完成情况：已完成。截至 2020 年 12 月底，天津市港口统一收费管理服务平台累计为来自全国的 910 家企业拨付 4.04 亿余元。其中，2019 年累计拨付 2.66 亿元，2020 年累计拨付 1.38 亿余元，有关资金全部安全、准确拨付到位。

(三) 进一步提升港口综合效率

第 17 条：鼓励和引导企业“提前申报”，对“提前申报”修改进口日期、因装运配载等原因造成货物变更运输工具的，不予记录报关差错；进出口企业、单位在适用“提前申报”业务模式下，主动向海关书面报告其违反海关监管规定的行为并接受海关处理，经认定为主动披露的从轻、减轻处罚或依法免予处罚。

完成情况：已完成。天津海关鼓励企业积极运用“提前申报”模式。属地海关对企业“一对一”政策服务企业超过 400 家；建立企业微信政策辅导群随时帮助和解答企业提出有关问题。利用 12360 热线、门户网站、作业现场发布海关“报关差错复核”业务相关事项，明确关区各业务现场联络方式，服务企业咨询和办理相关业务。

第 18 条：优化标准品监管模式，在企业有紧急需要时，依据相关法律法规优先实施查验和检疫处理，合理提高查验作业效率。

完成情况：已完成。建立标准品查验货物的信息推送机制，查验指令下发后向查验部门联络人推送提示信息。建立关区标准品查验时效情况通报制度，每周将关区标准品查验时效情况在政务网向全关通报，对于查验时效超长的进行标注提醒。业务现场在接收到相关信息后可实施优先查验，进行查验前准备和查验放行全程跟踪，有效压缩标准品等优先查验货物查验时间。

第 19 条：对于免于办理强制性产品认证（CCC 认证）证明进口的标准品，在申报时

“先声明、后验证”。

完成情况：已完成。天津海关对于涉及 CCC 免办的进口标准品，可凭收货人的《自我声明》受理申报，允许货物提离口岸至目的地实施 CCC 免办证明核查。试点“先声明、后验证”前，企业在地方市场监管部门办理《免办证明》后才可以报关，市场监管部门办理时限为 5 个工作日，实施“先声明、后验证”，企业当天即可完成海关申报。

第 20 条：继续实施标准品第三方检验结果采信工作。

完成情况：已完成。天津海关对涉及 CCC 认证的进口汽车零部件产品，在法定检验和入境验证过程中可直接采信认证机构出具的认证证书，一般不再实施抽样检测，并在 2019 年试点及推广的基础上，将采信商品编码范围由 8 个扩大至 12 个。涉及 CCC 认证汽车零部件产品的检验检测流程时长最长为 21 个工作日，试点实施采信以后，检验检测流程可当日完成。

第 21 条：简化国际航行船舶边检查验手续，提高出入境船舶通关速度。

完成情况：已完成。从国际航行船舶靠港、在港、离港三个监管环节进行优化创新，推出了船舶到港“零等待”作业、离港“零延时”放行、在港“零接触”查验的港口边检“三无”工作模式。

第 22 条：细化靠泊、装卸、场内转运、吊箱移位、掏箱、提箱等作业的时限标准，适时公布升级版作业时限标准，做好定期检测，确保各服务主体兑现承诺时效。

完成情况：已完成。市交通运输委与天津港集团联合制定升级版作业时限标准，并于 3 月 12 日向社会公开推行（作业时限标准具体内容请见附件）。

升级版作业时限标准对集装箱货物生产作业时限标准进行提升，新增“船舶靠泊”和“集卡交接”两项时限标准，进一步压紧了作业环节。

第 23 条：围绕“效率年”主题，对标一流港口、完善考核指标、加强数据分析、优化作业组织，提升港口综合作业水平。

完成情况：已完成。天津港集团持续完善考核指标，制定下发《作业效率考核办法》。2020 年航陆运效率实现两位数以上提升，马士基、中远海运等主要船公司三条外贸航线效率名列全球首位。

第 24 条：推进主航道双向通航能力提升、低能见度通航等课题研究，推动课题成果转化。根据课题研究结果，适时开展《天津海事局船舶交通管理系统安全监督管理规则》和《天津港 VTS 指南》的修订工作。

完成情况：已完成。完成“主航道双向通航能力提升”“天津港低能见度通航”等课题研究报告。制定了《天津港主体港区低能见度期间船舶精准交通组织实施方案》。

(四) 强力整顿市场秩序

第 25 条：对货代、船代、报关代理、堆场、仓储、熏蒸、消毒等环节收费企业持续开展专项检查，依法查处不按规定明码标价、自立收费项目、高于政府定价收费等各类违法违规收费行为；严肃查处垄断行为；严厉打击无照、无证从事港口经营等扰乱市场秩序的行为。（责任部门：市市场监管委会同市商务局、市交通运输委、天津海关等）

完成情况：已完成。天津市各行业主管部门持续加大港口收费专项检查力

度,不断加强对口岸环节明码标价不规范、违法违规乱收费等问题的整治。

2020 年天津市市场监督管理委员会受理涉及港口收费投诉举报数量大幅降低,办结率达到 100%。

第 26 条:加紧新建我市行政执法监督平台,利用新平台加强对天津港口行政执法常态化监督。

完成情况:已完成。行政执法监督平台于 2020 年 8 月份正式上线运行。平台正式上线运行以来,共归集近 800 个执法主体,2.6 万名执法人员、1300 余名法制审核人员、900 余名行政执法监督人员,1.3 万条行政执法职权以及 1100 余部现行法律、法规和规章。归集 2020 年以来的日常行政检查信息 52.7 万余条,行政处罚信息 841.6 万余条。

第 27 条:结合“扫黑除恶”专项斗争,深挖整治行业乱象,加大对盗窃港口物资、洗修箱领域、危化品、涉众、涉税、涉环境污染等违法犯罪的打击力度。

完成情况:已完成。2020 年,天津市公安局相继破获涉营商环境类刑事案件 89 起,抓获犯罪嫌疑人 84 人,打掉犯罪团伙 15 个,扣押、冻结涉案财物价值 5000 余万元,为企业和国家挽回损失 1000 余万元,有力净化了天津港营商环境。

第 28 条:进一步加强与沿海安全、海警等单位的协作配合,共同做好辖区陆域及海上的治安管控,及时高效打击各类违法犯罪。

完成情况:已完成。2020 年 10 月,天津海警局、滨海新区公安局、沿海安全保卫总队签订《海上执法辖区划分三方协议》(公沿海通〔2020〕105 号),明确了天津海警局、滨海新区公安局天津港分局、沿海安全保卫总队

的海上执法管辖划分，为严打各类涉海违法犯罪提供了依据和保障。

第 29 条：加强港城连接区域交通“两类设施”建设，打造安全、畅通的集疏运体系。

完成情况：已完成。天津市公安局加强港城连接区域交通设施建设，已完成天津港上海道、大连道、大连东道、津塘公路、车站北路、新港三号路、中央大道、汉北路、津港公路、新北公路北段、滨唐公路共计 11 条道路合计 101 处的绿波优化，有效提升了进出港出行安全。

第 30 条：大力提升港区社会治安防控体系建设水平，结合港口信息化建设发展需要，积极主动与港口行业管理部门及企业对接，共享港口大数据资源，创新打防管控举措，将公安工作与港口信息化建设深度融合。

完成情况：已完成。天津市公安局将信息化技术引入公安疫情防控工作，以大数据和移动互联网技术为牵引，研发了四套基于二维码识别技术的“非接触式信息采集系统”（非接触式人员车辆核查系统，辖区单位外地返津人员源头申报管控系统，企事业单位、社区人员进出登记系统，企业船舶人员管理系统），积极对接天津港集团公司获得大力支持，在全港进行了推广应用，服务港口企业、船舶疫情防控和复工复产工作，尤其是企业船舶人员管理系统在防范外轮疫情输入方面发挥了重要作用。

第 31 条：推动相关部门梳理联合奖惩工作措施，纳入天津市市场主体联合监管系统，完善相关市场主体和自然人的信用记录，优化天津市市场主体联合监管系统与天津市港口统一收费管理服务平台的信用信息等数据对接，实现监管部门、监管领域、监管主体、监管措施全覆盖。

完成情况：已完成。天津市市场监督管理委员会通过天津市市场主体联合

监管系统全面归集市场主体、相关自然人和其他组织的信用记录，为各相关部门开通了微信登录账户，提供国家和地方红黑名单信息的实时查询。优化天津市市场主体联合监管系统与天津市港口统一收费管理服务平台的信用信息等数据对接，以天津市市场主体联合监管系统为统一操作平台推动全市各行政机关落实联合奖惩措施。

第 32 条：继续深入推进黑名单税收管理制度，加大对重大税收违法案件当事人的惩戒力度，构建失信监管新机制。

完成情况：已完成。天津市税务局各稽查局定期将重大税收违法案件当事人名单传至各基层单位纳税服务部门，纳税服务部门将黑名单企业纳税信用等级即时调整为 D 级。D 级纳税人的直接责任人员注册登记或者负责经营的其他纳税人纳税信用直接判为 D 级。D 级评价保留 2 年，第三年纳税信用不得评价为 A 级。D 级增值税一般纳税人增值税专用发票领用按辅导期一般纳税人政策办理，普通发票的领用实行交（验）旧供新、严格限量供应。在出口退税、纳税评估、税收检查、行政处罚等方面实时严格管理。对重大税收违法案件当事人开展跨部门联合惩戒，通过“天津市市场主体信用信息公示系统”及“全国信用信息共享平台（天津）”全部推送给各委办局，对税收违法“黑名单”当事人在任职资格、行政许可、政府采购、高消费、融资信贷、阻止出境、申请强制执行、申请限制乘坐火车和民用航空器、评优评先等方面进行限制。

（五）优化通关流程和作业方式

第 33 条：扩大“两步申报”试点，实现进口货物“两步申报”和“两轮驱动”风险防控方

式、“两段准入”监管作业方式相衔接，缩减申报准备、转关办理和海关通关时间。

完成情况：已完成。天津关区于 2020 年 1 月 1 日全面推开“两步申报”模式。“两步申报”改革推行后，企业第一步先进行“概要申报”，最少仅需填报 9 个项目，经海关审核后就可将货物提离海关监管作业场所，有效缩减了申报准备和海关通关时间。

第 34 条：在港口条件允许和企业自主选择的基础上，试点推动进口“提前申报”货物网上申请“船边直提”，优化“船边直提”作业模式。

完成情况：已完成。天津海关持续深化进口货物“船边直提”，将海铁联运货物纳入“船边直提”作业范围，上线“一次预约”功能。截至 2020 年底，全港进口货物“船边直提”累计完成 14.7 万自然箱，占进口重箱比重 12.6%。

第 35 条：鼓励出口标准品实施码头运抵；在太平洋、东突堤码头，推动出口查验挺进码头，实现在码头内开展机检、查验作业，鼓励企业在港口结关前 24 小时内开展“抵港直装”。

完成情况：已完成。天津海关提出关区实施“抵港直装”9 条保障措施，优化出口货物查验配套机制，推动实现“抵港直装”货物晚集港、快放行。开发出口标准品货物互联网查询功能，推广实施出口货物“抵港直装”作业的配套互联网功能。推进出口标准品货物码头运抵作业，在船舶截关前 24 小时内集港并由码头海关传输运抵报告。启用码头集约封闭式查验场，在码头集成了人工、机检查验功能，对于符合“抵港直装”条件，已提前申报的出口货物实行顺势监管。引导鼓励企业压缩集港预期时间，做好出口标准品通关

物流保障，确保货物及时出运。

第 36 条：推进天津“集疏港智慧平台”建设。

完成情况：已完成。关港集疏港智慧平台规划的核心功能已于 2020 年 11 月底完成功能开发并启动实景应用。

第 37 条：合理优化针对标准品的布控指令设置，对涉检查验的只下达“人工”指令，取消“机检”指令；对非涉检的标准品重点采取人工分析布控，优化布控结构；大力应用机检查验作业模式，提高天津口岸智能审图有效识别的商品种类和数量。

完成情况：已完成。天津海关合理优化针对标准品的布控指令设置，优化指令结构，开通审像绿色通道，定期对智能审图准确率、误报率及验证量进行评估，不断提高天津口岸智能审图有效识别的商品种类和数量。

第 38 条：实施报关单“日清”机制，工作日延时、节假日预约加班，对当日申报的报关单且无问题、无查验的，当日完成放行。

完成情况：已完成。开发并上线“报关单 24 小时放行率监控系统”，对报关单实施监控，对 24 小时未放行报关单专人专岗落实、逐票排查、及时处置。实施通关效率周通报机制，针对通关时效波动及时分析原因，找出症结，迅速采取切实有效的解决措施。

（六）推广业务流转无纸化港口服务模式

第 39 条：推动提货单等港航物流类单证的无纸化，提升全流程电子化程度，通过电子信息传输压缩单证流转耗时，提升货物进出港效率。

完成情况：已完成。天津市交通运输委会同有关部门已建设完成“集装箱进口提货单电子化平台”。截至 12 月底，成功接入 10 家大中型船代、船公司数据，并顺利完成 13 次整船操作。2021 年 1 月 5 日起，正式上线运行，全面推广集装箱进口提货单无纸化。至此，集装箱货物流转三大纸质单证（设备交接单、装箱单、提货单）均已实现电子化。

第 40 条：鼓励国际班轮公司（船公司）运用先进技术试行电子提单，推动出口提单在线签发和企业自主打印试点，鼓励企业进口提前换单。

完成情况：已完成。天津市交通运输委于 2020 年 2 月 26 日印发《关于推动跨境贸易便利化有关工作的通知》，鼓励各有关国际集装箱班轮公司探索运用先进技术试行电子提单；建议各有关国际集装箱班轮公司积极探索开展“出口提单在线签发和企业自主打印”功能，对于已经实现该功能的企业，建议进一步扩大客户适用范围；要求各有关国际集装箱班轮公司及其代理要在满足客户快速提取货物方面创造条件，应具备提前换单的能力。

（七）加快口岸管理信息化改革

第 41 条：依托“单一窗口”将查验指令信息、查验调柜/调货信息推送给港口、口岸作业场站，开展监管、查验指令信息与港口作业的双向交互试点，便于企业实时查询货物在港状态，快速衔接通关和物流操作，提高进口货物提离速度。

完成情况：已完成。依托“单一窗口”将查验指令信息、查验调柜调货信息推送给港口、口岸作业场站，顺利开展了监管、查验信息与港口作业的双向

交互试点，企业可实时查询货物在港状态。

第 42 条：依托“单一窗口”，加强口岸管理部门与港口行业管理部门以及与进出口企业、船公司、船代、货代等不同主体之间的合作对接和信息对碰，推进国际贸易与运输领域的信息共享、业务协同和资源整合，实现口岸“通关+物流”的一体化服务联动。

完成情况：已完成。国家工程组通关物流全程评估系统开发完成，与国际贸易“单一窗口”标准版系统已实现“通关+物流”一体化服务联动功能。天津作为试点地区，已按照国家上报数据要求完成项目招标，展开相关工作并部署上线运行。

第 43 条：按照国家部署要求，提升国际贸易“单一窗口”原产地证书和监管证书申领覆盖率。

完成情况：已完成。各部门积极做好“单一窗口”原产地证业务和监管证书业务推介工作，通过网站、走访、微信公众号、电话沟通等方式积极宣传“单一窗口”业务功能，推动原产地证和监管证件单一窗口应用覆盖率提升。

第 44 条：提升国际贸易“单一窗口”出口退税功能应用覆盖率，各相关部门密切协同，推动落实。

完成情况：已完成。按期完成单一窗口线路开通、系统对接、联调联试，在单一窗口办理出口退税通路已打通。积极做好技术保障工作，逐步提升国际贸易“单一窗口”出口退税功能应用覆盖率。

(八) 推动运营管理智能化改造

第 45 条：推进天津港北疆港区 C 段智能化集装箱码头项目，新建 3 个集装箱泊位，设计通过能力 250 万标准箱/年，2020 年底一个泊位的水工结构主体完工。

完成情况：已完成。天津港北疆港区 C 段智能化集装箱码头项目于 2019 年 12 月正式开工建设，截至 2020 年 12 月底，码头部分 A 泊位整体已完工，2021 年 1 月 17 日联调联试取得成功。

第 46 条：完成液体散货码头智慧化升级，建立两条示范工艺管线。

完成情况：已完成。石化码头以南一泊位装华北 2#库柴油工艺和南一泊位装卸塘沽油库原油工艺两条作业线为示范，实现作业流程一键式执行，系统自动采集船舶、泊位、作业量、联通库区等实时数据，实现近 300 张工艺作业票流程的自动选择管理；控制系统依照流程要求，自动按序完成阀门电动执行器的变通，通过电动执行器的自锁功能避免误操作可能，确保系统安全保障能力。

第 47 条：持续推进港口大型装卸设备自动化升级，完成联盟国际公司 4 台场桥改造。

完成情况：已完成。已完成联盟国际公司 4 台场桥改造工作并投入生产试运行，目前已完成特种设备检验取证，投入生产试运行。

第 48 条：加快无人电动集卡的规模化应用，加大精确导航、路径规划、车路协同等关键技术攻关，实现 25 台无人驾驶电动集卡在港口生产中的成组应用。

完成情况：已完成。2020 年 1 月 17 日，全球首次实现 25 台无人集卡在集

装箱码头整船作业，成功打造港口行业规模最大、运行时间最长、作业经验最丰富的无人集卡。

第 49 条：探索运用生物识别、电子围栏等技防监管技术，对进出口岸限定区域人员及车辆实施快速识别查控，对上下船舶人员进行实时核验，对口岸限定区域进行智能化布防，创新海港口岸人员、货物通关管理模式。

完成情况：已完成。经充分调研论证制定了《天津边检总站智慧港区项目建设方案》，建设港区智能化管控系统，实现港区人员的可视化智能管控，并配套建设外网私有云和管理 APP。

（九）推进港口管理信息化系统建设

第 50 条：进一步拓展港区 5G 网络覆盖面，实现港区重点区域深度覆盖，并实现 5G 技术在无人驾驶车辆、岸桥远程操控等方面的稳定应用。

完成情况：已完成。天津港集团与运营商通力合作，2020 年已在天津港东疆、南疆、北疆港区新建并开通 5G 基站 61 座，并在集装箱码头区域累计建成 26 座 5G 基站，实现 5G 网络在集装箱码头区域的深度覆盖。5G 技术在岸桥远程操控、无人集卡通信、集装箱智能理货等场景实现应用。

第 51 条：建成港区地理信息系统，并在土地、工程、设备、设施等领域开展应用，打造全港统一的基础服务平台。

完成情况：已完成。完成天津港集团港区地理信息系统项目（一期）开发实施工作，该项目构建了全港统一的时空大数据服务体系，建成港口信息化系统的地理信息数据中台，并利用中台支撑，建设土地规划应用系统，

目前已完成建设，已经开始试运行。

第 52 条：完成电子数据交换（EDI）系统升级，强化港口 EDI 中心对口岸用户的服务能力，并统一港口与海关、海事等监管部门的数据交互通道。

完成情况：已完成。完成 EDI 系统升级，大幅提升港口 EDI 中心对口岸用户的服务能力，实现与海关、码头、船公司等口岸部门、单位的数据交互共享。

第 53 条：建成大数据管理平台，加强港航物流信息全过程采集，提升数据治理能力，并提供信息全面、数据完整、统一开放的大数据增值服务。

完成情况：已完成。建成大数据管理平台，整合“一港六区”船舶信息和道路运输车辆数据，汇集口岸通关、客户服务、设备设施、环境气象等数据，开展财务、人事等管理数据治理。

（十）加强港口污染防治

第 54 条：加快推进铁路堆场设备改造和扬尘防控措施建设，综合采用封闭罩棚、防风网、装卸设备工艺改进等措施，有效控制铁路堆场作业扬尘的产生。

完成情况：已完成。天津港集团严格按照天津市防尘工作相关工作要求，不断加大投入，已完成了散货铁路堆场防风网建设，并积极推行湿法作业等相关措施，有效抑制了作业扬尘的产生。

第 55 条：加强移动污染源治理，实行非道路移动清单式管理，建立非道路移动机械台账。

完成情况：已完成。已建立非道路移动机械台账，完成现有机械编码登记。

并根据检查检测情况更新二维码环保标信息。

第 56 条：组织开展非道路移动机械排查检测，积极申请财政资金对不能达到国三排放标准的机械实施“双降”治理。

完成情况：已完成。天津市生态环境局积极组织开展非道路移动机械排查检测，已完成对不能达到国三排放标准的机械实施“双降”治理项目中央大气污染防治资金申报及入库。相关部门已出台《天津市推进国三及以下排放标准中重型营运柴油货车提前淘汰财政补贴方案》，天津港可按照文件规定，对符合条件的淘汰国三车申请补贴资金。

第 57 条：继续高标准地统筹和推进船舶大气污染防治工作，加强船舶使用燃油质量的监督管理，严厉打击船舶使用不合规燃油的行为。

完成情况：已完成。持续保持现场监管高压态势，强化对船舶证书文书、船舶燃油加装、燃油损耗、燃油转换、燃油补给、燃油能耗报告等方面的检查；配备了船用燃油硫含量快速检测仪器，开展船舶使用燃油硫含量的快速检测。截至 2020 年 12 月 31 日，共开展船舶大气污染防治检查 3148 艘次（含疫情期间远程监管），发现 5 起船舶违规使用燃油行为。

第 58 条：在天津港地区增加尾气排放遥感监测频次；联合公安交警加大天津港路检执法力度、频次；增加机动车大户柴油车进行入户抽测频次；对超标车辆依法处罚；在天津港地区安装 10 套烟度抓拍设备，严厉打击尾气冒黑烟行为。

完成情况：已完成。已在天津港地区新港四号路与东风立交桥交口处建立

自动式遥感监测门站一座，24 小时不间断对过往车辆进行尾气遥测。2020 年天津港地区遥测机动车 68708 辆次，检查非道路移动机械 1692 台，合格车辆均现场更新二维码环保标信息，不合格车辆要求立即停用整改。检查大户制企业 96 家，抽测 371 台。同时，在天津港及周边地区安装了 14 台黑烟抓拍设备，共抓拍黑烟车 473 台，人工复核有效数据 339 台。

第 59 条：深入推进港口船舶污染物接收转运处置联合监管机制。

完成情况：已完成。截至 2020 年 12 月底，天津市交通运输委会同市生态环境局、市城市管理委、市水务局、天津海事局、滨海新区人民政府等市、区有关部门、单位，累计对 21 家船舶污染物接收企业开展了共计 11 次联合执法检查。

第 60 条：开展海上溢油污染风险及应急能力现状评估。

完成情况：已完成。开展了危防领域风险源的普查辨识、分级登记和风险源常态化监管工作，将风险源分为载运危险货物船舶和危防作业两大类，目前已建立“一源一档”。组织开展了辖区海上溢油污染近岸海域风险评估工作，对辖区港口现状、港区概况进行了分析，结合气象、水文、地质、地貌条件，针对辖区环境敏感保护目标和区域现有应急能力，完成了天津辖区海上船舶污染风险评估工作。

第 61 条：推进天津港海上溢油应急能力二期建设。

完成情况：已完成。完成了海上溢油污染风险评估及应急能力现状评估工作，并完成了“船舶污染风险应急资源一体化智能管理系统”，实现“应急资源科学统筹调度、应急处置智能化辅助决策，确保应急资源维保可视、增

补可控，应急资源调动实时监控，应急处置与指挥实时互动”。

(十一) 持续优化能源消费结构

第 62 条：研究编制靠港船舶使用岸电奖励制度，鼓励船舶优先使用岸电。

完成情况：已完成。根据交通运输部《港口和船舶岸电管理办法》规定，天津市交通运输委会同生态环境、海事、船舶检验、港口经营单位、水路运输企业等部门、单位共同研究制定了《进一步推进来津靠港船舶使用岸电工作若干措施》（津港航发〔2020〕6 号），采用减免岸电服务费、减免装卸费以优先靠泊、优先过闸、优先通行、优先装卸作业等“四优先、两减免”鼓励措施，通过节约船舶的时间成本和运营成本来促进航运企业将更多具备岸电设施的船舶投入挂靠天津港口的航线，鼓励来津靠港船舶使用岸电。

第 63 条：推进海嘉码头、C 段自动化码头岸电建设，提高岸电设施使用效率。

完成情况：已完成。目前新建、改扩建码头工程包括 C 段智能化集装箱码头项目及海嘉汽车滚装码头项目均已同步规划、设计岸电设施并随施工同步建设。

第 64 条：天津港停止国三标准及以下柴油车集疏港；具备条件的自有和协议重型柴油车实施在线监控。

完成情况：已完成。天津港严禁不符合要求的车辆进入各码头与堆场。天津市交通运输委制定了《天津港停止国三标准及以下柴油车集疏港政策明白纸》，大力推进“天津港停止国三标准及以下柴油车集疏港”的政策落实工

作，加大对港口企业的宣传力度，提示港口企业提前告知协议车队、货主做好车辆调配或更换等相关准备工作。

第 65 条：推广油改电、油改气设备，推动新增设备优先使用电能、天然气等清洁能源，提高清洁能源车辆使用比例。

完成情况：已完成。积极推广应用纯电动港口作业机械，天津港集团已完成清洁能源、新能源机械设备购置 93 台，深入开展港口作业机械电力化改造技术研究。

(十二) 创新绿色运输组织方式

第 66 条：加快运输结构调整，优化提升铁路运能，发展“钟摆式”运输，提升铁路集疏运比重，全力打造“公转铁+散改集”双示范港口。

完成情况：已完成。天津市着力打造“公转铁”“散改集”双示范港口，制定印发《天津市人民政府办公厅关于印发天津市推动天津港加快“公转铁”、“散改集”和海铁联运发展政策措施的通知》（津政办规〔2020〕9号）。2020 年铁矿石铁路运输比例超过 62.7%；“散改集”装卸箱量突破 170 万标箱，同比增长 82%；海铁联运完成 80 万标箱，同比增长 42%。

第 67 条：严格实施禁止汽运煤炭等大宗货物集港政策。

完成情况：已完成。天津港严格执行汽运煤停运政策，在全国率先实现煤焦 100%铁路运输。

第 68 条：优化港区布局、整合港区生产资源、科学安排港口生产调度，提升煤炭、矿石、集装箱等大宗货物的铁路装卸作业效率。

完成情况：已完成。天津港结合铁路道线资源分布，合理匹配船舶计划，煤炭全部通过火运方式进港，矿石铁路运输比例达到 62.7%。

第 69 条：推进“公转铁”，加快铁路专用线工程实施进度，建成南港港铁物流有限责任公司专用线、华电国际南港热电项目专用线工程；完善提升港区集疏港铁路通过能力，启动南疆港区铁路装卸场站及配套设施扩容项目建设工作。

完成情况：已完成。大力推进铁路基础设施建设。华电国际南港热电工程项目专用线、南港港铁物流公司专用线工程全线拉通建成。制定完成新港北集装箱中心站二线束建设方案。对新港北进港铁路项目积极开展可行性、必要性以及项目实施方案论证工作。

第 70 条：海向增航线、拓中转，陆向建网络、开班列，强化津冀港口干支联动，畅通跨境多式联运示范线路，构建立体化多式联运体系，提升环渤海枢纽港地位。

完成情况：已完成。天津港 2020 年全年新开辟 9 条集装箱班轮航线，集装箱班轮航线数达到 130 条，实现外贸集装箱船舶整船换装“零突破”。深化津冀港口干支联动，组建了环渤海内支线操作中心，推出环渤海“两点一航”“天天班”新模式，每月航班达到 120 余航次，全年环渤海集装箱运量完成 101 万标箱，同比增长 68.3%，带动集装箱中转量完成 185 万标箱，同比增长 54.2%。

第 71 条：推进新港北铁路集装箱中心站二线束和新港北进港铁路建设研究。

完成情况：已完成。已制定完成新港北集装箱中心站二线束建设方案，对新港北进港铁路项目积极开展可行性、必要性以及项目实施方案论证工作。

(十三) 完善港口安全管理机制

第 72 条：每半年组织一次港口安全生产集中培训，从全国范围聘请安全专家进行集中授课，针对一线监管人员、港口企业主要负责人、企业安全生产管理人员开展全年不少于 32 学时的安全知识宣传、培训，促进企业规范落实安全生产主体责任。

完成情况：已完成。市交通运输委聘请行业专家，定期组织企业负责人、安全管理人员开展安全生产宣讲培训，2020 年共开展集中培训 4 次，重点对安全生产专项整治三年行动任务、行业双控体系建设、港口装卸栈台作业要求、安全生产责任保险投保等内容进行了授课宣传，累计培训行业从业人员 400 余人次。

第 73 条：推进“天津市港口安全生产巡查审核信息服务系统”的应用，确保港口经营人接入率、使用率达到 100%，并依托系统各模块功能，规范落实港口危险货物作业审批、港口危险货物存储信息动态管理等工作。

完成情况：已完成。严格按照“天津市港口安全生产巡查审核信息服务系统”建设计划，完成了系统建设，通过了项目终验，依托港口安全信息申报与服务、港口安全信息监管、港口资源管理、港口应急管理、企业安全风险等级评价五个子系统功能，持续提高港口安全生产监管效能。

第 74 条：落实企业日常安全检查和隐患排查治理，年度港口经营企业检查覆盖率达到 100%，实现隐患整改闭环管理。

完成情况：已完成。制定下发 2020 年度安全生产执法检查计划，统筹开展了安全生产专项整治三年行动、港口危化品安全生产隐患大起底大排查大

整治、季节性火灾防控等专项行动，全面开展企业现场检查、抽查工作，采取“执法+专家”形式，重点对港口经营企业安全生产主体责任落实、港口危化品治理等内容进行隐患排查，对全部港口经营企业现场检查全覆盖，严格按照“四铁”要求督促企业规范落实主体责任，累计检查港航企业 1234 家次，督促整改隐患 3302 项，行政处罚企业 150 家次，罚金 551.8 万元。

(十四) 提高安全生产管理水平

第 75 条：统筹实施安全生产管理体系、双重预防机制与安全生产标准化建设的融入工作，有效提升集团公司整体安全生产管理水平。

完成情况：已完成。天津港集团公司 2020 年下发《天津港集团公司深化推进双重预防机制建设暨双重预防机制常态化运行实施工作安排》和《2019 年度双重预防机制建设成果册》，在安全生产风险预控管理体系企业标准中增加《安全生产目视化管理技术规范》《班组危险预知训练（KYT）活动指南》等技术规范，持续指导和推进双重预防机制在各单位的落地实践。各单位按照集团公司部署将双控机制建设内容和要素融入了本单位安全管理体系和安全标准化内容中，集团公司组织对各单位开展了年度双重预防机制考评，对各单位双重预防机制建设情况进行指导，提出改进建议。

第 76 条：全面启动安全环保与应急管理一体化平台建设工作，推动视频监控系统巡查机制和监控平台智能识别系统建设，开展集团公司全货类动态管控系统和天津港交通数据管理系统建设，进一步补充完善综合性动态管控“一张图”，建立服务于基层单位的安全生产风险管控及隐患排查有关数据库与知识库。

完成情况：已完成。按照项目年度实施计划，安全环保与应急管理一体化平台整体开发建设工作已经全部完成。其中应急管控、视频监控、融合通讯、交通安全、消防安全等子系统已于今年 7 月份正式上线试运行，组织相关单位开展数据录入工作，并对相关单位的系统使用情况进行督促检查；完成了大气监测三维可视化展示功能开发工作，实现了环境实时监测数据、污染源点位分布数据及环境预警数据基于 GIS 的三维可视化展示功能；完成了双重预防机制、安全检查、平台门户、综合一张图及手机 APP 应用等子系统的功能开发工作；完成了融合通信操作台及布控设备采购工作。

附件一 收费项目对应的服务内容或收费原因

| 收费项目 (进口) | 服务内容或收费原因 | 收费项目 (出口) | 服务内容或收费原因 |
|--------------|---|--------------|---|
| 码头操作费 | 抵偿船公司在装货港或目的港需要支付给码头或者中间作业经营者的货柜码头装卸费用及其他有关处理货物的费用。 | 码头操作费 | 同进口 |
| 船公司文件费 | 船公司制作提单及各类单证文件, 以及弥补与之相关的运营成本。 | 船公司文件费 | 同进口 |
| 换提货单费 | 主要是对提单信息进行审核, 办理更换提货单业务, 也包含其他一些单证相关的服务。 | 铅封费 | 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。 |
| 设备交接单费 | 船公司和用箱人以设备交接单作为集装箱交接凭证, 船公司收取制作、打印设备交接单的费用。 | 设备交接单费 | 同进口 |
| 集装箱操作费 | 舱单信息复核、校验, 装卸船过程中对集装箱的监控和问题处理。 | 集装箱操作费 | 同进口 |
| EDI 传输费 | 主要为向海关及其他部门传输舱单数据项及其他电子信息数据。 | VGM 操作费 | 受出口企业委托向船公司及码头提供出口集装箱重量查核数据 (Verified Gross Mass 简称: VGM) 申报。 |
| 货物港务费 | 维护和管理防波堤、航道、锚地等港口基础设施。 | EDI 传输费 | 同进口 |
| 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。 | 货物港务费 | 同进口 |
| 港建费 | 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。 | 港口设施保安费 | 同进口 |
| 报关服务费 | 提供代理报关等相关服务: 理单、制作报关草单、复核、录入、递交。 | 港建费 | 同进口 |
| 回空费 | 进口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场归还空集装箱时, 堆场对空集装箱进行卸车操作。 | 报关服务费 | 同进口 |
| | | 提箱作业费 | 出口企业或其代理安排的车辆在向船公司/船代指定的箱管堆场提取空集装箱时, 堆场对空集装箱进行装车车操作。 |

附件二 天津港集装箱货物生产作业时限标准

天津港集装箱货物生产作业时限标准

| 项目 | 服务环节 | 服务内容 | 承诺兑现率/时效 |
|----|-------|---|---|
| 码头 | 运营时间 | 港口作业时间 | 365 天、24 小时全天候 |
| | 船舶动态 | 保障船舶进出港动态准点执行 | 因港方原因造成的动态计划变更率不超过 1.5%；因港方原因造成的集装箱班轮脱班率不超过 1.5%。 |
| | 船舶直靠 | 保障准班集装箱班轮抵口后直接进港 | 准班集装箱班轮直靠率 92%以上 |
| | 船舶靠泊 | 系缆人员快速就位，保障船舶及时靠泊，缩短靠泊时间 | 减除非港方原因影响的船舶平均靠泊时间在 30 分钟以内 |
| | 作业效率 | 港口岸桥平均作业效率 | 平均单桥作业效率在 28.5 自然箱/小时以上 |
| | 集卡交接 | 缩短码头场内集卡拖车交接班时长，确保场内运输效率 | 集卡平均交接班时长在 30 分钟以内 |
| | 营业厅办单 | 营业厅各窗口为客户办理各项业务手续 | 10 分钟以内 |
| | 闸口放行 | 校验车辆及相关集装箱信息；确认无误后放行 | 2 分钟以内 |
| | 提箱预约 | 监管部门放行及手续齐全时，在受理中心办理进口集装箱预约计划，同时可进行提箱作业网上预约 | 99% |

2020

天津口岸作业成本与时效评估
年度报告

RE-CODE 睿库