

# 贸易便利化、经贸发展与我国的改革实践<sup>\*</sup>

谢 谦

**内容提要:**《贸易便利化协定》的正式生效和自贸试验区贸易监管模式的创新变革,对我国贸易便利化的发展提出更高的要求。贸易便利化水平的提升对于国际贸易、经济增长、市场整合、就业等方面具有显著的促进和溢出效应。本文对各国的贸易便利化水平进行了国际比较,总体而言,我国贸易便利化水平不高,在通关效率、边境管理等方面还有较大的提升空间。当前我国自由贸易试验区通过体制性、政策性改革,初步建立了符合国际高标准的贸易便利化体制;通过工作机制性改革,逐步形成了自主改革的贸易便利化工作协调机制;通过技术性改革,不断完善以信息化支撑的贸易便利化通关模式。在此基础上,本文分析当前我国自贸区贸易便利化改革存在的问题并提出相应的政策建议。

**关键词:**自由贸易试验区 通关 贸易便利化 出口促进

## 一、引言

党的十九大报告指出,“促进贸易和投资自由化便利化,推动经济全球化朝着更加开放、包容、普惠、平衡、共赢的方向发展;这不仅要求不断提高自身开放水平,也要求更加主动塑造开放的外部环境”。贸易便利化(Trade Facilitation)对经济发展和对外贸易的促进作用不言而喻。随着 WTO《贸易便利化协定》的最终签订,社会各界对贸易便利化的关注度进一步提升,相关学术研究不断增多。究其原因,一方面,随着世界范围内贸易自由化的长期发展,关税等显而易见的可量化贸易壁垒已经很低,市场进入限制也基本消除,从而使贸易便利化的作用越来越凸显。国外大量研究表明,贸易便利化的改善对进出口贸易、国内经济发展具有显著的促进作用(Wilson & Mann, 2003; Wilson et al, 2005; Djankov et al, 2010; Zaki, 2014),对发展中国家的作用尤其显著(Iwanow & Kirkpatrick, 2009; Portugal-Perez & Wilson, 2012)。国内学者基于我国的研究同样发现了贸易便利化程度改善的积极作用(杨军等, 2015; 吴小康、于津平, 2016)。另一方面,贸易便利化事实上已经成为部分国家设置隐形贸易壁垒的主要手段,例如进口检验检疫标准的不断提高和细化,针对违反进口、出口或过境程序行为的惩罚规定不断增多,等等。

然而,与国际高标准相比,我国的贸易便利化程度还处于相对较低的水平,现阶段多方面因素要求我国加快提升贸易便利化水平。第一,提升贸易便利化水平是我国构建开放型经济新体制的需要。我国正在加快构建开放型经济新体制,其目的是构建一整套适应经济发展新形势的贸易、投资、金融、政府管理职能等领域的体制机制,其中贸易便利化新体制是其重要组成部分。第二,是 WTO 框架下的《贸易便利化协定》对我国的客观要求。2017年2月22日,随着卢旺达、阿曼、乍得和约旦四国向世界贸易组织(WTO)递交《贸易便利化协定》,这份经过21年艰苦谈判的协定终于达到其生

<sup>\*</sup> 谢谦,中国社会科学院经济研究所,邮政编码:100836,电子邮箱:hbuxq@163.com。本文受到国家社科基金项目“中国(上海)自由贸易试验区服务业负面清单管理模式研究”(14CJY003)、“负面清单管理模式下服务业开放路径与政府策略选择研究”(15CJY062)和中国社会科学院陆家嘴研究基地的资助。感谢匿名审稿人的建设性意见,文责自负。

效的最低门槛(WTO成员的三分之二同意签订),正式生效。我国于2015年9月成为第16个接受此协定的国家,表明我国坚决推行该协定的决心,但是协议的生效也意味着需按时满足该协定的要求。具体而言,《贸易便利化协定》第一部分前5条要求各成员国承诺满足比原WTO的GATT第10条所要求的更高透明度要求;同时对当前有关进出口的法律法规提出了新的要求。而且,该协定第10条第4款也明确规定成员国必须建立国际贸易“单一窗口”。对比我国现行的贸易便利化制度与《贸易便利化协定》对各成员国的要求,我国海关贸易便利化制度在透明度、口岸机构管理和海关行政裁定等方面仍需进一步完善。例如,尽管我国各自贸试验区已经建立“国际贸易单一窗口”,但是与《贸易便利化协定》的高要求之间还存在一定差距。第三,新的双边(多边)自由贸易协定普遍要求更高的贸易便利化程度,这进一步倒逼我国进行改革。由于WTO框架下的贸易自由化谈判进展缓慢,双边(多边)自由贸易协定已经成为促进贸易自由化的主要途径。我国也与多个国家和地区签订了这一类协定,而且正在谈判的协定数也很多。由于这些协定对贸易便利化水平提出了更高的要求,我国必须进行相应的改革。第四,“一带一路”倡议的迫切需要。目前,“一带一路”倡议已经获得沿线国家和世界范围内其他国家的广泛认可。随着“一带一路”倡议的不断推进,基础设施的不断优化,与之而来的是我国与沿线沿路国家之间的贸易量的迅速增加,如何快速便捷高效且低成本运输和吞吐这些货物,是我们面临的重要任务。

近年来,贸易便利化水平的提升已经成为我国融入国际经贸新规则的重要途径,在多个地区、多个领域开展了贸易便利化改革实践,这其中尤其以自由贸易试验区(简称自贸试验区)为典型代表。设立自贸试验区是国家在新形势下全面深化改革和构建高层次开放型经济的重大战略举措,也是适应经济全球化新趋势、全面深化改革、构建开放型经济新体制的客观要求。自2013年9月上海自贸试验区挂牌以来,自贸试验区不断发展壮大。2015年4月,广东、天津、福建自贸试验区设立、上海自贸试验区扩区;2016年4月,自贸试验区再次扩容,新增辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西7个自贸试验区。至此,我国已经初步形成了纵贯南北、横联东西,服务于“一带一路”战略的自贸试验区网络。在对外贸易方面,设立自贸试验区的目的之一是探索和确立符合国际高标准贸易便利化规则的贸易监管制度,形成具有国际竞争力的口岸监管服务模式。目前,在已经设立的前3批11个自贸试验区中,以海关监管模式创新为代表的贸易便利化改革已经取得了显著成绩,在已经公布的自贸试验区可复制改革经验中,贸易便利化领域的经验占很大的比重。贸易便利化改革缩小了我国与世界高标准贸易便利化水平的差距,将对我国的国内经济和对外贸易发展产生较大的促进效应。

基于此,本文在阐述贸易便利化对贸易和经济发展的促进作用的基础上,通过比较分析,评估我国的贸易便利化水平及在世界上所处的位置,进一步,针对我国自贸试验区贸易便利化改革最新进展,分析当前我国贸易便利化改革存在的问题并提出相应的政策建议。

## 二、贸易便利化对国际贸易经济发展的促进作用

### (一)贸易便利化与出口

根据国际经济学相关理论,贸易便利化对一国出口有显著的促进作用。一方面,贸易便利化的改善有利于降低国内企业出口的通关时间、成本,从而增加企业出口利润,进而对企业出口形成正向激励作用。甚至使一些原本出口并不盈利的企业变得有利可图,增加出口企业的数量。异质性企业贸易理论已经证明,出口的成本是决定出口企业数量的关键因素,通过降低出口成本,使纯国内生产企业也开始出口,从而出口企业数量大幅增加(Melitz,2003)。另一方面,贸易便利化使企业进口中间产品和服务的时间更短成本更低,企业将进口更多高质量中间产品和服务,这将提升出口企业的产品质量,从而间接促进企业的出口。事实上,通过对跨国数据的相关性分析,我们发现贸易便利化的提升与一国出口存在显著的正相关关系。图1给出了世界各国人均出口和贸易便利化指数的散点图和相应的拟合线,不难发现,人均出口和贸易便利化指数存在明显的正相关关系。贸易便利化程度较高的国家,其人均出口量也较高。

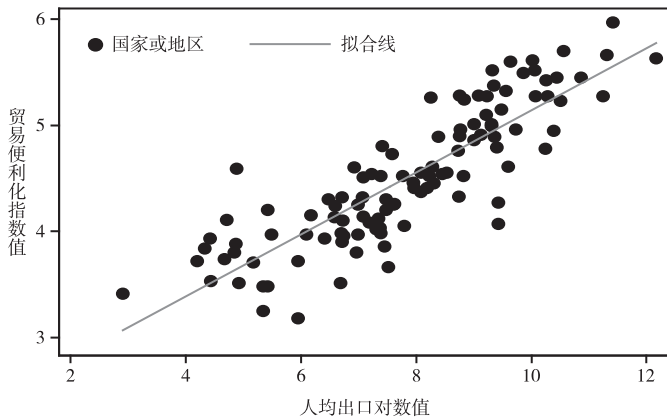


图 1 人均出口与贸易便利化的相关性

注:作者根据 WEF 的《全球贸易促进报告》和 IMF 的原始数据绘制,样本包括 120 个国家和地区。

现有研究证明,贸易便利化程度的提高对一国出口有非常大的正向促进作用。根据世界经济论坛(WEF)的《全球贸易促进报告 2014》的总结,贸易便利化程度的提高对发展程度的国家或地区的出口都有积极作用(表 1)。预计到 2020 年,贸易便利化的提升将使中国、俄罗斯、巴西、印度、南非 5 个金砖国家的出口分别提升 8.83%、7.88%、4.38%、9.56%和 17.93%;也将使美国、欧盟、加拿大等发达经济体的出口进一步提升,其出口贡献将分别达到 3.90%、10.60%、5.0%。

国内外大量研究表明,贸易便利化的改善对进出口贸易、国内经济发展具有显著的促进作用。Wilson & Mann(2003)较早构建贸易便利化指标体系,定量研究了贸易便利化条件的改善对亚太地区出口贸易的影响,发现港口通关效率、海关监管壁垒、政府监管效率以及电子商务使用的改善都将显著提高出口量。Wilson et al(2005)进一步从全球视角更加深入地研究了贸易便利化与对外贸易的关系。他们发现贸易便利化各项指标的改善对一国进出口都有显著提升作用,而且相对于进口,大多数国家(特别是发展中国家)的出口增加更多,因为这些国家对 OECD 国家的出口显著增加。Djankov et al(2010)从时间角度的实证研究发现,货物从工厂转移到海运船舶所需时间的减少对出口贸易有显著的提升作用,对时间敏感性商品的提升作用尤其显著。Moisé & Sorescu(2013)设计了一整套贸易便利化指标体系(包含 16 个一级指标),来衡量贸易便利化水平提升对于降低贸易成本和增加贸易量的影响。他们的研究结果显示,在贸易便利化提升方面,加强信息的有效性、简化通关手续、提高透明度和海关部门的管理水平是相对有效的手段。Hummels & Schaur(2013)构建理论模型证明了运输和通关时间在国际贸易中的重要性,发现运输时间减少 1 天等同于 0.6%~2.3%的关税税率降低。

当然,还有很多其他关于贸易便利化的研究。例如,Zaki(2010)构建动态可计算一般均衡模型(CGE)证明了贸易便利化对出口的促进作用。Marti et al(2014)实证研究了新兴市场国家的贸易便利化程度与对外贸易之间的关系。Iwanow & Kirkpatrick(2009)发现,相对于其他地区,非洲国家的贸易便利化程度尤其低,其改善的积极作用尤为明显。Portugal-Perez & Wilson(2012)区分贸易便利化的“硬件”和“软件”方面,发现两者的改善都对出口有促进作用,对发展中国家来说,基础设施条件的改善具有更大的作用。Dennis & Shepherd(2011)和 Beverelli et al(2015)的实证研究发现,贸易便利化改善对出口产品多样化有显著的正向效应。

国内学者的研究也发现了贸易便利化程度改善的积极作用。周岩、陈淑梅(2016)发现,贸易便利化有利于海上丝绸之路沿线国家贸易比较优势的互补,将优化各国的产业结构。刘宇等(2016)以中国和哈萨克斯坦为例测算贸易便利化和关税减免对经济的影响后发现,相比于关税减免,贸易便利化的提升对于两国经济增长的作用更为显著:从产业层面来看,我国大部分产业的产出和贸易都

将受益。李婷(2015)认为,当前国际贸易面临的问题已经从传统的贸易壁垒转向“贸易非效率”这一隐形壁垒。贸易便利化可以简化贸易程序,降低国际贸易交易成本(时间成本),从而促进全球要素的跨境流动。事实上,贸易便利化提升已经成为新常态下促进我国贸易平稳增长的新途径。李斌等(2014)对各国贸易便利化水平进行了评测,并评估了对我国服务贸易出口的影响,研究表明,贸易便利化能显著提升服务贸易出口,而且在发展中国家,贸易便利化对服务贸易出口的影响更大。

表 1 贸易便利化提升对 GDP 和出口贡献的预测(截至 2020 年)

国家/地区	对 GDP 的贡献		对出口的贡献	
	百分比	十亿美元	百分比	十亿美元
澳大利亚和新西兰	1.29	7	8.00	8
巴西	0.37	5	4.38	7
加拿大	1.41	22	5.00	20
中国	1.45	124	8.83	187
埃及	2.24	5	8.83	2
欧盟	2.04	348	10.60	629
印度	0.91	21	9.56	35
日本	-0.12	-6	2.10	15
韩国	2.18	29	8.18	52
墨西哥	2.47	33	11.79	49
中东国家	5.66	30	13.66	22
北非国家	4.44	15	11.21	14
其他非洲国家	7.28	47	22.28	46
其他亚洲国家	7.97	283	16.18	211
土耳其和其他欧洲国家	3.75	36	15.04	49
加勒比及其他拉美国家	3.07	40	16.20	40
俄罗斯	2.83	35	7.88	25
南非	3.36	13	17.93	16
美国	0.55	90	3.90	61
世界	1.78	1177	8.23	1488

数据来源:Global Enabling Trade Report(2014)。

## (二)贸易便利化与经济增长

同样,我们也发现贸易便利化改革对一国 GDP 增长有很大的促进作用。当然,这在一定程度上是通过其对外贸的积极作用而间接实现的。图 1、图 2 是各国人均 GDP 与贸易便利化指数的相关性散点图和拟合线,两者的正相关关系是显而易见的。而且,正如表 1 所显示的,我们发现贸易便利化的提高对各国 GDP 增长具有非常重要的正向贡献,对中国、俄罗斯、巴西、印度、南非 5 个金砖国家的 GDP 增长的贡献分别是 1.45%,2.83%,0.37%,0.91%,3.36%,对其他发展中国家以及美国、欧盟等发达经济体 GDP 增长的贡献也比较显著。Zaki(2014)利用 CGE 模型测算了贸易便利化对全球经济增长的潜在贡献率。到 2020 年,贸易便利化水平的提升将使全球 GDP 增长 1.8 个百分点,将近 1.18 万亿美元;撒哈拉以南非洲国家的出口增长 22.3%;拉丁美洲及亚洲国家出口增加 16.2%;对于欧盟国家出口提升幅度不是很大,为 10.6%,究其原因,一些东欧国家制度性壁垒是主要影响因素。贸易便利化的提升对于发达经济体的影响不是很明显,美国和日本的出口分别增长 3.9%和 2.1%。针对我国的研究也显示,贸易便利化水平的提升对我国经济增长有显著的促进作用,且能提升我国的社会经济福利水平(杨军等,2015)。

## (三)贸易便利化的其他影响

进一步的研究显示,贸易便利化提升的经济效益是多方面的且影响深远,不仅体现在贸易方面,而且体现在其他诸多方面。贸易便利化能够通过降低贸易成本,缩短贸易交易时间以使国内企业在

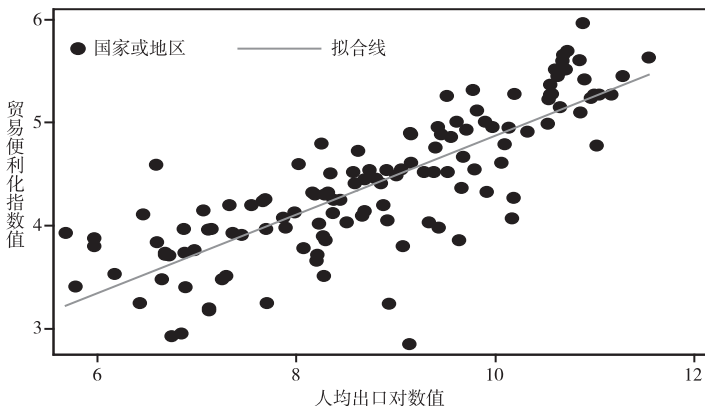


图 2 人均 GDP 和贸易便利化的相关性

注:作者根据 WEF 的《全球贸易促进报告》和 UNCTAD 的原始数据绘制,样本包括 127 个国家和地区。

国际市场更具竞争力;贸易便利化导致的贸易成本及贸易壁垒的降低能够吸引更多的外国投资者,增加本地的就业机会;贸易便利化有着与双边自由贸易协定相比而言的独特优势,即贸易便利化程度的提升不会造成贸易转移和贸易促进效应,而是对全球价值链的所有参与者有利;贸易便利化的提升能够推动经济增长,拉动投资,增加就业。两国之间的贸易便利化程度的改善有利于第三国。

### 三、贸易便利化评估与中国的位置

#### (一) 贸易便利化内涵及主要评估指标

迄今为止,学术界对于“贸易便利化”这一概念还没有统一的界定。从狭义上来看,贸易便利化仅指港口运输和海关监管效率。从广义上来看,贸易便利化不仅包括上述两方面,还包括市场进入、进出口监管程序复杂度、边境管理的透明度、运输和通讯基础设施的数量及质量、营商环境、服务基础设施,等等。这意味着贸易便利化涉及所有与“边境”和“边境后”(behind the border)相关的影响贸易效率的因素。此外,各类国际经济组织都对“贸易便利化”作出过相关定义。世界贸易组织认为,贸易便利化是简化和协调国际贸易程序,规范管理主体,统一数据标准的过程,主要涉及数据的收集和提交、通报和处理。多哈回合谈判(DDA)对贸易便利化的理解更加关注通关的自由化和便利化、通关费用的降低、手续的简化以及与透明度相关的贸易规则的改善。欧洲经济委员会(UNECE)的定义与 WTO 相似,即通过规范化的交易模式,降低通关成本,并逐步形成一个全面化和一体化的交易模式。世界银行(World Bank)认为贸易便利化是指一系列复杂的“边境”和“边境后”措施,重点关注的领域包括:交通基础设施投资、海关现代化、数据交换的电子化和自动化、港口效率、物流和运输服务、运输安全等。

基于这些概念界定,学者们设计了一系列指标或者指标体系来定量测度一国的贸易便利化水平。比较有代表性的包括:其一,Wilson et al(2005)从港口效率、海关环境、国内监管环境、电子商务环境四个方面测度了贸易便利化水平;其二,世界经济论坛与全球贸易便利化联盟发布的《全球贸易促进报告》(The Global Enabling Trade Report)从国内市场进入、国外市场进入、边境管理的效率和透明度、运输基础设施的可得性和质量、运输服务的可得性和质量、信息和通信技术、营商环境 7 个具体指标测度贸易便利化。

#### (二) 贸易便利化水平的国际比较

1. 贸易便利化总体情况。改革开放以来,我国在对外贸易、外商直接投资、资本国际流动、汇率体制等各领域都进行了一系列改革,取得了突破性进展,为我国的经济增长作出了重要贡献。例如,在促进对外贸易方面,我国不断降低关税壁垒,1992 年我国实际征收的关税税率的简单平均

值高达 39.7%，而到 2001 年我国加入世界贸易组织时，这一数值已降低为 15.4%，到 2014 年，进一步降低为 7.57% (余森杰, 2016)。在引进外资方面，我国不断扩大外商直接投资的领域，放松对外资的股权比例限制。在资本国际流动方面，对外直接投资等项目下的资本跨境流动已经基本实现自由。

然而，不难发现，相对于其他领域，我国贸易便利化改革明显滞后，已经成为制约对外贸易的主要短板，且相对于世界其他国家，我国的贸易便利化改革也比较缓慢。根据世界经济论坛与全球贸易便利化联盟发布的《全球贸易促进报告》，2010—2016 年，我国在世界贸易促进指标 (Enabling Trade Index) 中的排名不升反降，由 2010 年的 48 名下降为 2012 年的 56 名，2014 年进一步下降为 63 名 (见表 2)。虽然 2016 年中国在世界贸易便利化方面的排名上升为 61 名，但与发达国家 (地区) 存在较大差距。在得分方面，中国与国际先进做法的差距也比较大，与新加坡、中国香港、美国的得分之差分别为 1.48, 1.17, 1.03，如果换算成百分比，即意味着中国与这些经济体的差距高达 32.96%, 26.06%, 22.94%。

表 2 主要国家和地区贸易便利化改革进展情况

	2016 年	2016 年	2014 年	2014 年	2012 年	2012 年	2010 年
经济体	排名	得分	排名	得分	排名	得分	排名
新加坡	1	5.97	1	5.8	1	6.14	1
中国香港	3	5.66	7	5.47	2	5.67	2
英国	8	5.52	6	5.48	11	5.18	17
德国	9	5.49	8	5.4	13	5.13	13
法国	13	5.37	13	5.31	20	5.03	20
日本	16	5.28	21	5.14	18	5.08	25
美国	22	5.24	22	5.14	23	4.9	19
加拿大	24	5.15	19	5.16	9	5.22	8
澳大利亚	26	5.1	28	4.91	17	5.08	15
韩国	27	5.04	34	4.86	34	4.65	27
中国台湾	35	4.92	29	4.91	29	4.81	28
墨西哥	51	4.55	62	4.36	65	4.08	64
南非	55	4.52	58	4.41	63	4.1	72
土耳其	59	4.52	48	4.54	62	4.13	62
中国	61	4.49	63	4.36	56	4.22	48
印度尼西亚	70	4.3	74	4.21	58	4.19	68
越南	73	4.26	87	4.01	68	4.02	71
印度	102	3.91	106	3.72	100	3.55	84
巴西	110	3.8	97	3.87	84	3.79	87
俄罗斯	111	3.79	105	3.72	112	3.41	114

数据来源: *The Global Enabling Trade Report* (2012, 2014, 2016)。

此外，根据世界银行 2015 年《全球营商环境报告》，我国根据“跨境贸易”指标衡量的便利化程度排名第 98 位，不仅远低于新加坡和我国香港地区，也远低于美国、德国、法国等发达经济体，而且也低于我国周边的韩国和日本 (见表 3)。平均而言，我国的出口必须准备 8 份文件、耗费 21 天时间；进口需要准备 5 份文件、耗费 24 天。在贸易成本方面，我国远高于韩国、新加坡以及我国香港地区，这说明我国进一步降低贸易成本的空间还很大。

即使与发展中国家相比，我国的贸易便利化水平依然有待提高。表 4 显示了以“国际贸易单一窗口”衡量的贸易便利化水平，在主要的发展中国家中，绝大部分国家的贸易便利化水平高于我国。

更为具体地,依据贸易成本衡量,我国的贸易便利化程度仅处在发展中国家的中间位置,甚至马来西亚、毛里求斯、泰国、印度尼西亚和越南等国家的贸易成本也显著低于我国。

表3 中国与世界主要国家和地区贸易便利化排名比较(“跨境贸易”指标)

经济体	排名	出口文件数	出口时间数(天)	出口成本(美元/箱)	进口文件数	进口时间(天)	进口成本(美元/箱)
德国	18	4	9	1015	4	7	1050
法国	10	2	10	1355	2	11	1445
韩国	3	3	8	670	3	7	695
荷兰	13	4	7	915	4	6	975
加拿大	23	3	8	1680	3	10	1680
美国	16	3	6	1224	5	5.4	1289
日本	20	3	11	829.3	5	11	1021
新加坡	1	3	6	460	3	4	440
印度	126	7	17.1	1332	10	21.1	1462
英国	15	4	8	1005	4	6	1050
中国	98	8	21	823	5	24	800
中国香港	1	3	6	590	3	5	565

数据来源:原始数据来自于世界银行的《全球营商环境报告2015》。

表4 发展中国家以“单一窗口”衡量的贸易便利化

经济体	排名	出口文件数	出口时间数(天)	出口成本(美元/箱)	进口文件数	进口时间(天)	进口成本(美元/箱)
菲律宾	65	6	15	755	7	15	915
哥伦比亚	93	4	14	2355	6	13	2470
哥斯达黎加	5	14	1020	5	14	1070	—
马来西亚	11	4	11	525	4	8	560
毛里求斯	17	4	10	675	5	9	710
墨西哥	44	4	12	1499.3	4	11.2	1887.6
泰国	36	5	14	595	5	13	760
突尼斯	50	4	16	805	6	20	910
土耳其	90	7	13	990	8	14	1235
危地马拉	102	8	17	1355	6	16	1445
文莱	46	5	19	705	5	15	770
牙买加	115	6	20	1580	7	17	2180
印度尼西亚	4	17	571.8	8	26	646.8	—
约旦	54	5	12	825	7	15	1235
越南	75	5	21	610	8	21	600
中国	92	8	21	823	5	24	800

注:依据世界银行的《全球营商环境报告2015》相关数据整理所得。

2. 我国贸易便利化的主要短板。值得注意的是,在贸易便利化方面,中国的运输基础设施质量(2016年的世界排名为第22)、运输服务质量(2016年的世界排名为第32)以及信息通信技术等硬件已经相对完善,短板在于我国的海关通关程序和流程还较为复杂,所需准备的材料也比较多,这使通关的成本较高。据《全球贸易促进报告2016年》数据,我国贸易通关的成本约为950美元每个集装箱,其中进口成本更高。在边境管理的效率和透明度方面,中国的世界排名也比较低,2016年仅位居世界第52位,与周边的韩国、日本等经济体差距都较大,与排名前列的新加坡、中国香港的差距更大,其中在得分上与世界排名第一的新加坡相差1.49,占中国得分的30.35%(见表5)。

表5 边境管理的有效性、透明性指标排名和得分

经济体	2016年		2014年	
	排名	得分	排名	得分
新加坡	1	6.4	5	6.13
英国	6	6.21	6	6.11
日本	11	6.06	8	6.07
中国香港	12	6.02	22	5.71
德国	14	5.96	16	5.91
美国	17	5.89	20	5.78
法国	19	5.83	19	5.81
加拿大	21	5.82	17	5.85
韩国	28	5.7	24	5.66
澳大利亚	32	5.62	30	5.53
中国台湾	33	5.6	26	5.64
土耳其	45	5.06	47	5.09
中国	52	4.91	56	4.83
南非	61	4.78	61	4.74
墨西哥	64	4.77	69	4.63
印度	75	4.45	83	4.22
印度尼西亚	79	4.35	80	4.29
越南	86	4.19	102	3.89
巴西	92	4.11	93	4.05
俄罗斯	104	3.93	105	3.85

数据来源: *The Global Enabling Trade Report* (2016)。

### 三、我国自贸试验区贸易便利化改革最新进展

贸易便利化水平的提升是我国自贸试验区改革的主要任务之一。目前,上海、广东、天津和福建四个自贸试验区结合自身的发展优势和定位,不断摸索创新贸易便利化改革措施,形成了一批可复制可推广的改革经验。<sup>①</sup>从自贸试验区贸易便利化改革措施的内容来看,可以将其大体划分为三种类型。第一种类型属于体制性、政策性的改革措施。一般来讲,这种改革措施具有全局性战略意义,需要相关监管部门授权,或者需要国务院相关部委的协调。第二种类型是工作机制性的改革措施,这种改革虽然也需要有关部门协调,但是只需要在自贸区所在地各个部门之间协调,一般不需要上级部门的授权,可以自主做出安排。第三种类型是技术性的改革措施,主要是应用信息化手段来提高效率,改变工作流程和具体的办公方法。总体来讲,属于体制性、政策性的改革措施需要有充分的法律、法规和政策依据,以及上级有关部门的授权;属于工作机制性的改革措施需要自贸区所在地各部门的协调配合和自主创新的思路;属于技术性的改革措施主要依靠自主创新努力和有关的经济技术条件。

#### (一)通过体制性、政策性改革,初步建立了符合国际高标准要求的贸易便利化体制

这方面包括:(1)实施内外贸税收征管“一体化”及内销选择性征税制度。这类措施实施后,非保税货物可以进入特殊监管区,企业可登记为增值税一般纳税人。这意味着外贸企业在特殊监管区内也能开展内贸业务,并且企业可根据其对应进口料件或实际报验状态,选择缴纳进口关税。这种做法极大地提高了企业操作的便利化,降低了企业仓储成本及进出口等物流成本,有利于企业根据实际业务的开展情况,在充分利用国际市场的基础上,合理配置国内市场资源,从而统筹开展国际与国内贸易,相应减少了企业的实际运营成本,提高运营效率。(2)海关税收总担保制度。在该措施下,企业“一票一保”的通关担保业务纳入海关“银行税款”总担保体系。对于企业同类涉税担保业务,允许企业在银行保函额度内办理多次业务,这就减少了审批次数。该做法不仅加快了通关速度,提高



了通关效率,而且提高了保函使用效率,使企业担保授信更有效地发挥作用。(3)出入境 C 类快件检验检疫监管制度,即对 C 类快件实施便利化检验检疫措施和清单管理制度,明确了禁止以 C 类快件形式入境的产品清单,实现了与跨境电子商务形式禁止进境商品名录的有效衔接。该制度极大地促进了跨境快件运营企业的发展,依托信息化检验检疫平台,提升了验放速度,并在一定层面上提升了监管的有效性。(4)“先进区后报检”制度改变了过去因单证延误无法报检问题,降低了由此产生的滞港和滞箱费用。相比原先的“先报检后进区”模式,实现了出区时的“零等待”,企业通关时间大幅减少,比以往正常报关报检柜台交单办理节省至少 1 天半的时间。(5)关检“一站式”查验平台+监管互认,即海关与检验检疫部门强化协作,实现作业空间、作业时间一致、作业系统并行,场所设施、查验设备等资源共享,对特定商品、对高资信企业互认对方查验或检验数据和结果,真正实现了“一次申报、一次查验、一次放行”。该措施打造了高效的关检部门高效畅通合作的样本。即合理优化与口岸通关高度相关的海关和检验检疫两个执法部门的工作流程,实现查验场所、查验时间的统一和查验业务的并行。更为有效的是,互认对方查验或检验数据和结果,为广大企业提供高效率、低成本、口岸通关模式。该做法节省约 50% 的人力资源,缩短企业 40% 的通关时间,每标箱节省 600 元物流成本。

表 6 体制性、政策性贸易便利化改革措施

序号	名称	实施范围	措施内容	监管部门	针对市场主体
1	内外贸税收征管“一体化”制度	上海	允许海关特殊监管区内的企业开展国内贸易,对保税、非保税等不同状态下的货物转移和交易,税务、海关等部门履行好监管职责。	财政部 海关总署 税务总局	海关特殊监管区内的高资信发生国际贸易业务的企业
2	实行内销选择性征税	天津 福建	自贸试验区海关特殊监管区域内企业加工、生产并销往国内市场的货物,企业可根据其对应进口料件或实际报验状态,选择缴纳进口关税。	财政部 海关总署 税务总局	海关特殊监管区域内发生国际贸易业务的企业
3	实施海关税收总担保制度	天津 福建	进一步建立完善涵盖所有涉税担保业务、所有通关现场的税收总担保制度,通过银行保函统一备案,将企业“一票一保”的通关担保业务纳入海关“银行税款总担保”体系。	海关总署	发生国际贸易业务的企业
4	出入境 C 类快件检验检疫监管制度	天津 福建	检验检疫机构对 C 类快件,实施便利化检验检疫措施和清单管理制度,明确了禁止以 C 类快件形式入境的产品清单,实现了与跨境电子商务形式禁止进境商品名录的有效衔接。对入境 C 类快件,应实施检疫的,按有关规定实施检疫,免于检验,促进跨境电商直邮模式业务的发展。	质检总局	跨境电商企业
5	“先进区后报检”制度	上海 福建	允许企业向检验检疫申报后,先到口岸提货进入海关特殊监管区,然后在规定时间内办理报检手续。	质检总局	海关特殊监管区域发生国际贸易业务的企业
6	关检一站式查验平台+监管互认	福建	海关与检验检疫部门强化协作,实现作业空间、作业时间一致、作业系统并行,场所设施、查验设备等资源共享。	海关总署 质检总局	高资信国际国贸企业

资料来源:作者根据自贸试验区实地调研整理所得。

## (二)通过工作机制性改革,逐步形成自主改革的贸易便利化工作机制

1. 在检验检疫方面,四个自贸试验区逐步形成了一批贸易便利化的成功做法和经验。(1)国际中转集拼“快检快放”制度,这不仅开拓了间接货源腹地、降低物流成本、促进小批量货物出口,还能促进港航要素集聚并推动口岸功能延展和效率提升,已经成为衡量国际枢纽港的重要指标。(2)“空检海放”便捷化监管制度。其实施方法是空运样品提前检验,同一批次海运货物到岸后快速验放。该制度充分利用了同一批货物空运和海运到港的时间差,同时通过食品进口商提供合格证明材料,又有效地履行落实企业主体责任,确保其对进口产品的质量安全负责。(3)进口研发样品便利化监管制度。由传统的“事前产品信息登记+口岸抽查检验”监管模式转变为“合格保证+风险评估+事

后监管”管理模式。这种做法大大缩减了进口样品从机场到其试验室的时间,从而使企业研发耗材的综合进口成本大幅下降(彭启呈,2017)。(4)会展检验检疫监管新模式。该模式减免了备案手续,改革创新查验和核销模式,简化检验检疫审批流程,并在一定程度上推进国际展会“单一窗口”建设。(5)进口机动车检验监管新制度。依托检验检疫业务公共服务平台,在申报、验证、监管、放行等环节对进口机动车实现闭环监管,进口机动车同步在线出证,检测结果通过信息系统即时反馈,做到随到随报、随报随检、随检随放。充分利用社会检测资源,提高进口汽车的通检效率。

表 7 工作机制性贸易便利化改革措施

序号	名称	实施范围	措施内容	监管部门	针对市场主体
1	国际中转集拼“快检快放”制度	上海 广东 福建	对明确为中转集拼的货物,在通检流程上采取快速处理机制。同时,参照国际惯例对检疫证书及原产地证书签发管理机制作相应调整。	质检总局	港口物流企业
2	“空检海放”便捷化监管制度	上海 天津 福建	空运样品提前检验,同一批次海运货物到岸后快速验放。	质检总局	发生国际贸易业务的企业
3	进口研发样品便利化监管制度	上海 天津	对研发科创类企业进口的研发用样品采取合格假定,信用放行的监管新模式,对产品实施风险分类监管,简化出入境办理手续,实施事中事后监管。比如,进口研发食品化妆品样品,基本做到报检当天放行。	质检总局	研发科创类企业
4	海事集约登临检查制度	上海 天津 福建	整合海事执法力量,实现一站式登轮检查,一次完成海事监管所有执法检查。	交通运输部	进港船舶
5	身份统一认证,企业申报“一卡多证”	上海 广东	针对企业通过国际贸易“单一窗口”进入不同部门的信息系统后仍需申请不同的密钥(U盾)、分别认证身份后才能申报的问题,在进入国际贸易“单一窗口”环节,实行一卡多证,身份统一认证。	国家口岸办	发生国际贸易业务的企业
6	会展检验检疫监管新模式	广东 福建	简化审批手续,对于会展相关的业务实行网上申请和在线审批;对需办理强制性产品认证(CCC认证)的产品实行“入区登记、展后区别监管”的监管方式;会展结束后,退运出境的展品采取复出核销的便捷措施,改口岸查验为场馆集中查验,对入境展品实行口岸核证直接放行。	质检总局	开展国际会展的企业
7	进口机动车检验监管新制度	广东 天津 福建	第一,在口岸监管区布局汽车检测线,配套信息化管理系统、视频监控系統,并与检验检疫业务公共服务平台无缝对接,对进口机动车实现闭环监管,在申报、验证、监管、放行等环节,做到随到随报、随报随检、随检随放。第二,对进口机动车实施“入区报备、出区检验、后续监管”和“合格保证+符合性评估”的检验监管模式,采信第三方检验机构检测结果,综合实施合格评定,实现“检管分离”。第三,支持汽车平行进口试点企业,在指定口岸建立仅进行标准符合性整改的整改场所,并在该整改场所内进行 CCC 认证工厂检查。依托检验检疫业务公共服务平台,进口机动车同步在线出证,检测结果通过信息系统即时反馈,实现当天检验、当天拟证、当天放行。第四,推出口机动车智能监管及质量溯源功能,向购买平行进口汽车的消费者提供车辆基本信息、外观、检验结果等质量安全信息的溯源查询服务。第五,整车口岸采用物联网无线射频识别技术(RFID技术),整车进口卸港后,加贴唯一识别的RFID标签,通过整车监管系统与海关H2010系统进行信息交互,对车辆进、出、转、存全流程进行信息化、自动化监管,实现海关卡口自动抬杆、自动放行的一体化快速通关。	质检总局	机动车进口企业
8	进口食品检验监管制度创新	广东 福建	允许进口食品企业在产品装运前,自愿委托境外有资质的检验机构按照我国食品安全标准的要求,对拟出口到我国的食物进行检测,境外检验机构需经检验检疫部门考核并通过信息系统对接,实时将相关抽样、检测及监装等信息通过检验检疫业务公共服务平台传递给检验检疫机构。货物到港后进口商向检验检疫机构提交境外检验机构出具的检测报告,经审核和查验符合要求的,检验检疫机构通过信息平台实时核销,即可实施快速验放。	质检总局	进口食品企业

续表 7

序号	名称	实施范围	措施内容	监管部门	针对市场主体
9	放宽优惠贸易安排项下海运集装箱货物直接运输判定标准	广东 福建	对 ECFA 项下的进口货物,采用验核集装箱号及封志号的方式来判定,突破了以往需提交第三方中转地海关出具的证明文件的做法。	海关总署	发生国际贸易业务的企业

资料来源:作者根据自贸试验区实地调研整理所得。

2. 在海事检查方面,实施海事集约登临检查制度。海事、海关、检验检疫和边检四家查验单位分别登临检查,这种传统的登临检查制度,一方面存在检查次数多、检查内容一定程度上重复的问题;另一方面,对于执法力量、检查人员的需求不断加大。联合登临检查机制可以使各部门联防联控,共同合作,利用各自的优势,经常通报相关情况和问题进行共同的联合执法,提高执法工作效能。此项制度使船舶接受海事检查次数平均降低了 70%,总的受检时间平均缩短了 50%,有效提高自贸试验区船舶、货物进出港效率,节约企业成本。

3. 在企业身份认证方面,实施企业身份统一认证,企业申报“一卡多证”。实施货物申报领域身份认证的“一卡多证”,即把现有海关、检验检疫部门的货物申报企业身份认证集成到一个介质上,为进一步将单一窗口上更多的身份认证集成到一个介质上提供经验。

4. 放宽优惠贸易安排项下海运集装箱货物直接运输判定标准。在该措施下,采用验核集装箱号及封志号的方式来判定,突破了以往需提交第三方中转地海关出具的证明文件的做法,节省了企业为获取相关证明文件而往返奔波产生的费用和时间,提高了通关效率。

表 8 技术性贸易便利化改革措施

序号	名称	实施范围	措施内容	监管部门	针对市场主体
1	“即检即放”无纸化便捷查验模式	上海 天津 福建	通过信息技术,优化现场查验,对查验货物的信息实现跨区域、跨部门、跨行业的数据追溯,实现现场查验无纸化、即检即放和数据共享。	质检总局	发生国际贸易业务的企业
2	加工贸易手册管理全程信息化改革	广东	加工贸易企业办理加工贸易手册可通过在线申报方式提交先关业务的电子数据,实现业务的网上办理、网上审核,从而简化了业务的手续和流程。	海关总署	加工贸易企业
3	“智检口岸”平台	广东	“智检口岸”平台包括对外的公共服务平台与对内的智检综合业务管理系统,构建了事前备案、事中采信、事后追溯的“互联网+检验检疫”工作新模式。企业和公众可通过公共服务平台无纸化办理检验检疫业务、在线咨询或投诉、实时查询业务办理流程、实验室检验结果、质量信息、红黑名单等;内部可实现风险预警、第三方采信、企业分类监管、诚信管理、产品风险判别等,达到闭环监管。	质检总局	发生国际贸易业务的企业
4	国际转运自助通关新模式	广东	国际中转货物无纸化申报,在此基础上,通关系统可以自动审核,对于没有问题的货物实现自动放行,从而实现了通关全程自动化,并且不再受时间限制。该模式下,货物转驳时间由原来的 1~2 天缩短为 3~5 小时,卸船理货报告生成时间从原来的 6 小时左右大幅减少到 5 分钟左右,实现国际转运船对船作业。	海关总署	国际物流企业

资料来源:作者根据自贸试验区实地调研整理所得。

### (三)通过技术性改革,不断完善以信息化为支撑的贸易便利化模式

在自贸试验区内,海关、检验检疫等口岸管理部门运用信息技术手段,极大地提高了工作效率和办事效率。(1)“即检即放”无纸化便捷查验模式。作为一种全新的查验放行模式,通过手持式移动执法终端,实现检验检疫的无纸化及多系统的一键放行,简化了执法流程、提高了执法效率,加快可放行速度。(2)加工贸易手册管理全程信息化改革。该项措施分步骤实现了加工贸易手册备案信息化,核销信息化,以及嫁接通关环节无纸化,最后打通了业务链条,最终实现加贸业务的全程信息化。该措施实施后,通关更高效,大部分单证能实现系统自动审核“秒过”,近 95%的报关单实现系统自动

放行,业务办理速度显著提升,海关的作业环节由原来的7个减少为4个,业务办理速度显著提升,单项业务办理的时间缩减了70%以上。(3)“智检口岸”平台。一是企业随时可通过互联网远程、免费、无纸化申报,平台提供业务办理“场景式服务”,企业和消费者可在线咨询或投诉等。与此同时,检验检疫部门通过“智检口岸”进行风险评估和诚信管理,发布企业信用及商品质量信息、支持负面清单以外的商品快速通检。通过“智检口岸”云计算、大数据手段分析,检验检疫部门可以进行精准布控,查验比例降低90%,市场采购出口商品放行周期由2~3天缩短为16分钟,跨境电商平均通检时间减少为105秒。(4)国际转运自助通关新模式。国际中转货物无纸化申报,在此基础上,通关系统自动审核,对于没有问题的货物实现自动放行,从而实现了通关全程自动化,不再受时间限制。

#### 四、我国自贸试验区贸易便利化改革的不足和建议

##### (一)贸易便利化水平整体偏低,亟须对标国际高标准贸易规则

《贸易便利化协定》的正式生效,对我国贸易便利化的发展提出了明确的要求。自贸试验区作为我国构建开放型经济新体制的窗口,理所应当的成为我国对标国际贸易高标准进行压力测试的试验田。现阶段,自贸试验区贸易便利化水平的提升主要体现在通关流程及手续的简化和现代化手段的应用方面,当然也涉及提升透明度和通关税费方面的改革,应该说取得了一定成绩,并且在货物放行与结关、进口货物移动等条款上,已超过贸易便利化协定明确的便利化程度。但是总体而言,在世界范围内我国贸易便利化水平处于中等偏下的水平,即使在发展中国家范围内优势也不明显。我国的不足集中体现在法律的透明度和有效性较低、通关手续繁冗、通关成本高、信息化程度低等方面。《贸易便利化协定》为我国自贸试验区贸易便利化提供了对标的准则,自贸试验区今后应该按照这些准则进一步提高和完善贸易便利化水平。

##### (二)贸易便利化创新改革呈现碎片化,系统集成有待提高

通过梳理我国自由贸易试验区贸易便利化的最新进展不难发现,各自贸试验区都在探索提升贸易便利化的措施、做法,同时与贸易便利化相关的各管理部门(海关、口岸、检验检疫、税收等)也能结合自身的监管内容总结出创新的经验。自贸试验区改革“碎片化”情况存在,在贸易便利化改革方面更为突出。现有的改革更多集中在对原有制度、流程、做法的细枝末节的理顺和完善。而改革的整体性、协同性不强,配套措施衔接不足,协调机制不健全,制度创新和风险防范的系统集成有待加强。以贸易便利化改革系统集成度最高的国际贸易单一窗口为例,现在相对成熟的四个自贸试验区都建立了国际贸易单一窗口,并且已经开始运行。国际贸易单一窗口基本已经纳入海关、检验检疫、海事、机场、港务等多个部门,并初步实现了货物进出口、贸易许可与资质、支付结算、自贸专区、人员申报、信息共享和政务公开等功能。极大地便利了通关企业,降低了企业的申报成本,受到了企业的广泛欢迎。但是仔细分析不难发现,四个自贸试验区的国际贸易单一窗口模式不尽相同,操作流程不统一,数据元不标准等问题较为突出。这就要求从顶层设计出发,形成我国的国际贸易单一窗口标准版,在全国复制推广。自贸试验区贸易便利化改革仍需要深入推进跨区域、跨部门、多条线整合,更加注重从贸易链、物流链全过程考虑,在基础建设、机制改革、法律调整、部门协同等多个领域同步配套推进。

##### (三)监管部门机构职能交叉重叠,部门沟通合作有待加强

2014年,国务院就印发了《关于落实“三互”推荐大通关建设改革方案的通知》,明确要求口岸相关管理部门要积极践行“信息互换、监管互任、执法互助”监管理念。当前,我国各自贸试验区在这方面确实取得了很大的进展。包括“一站式”通关作业、海关、国检、边检、海事实施联合登轮检查等做法都已推广复制,实施效果显著。但是在当前口岸管理部门的机构设置下,各监管部门事权并行,职能相对独立的状态在短时期内是不可能改变的。这在一定程度上成为我国自贸试验区贸易便利化提升的制约因素。这就要求各口岸监管部门求同存异,加强沟通协调,提升口岸综合治理体系。尽快形成我国国际贸易单一窗口的标准版,在各个自贸试验区推广,并复制到全国的海关特殊监管区及相关口岸。更为重要的是,要明确国际贸易单一窗口的法律地位,逐步调整完善相配套的法律法

规。在此基础上加强口岸部门与商务系统的贸易合作,包括统计数据和信息共享,进出口数据的检测预警等方面。

#### (四) 信息化通关系统分散重复建设,共建共享的标准系统势在必行

在自贸试验区贸易便利化形成的改革经验中,有很大部分属于技术性的改革措施。主要是应用信息化手段改变工作流程,提高效率。目前,各个自贸区还没有建立统一的信息化通关系统。各个自贸试验区根据自身的财力和实际需要,各自开发了相应的智能通关系统。这样的做法导致系统的功能不统一,系统相互兼容能力差,存在很大程度的重复设计开发问题。因此,需要相关部门在国家层面加强信息化建设,统一规划,建设全国统一的智能通关系统,并逐步开放数据接口,完善信息共享机制,推进数据简化和标准化,实现通关的智能化。

#### 注:

①目前,我国已经建立了3批11个自贸试验区。但是目前的改革实践还是以前2批4个自由贸易试验区为主。因此,本文的研究基于上海、天津、广东、福建自贸试验区展开。

#### 参考文献:

- 李斌 段娅妮 彭星,2014:《贸易便利化的测评及其对我国服务贸易出口的影响——基于跨国面板数据的实证研究》,《国际商务》第2期。
- 刘宇 吕郢康 全水萍,2016:《“一带一路”战略下贸易便利化的经济影响——以中哈贸易为例的GTAP模型研究》,《经济评论》第11期。
- 吴小康 于津平,2016:《进口国通关成本对中国出口的影响》,《世界经济》第10期。
- 杨军 等,2015:《贸易便利化对中国经济影响分析》,《国际贸易问题》第9期。
- 余森杰 崔晓敏,2016:《经济全球化下的中国贸易投资便利化研究》,北京大学中国经济研究中心讨论稿。
- Beverelli, C. et al(2015), “Export diversification effects of the WTO trade facilitation agreement”, *World Development* 76(12):293—310.
- Dennis, A. & B. Shepherd(2011), “Trade facilitation and export diversification”, *World Economy* 34(1):101—122.
- Djankov, S. et al(2010), “Trading on time”, *Review of Economics and Statistics* 92(1):166—173.
- Hummels, D. L. & G. Schaur(2013), “Time as a trade barrier”, *American Economic Review* 103(7): 2935—2959.
- Iwanow, T. & C. Kirkpatrick (2009), “Trade facilitation and manufactured exports: Is Africa different?”, *World Development* 37(6):1039—1050.
- Marti, L. et al(2014), “Relevance of trade facilitation in emerging countries’ exports”, *Journal of International Trade & Economic Development* 23(2):202—222.
- Melitz, M. J. (2003), “The impact of trade on intra-industry reallocations and aggregate industry productivity”, *Econometrica* 71(6):1695—1725.
- Moisé, E. & S. Sorescu(2013), “Trade facilitation Indicators: The potential impact of trade facilitation on developing countries’ trade”, OECD Trade Policy Papers, No. 144.
- Portugal-Perez, A. & J. S. Wilson(2012), “Export performance and trade facilitation reform: Hard and soft infrastructure”, *World Development* 40(7):1295—1307.
- Wilson, J. S. & C. L. Mann(2003), “Trade facilitation and economic development: A new approach to quantifying the impact”, *World Bank Economic Review* 17(3):367—389.
- Wilson, J. S. et al(2005), “Assessing the benefits of trade facilitation: A global perspective”, *World Economy* 28(6): 841—871.
- Zaki, C. (2010), “Towards an explicit modeling of trade facilitation in CGE models: Evidence from Egypt”, MPRA Working Papers.
- Zaki, C. (2014), “An empirical assessment of the trade facilitation initiative: Econometric evidence and global economic effects”, *World Trade Review* 13:103—130.

(责任编辑:何伟)

(校对:陈建青)