



No.C2016012

2016-10-17

经济全球化下的中国贸易投资便利化研究

余淼杰 崔晓敏

北京大学国家发展研究院、北京市、100871

摘要：在过去的三十年间，我国的贸易和投资便利化建设集中在降低进口关税、建设区域间自由贸易区、开放国内自由贸易试验区、签订双边投资协定、扩大常规铁路、高速铁路和高速公路建设规模六个方面。贸易和投资便利化带动了企业生产率的提升，提高了消费者的福利，并促进了我国经济的发展。未来我国在区域间自由贸易区，省际和国际间高速铁路、公路的建设方面还有巨大的便利化空间。

关键词：贸易便利化、贸易便利化、投资便利化

China 's Trade and Investment Facilitation under Economic Globalization

Miaojie Yu Xiaomin Cui

National School of Development of Peking University, Beijing, 100871

Abstract

In the past three decades, China's trade and investment facilitation focused on six aspects, including reducing import tariffs, building inter-regional free trade zones, opening up domestic free trade zones, signing bilateral investment agreements and expanding the scale of traditional railways, high-speed railways and expressways. Trade and investment facilitation lead to increasing productivity, improve consumer welfare and promote the development of China's economy. In the future, China has a great space to improve its degree of trade and investment facilitation through the construction of inter-regional free trade area, inter-provincial and international high-speed railway and highway.

Keywords: Trade facilitation, Trade facilitation, Investment facilitation

一、引言

2016 年是我国加入世界贸易组织后的第十五个年头。我国“入世”前历经了十五年漫长的谈判，而如今又一个十五年已悄然走过。对比入世前的十五年和入世后的十五年，我国经济发生了翻天覆地的变化——保持了长达三十多年平均 9.63% 的高速增长，并创造了举世瞩目的经济增长奇迹。1986 年，我国向关税及贸易总协定（1995 年后被世界贸易组织取代）正式提出恢复关贸总协定缔约国地位的申请。当时，我国的国内生产总值仅为 1.03 万亿元，进出口总额为 0.26 万亿元，并有 416.2 亿元的贸易逆差。而到 2015 年，我国的国内生产总值达 67.7 万亿元，进出口总额为 24.6 万亿元，并累计了 3.69 万亿元的贸易顺差。三十年间国内生产总值和贸易总额均翻了超过六番，我国从一个落后封闭的发展中国家迅速成长为世界第二大经济体和第一大货物贸易国。

随着经济全球化的不断深入，国际贸易对我国的经济发展起着至关重要的作用。第二次世界大战以后，发展中国家主要通过进口替代战略、贸易自由化战略和出口导向战略来实现经济发展。如上世纪六十年代，亚洲四小龙凭借贸易自由化和出口导向战略实现了经济的短期腾飞。相比而言进口替代战略对经济的促进作用较为乏力。具体到我国，十一届三中全会以来我国推出的改革开放政策正是汇聚了贸易自由化和出口导向战略的核心内容。改革开放以来，出口对我国的经济增长发挥了巨大的促进作用。1978 年，出口仅占我国国内生产总值的 4.6%，2015 年这一比重为 22.4%。值得一提的是，2006 年我国出口占国内生产总值一度高达 35.7%。从增长率上来看，1978-2015 年，我国出口的年平均增长率 17.7%，是同期我国国内生产总值年平均增长率的 1.82 倍。

投资是我国经济增长的另一架马车，并将继续发挥重要作用。改革开放以来，最终消费支出、资本形成总额及货物和服务净出口是推动我国经济增长的三驾马车。1979 年以来，最终消费支出对我国国内生产总值（简称 GDP）增长贡献率整体呈现下降趋势。根据国家统计局，1979 年最终消费支出对 GDP 增长贡献率为 83.5%，而 2014 年仅为 48.8%。但最终消费支出在对 GDP 增长拉动中依然占据主体地位。2014 年，我国 GDP 增长率为 7.3%，最终消费支出贡献了 3.6 个百分点。金融危机以后，货物和服务净出口对我国经济增长的拉动作用减弱，部分年份的贡献率甚至为负。2014 年，货物和服务净出口仅拉动了 0.3 个百分点的 GDP 增长。资本形成总额对 GDP 增长的贡献逐步凸显。1979 年，资本形成总额对我国 GDP 增长的贡献率仅为 19.6%，2014 年则为 46.9%。金融危机时期投资对我国经济增长的贡献率高达 86.5%。

入世前十五年和入世后的十年中，我国的贸易自由化措施主要以关税壁垒减少为主，而投资便利化措施则主要以基础设施建设为主，其中高速公路建设尤为突出。从开始申请加入世界贸易组织时，我国即抱着开放、包容的心态，主动降低我国的进口关税。根据世界银行统计，1992 年我国全产品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值仅为 15.4%，下降了约 61.2%。到 2014 年我国全产品简单平均关税仅为 7.57%，相对 2001 年又下降了超过一半。在投资便利化方面，1992-2014 年，我国新增高速公路里程达 11.2 万公里，超额完成了我国“五纵七横”的国道主干线布局。

2010 年以后，我国的贸易和投资便利化出现了新的发展方向。随着我国不断融入全球化生产之中，我国的关税壁垒越来越低，使得通过降低关税水平来增加贸易规模的空间越来越小。与此同时，金融危机以后以美欧为代表的西方国家经济增长持续疲软，促使贸易保护主义抬头迹象明显——以反倾销、反补贴和特保调查为代表的临时性非关税壁垒逐步兴起。这表现为以多哈回合为代表的全球性协定止步不前，而局部地区地缘博弈更加激烈，多个区域性高标准自由贸易体制相互抗衡。一方面，各国相继寻求贸易伙伴成立区域性自由贸易区，如美国牵头的跨太平洋伙伴关系协定（Trans-Pacific Partnership Agreement，简称 TPP）和我

国参与的区域全面经济伙伴关系谈判（Regional Comprehensive Economic Partnership，简称 RCEP）。另一方面，一些国家竞相在领土内部开展自由贸易试验区，扩充经济开放度。在投资便利化方面，高速铁路的兴起和“一带一路”国家战略的推出，为我国经济发展注入了新的活力。

贸易和投资便利化为我国经济社会发展带来了巨大的福利效应。一方面，进口关税的降低吸引了大量的外国商品涌入我国市场，丰富了我国的商品种类，提升了消费者的福利。Chen & Ma（2012）基于 1997-2008 年中国海关数据发现进口产品种类增加促使消费者福利提升了 4.9%。另一方面，进口关税的降低有助于企业全要素生产率和产品质量的提升，进而促使我国出口企业竞争力提高。这里面包括两个机制。首先，关税水平的降低，增加了我国市场的开放度和竞争程度，迫使低生产率企业退出市场和在位企业创新研发，这都将提高我国企业的生产率和竞争力。余淼杰（2011）表明 10% 中间品关税降低能促使企业生产率提升 5.2%，而 10% 最终品关税降低带来的生产率提升则达到 9.2%。其次，关税降低有助于高质量中间投入品的进口，进而有助于扩大我国出口企业的市场规模和参与度（Yu, 2015, Feng et al., 2016）。

然而 2012 年以来我国经济增速持续放缓，国内改革任务艰巨繁重。国内外对中国能否继续扮演世界经济增长引擎的前景表示担忧。最终消费支出、资本形成总额及货物和服务净出口作为我国经济增长的三驾马车，对我国未来的经济增长意义重大。随着我国进入经济增长新常态，我国能否继续通过贸易和投资便利化建设促进投资和出口，从而带动经济增长？我国的贸易和投资便利化方略是否还有发展的空间？本文将通过梳理入世前后三十年我国的贸易和投资便利化政策及其发展方向，讨论以下三方面问题：第一，我国贸易和投资便利化现状及国际比较；第二，入世前后三十年我国贸易便利化的主要方式及其发展方向；第三，我国投资便利化的主要方式及其发展方向。

二、发展现状及国际比较

自加入世贸组织以来，我国的贸易和营商便利化稳步提升。从国家维度来看，我国^①处于世界银行统计的全球营商环境排名的中游。2015 年，我国在世界银行统计的 189 个经济体、11 个领域^②的综合考察中排名第 90 位。从时间层面来看，我国的营商环境在逐步改善。根据世界银行 2007 年《全球商业环境报告》我国是营商环境改革步伐最快的前 10 个国家之一。2007 年以来，我国修订了营商相关法规，加快了企业登记程序的审批，强化了对投资者保护，并简化了跨境贸易中的繁琐手续。值得一提的是，2016 年 10 月 8 日国务院总理李克强在国务院常务会议上明确两点——第一，确定进一步精简政府核准的投资项目，以深化改革更大释放市场活力；第二，决定简化外资企业等审批管理，营造扩大开放的更好环境，并形成了“简政放权、放管结合、优化服务”三位一体的总体思路。截止到 2014 年底，国务院已经取消下放 9 批共 798 项行政审批事项。

当前我国的贸易便利化水平仍处在全球排名的中间位置，进一步改革的空间较大。根据世界银行《2015 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。综合排名中，新加坡和我国的香港地区贸易便利化程度最高。发达经济排名相对较为靠前，如美国、德国、法国分别排第 16、10、18 位。亚洲地区中，新加坡、韩国和日本的贸易便利化程度远远高于我国。在表 1 所列示的全球主要贸易国中，仅印度的贸易便利化程度远低于我国。平均而言，我国出口需要具备 8 份文件、消耗 21 天时间，而进口则需要 5 份

^①这里指不包括香港、台湾在内的中国大陆地区。

^②全球营商环境统计涉及的 11 个领域是：开办企业、办理施工许可、获得电力、登记产权、获得信贷、保护少数投资者、纳税、跨境贸易、执行合同和解决破产。

文件、消耗 24 天。尽管我国进出口的程序相对较多、时耗较长，但我国每箱货物的进出口成本显著低于贸易便利化程度较高的西方发达国家。这表明相对发达国家，我国在劳动力成本上依然具备优势。但和韩国、新加坡以及我国的香港地区相比，我国的贸易成本依然较高，通过降低贸易成本促进进出口的空间依然很大。

表 1：中国与全球主要贸易国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 (天)	出口成本 (美元/箱)	进口文件数	进口时间 (天)	进口成本 (美金/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：世界银行《2015 全球营商环境报告》，2014 年 10 月发布。

国际贸易单一窗口体系。为了提高国际贸易效率和效益、降低贸易成本，联合国贸易便利化与电子业务中心（UN/CEFACT）推出了“建立国际贸易单一窗口及其法律框架的建议”。国际贸易单一窗口制被定义为国际贸易和运输相关各方在单一登记点递交满足全部进口、出口和转口相关监管规定的标准资料和单证的一项措施。“国际贸易单一窗口”大大缩减了国际贸易的时间和成本，提高了贸易商的国际竞争力。以新加坡的国际贸易单一窗口制为例，新加坡的企业通过新加坡国际贸易单一窗口办理单项单证手续的费用平均为 3 新元，是此前费用的五分之一；办理一单进出口贸易手续仅需要 10 分钟；办理一单进出口贸易许可手续也只需要 1 分钟，且 97% 的报关 10 秒钟就可以办理报关手续^③。目前，我国香港已建成国际贸易单一窗口“数码贸易运输网络系统”，而大陆的单一窗口工程仍在建设中。

表 2 提供了按照单一窗口制衡量的我国与发展中国家贸易便利化情况。和发展中国家相比，我国的贸易便利化程度依然有待提高。在表 2 列出的 16 个贸易量较大的发展中国家中，仅有两个国家的贸易便利化程度低于我国。值得一提的是，不少发展中国家通过单一窗口体系大大提升了贸易便利化程度，如马来西亚（第 11 位）和毛里求斯（第 17 位）。但和发达国家相比，大部分发展中的国家仍然相对较低——进出口所需要的时间在 10 天以上，部分国家甚至需要 20 天（李善民等，2016）。但从成本上来看，发展中国家相较发达国家依然具备绝对优势。这反应了发展中国家在廉价劳动力上的绝对优势。按照贸易成本衡量的贸易便利化程度，我国处在中间位置。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显著低于我国，对我国的进出口构成了压力——我国一些加工组装企业，面临着产业转移的风险。

^③ 孟朱明，《联合国国际贸易单一窗口在世界各国的应用及展望》，商务部对外贸易司（<http://wms.mofcom.gov.cn/article/ztxx/ae/201312/20131200414559.shtml>）。

表 2：发展中国家贸易便利化与国际贸易“单一窗口”

经济体	排名	出口文件数	出口时间 (天)	出口成本 (美元/ 箱)	进口文件数	进口时间 (天)	进口成本 (美金/ 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	47	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	62	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

数据来源：世界银行《2015 全球营商环境报告》，2014 年 10 月 29 日发布。

三、贸易便利化及发展方向

通常来说，国际贸易的成本包括两类：一类是国际运输成本，另一类是跨境成本。如 Feenstra-Taylor（2016）中指出的，国际运输成本会使得国际贸易总成本提升 21%，跨境各类成本则会使国际贸易总成本提升 44%。国际运输成本又可以分为货运成本（约占 11%）和中转成本（以时间成本为主，约占 9%）。跨境所产生的成本则包括关税和非关税壁垒成本（8%）、语言成本（7%）、货币差异所产生的成本（14%）以及安保和其它成本（9%）。由此可见，跨境所产生的成本是国际贸易总成本的主体部分。加之国际运输成本的优化依赖于运输技术的改善。这需要较大的人力和物力投入，且时间相对较长。因此，降低跨境成本是国际贸易便利化的主要方向。对于单个国家来说，语言差异是既定的，因而语言成本调控的空间不大。考虑到货币政策是一国调控宏观经济的重要手段，是一国经济政策独立的重要方面，因而除欧盟外在世界范围内建立新的统一货币区、取缔货币差异的可能性也较低。故各国仅能在关税和非关税壁垒以及其它成本上努力。在这些方面进行贸易便利化的主要方法包括：1) 降低关税税率；2) 区域自由贸易区建设；3) 国家内部自由贸易试验区建设。

（一）关税降低

在过去的三十年中，我国贸易自由化的突出表现为多个种类产品关税的大幅度下降。为加入世界贸易组织（关税及贸易总协定），1986 到 2000 年我国进行了大刀阔斧的贸易自由化改革——制造品适用关税从 1992 年的 40.8% 下降到 2000 年的 16.2%，降幅超过 60%；初级产品使用关税从 1992 年的 34.7% 下降到 2000 年的 17.4%，降幅约 50%。图 1 揭示了 1992-

2014年，我国全产品、制造品和初级产品加权平均的适用关税税率。由图1，在加入世贸组织之前，我国全产品加权平均的适用关税税率平均每年下降2.19个百分点。2001-2003年，关税税率每年直降4个百分点。到2003年我国加权平均的关税税率已经处于较低水平，并继续稳步从6%下降到3.21%。

值得一提的是：第一，根据世界银行统计1994-1996年我国初级产品适用关税有一个上升的过程。这里所说的初级产品^④并不等同于农产品，事实上它包含食品及活动物、饮料和烟草、原材料及化工等产品。我国的农产品关税由入世前的54%下降到2014年的13.8%，远低于世界平均水平（62%）。此外，上世纪八九十年代，为吸引外资和增加就业，我国陆续建立了一系列经济特区，并在沿海地区大力发展加工贸易。由于加工贸易进口的原材料享有零关税的优待，这可能使得这一阶段我国初级产品的关税相对较低。第二，目前制造品适用关税高于初级产品适用关税。加工贸易在我国占据重要位置——2009年之前加工出口份额一度在50%以上。加工贸易从国外进口外材料，并在完成组装加工后出口。因而中间品（初级产品）关税低于最终品（制造品）的现象与我国鼓励加工贸易发展的政策相一致。

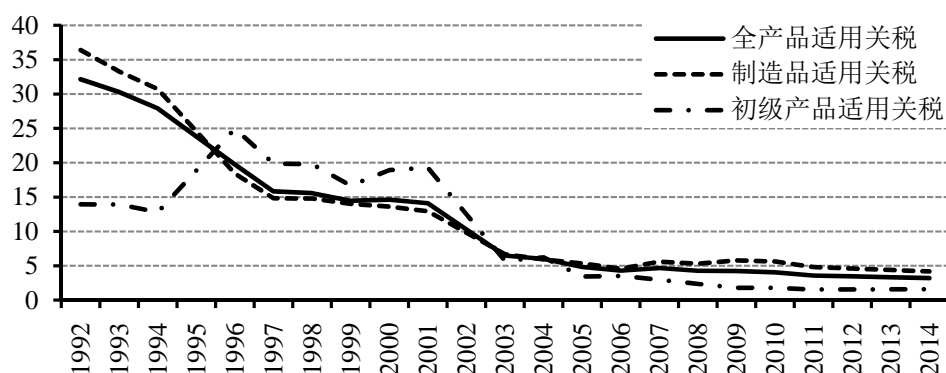


图1：1992-2014年中国加权平均的适用关税税率（%）

注：1995、2002、2012、2013年关税税率均由其前后两年税率的平均值得到。2012和2013年税率采用相同规律，并由2011和2014年数据推算得到。

数据来源：世界银行。

（二）自由贸易区建设

局部地区地缘博弈加剧，多个区域性高标准自由贸易体制相互抗衡。截止到2015年底，世界贸易组织成员国达164个，在经过多轮谈判后，世界范围的关税水平已经相对较低。关税壁垒对贸易的阻碍作用影响相对较小，而以技术性和临时性贸易壁垒为代表的非关税贸易壁垒的影响逐步凸显。非关税贸易壁垒包括价格控制、数量限制、反竞争和技术管制等方面的措施。Kee等（2009）提供了一种衡量非关税贸易壁垒对贸易的限制性影响的指标——总体限制指数（Overall Trade Restrictiveness Index）。该指标估计了非关税贸易壁垒的从价对等体（ad-valorem equivalents）——单位的非关税贸易壁垒等同于多少百分比的价格，并区分了关税和非关税壁垒对贸易的限制性影响。图2列示了联合国贸易和发展会议提供的不同收入水平的国家的总体限制指数^⑤。由图2，对中高收入的国家而言，非关税贸易壁垒对

^④根据《国际贸易标准分类》初级产品包括食品及活动物、饮料和烟草、除了燃料外不可食用的原材料、矿物燃料、润滑油及相关产品、动物和植物油、脂肪和蜡、化工品及相关产品。

^⑤值得一提的是，图2所提供的关税数据来自于2010年UNCTAD TRAINS数据库，而非关税贸易壁垒的

总体贸易的限制影响更大。而在低收入国家中，关税和非关税壁垒对贸易的影响旗鼓相当。这和中高收入国家关税水平相对较低，而低收入国家关税水平相对较高的现状相一致。进一步将贸易限制指数分农业和制造业两个行业，可发现无论是关税还是非关税贸易壁垒指标，农业的贸易限制程度都高于制造业。同时，除低收入国家外，无论是农业还是制造业，非关税贸易壁垒的限制指数都高于关税壁垒。

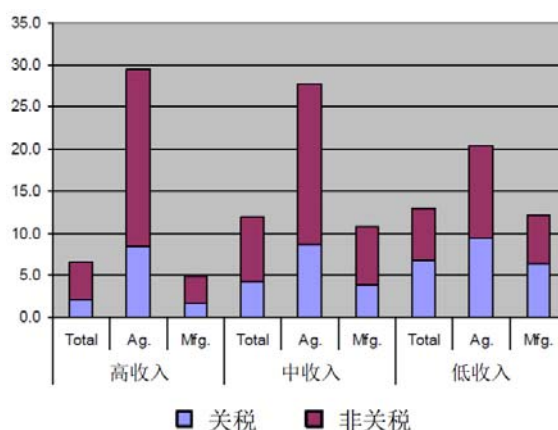


图 2: 进口品总体限制指数

数据来源：联合国贸易和发展会议（United Nations Conference on Trade and Development）。

非关税贸易壁垒对我国的对外贸易影响越来越多。加入世贸组织以来我国出口大幅度增加，我国逐步成长为世界制造业加工厂。我国制造品凭借充足的价格优势赢得竞争优势，并在国际市场上占据重要地位。这促使了越来越多的国家开始通过非关税贸易措施来保护本国产品，并抵制来自发展中国家特别是中国的廉价产品的竞争。根据世界银行统计，我国是受非关税贸易壁垒影响最大的国家之一。图 3 统计了 2011-2015 年针对我国和我国发起的非关税贸易壁垒情况。这里主要考虑八种常用的非关税贸易壁垒，包括卫生和植物检疫、技术性贸易壁垒、反倾销、反补贴、数量限制、保障措施和关税税率配额。由图 3，针对我国的非关税贸易壁垒远高于我国发起的非关税贸易壁垒。此外，卫生和植物检疫、技术性贸易壁垒和反倾销是我国及我国的贸易伙伴最常使用的非关税贸易壁垒。根据世界银行统计，2011-2015 年针对我国提起的这三种贸易壁垒占有所有非关税贸易壁垒的 89.1%。类似地，我国发起的这三种贸易壁垒的份额甚至高达 97%。

区域性自由贸易区建设将是我国近期贸易自由化的主攻方向。如前所述，我国当前关税水平较低，其对贸易的影响也较小。故我国未来贸易自由化重点在于非关税贸易壁垒的降低。而降低非关税壁垒最有效的方式就是建立区域性自由贸易区。当前我国已经和澳大利亚、瑞士、哥斯达黎加、新加坡、智利、韩国、冰岛、秘鲁、新西兰、巴基斯坦、东盟十国签署了双边自由贸易区协议。而和海合会（阿联酋、阿曼、巴林、卡塔尔、科威特和沙特阿拉伯）、挪威、中日韩、《区域全面经济伙伴关系协定》（Regional Comprehensive Economic Partnership）、斯里兰卡、巴基斯坦第二阶段、马尔代夫、格鲁吉亚的自由贸易区谈判正在进展中。还有一些双边自由贸易区谈判正在研究中，如我国和印度、哥伦比亚、摩尔多瓦、斐济、尼泊尔等。

数据则来自十年前。考虑到近十年以来非关税贸易壁垒的数据迅速增加，因而图 2 可能低估了非关税贸易壁垒的影响。

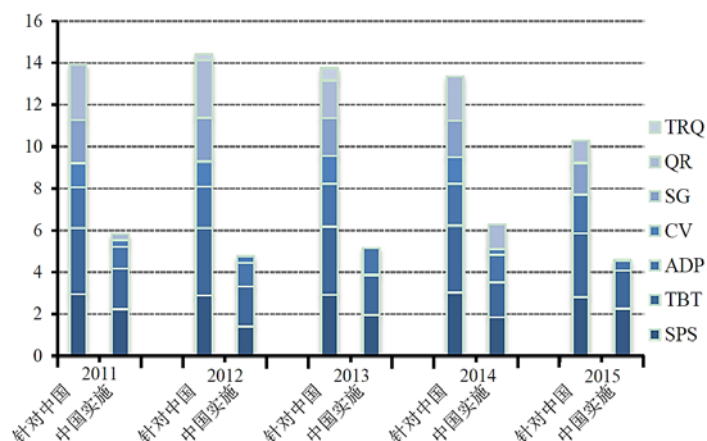


图 3: 针对中国和中国实施的非关税贸易壁垒

注: SPS, TBT, ADP, CV, QR, SG, SSG, TRQ 分别指卫生和植物检疫 (Sanitary and Phytosanitary)、技术性贸易壁垒 (Technical Barriers to Trade)、反倾销 (Anti-dumping)、反补贴 (Countervailing)、数量限制 (Quantitative Restrictions)、保障措施 (Safeguards, 包含特殊保障性措施)、关税税率配额 (Tariff-rate Quotas)。每一部分柱状条的高度等于相应非关税贸易壁垒数目的以 10 为底的对数。这样做的目的在于使得那些频率较低的措施也能在图中显现出来。对于那些非关税贸易壁垒数据缺失的年份, 我们人为地将它们的对数值设定为 0。

数据来源: 世界贸易组织。

事实上, 我国早在正式加入世界贸易组织之前就积极投入区域性自由贸易区的建设。2000 年我国提出建立中国-东盟自贸区的设想, 并得到了东盟各国领导人的积极响应。2010 年, 中国-东盟自贸区全面建成, 成为世界上三大区域经济合作区之一 (另两个分别为欧盟和北美自贸区)。中国-东盟自由贸易区是世界上人口最多的自由贸易区, 也是由发展中国家组成的最大的自由贸易区。根据世界银行, 截止到 2015 年, 中国东盟自贸区涵盖 11 个发展中国家, 约 20 亿人口, 国民生产总值 (简称 GDP) 达 13.3 万亿美元, 出口总额占世界总出口额的 17.0%。沿着中国东盟自贸区这个起点, 我国进一步参与了“东盟 10+3” (“东盟+中国+日本+韩国”) 自贸区谈判、中日韩自贸区以及《区域全面经济伙伴关系》 (又称“东盟 10+6”) 谈判。

当前, 我国自贸区建设的难点在于中日韩自贸区。“东盟 10+3” 自由贸易区的建设可追溯至 2000 年在泰国召开的清迈协议。当时, 东盟十国和中日韩三国财长就东亚地区财政金融合作和“双边货币互换机制”达成共识。然而, 十五年已经过去了, “东盟 10+3” 自由贸易区仍未落地。究其原因是主要成员国在领土问题和在贸易自由化原则上依然存在分歧。众所周知中-日和日-韩双边领土问题一直是影响其经济合作、引发政治冲突的焦点。因而, 2012 年 11 月中日韩三国经贸部长在柬埔寨金边召开的东亚领导人系列会议期间宣布启动中日韩自贸区谈判。截止到目前, 中日韩自贸区已稳步推进了 10 轮谈判, 三方就货物贸易、服务贸易、投资和协定范围领域等重要问题进行了充分探讨。中日韩自贸区谈判的顺利推进将为“东盟 10+3” 和“东盟 10+6” 自贸区的全面建成奠定良好地基础。

《区域全面经济伙伴关系》的建立具有重要意义, 并将成为我国区域性自贸区建设的里程碑。首先, “东盟 10+6” 自贸区是我国当前参与的最大的自由贸易区建设。它包含东亚和东南亚地区的主要经济体, 具有巨大的规模效益。如中、日、韩三国 2015 年的 GDP 总额约为 16.4 万亿美元, 占东亚 GDP 总额的 76.9%。其次, RECP 的建立有助于深化十六个成员国之间的产业整合程度。“东盟 10+6” 的建立将巩固并深化东亚和东南亚地区产业链整合程度, 甚至将引起各国在区域产业链上的重新组合。以往研究发现我国在全球产业链中扮演者

“承上启下”的角色。我国从东盟进口原材料，从日、韩进口元零件，并将这些零部件组装加工成最终消费品向美欧出口。未来我国有望逐步转变为向一些东南亚国家供应配套零部件，并经由这些国家向美、欧出口最终消费品。最后，RECP 将成为构建亚太贸易新秩序的一股重要力量，并与《跨太平洋伙伴关系协定》相抗衡。

表 3：主要多边自贸区谈判

成员国	EU	FTAA	NAFTA	RECP	TISA	TPP	TTIP	中日韩
美国		×	×		×	×	×	
中国				×	×*			×
日本				×	×	×		×
德国	×				×		×	
英国	×				×		×	
法国	×				×		×	
印度				×				
意大利	×				×		×	
巴西		×						
加拿大		×	×		×	×		
韩国				×	×			×
澳大利亚				×	×	×		
俄国								
西班牙	×				×		×	

注：EU、FTAA、NAFTA、RECP、TISA、TPP、TTIP、中日韩分别表示欧盟自贸区、美洲自由贸易区、北美自由贸易协定、《区域全面经济伙伴关系》、国际服务贸易协定、《跨太平洋伙伴关系协定》、跨大西洋贸易与投资伙伴协议和中日韩自由贸易区。×表示该国加入了该自贸区或贸易协定谈判；×*表示仅该国的部分地区加入了该自贸区或贸易协定谈判。如仅我国的香港和台湾地区加入了国际服务贸易协定的谈判。此外，由于“东盟 10+3”和《区域全面经济伙伴关系》有所重复，故未列示。

数据来源：作者根据维基百科信息整理。

中国应积极参与《跨太平洋伙伴关系协定》谈判。2008 年，美国同意加入“跨太平洋战略经济伙伴关系协议”（又称为“P4 协议”^⑥），并力图通过 TPP 谈判构建亚太地区经贸秩序。2015 年，美国、日本、澳大利亚等 12 个国家就服务贸易自由化、投资自由化和知识产权等方面达成一致意见，并于 2016 年 2 月正式签署《跨太平洋伙伴关系协定》。遗憾的是，我国并未获邀加入 TPP 谈判。尽管当前我国能够通过 RECP 谈判削弱 TPP 谈判对我国的不利影响，但未来我国还是应该积极参与 TPP 谈判。这主要是考虑到：

第一，TPP 成员国占全球经济的比重达到 40%，具有巨大的规模效应。

第二，我国的主要贸易伙伴——美国、日本、东盟四国（文莱、马来西亚、新加坡、越南）等都已加入 TPP 谈判。加入 TPP 谈判将有利于我国继续发挥比较优势、融入全球产业链，并在亚太地区经济发展和区域经贸秩序制定中保持话语权。

第三，加入 TPP 谈判有助于进一步推动我国的贸易自由化，促进我国的经济发展。表 3 列出了全球主要的多边自贸区谈判以及我国前 15 个贸易伙伴国的多边自贸区参与情况。由表 3 可以看到，和欧洲和美洲的贸易自由化相比，亚洲地区的贸易自由化进程较慢且规

^⑥由于初始协议国仅有智利、新西兰、新加坡和文莱，故又称“P4 协议”。

模较小。而我国当前加入的自贸区谈判数量较小，且限于发展中国家。

（三） 自由贸易试验区

通过自由贸易试验区逐步扩大我国的开放程度。为了进一步深化我国的贸易自由化，从国际来看要继续降低双边或者多边的贸易壁垒；从国内来看则是要进一步扩大我国经济的开放程度。2013年9月，我国建立上海自由贸易试验区。上海自由贸易试验区占地120.72平方公里，涵盖外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和浦东机场综合保税区、金桥出口加工区、张江高科技园区和陆家嘴金融贸易区七个海关特殊监管区域。上海自由贸易试验区成立一年多来，在建立以负面清单管理为核心的外商投资管理制度、以贸易便利化为重点的贸易监管制度、以资本项目可兑换和金融服务业开放为目标的金融创新制度、以政府职能转变为核心的事中事后监管制度等方面，形成了一批可复制、可推广的改革创新成果^⑦。随后自由贸易试验区在我国以“点-线-面”的方式大幅度推广开来。2015年4月，新增广东、天津、福建自由贸易试验区；2016年9月，新增辽宁、浙江、河南、湖北、重庆、四川、陕西等11个自贸区。

自由贸易试验区“单一窗口”做法极大促进了我国的贸易便利化。“单一窗口”涉及海关、检验检疫、边检、商务、金融、外汇、税务等多个建设部门，涵盖货物进出口、运输工具申报、贸易许可、资质办理、支付结算以及信息查询等多项功能，力主实现“一个平台、一次提交、结果反馈、数据分析”，大大缩短了企业进行贸易的时间和成本。如上海自贸区“单一窗口”开户各类企业超过1200家，通过申报达标进行报检报关作业约12万票，完成检验检疫申报超过220万票，办理船舶离港手续近1万艘次。此外，我国广东、福建等地的自贸区也采取了“单一窗口”做法，并取得了显著成效。2015年7月底，天津国际贸易“单一窗口”处理报关单近4万票，联检核放出入境船舶1.06万艘次；2015年，广东“单一窗口”报关报检进出口货物2105票，货物总值约1.6亿美元（不含跨境电商）；福建“单一窗口”平台直接服务的口岸生产运营、国际贸易、物流企业和中介服务企业3700多家，间接服务的外贸企业2.5万多家，日单证处理量3万多票。

四、 投资便利化及其发展方向

除贸易便利化外，投资便利化也对我国改革开放以来经济的高速发展意义重大。我国的投资便利化包括国际和国内两个方面。从国际来看，我国的投资便利化主要在于陆续与多个合作伙伴签订双边投资协定，破除国别间投资壁垒，获得市场准入资格。从国内来看，我国过去三十年投资便利化主要体现在以快速铁路和高速公路为代表的交通设施的改善。此外，不少研究还发现交通运输成本对贸易的作用甚至大于政府间设定的关税壁垒。无论是国际还是国内，我国的投资便利化建设均取得了巨大进展。在投资协定方面，我国已经与100多个国家建立投资合作关系。而在快速铁路和高速公路方面，截止到2015年底，我国高速铁路达1.9万公里，高速公路总里程达12.5万公里。

（一） 双边投资协定

我国与世界多个国家签订多边投资协定，并逐步由招商引资向对外直接投资转变。全球化生产和分工的逐步普及增强了对国别间投资便利化的需求。二十世纪以来，各国在贸易便利化的同时开始更多地关注投资的便利化。以我国为例，上世纪八十年代，我国仅与19个国家签订了投资协定，且对投资便利化的需求主要体现在招商引资方面。改革开放早期，我国在劳动密集型产业上具有显著优势，并吸引大量的外国企业来中国投资办厂。外资的引入

^⑦ 《国务院关于推广中国（上海）自由贸易试验区可复制改革试点经验的通知》（国发〔2014〕65号）。

促进了我国的增长和就业，并为我国带来了新的生产技术和理念。随着我国经济的发展，国内企业逐步发展壮大，并开始大量地向国外市场出售中国产品。我国开始产生对外投资便利化的需求。入世以来，我国积极开展双边投资协定谈判，并与多个国家建立良好地投资关系。由图 4，截止到 2015 年已与 104 个国家与我国签订了双边投资协定。在双边投资协定的促进下，我国对外直接投资逐步扩大。2014 年我国对非洲、柬埔寨、老挝、缅甸和越南等国家投资存量达 366.5 亿美元。

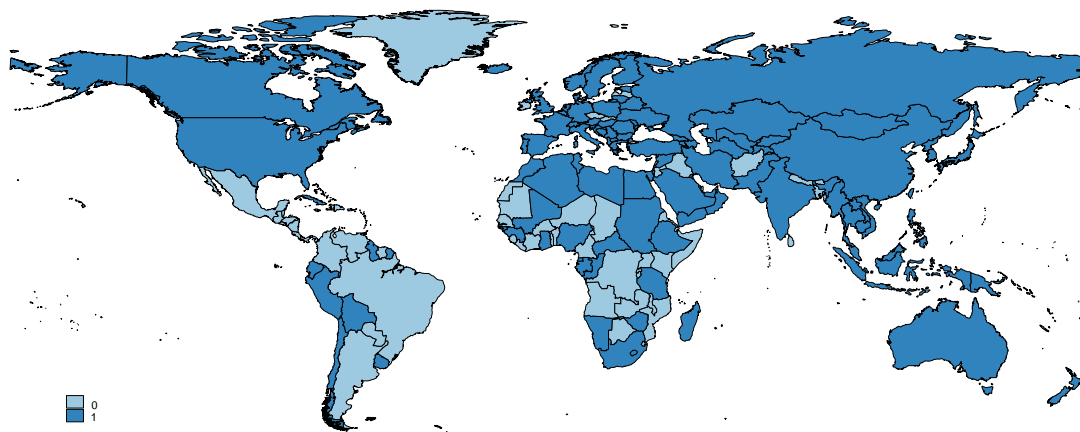


图 4： 与我国签订双边投资协定的国家

注：图中深蓝色部分（即取值为“1”的部分）为与我国签订双边投资协定的国家。

数据来源：中国商务部。

（二） 铁路

铁路作为我国传统的交通工具，在货运和客运上发挥重要作用。近三十年来，我国铁路方面的基础设施建设主要表现在现代铁路物流网络和高速铁路客运网络的构建。

构建现代铁路物流网络。铁路作为我国传统的交通运输方式，在跨区域货物运输和人员流动方法发挥着重要作用。截止到 2015 年底，我国铁路营业里程达到 12.1 万公里，并在我国货物运输体系中占据第三的位置。根据国家统计局报告，2014 年我国货物运输量达 438.7 亿吨，其中铁路货运量 38.1 亿吨，约占货运总量的 11.5%。“十三五”期间，我国计划将铁路网规模扩增到 15 万公里，到 2025 年将达到 17.5 万公里。未来，我国普通铁路和高速铁路将逐步实现货运和客运的分流。普通铁路将完全覆盖我国 20 万人口以上城市、资源富集区、货物主要集散地、主要港口和口岸，形成便捷高效的现代铁路物流网络[®]，并在货物运输上继续发力。

打造现代的高速铁路客运网络。随着我国铁路在货运和客运上的分流，高速铁路将逐步替代普通铁路，在我国省际和区域客运上发挥主导作用。传统意义上的投资便利化聚焦在货物运输能力的提升，而对投资主体的个人的交通便利化并不重视。近年来，随着高速铁路的建设，我国客运层面的投资便利化建设具备了新的含义。根据国际铁道联盟定义：“高速铁路”是指提速改造后 200 千米以上，新建时速 250 千米以上的铁路系统。当前，我国的跨区域快速通道基本形成，并逐步覆盖主要城市群。截止到 2015 年底，我国高速铁路里程达 1.9 万公里，形成了以“京沪”、“京广”、“东南沿海铁路”、“京福”为核心的“四纵”客运专线和以“沪昆”、“陆桥通道”、“沿江通道”、“青太”（青岛-太原）为核心的“四横”客运专线。在中长期发展规划中，我国将在“四纵四横”的基础上，继续扩大高速铁路规模，打造“八

[®]国家发展和改革委员会、交通运输部、中国铁路总公司《中长期铁路网规划》，发改基础[2016]1536 号。

纵八横”的主通道骨架，建成现代的高速铁路网。高速铁路连接了我国主要的大中城市，实现 0.5-4 小时的交通运输圈，大大缩短了我国客运的时间和成本。

（三）高速公路

公路是我国交通运输的主体，并承载了我国七成以上的货物运输量。根据国家统计局报告，2014 年我国公路里程达 446.4 万公里，其中等级公路^⑨里程达 390.1 万公里，高速等级公路里程达 11.2 万公里。同年，我国货物运输量达 438.7 亿吨，其中公路货运量 333.3 亿吨，占货运总量的 76.0%。在过去的三十年间，我国公路体系的发展主要呈现在高速公路的建设上。尽管我国的高速公路在总体公路份额中较小，但其道路质量较高、承载力大、运输能力强，对我国公路货运意义重大。

高速公路建设的快速增长以 1992 年的国道主干线系统建设规划为起点。国道主干线系统由“五纵七横”十二条主干线路和公路主枢纽及信息系统构成，总里程约 3.5 万公里。该系统规划目标是将全国重要城市、工业中心、交通枢纽和主要路上口岸连接起来，并连接所有当时 100 万以上人口的特大城市和绝大多数 50 万以上人口的中等城市。到 2007 年底，规划的主干线系统提前实现全部贯通。图 5 展示了 1988 年到 2014 年间我国高速公路总长度的变化状况。1992 年之前，我国的高速公路长度不足 0.1 万公里。1992-2014 年，我国经济的高速增长伴随着高速公路建设的稳步增长。1992 年全国高速公路长度只有 0.07 万公里，到 2014 年这一数字已经达到 11.2 万公里。23 年间增长了 160 倍，平均年增长率达 26.8%。

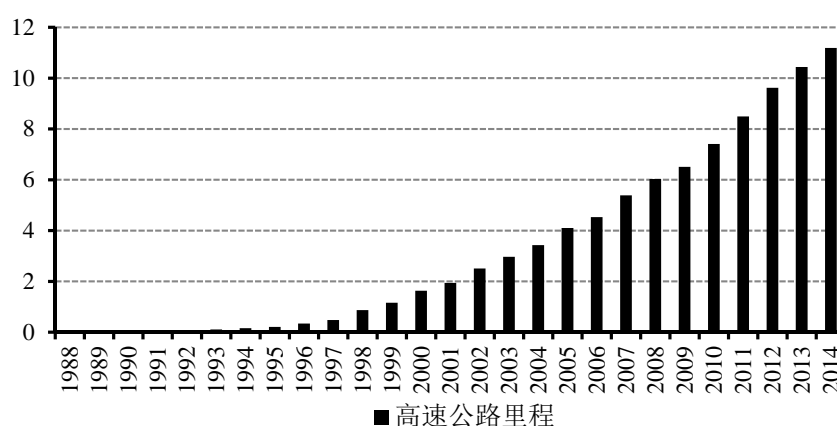


图 5：1988-2014 年我国高速公路长度（单位：万公里）

数据来源：国家统计局《中国统计年鉴》。

高速公路系统对我国各地区的经济发展产生了深远影响。这主要体现在：第一，它将全国重要的经济中心城市连接起来并加强了这些中心城市之间的经济联系；第二，它将所有沿线的非中心城市地区与中心城市之间连接了起来，并加强了非中心城市地区与中心城市地区之间的经济联系。我国大部分省份的高速公路密度相对较低，仍然有较大的提升空间。图 6 展示了 2014 年我国各省份高速公路的密度分布情况。2014 年，我国东南沿海和其临近省、市、自治区的高速公路密度均在 0.023 公里/平方公里以上。广东、福建、浙江、江苏、河南、山东、山西七个省份和上海、天津、北京三个直辖市的高速公路密度达到 0.031 以上。然而，大部分东北和西南地区省、市、自治区的高速公路密度依然较低。

^⑨等级公路指报告期末公路技术等级达到四级及以上的公路。

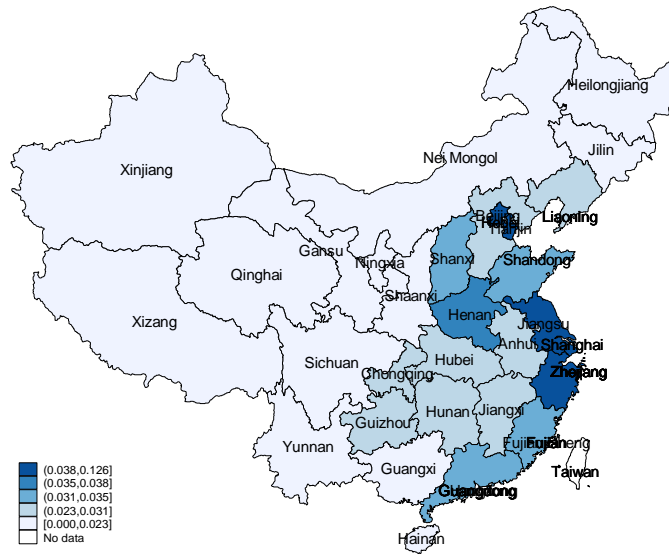


图 6：2014 年各省份高速公路密度图（单位：公里/平方公里）

注：高速公路密度为各省、市、自治区高速公路里程和土地面积的比值。白色部分为缺少数据的省份。

数据来源：各省、市、自治区高速公路里程和土地面积数据来自国家统计局整理。

（四）“一带一路”国家战略

“一带一路”国家战略将大大促进我国对内和对外投资的便利化。2013 年，习近平主席在出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21 世纪海上丝绸之路”（简称“一带一路”）的重大倡议。“一带”横跨亚欧大陆，连接中亚地区、阿拉伯地区、欧洲和中国，“一路”穿越了南海、马六甲海峡、印度洋、非洲、红海、苏伊士运河和地中海，连接了未来世界上最有潜力的地域，使沿路地区共同受益。随后亚洲基础设施投资银行和丝路基金相继宣布成立，以支持和加强“一带一路”沿线国家之间的互联互通建设。具体而言，“一带一路”战略连接 43 个亚洲国、蒙古、俄罗斯和其它 19 个中东欧国家，具有巨大的经济规模效应。同时，“一带一路”涉及铁路、公路、通讯、发电等多个基础设施行业，以及投资银行和丝路基金等金融行业。

“一带一路”推动我国及沿线国家基础设施建设。“一带一路”计划建设泛亚高铁、中亚高铁、欧亚高铁、中俄加美高铁等四条世界级的高铁线路。“泛亚高铁”计划从昆明出发，经由越南、柬埔寨、泰国、马来西亚，最终抵达新加坡。“中亚高铁”计划从乌鲁木齐出发，经由哈萨克斯坦、乌兹别克斯坦、土耳其等国家，最终到达德国。“欧亚高铁”计划从伦敦出发，经由巴黎、柏林、华沙、基辅，过莫斯科后分成两支，一支入哈萨克斯坦，另一支遥指远东的巴罗夫斯克，之后进入中国境内的满洲里。“中俄加美高铁”设想从东北出发一路往北，经西伯利亚抵达白令海峡，以修建隧道的方式穿过太平洋，抵达阿拉斯加，再从阿拉斯加去往加拿大，最终抵达美国。目前，除了“泛亚高铁”外，其它高铁线路都还在谈判和商讨中。

“一带一路”战略将对我国及其它亚洲和欧洲国家产生重大影响。第一，“一带一路”沿线国家众多，市场规模较大，经济影响巨大。第二，“一带一路”具有重要的产业效应，能够实现我国与其它国家的经济双赢。第三，“一带一路”从我国的西部、西南地区出发，这将有益于这些地区的发展和崛起。第四，“一带一路”有助于我国技术、制度和文化的输出，有助于人民币的国际化。第五，“一带一路”提升了我国与沿线国家的政治、经济、文

化联系，有助于冲销我国目前没有加入 TPP 的潜在负面影响。

五、 结论

在过去的三十年间，我国进行了大量的贸易和投资便利化建设。贸易便利化建设包括大幅度地降低多种产品的进口关税、建设区域间自由贸易区和在国内开放自由贸易试验区等。投资便利化则包括与多个国家签订双边投资协定、扩大常规铁路、高速铁路和高速公路的建设规模。贸易和投资便利化建设一方面降低了我国货运和客运成本，扩大了企业的市场规模，有利于我国企业生产能力的提升和创新行为的增加，从而促进了我国经济的发展；另一方面它还增加了我国消费者的消费品种，为我国企业带来了高质量的中间投入品，有利于我国从其它国家吸收先进技术。

未来我国贸易和投资便利化的发展方向在于区域间自由贸易区，省际和国际间高速铁路、公路的建设。传统关税贸易壁垒对我国出口的影响已经较小，而非关税贸易壁垒的影响逐步凸显。区域性高标准自由贸易体制建设是降低非关税贸易壁垒的重要手段。除和发展中国家及其它亚洲国家建立自贸区外，我国还应积极参与到同其它洲、其它发达国家建立的双边或多边自由贸易区谈判中。在投资便利化方面，一方面我国还应继续巩固在高速铁路方面的优势，积极推动国际和省际间高速铁路建设；另一方面则是要加快国内各省的高速公路建设，进一步提高我国公路的货运能力。

六、 参考文献

- [1] 李善民等，《中国只有贸易试验区发展蓝皮书（2015-2016）》，中山大学出版社。
- [2] 孟朱明，《联合国国际贸易单一窗口在世界各国的应用及展望》，商务部对外贸易司，2013年。
- [3] 余淼杰，《加工贸易、企业生产率和关税减免——来自中国产品面的证据》，《经济学（季刊）》，2011年第4期。
- [4] 余淼杰，《贸易开放与中国经济发展》，北京大学出版社，2016年。
- [5] 余淼杰，崔晓敏，《“十三五”中国对外贸易发展战略方向浅析》，北京大学，2016。
- [6] Chen, Bo, and Hong Ma. "Import variety and welfare gain in China." *Review of International Economics* 20.4 (2012): 807-820.
- [7] Feenstra, Robert and Alan Taylor, *International Economics*, 3rd version, Worth Press.
- [8] Feng, Ling, Zhiyuan Li, and Deborah L. Swenson. "The connection between imported intermediate inputs and exports: Evidence from Chinese firms." *Journal of International Economics* 101 (2016): 86-101.
- [9] Kee, Hiau Looi, Alessandro Nicita, and Marcelo Olarreaga. 2009. "Estimating Trade Restrictiveness Indices." *Economic Journal* 119 (534): 172-99.
- [10] Yu, Miaojie (2015), "Processing Trade, Tariff Reductions, and Firm Productivity: Evidence from Chinese Firms," *Economic Journal*, 585, pp. 943-988.