

“一带一路” 国家贸易投资便利化 状况及相关措施需求

张建平¹, 樊子嫣²

(1. 国家发改委对外经济研究所, 北京 100038; 2. 北京大学, 北京 100871)

[摘要] 在区域经济合作与一体化进程中, 贸易投资便利化成为各国共同关注的问题, 也是推进“一带一路”建设的优先领域。一带一路国家贸易投资便利化水平参差不齐, 分化严重, 总体上需要改善和提升。未来一带一路国家需深化便利化政策沟通, 加强贸易投资便利化的机制化与能力建设, 推进基础设施互联互通, 组建“贸易投资便利化委员会”, 促进“一带一路”各国加快“单一窗口”建设, 营造良好的贸易投资环境。

[关键词] 一带一路; 贸易投资便利化; 措施

[中图分类号] F125

[文献标识码] A

[文章编号] 1008-9314 (2016) 01-0023-07

贸易投资便利化是对国际贸易投资制度、程序和规范的简化与协调。通过简化贸易程序、提高政策管理和手续办理的透明度、基础设施的标准化建设, 协调相关标准与规定等, 为国际贸易投资活动创造良好环境。2015年OECD贸易便利化指标(TFI)显示, 全面实施贸易便利化协定(TFA)的国家贸易成本将会比仅实施最低要求的国家下降1.4到3.9个百分点, 边境通关程序成本占总交易成本的2%到15%。简化和协调贸易投资领域的各种程序, 实现贸易投资便利化, 才能以贸易投资为核心促进一带一路的经济繁荣。

一、我国贸易投资便利化现状

(一) 我国贸易投资便利化措施总体评价

根据WEF(世界经济论坛)发布的2014年贸易促进报告^[1]采用的ETI(Enabling Trade Indicator)指

数^①, 在138个国家中, 我国综合排名第54, 属中等偏上水平。总体看, 我国贸易便利化程度在亚洲发展中国家中水平较高, 其中交通基础设施及交通服务可得性与质量、边境管理的效率与透明性、信息通讯技术的可得性与使用, 运营环境五项明显高于亚洲发展中国家平均水平, 国内市场的准入略高于平均水平, 但国外市场的准入远远低于平均水平。

(二) 我国不同区域的贸易投资便利化措施

由于地理位置、国际贸易地位以及政策导向不同, 我国的贸易便利化程度在地区上表现出了差异化, 其中以自贸区(FTZ)与非自贸区的差异为主,

^① ETI指数涵盖了市场准入、边境管理, 基础设施和运营环境在内的四个方面7个小项, 数据源于国际相关组织的调查问卷和统计数据, 以其覆盖面之广被评价为最有代表性和综合性的指标体系。

[收稿日期] 2016-01-11

[基金项目] 2014-2015年度国家自然科学基金应急课题“一带一路的贸易投资前景研究”(71441038)

[作者简介] 张建平, 国家发展和改革委员会对外经济研究所国际合作室主任, 研究员, 中国社会经济系统分析研究会副理事长, 对外经贸大学博士生导师, 南开大学、首都经贸大学兼职教授, 国防大学特聘专家; 樊子嫣, 北京大学软件与微电子学院金融信息服务专业硕士生。

前者的贸易便利化程度远高于后者。上海自贸区是我国建立的第一个自由贸易试验区，是改革开放试验田，其贸易便利化措施对全国有示范作用。

一是“单一窗口”和APEC全球供应链电子口岸试点。“单一窗口”与我国“电子口岸”建设有类似之处，核心是建立统一的政府信息平台实现数据共享，将进出口手续签注一体化。进出境商品电子数据通过单一窗口接入统一信息平台，一次性提交监管部门要求的所有与进口、出口和转口相关的标准化单证和电子信息。监管部门再通过单一平台，将处理状态（处理结果）反馈给申报人。这种电子化、一体化的操作模式可使现有的口岸执法简化为“一次申报、一次查验、一次放行”，即“单一窗口”摒弃了以往多人员、多客户端、多单证系统的操作模式，极大简化了进出口程序，实现了贸易投资便利化。

二是“负面清单”的设立。负面清单的管理模式是本着“法无禁止则可为”的法理精神推出的投资领域“黑名单”，列明外资不能投资的领域和产业，使外资在投资时可以对照清单进行相应调整，从而提高投资效率。

三是上海自贸区进行了一系列海关贸易监管制度和检验检疫监管制度创新，包括推出先进区、后报关，区内自行运输，统一备案清单，智能化电子卡口验放管理等14项“可复制、可推广”的监管服务制度，以及推动通关无纸化、分线监管机制、进境货物预检验、第三方检验结果采信机制等检验检疫制度8项新政。

对非自贸区，各省节点城市、经济开发区和港口是“一带一路”贸易便利化推进重点，贸易投资管理程序的改善和便利条件的提供已成为努力方向。目前，我国已推进了口岸通关程序改革，运用电子手段建立了统一口岸数据平台，规范和改良了口岸进出口货物的信息流、单证流、货物流和资金流，实现口岸数据信息共享，提高了管理部门监督的能力和效率。积极完善公路、铁路、港口和民航等基础设施建设。在公路方面，国道主干线系统全部建成，交通网四通八达，贯通和连接的城市总数超过200个；我国已成为世界铁路运输量最大国家，也是运输量增长最快、运输设备利用效率最高国家；港口方面，仅2006年到2010年的5年间，我国新增港口吞吐能力在80%以上。近年来，港口货物吞吐量也保持着较高增速。

二、“一带一路”沿线国家贸易投资便利化水平

（一）东盟国家

1. 贸易便利化水平测度

我们采用WEF发布的2014年全球贸易促进报告（GETR）中构建的ETI来测度东盟各国的贸易便利化水平（见表1）。

表1 东盟国家ETI测度评分

	市场准入		边境管理		基础设施		运营环境		综合评价	
	得分	排名	得分	排名	得分	排名	得分	排名	得分	排名
中国	3.1	119	4.9	48	4.6	36	4.6	37	4.3	54
新加坡	5.5	2	6.3	1	6.1	1	5.8	2	5.9	1
马来西亚	4.0	40	5.2	33	5.1	23	5.0	27	4.8	25
印度尼西亚	4.4	20	4.4	69	3.9	64	4.2	61	4.2	58
泰国	3.9	51	4.7	56	4.3	46	4.1	75	4.2	57
菲律宾	4.6	11	4.3	71	3.4	89	4.0	82	4.1	64
文莱	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
越南	4.2	34	4.0	86	3.9	60	4.0	81	4.0	72
老挝	4.1	39	3.4	114	2.9	115	4.2	68	3.6	98
缅甸	4.3	25	3.3	117	2.1	136	2.9	134	3.2	121
柬埔寨	4.1	36	3.4	108	3.1	101	4.1	74	3.7	93
ASEAN平均	4.2		4.09		3.60		4.05		3.98	

数据来源：根据世界经济论坛《Global Enabling Trade Report 2014》整理

东盟国家间贸易便利化程度差异大，呈现两级分化态势。新加坡的贸易便利化水平处于全球首位，马来西亚的贸易便利化水平也较高。缅甸、老挝与柬埔寨的贸易便利化程度均处于世界落后水平，且低于东南亚联盟平均水平。在市场准入方面，新加坡、印度尼西亚、菲律宾和缅甸的得分均高于ASEAN平均值，市场开放程度最高；除我国外，自由贸易区内其他国家的市场准入指标得分均在4.0左右，这意味着一个相对开放的贸易政策环境；在边境管理方面，CAFTA内表现出两极分化的趋势，新加坡和马来西亚体现出了极高的效率和透明度，而老挝、缅甸和柬埔寨则在这一方面有待增强。在基础设施方面，同样表现出了巨大的差异性，这一方面说明了贸易区内一些国家基础设施现状有待改善，另一方面也说明了通过完善基础设施建设进而推动贸易便利化水平提高的巨大空间；在运营环境方面，除缅甸以外的其他国家，得分均在4.0以上，但菲律宾和越南仍低于ASEAN平均水平。

2. 贸易便利化措施

我国于2002年与东盟签订了《中华人民共和国

与东南亚国家联盟全面经济合作框架协议》(以下简称“协议”)。协议主要致力于降低贸易壁垒、降低贸易投资成本、增加区域内贸易与投资、提高经济效率、创造更大的市场规模和更大的经济容量、提高人才的吸引力。2009年10月,我国海关与东盟各国海关达成了《中国-东盟贸易便利化南宁倡议》,在简化通关手续、口岸通关标准化管理、提高物流速度、降低交易成本等方面有了更加明确的合作。

大湄公河次区域经济合作机制(GMS)提供了“实现次区域长期增长、平等和繁荣”的区域合作平台。柬埔寨、中国、老挝、缅甸、泰国和越南6国于2003年签订的《便利客货跨境运输协定》(CBTA)是GMS机制中最重要的贸易便利化协定,内容涵盖一站式单一窗口检验、人员跨境流动、跨境运输制度、商业交通权互换要求和包括道路、桥梁、信号灯等基础设施的设计标准。

2005年,在我国倡导下,GMS领导人达成了一个更加完整的贸易投资便利化方案——《大湄公河次区域贸易投资便利化战略行动框架》(SFA-TFI),其主要目标是提高行政效率,简化、规范和协调贸易制度、鼓励货物和商务人员的自由流动;提高贸易制度和文件透明度,实现贸易信息共享。SFA-TFI和CBTA相互支持,构成了大湄公河次区域贸易便利化基本框架,为大湄公河次区域同步发展提供机遇。

(二) 南亚地区

1. 贸易便利化水平测度

世界银行发布的《全球营商环境报告》可以一览各国在跨境贸易中进出口过程中的具体数据,直观评价一国跨境贸易的难易程度,因此,采用该数据来刻画南亚地区及之后三个地区的贸易便利化水平。

表2 南亚国家跨境贸易便利化程度

经济体	排名	跨境贸易前沿距离分数	进/出口文件(数)	进/出口时间(天)	进/出口成本(美元/箱)
不丹	165	43.1	11/9	37/38	2330.00/2,230.00
尼泊尔	171	36.08	11/11	3940	2650.00/2,545.00
印度	126	65.47	10/7	21.1/17.1	1462.00/1,332.00
巴基斯坦	108	69.05	8/8	18.4/20.7	1005.00/765.00
孟加拉国	140	61.36	9/6	33.6/28.3	1515.00/1,281.00
斯里兰卡	69	76.94	7/7	13/16	690/560.00
马尔代夫	132	63.63	9/7	22/21	1610.00/1,625.00

总体来看,南亚国家的贸易便利化程度相对来说处于同一层次,除不丹和尼泊尔相对落后以外,印

度、巴基斯坦、孟加拉国、斯里兰卡和马尔代夫都处于60-77分之间,并没有表现出明显的差异性。造成这一现象的最主要原因在于尼泊尔漫长的进出口时间以及近乎于斯里兰卡5倍的进出口成本。值得关注的是,斯里兰卡在区域内表现出极低的进出口成本意味着其在降低进出口成本方面的措施以及经验将可以更好地促进区域内其他国家跨境贸易成本的降低。

2. 贸易投资便利化措施

2012年11月,SASEC贸易便利化项目启动,亚洲开发银行(ADB)通过预算支持向孟加拉、不丹和尼泊尔分别提供了4767万美元、1167万美元、1500万美元的贷款/赠款用来促进贸易投资的便利化。该项目加强跨境贸易的目标将通过发展现代和高校的海关部门;简化和透明相关规定、程序;加强针对贸易商和投资者的信息、服务三方面来落实。为了配合SASEC贸易便利化项目,亚行批准了2013年的4个技术援助项目,分别为孟加拉国,不丹,尼泊尔和一个日本扶贫基金支持下的区域资助项目提供150万美元,旨在帮助相关地区提高海关改革的能力;开展分析工作,并为海关现代化提供政策咨询;及促进SASEC国家之间的海关合作和知识共享。

(三) 西亚北非地区

1. 贸易便利化水平测度

表3 西亚北非国家跨境贸易便利化程度

经济体	排名	跨境贸易前沿距离分数	进/出口文件(数)	进/出口时间(天)	进/出口成本(美元/箱)
格鲁吉亚	33	84.02	4/4	10/9	1595.00/1,355.00
亚美尼亚	110	68.81	8/5	18/16	2175.00/1,885.00
阿塞拜疆	166	42.37	11/9	25/27	3450.00/3,460.00
土耳其	90	73.26	8/7	14/13	1235.00/990.00
以色列	12	89.39	4/4	10/10	565.00/620.00
巴基斯坦	108	69.05	8/8	18.4/20.7	1005.00/765.00

西亚北非地区贸易便利化程度呈现出极端分布的态势。在世界银行纳入测评的191个国家中,阿塞拜疆仅占第166名,同样排在百名之后的还有巴基斯坦和亚美尼亚;与此形成鲜明对比的是,以色列的进出口文件数量不到阿塞拜疆的二分之一,进出口耗时是阿塞拜疆的近三分之一,而进出口成本更是仅占阿塞拜疆的六分之一,综合排名为第12名。格鲁吉亚在以色列之后,排名第33名,土耳其则位列世界中间水平,占第90名。

2. 贸易投资便利化措施

综合来看,在贸易投资便利化方面,以色列在西亚北非地区优势显著,格鲁吉亚紧随其后,二者比较接近;土耳其、巴基斯坦、亚美尼亚排名较后,基本属于同一水平;而阿塞拜疆贸易投资便利化水平最低,存在较大发展空间。

(四) 中亚与独联体国家

1. 贸易便利化水平测度

表 4 中亚与独联体国家跨境贸易便利化程度

经济体	排名	跨境贸易前沿距离分数	进/出口文件(数)	进/出口时间(天)	进/出口成本(美元/箱)
乌克兰	154	53.96	9/8	28/29	2455.00/1,880.00
白俄罗斯	145	59.09	10/8	30/15	2265.00/1,460.00
亚美尼亚	110	68.81	8/5	18/16	2175.00/1,885.00
摩尔多瓦	152	54.97	11/9	27/23	1870.00/1,510.00
哈萨克斯坦	185	7.87	12/10	67/79	5265.00/5,285.00
塔吉克斯坦	188	3.85	12/11	70/71	10650.00/9,050.00
乌兹别克斯坦	189	2.56	13/11	104/54	6452.00/5,090.00
吉尔吉斯共和国	183	9.7	11/9	73/63	6000.00/4,760.00

整体来看,中亚与独联体国家的贸易便利化程度很低,全部名列 100 名之后。其中中亚四国(吉尔吉斯共和国、哈萨克斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦)全部位于倒数水平,贸易便利化程度最高的国家亚美尼亚也只不过排名 110 名。由上表可以看出,影响这一地区贸易便利化程度的最突出因素一是过于漫长的进出口时间,如乌兹别克斯坦长达 104 天的进口时间;二是高昂的进出口成本,如塔吉克斯坦高达 10650 美元/箱的进口成本。

近年来独联体地区国家间区域经济一体化有所加强,独联体自由贸易区和欧亚经济共同体等在独联体国家内也产生了积极作用,但这种作用更多表现在独联体内部,对外则表现出了更多的自我保护和排外特点。

2. 贸易投资便利化措施

对于中国和中亚及独联体国家,在深化双边经贸合作中有很多利益契合点,双方分别在能源和矿产资源产业链、基础设施领域、农产品贸易,以及水电资源开发利用四个方面进行了通力合作。近年来,中国政府除了重点落实已有的包括“交通和贸易便利化战略行动计划”、“贸易政策战略行动计划”、“能源领域合作战略”以及“综合行动计划”在内的区域合

作框架外,还立足于本国利益,优化经贸合作结构,改革相关机制程序,实现双方贸易的便利化。

(五) 中东欧地区

1. 贸易便利化水平测度

表 5 中东欧地区跨境贸易便利化程度(出口)

经济体	排名	跨境贸易前沿距离分数	进/出口文件(数)	进/出口时间(天)	进/出口成本(美元/箱)
阿尔巴尼亚	95	72.48	8/7	18/19	730.00/745.00
波斯尼亚和黑塞哥维那	104	69.76	8/8	13/16	1200.00/1,260.00
保加利亚	57	78.34	5/4	17/18	1365.00/1,375.00
克罗地亚	86	74.25	7/6	14/16	1185.00/1,335.00
捷克	58	78.33	6/4	17/17	1215.00/1,240.00
爱沙尼亚	6	92.76	4/3	5/6	795.00/765.00
匈牙利	72	76.48	6/6	19/17	845.00/885.00
拉脱维亚	28	85.36	5/5	11/10	801.00/600.00
立陶宛	21	87.21	5/4	9/10	800.00/750.00
马其顿共和国	85	74.43	8/6	11/12	1380.00/1,376.00
黑山	52	79.37	5/6	14/14	985.00/985.00
罗马尼亚	65	77.23	6/5	13/13	1495.00/1,485.00
波兰	41	81.8	4/5	14/15	1025.00/1,050.00
塞尔维亚	96	72.13	7/6	15/12	1910.00/1,635.00
斯洛伐克	71	76.49	5/5	16/16	1505.00/1,525.00
斯洛文尼亚	53	79.29	7/5	14/16	830.00/745.00

中东欧地区贸易便利化水平的最大特点表现为区域内水平差异不大且整体便利化程度高,超过二分之一的国家位于世界前 30%,除波斯尼亚和黑塞哥维那以外,全部位于世界前 50% 行列,显示我国与中东欧国家贸易投资合作与发展的巨大潜力。

2. 贸易投资便利化措施

近年来,我国与中东欧国家的贸易投资便利化在 16+1 合作机制下不断推进。一是双方签署了多项多边经济合作协定,包括经济、工业、科技领域的合作,投资保护和避免双重征税方面的合作。2013 年,中国与中东欧国家领导人签署《中国—中东欧国家合作布加勒斯特纲要》,为促进双边经贸、金融、互联互通、科技创新环保能源、人文交流等领域深化合作指明方向。二是双方建立了定期沟通磋商机制。中国与波、匈等国之建立起“经济混委会机制”,定期讨论、解决双边贸易和投资过程中出现的问题。三是中国与多个中东欧国家举办了经贸工商论坛、产品展览等交流活动。自 2012 年,双边先后举办了“中国—中东欧国家贸易与投资合作论坛”、“中国与中东欧国家农业经贸合作论坛”、“中国机电轻工产品中东

欧展览会”等，推动了双边贸易投资合作的发展。

三、我国与“一带一路”国家贸易投资便利化存在的障碍

(一) 地缘政治局势动荡

受宗教、民族、历史与大国政治博弈等因素影响，西亚、南亚及中东欧地区地缘政治局势复杂，局部冲突频繁，内战频发。政权的不稳定导致了贸易政策的易变性，使我国的对外贸易与投资面临极大的政治风险。加上个别地区恐怖主义盛行，给我国的对外贸易投资带来了很大的不确定性。

(二) 贸易保护阻碍贸易便利化

2008年金融危机至今，世界经济复苏进程依然缓慢。各国贸易保护主义有抬头趋势。根据WTO的调查显示，2014年，中国共遭遇了22个国家和地区发起的97起贸易救济调查，其中，反倾销67起，反补贴14起，保障措施22起，涉案金额达104.9亿元。此外，中国产品还遭受美国337调查12起，欧盟发起的反规避调查和反吸收调查各1起，贸易摩擦与2012年相比增加18%，严重地影响了我国的贸易发展，阻碍了一带一路沿线贸易便利化的进程。

(三) 经济发展水平差异大

“一带一路”沿线国家除地理差异外，其经济发展水平亦参差不齐。而根据世界经济论坛的研究表明，经济发展水平与贸易便利化程度往往呈现正相关关系：一国的经济越发达、人均GDP越高、对外贸易与投资的能力越强，其对贸易便利化的认知程度也就越高，进而更加积极地推动贸易便利化合作^[2]。而另外一些经济欠发达的国家，市场化程度不高，相应的市场经济制度不完善，法律不健全且透明度低，由于担心贸易便利化会导致市场过度开放，冲击国内产业和经济，从而对外来投资的保护程度低，直接影响了本国的贸易投资量。这种在经济发展水平方面表现出来的差异，不仅决定了各国贸易便利化基础和水平的差异，也导致了各国在贸易投资合作中目标诉求的差异，从而使得促进贸易投资便利化的措施缺乏一致性^[3]。

(四) 便利化基础薄弱

“一带一路”大部分国家贸易便利化程度并不

高，市场准入、边境管理，基础设施和运营环境等方面都存在较大缺陷。在市场准入方面，贸易投资保护现象严重，如中亚和独联体国家的自我保护性排外；边境管理手续冗杂，缺乏标准化流程，口岸管理效率低下；沿线国家的海上运输、港口设施、信息通讯与物流设施较落后，影响无纸化通关应用、电子商务发展以及口岸管理平台建设；在运营环境方面，不少地区局势动荡，政策连贯性与稳定性难保证。很多国家法制不健全，缺乏贸易投资有效的法律基础与机制保障。

四、建设“一带一路”我国贸易投资便利化需要改进的方向

(一) 贸易投资发达国家的实例与经验

美国在关注贸易投资便利化的同时，对贸易投资安全也日益重视，不仅加强了系统风险控制技术的应用，还从立法上下手加强对贸易安全的管理。而新加坡作为贸易投资便利化水平排名第一的国家，在贸易投资便利化方面的措施和理念十分值得我们学习。

1. 美国促进贸易投资便利化的政策措施

在2014年WEF的全球贸易投资便利化报告ETI中，美国贸易投资便利化水平位列全球15，在市场准入方面排名70，运营环境排名第24，边境管理排名第21，基础设施则排名全球第8。可以看出美国的贸易投资便利化在注重便利化的同时，更加侧重对贸易投资安全的保护。

(1) 政商的伙伴关系。贸易投资便利化是政界与商界双方的便利化。美国打破了在跨国贸易投资领域政府与商界的管理与被管理的对立性角色定位，谋求和商界的更深化合作。确立了海关与商界的伙伴关系的整体框架、注意发展与中小企业的关系同时充分借助非政府行业协会等非政府组织的作用^[4]。这项举措无疑实现了政商双赢，使其各司其职，实现对资源的优化配置，促使贸易投资便利化的形成。

(2) 重视国际合作：贸易投资便利化的实施一方面需要和商界谋求合作，另一方面也需要结合国际化的合作平台。美国海关非常重视利用世界海关组织的平台推行自己的制度，争取构建国际贸易供应链安全和便利的多边合作机制。

(3) 强大信息技术支持下的“单一窗口”：2001年，美国海关启动了自动化商业环境，首先整合多个政府机构为一个单一窗口，并通过 ITDS 国际贸易数据系统，把 80 多个政府机构整合在 ACE 平台上，大大提高了美国贸易投资的管理效率。

(4) 系统风险控制技术应用。2003 年，美国成立海关边境保护局（CBP），整合口岸执法部门的管理资源，提高管理效率。采用了一套风险管理方法，在贸易过程中鉴别风险等级，在保证贸易安全的前提下便利合法贸易^[5]。

2. 新加坡促进贸易便利化的政策措施

在世界经济论坛发布的 2014 年 ETI 指数中，新加坡整体得分连续 6 年蝉联世界第一，其中市场准入和运营环境排名世界第二，边境管理和基础设施位列世界第一。

(1) 一站式信息门户。1989 年，新加坡建立了贸易网 Trade Net，这也是世界上第一个用于贸易数据审理的电子数据交换系统。将新加坡税务、海关等 35 个政府部门链接起来，形成了新加坡国际贸易投资的“单一窗口”。

(2) 充分利用 IT 技术。新加坡开发了多套网络系统，形成了国际航运中心信息平台。主要包括：港口网 Port Net、贸易网 Trade Net 和码头作业系统等。

(3) 简化和精简的海关。新加坡海关的通关手续和程序便捷，只对 4 类商品征收关税。在新加坡 6 个自由贸易区的货物向市场出售前，无需向海关申报，大大提升了通过效率。

(4) 企业支撑，构建贸易便利化框架。新加坡海关于 2011 年发布了 Trade First 贸易便利化框架，实施了世界海关组织《全球贸易安全与便利标准框架》下的经认证经营者^①制度，与 300 个成员公司建立合作伙伴关系，指定专属的海关官员来帮助并指导操作。

(二) 我国贸易投资便利化的改进方向

根据 WEF 的相关数据及问卷调查显示，在我国对外贸易中，出口贸易所遇到的前五大阻碍分别是：潜在市场及买家的识别、海外技术标准、以有竞争力的价格获得重要的投入、贸易融资的获得，海外关税壁垒。进口贸易所遇到的前五大障碍为：关税、繁重的进口流程、国际运输中的高成本及延迟、国内

运输的高成本及延迟，边境腐败。因而，我国针对贸易投资便利化的改进方向应基于上述不足，在相关政策的提出与落实、基础设施的建设、边境的管理等方面进行提升。

五、贸易投资便利化措施提升建议

(一) 深化政策沟通，增强互信互利

加强政策沟通是推进“一带一路”贸易投资便利化的重要保障。促进各国间对便利化的深入理解，让“一带一路”沿线国家明白这是一条合作、共赢、开放、发展、和平之路；建立政府间便利化政策的长效沟通机制，使各国政府和相关管理机构可以就便利化的发展战略和关键领域进行交流与对接，共同制定促进便利化的规划和措施，协商解决推进便利化面临的问题^[6]，为贸易投资便利化提供政策支持。

(二) 推进基础设施建设，促进互联互通

基础设施互联互通是“一带一路”建设的优先领域，也是贸易投资便利化的基础工程和硬件保障。交通基础设施和信息通讯技术等硬件互联互通，对扩大贸易投资流量，提高贸易投资效率具有巨大推动作用。在建设内容上，各国需共同推进国际骨干通道建设，构建包括海运水运网络、公路网络、铁路网络以及航空网络在内的基础设施网络。建立统一的信息平台和实现无纸化通关，推动电子信息交换通道建设。共同推进跨境光缆等通信干线网络建设，联通空中（卫星）信息通道，完善互联网平台搭建，使信息交流快速和高效。在建设机制上，发挥亚洲基础设施投资银行、丝路基金和世界银行、亚洲开发银行等国际性金融机构作用，通过创新性的融资动员更多国家更大程度地参与“一带一路”基建。

(三) 加强贸易投资便利化的机制化与能力建设

我国应倡议“一带一路”国家组建“贸易投资便利化委员会”。统一协调贸易投资便利化措施，落实相关领导人在各项国际会议上达成的有关促进贸

^① AEO 指由海关当局确认符合 WCO 在《全球贸易安全与便利标准框架》中安全标准的相关方，基于企业资信，其所报关的货物有权享受不同程度的简化和快速验放等待遇。

易投资便利化的决定, 监督各国推进举措。另一方面, 边境和通关管理是贸易投资的关键环节。安全的边境和一流的通关效率会极大地促成贸易投资便利化。应加强沿线各经济体的检验检疫交流与合作, 制定统一的供应链安全标准、检验标准、开展 AEO 互认。促进“一带一路”各国加快“单一窗口”建设, 制定便利的通关办法, 参照“跨境电子商务平台”做法, 开发“海关跨境合作平台”。与“一带一路”沿线国家进行监管互认和信息交换, 进行海关数据联网, 搭建海关跨境合作平台和电子通关系统, 互认海关监管数据, 实现数据共享, 提高通关效率。

(四) 营造良好的贸易投资环境

营造公正、公开、稳定、透明的营商环境。加强制度建设, 加大对腐败和垄断的打击力度; 借鉴国际经验, 增强政策法规和行政程序的公开化与透明化;

加强监督, 使监督及时、有效的发挥作用。制定规则与措施时须保持政策的稳定性、连续性和透明性, 促进“一带一路”沿线各经济体稳定发展。

[参 考 文 献]

- [1] World Economy Forum: The Global Enabling Trade Report 2014.
- [2] 李文韬. APEC 贸易投资便利化合作进展评估与中国的策略选择 [J]. 亚太经济, 2011, (04): 13-17.
- [3] 毛艳华, 杨思维. 21 世纪海上丝绸之路贸易便利化合作与能力建设 [J]. 国际经济探索, 2015, (4): 101-112.
- [4] 周阳. 国经验视角下我国海关贸易便利化制度的完善 [J]. 国际商务研究, 2010, (6): 19-21.
- [5] 王凤冠, 郭羽诞. 上海自贸区贸易便利化和贸易自由化研究 [J]. 现代经济探讨, 2014, (2): 28-30.
- [6] 国家发展改革委员, 外交部, 商务部. 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动 [Z]. 2015-03-28.

责任编辑 冶晓梅

(上接第 22 页)

“一带一路”倡议的重中之重, 推进贸易投资便利化是促进经贸合作的保障, 区内各国要加强协调, 深化海关、质检、电子商务、过境运输等领域的合作, 提高沿线国家贸易便利化水平。搭建一批具有较大影响力的“一带一路”贸易投资交易与促进平台。充分利用信息化带来的新机遇, 大力发展国际营销和跨境电子商务, 引导企业在沿线交通枢纽和节点建立仓储物流基地和分拨中心, 完善区域营销网络。坚持货物贸易和服务贸易并举, 着力促进跨境运输、工程承包、国际旅游等服务贸易, 培育具有丝绸之路特色的国际精品旅游线路和旅游产品。^[5] 促进各国投资开放, 改善投资软、硬环境, 创新跨境投资方式, 把政府力量与市场力量有机结合, 促进区内各国间投资合作。

第五, 加强智库合作。沿线国家的智库间合作具有特殊意义, 一是可以分享发展理念与经验, 互学互鉴, 促进各国发展战略的对接; 二是有助于政策沟通, 促进政策协调; 三是可以培养人才, 有利于能力建设; 四是开展联合研究, 有针对性地提出解决问题的方案; 五是可以释疑解惑, 消除误会, 引导舆论, 营造良好的合作氛围。为此, 2014 年 12 月, 中

国国务院发展研究中心 (DRC) 联合塞尔维亚国际关系与可持续发展中心 (CIRSD)、土耳其战略研究中心 (SAM)、土耳其政治经济社会研究基金会 (SE-TA) 共同发起倡议,^[6] 建立“一带一路”智库网络。目前, 这一智库网络已经有 40 多个创始成员, 要精心设计合作机制, 务实开展智库合作, 充分发挥智库的独特作用, 为推进“一带一路”倡议做出贡献。

[参 考 文 献]

- [1] [5] 高虎城. 深化经贸合作 共创新的辉煌 [N]. 人民日报, 2014-07-02.
- [2] 习近平. 弘扬人民友谊 共创美好未来——在纳扎尔巴耶夫大学的演讲 [EB/OL]. http://news.xinhuanet.com/world/2013-09/08/content_117273079_3.htm, 2013-09-07.
- [3] 习近平. 携手建设中国-东盟命运共同体——在印度尼西亚国会的演讲 [EB/OL]. http://www.gov.cn/ldhd/2013-10/03/content_2500118.htm, 2013-10-03.
- [4] 王辉, 罗雨泽. 立足打造命运共同体 扎实推进“一带一路”合作 [N]. 中国经济时报, 2014-12-05.
- [6] 车海刚, 张玉雷. 携手创造具有时代内涵的全球公共产品——共建“一带一路: 历史启示与时代机遇”国际研讨会综述 [J]. 中国发展观察, 2015, (1): 41-46.

责任编辑 冶晓梅