

长江经济带及其外贸便利化议题的研究状况述

金泽虎，岳雨娣

【摘要】：长江经济带是我国内地经济密度较大的区域，也是未来10 到20 年增长最具潜力的区域之一。对长江经济带及其贸易便利化的研究首先是从长江经济带与贸易便利化概念的界定开始的，国外研究者对长江经济带外贸便利化研究较少，但对全球贸易便利化及本国贸易便利化研究较多。国内研究一方面对贸易便利化构建指标体系和交易成本，更多的则是将视角集中于贸易便利化给长江经济带的经济效益以及未来对长江经济带构成的挑战。随着长江经济带国家战略的出台，预期这个议题的依据将会不断出现新的突破。

【关键词】：长江经济带；区域经济；贸易便利化

【中图分类号】：F830. 92 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1673—680X（2016）01—0037—10

【DOI】：10.13230/j.cnki.jrsh.2016.01.005

长江经济带覆盖了贵州、云南、四川、重庆、湖南、湖北、江西、安徽、浙江、江苏、上海9 省2 市，面积约为205 万平方公里，人口和国内生产总值所占比重均占全国的40%以上。近年来，长江经济带首尾两个金融区：江北嘴和陆家嘴已逐步发展为我国最具影响力并且与国际经济联系密切的核心区域。依托长江经济带这条“黄金水道”促进我国经济的协调发展，打造我国经济新支撑。长江经济带是联动东部、中部和西部的内河经济带，也是生态文明建设的示范带。

2016 年1 月5 日习近平总书记在重庆专门召开推动长江经济带发展座谈会。他强调长江流域是连接丝绸之路经济带和21 世纪海上丝绸之路的重要纽带。推动长江经济带发展是国家一项重大区域发展战略。各项区际政策、各领域建设、各种资源要素要使沿江各省市协同作用更明显，促进长江经济带实现上中下游协同发展、东中西部互动合作，把长江经济带建设成为我国生态文明建设的先行示范带、创新驱动带、协调发展带。

一、长江经济带与贸易便利化概念的界定

（一）长江经济带的演变过程梳理

一是80 年代的概念提出阶段。马洪提出“一线一轴”的发展战略“一线”即指沿海，“一轴”即为沿江。而后研究者提出了“长江产业密集带”这一概念，初步探讨建立流域经济。80 年代末又有学者提出“T”字型发展战略。这一阶段仅提出概念，并没有实际的运作。

二是20 世纪90 年代的局部开发阶段。1996 年的“九五”计划和2010 年的远景目标纲要中，明确“依托沿江大中城市，逐步形成一条横贯东西、连接南北的综合经济带”这一发展战略。此阶段的特点是局部地区得到开发，由于国家更多在关注沿

1收稿日期：2016—01—05

基金项目：2014 年安徽省高等教育振兴计划项目——国际经济与贸易结构优化调整与专业改造项目（项目编号：2014zytz037）阶段性成果。

作者简介：金泽虎（1965—），男，安徽枞阳人，安徽大学经济学院教授。

岳雨娣（1989—），女，河南省开封人，安徽大学经济学硕士研究生。

海城市的发展，长江整体开发并没有得到很好的启动，甚至淡出了人们的视野。

三是21 世纪前十年的沉寂阶段。再此期间，我国提出了振兴东北老工业基地计划，中部崛起计划、西部大开发计划，但是长江经济带并没有得到国家战略的认可，建设上并没有实质性突破。虽然七省二市在2005 年时签署了《长江经济带合作协议》，但效果并不令人满意。

四是2009 年以来的国家战略阶段。2009 年七省二市提出“将长江经济带的发展上升为国家战略”，得到各界学者的支持。2013 年习近平总书记就长江经济带做出指示“把全流域打造成黄金水道”，9 月李克强总理做出批示“打造中国经济新的支撑带”，10 月国家发展和改革委员会起草了《依托长江建设中国经济新支撑带指导意见》。这一阶段整个长江经济区上升到了国家战略的高度，具体工作展开了实施。

（二）贸易便利化议题的界定

贸易便利化很早就已经提出，但对它的定义可谓仁者见仁智者见智，至今没有一个公认的说法。世界贸易组织（1998）和国际贸发会议（2001）指出，贸易便利化即为贸易程序（包括贸易中货物的搜集、数据的处理、手续等）的简化和统一。经济合作与发展组织（2001）对贸易便利化的解释为：国际货物从卖方到买方时，一方向另一方支付所需的信息和程序的简化和标准化。欧洲经济委员会（2002）对贸易便利化的定义是能降低交易成本，使得交易程序简单化，并且国际公认的标准的、规范的最佳贸易方法，这些方法又必须保证所有的操作都是有效、透明和可预测的。亚太经合组织（2002）的定义：贸易便利化是指采用新技术、新方法来简化和统一与贸易有关的程序和行政壁垒，以达到降低成本，促进服务于商品的更好流通。

二、外贸便利化议题的国外研究状况综述

国外研究者对长江经济带外贸便利化研究较少，但对全球贸易便利化及本国贸易便利化研究较多，因此本文的国外文献综述主要是针对后者。

（一）国外研究综述

OECD 认为，由复杂的出口程序造成的损失占货物价值的2%-15%，大多数研究者都认同这一说法，但有部分学者认为损失量达不到上述水平。事实上除了直接用资金衡量的损失外，还有部分损失是用其它形式表现出来的。OECD（2002）提到，企业通关时等待的时间越长就越容易失去商机，失去商机企业就要积累大量的库存，而库存成本会给企业带来很大的压力。另外，通关时间长会使产品的质量 and 新鲜度下降，尤其是那些“即时性”的产品，如特殊节日产品与报纸等。因此，通关时间长、程序复杂不仅会为进出口企业带来直接的成本，也会使企业增加间接成本，这将影响企业和国家的经济发展，阻碍贸易的自由流通。P. A. Messerlin and J. Zarrouk（2000）通过研究发现：技术制度与海关是影响贸易自由化的重要因素。他们指出，WTO 制定的海关贸易制度是不适合大部分国家的，并且规定里的很多要求也是很难实现的，而最好的外贸自由化方式就是双边的贸易自由。在广泛的调查与研究基础上，John Raven J.（2001）提出贸易自由化主要被信息咨询的效率指数、海关环境指数、商务的诚信指标、港口效率指标、支付系统效率指标等因素制约，但John 并没有对这些指标做详细的分析。X. Clark 等（2004）利用已有的数据对拉丁美洲的运输成本与经济效益间的关系进行了实证研究，结果表明对拉美的大部分国家而言，交通运输成本是最高的，是一项比关税还高的壁垒。

（二）国际经验借鉴

1. 美国贸易便利化——安全、便捷与高效

美国是一个积极推动贸易谈判的外贸大国，其最出色的经验是便利、高效、安全的通关管理，并且配备最先进的设施，使美国成为有很强竞争优势的外贸大国。

首先，美国的自动商业化环境为外贸便利化提供了条件。CBP（美国海关边境保护局）的成立，让美国成为了首个由一个机构统一管理进出美国口岸的人员和货物的国家，大量节省了进出口岸的时间，提高了海关工作人员的工作效率，使得美国的海关管理处在世界前列。2000 年美国海关总署建立了ACE（Automated Commercial Environment，即“自动化商业环境”）体系，使得美国的海关工具有了很大的创新。在ACE 系统下美国海关又建立了ITDS（国际贸易数据系统）系统，为各政府部门建立了“一站式数据搜集中心”，大大简化了各部门的工作量。

第二，政府与企业的合作提供了贸易的安全度。2006 年美国海关重新规定了“海关—商界反恐伙伴计划”的标准，在这个计划中，企业可以获得许多便利的通关条件，比如减少货物的检验次数，缩短等待时间等，这不仅加强了安全性，同时也提高了效率。

第三，为保证通关的便利和高效率美国海关设立了“双通关”与“一站式服务”的制度。在口岸现场，美国海关为达到“为客户服务”的目的，推出了“一站式”服务，并且给予进出口商更多的裁量权和决定权，避免了互相推诿带来的纠纷。同时在过关时实行“两次结关”的政策，即货物进出口办理一次形式结关，一年以后再办第二次真正的结关，这样避免由于货物退换或者其他原因造成的退补税，或者对报关单进行修改等，不仅节省了人力和物力，而且提高了通关灵活性，简化了不必要的程序。

2. 欧盟贸易便利化——标准一体化

在ETI 评估系统中并没有把欧盟的27 国家看做一个整体，因此本文只关注了欧盟一些海关发达的国家。就这些国家而言，整体的优势在于物流和运输的效率较高，通关手续比较简单，通关便利化程度很高。

欧盟27 个成员国统一实施《海关法典》，且各成员国都必须采用“欧盟统一报关单”进行报关。从2009 年7 月1 日开始，欧盟各成员国全面实行电子报关。为达到规范化与统一化，欧盟海关曾一直实行“海关2007 计划”，目的是帮助新的成员国尽快达到欧盟统一标准，在外贸便利化方面能尽快达到欧盟其他成员国水平。

此外，欧盟成员国的基础设施和物流运输效率也是较高的，外贸便利化的基础设施的先进性也是值得肯定的，其电子报关水平居于世界一流之列。同时，欧盟大多数成员国都有先进的设施和设备以及港口，并且其海关管理人员的素质也很高，这为其贸易便利化处于较高水平提供了重要条件。

3. 日本贸易便利化——有效改革

日本作为一个外贸大国，其在外贸便利化上取得的成就是不俗的。在ETI 系统排名中，日本总体排在23 位，市场准入排名为115，政策环境排在31位，基础设施排在15 位，可以看出其海关管理、通过效率与基础设施都具有较强的竞争力。其具体表现为以下几个方面：完善的服务，高素质的员工；规范的通关措施与手续；公开透明的信息；廉政的执法等。同时，日本政府为简化通关程序，提高国际港口与机场等的竞争性，进而提高本国外贸的竞争力度，统一实行通关信息网络集中管理。

4. 新加坡贸易便利化——TradeNet 自动化系统

新加坡主要以过境贸易为主，其贸易便利化程度很高。完善的海关管理，便捷的通关手续，完备的基础设施，优良的卫生政策环境，使新加坡成为外贸便利化最高的过境。其最突出的经验是建设国际网络，采用先进的管理体系。TradeNet 自动化系

统是新加坡于1989年建立的基于电子数据交换的外贸服务体系。作为简化报关程序与文件要求的一部分，系统替代了原有的复杂过程，通过“单窗口”的方式向贸易商提供一站式的通关服务，本来需要2-7天的通关批准，现在平均只需要10分钟，大大缩短了通关时间。此外，该系统还与美国的GE网络、日本的富士网络建立了链接，此外为把该系统发展为国际网络，新加坡正积极加强与其它东盟国之间的网络连接。如果建成该系统，将极大地促进了外贸的标准化与规范化，对于促进全球贸易便利化起到了非常重要的作用。

表1 2006-2010 江沿岸七省二市外贸增长情况 单位:亿美元

	2006		2007		2008		2009		2010	
	进出口	增长率(%)	进出口	增长率(%)	进出口	增长率(%)	进出口	增长率(%)	进出口	增长率(%)
上海	2274.9	22.1	2829.7	24.4	3221.4	13.8	2777.3	-13.8	3688.7	32.8
浙江	1391.5	29.6	1768.6	27.1	2111.1	19.4	1877.4	-11.1	2535.3	35.0
江苏	2840.0	24.6	3496.7	23.1	3922.7	12.2	3388.3	-13.6	4657.9	37.5
四川	110.2	39.4	143.9	30.5	220.4	53.2	242.3	9.9	327.8	35.3
重庆	54.7	27.4	74.5	36.1	95.2	27.9	77.1	-19.0	124.3	61.2

湖北	117.4	29.1	148.6	26.6	207.1	39.4	172.3	-16.8	259.1	50.4
湖南	73.5	22.4	96.9	31.8	125.7	29.7	101.5	-19.2	146.9	44.7
江西	61.9	52.5	94.5	52.7	136.2	44.1	127.8	-6.2	216.0	69.0
安徽	122.5	34.3	159.3	30.0	204.4	28.3	156.4	-23.5	242.8	55.2

表2 2007-2014 年经济带外向型经济发展及占全国的比重

年份	进出口总值		出口总值		国内生产总值	
	总量(亿美元)	比重(%)	总量(亿美元)	比重(%)	总量(亿美元)	比重(%)
2007	8813.11	40.49	5221.11	42.78	104438.91	39.29
2008	10246.69	39.98	6196.22	43.31	123616.06	39.36
2009	8921.22	40.41	5243.35	43.64	136914.18	40.16
2010	12200.16	41.02	7063.96	44.77	165240.99	41.15
2011	14793	40.62	8560.71	45.09	197968.15	41.84
2012	15747.99	40.72	9207.53	44.94	218753.28	42.15
2013	101537.01	39.3%	58038.04	42.3%	241556.47	41.5%
2014	106637.17	40.3%	61860.12	43.0%	262577.66	41.4%

三、长江经济带贸易便利化议题的国内研究状况综述

（一）长江经济带对外贸易情况

2007 年长江沿江区域进出口总值为8813.1 亿美元，到2012 年这一总值增长到了15748.0 亿美元，达到了12.31%的年均增长，而此时全国的平均水平仅为0.13%，即超过国家平均水平12.18 个百分点。其中，2007 年的外贸出口总值为5252.5 亿美元，2012 年比2007 年高出了3970.2 亿美元，达到9222.7 亿美元，年均增长为11.92%（表1）。金融危机过后，我国沿江内陆地区恢复速度较快，2010 年沿江七省二市的外贸平均增长速度为46.8%，居于全国较高水平之列。近年来外贸出口总额逐年增长，因此长江经济带在我国外贸中已经达到了不可替代的作用。就其出口总值而言，所占比重高于GDP 所占的比重，足以说明长江经济带出口外向型特征（如表2）。

因此，长江流域是一个自然经济综合体，是不可分割的，它的上中下游间存在着同舟共济、唇亡齿寒的内在联系。开发建设长江经济带必须有“全江一盘棋”的整体思维，必须遵循流域经济的联动关系，合理、科学、有效的配置资源，达到流域经济一体化的发展要求。所以，长江经济带外贸便利化的研究显得尤为重要。

（二）长江经济带外贸便利化的国内研究状况综述

1. 长江经济带外贸便利化的国内研究回顾

研究长江经济带外贸便利化对出口影响的国内学者并不多，曾铮、周茜（2007）从外贸便利化的定义并将外贸便利化的指标体系分为一级指标和二级指标。孙毅彪（2009）认为，贸易便利化不仅为国家 and 人民带来了直接的经济收入，还带来了其他方面的好处，而这些好处最终都转化成了国民福利。例如，促进供应链的发展，激发潜在的商机，创造开放的贸易环境，增强我国的外贸竞争力，提供经济效益等。孙衷颖（2009）详细介绍了交易成本理论、共同市场理论以及关税同盟理论，并合理的解释了外贸便利化和外贸自由化。杨青龙（2010）认为，在产权界定、转移、转让的过程中，存在着很多交易成本，除了一些可以明显计算出来的成本外，时间成本也是一个很重要的影响因素。因此，外贸便利化指数很容易被直接影响，并进而影响对外贸易的有效性，例如进出口时耽误的时间。

2. 长江经济带外贸便利化的经济效益

（1）降低物流与交易成本

降低交易与物流成本能够为长江经济带带来巨大的经济效益，并且这一影响比削减关税要大的多。1999 年APEC 研究得出通过贸易便利化降低交易成本并进而影响产品的价格，但是对不同国家价格受的影响程度不同，如新兴市场和工业国家降幅为1%，发展中国家降幅为2%，并且实施贸易便利化使APEC 的货物贸易增长3.3%。

贸易便利化主要通过降低三种成本（物流渠道成本、交易渠道成本和贸易丧失）来降低总体的交易成本。

首先，物流渠道成本的降低缩短了订单的周期，减小了订单多变的风险，增强了订单周期的可预见性，因此可以通过有效的生产管理与库存管理来降低缺货成本与库存成本所带来的消极影响。

其次，交易渠道成本的降低表现为与贸易相关的活动或者程序的消除、简化以及标准化。通过简化不必要的程序，可以减少资源的消耗，提高了交易的效率。例如，信息和交流技术的使用可以极大地降低成本。

最后，贸易的丧失多数是由于繁琐和不必要的交易程序造成。这种现象无论是对企业或者国家来讲都是不利的，且这种现象在中小企业中更常见。实施外贸便利化可以有效简化交易程序，降低贸易丧失带来的损失。

（2）提高边境控制效率

外贸便利化再降低贸易商成本的同时也提高了海关和政府部门的工作和管理效率，并且很多流程得到完善，从而使得海关管理更加透明、合理以及公平。主要通过两个途径提高边境控制效率：第一，减少由欺诈、走私和腐败带来的损失，由于海关管理的合理化、公平化和透明化，欺诈和腐败活动会得到有效的遏制与改善，进而提高了税收过程的工作效率。第二，加大力度确保人类以及动植物符合安全健康的标准。

（3）合理配置资源

长江经济带抓住了国内经济向内向型经济转变的重大机遇，为未来发展提前布局。促进了海关的整合，不同地区的海关均可以放行在所在地区企业在一体化关区口岸进出境的货物，为要素的自由流动提供了便利的条件，为长江上中下游工业的布局提供了良好的海关服务。借助各地原有的资源要素禀赋、便捷的通关以及公正透明的海关监管，吸引更多的外来投资者，从而提高中西部地区产业的合理集聚，同时增强了我国外贸竞争的实力，并促进了经济的协调发展。

（4）贸易创新

国际贸易发展最突出的特点是创新，它包括结构、理念、政策、模式、构成以及制度等。有效的实施贸易便利化可以带来新的贸易机会，这得益于现代高效快速的长途运输和货物与信息的传递。

3. 贸易便利化给长江经济带带来的挑战

（1）对基础设施的挑战

为满足贸易便利化的需要，长江经济带应当重视基础设施的建设。这并不意味着仅仅建设新的道路或铁路，而是包括为提高运输供应能力，港口或铁路部门完善信息技术设施管理体系与交通运输政策的维护工作。为达到上述要求，政府需要增加投资，加大引进外资的力度，同时需要捐赠机构的帮助。尽管沿江省市中的浙江、江苏、上海等地的基础设施建设取得了较大成绩，但从整体上来看，还没有改变基础设施落后的局面，与贸易便利化的要求比，还相差甚远。

（2）对海关部门现代化的挑战

海关部门和其他机构的整合也是促进贸易便利化的一个关键因素，但是就目前而言，改革需要很大的成本，如果海关雇佣大量的人员，那劳动报酬与培训费用将会是很大的一笔开销。船舶与进口商跟踪工具、价格比较分析工具以及计算机系统的高效开发都会降低成本，但是满足这些工具的基础设施建设的成本是非常高端，就目前长江经济带的情况而言是不能达到的。此外，其他与海关部门配套合作的部门和机构的升级也需要很大的成本，这也是一个不小的挑战。在这样的挑战和任务面前，海关部门只有转变观念，改变管理体制，加强管理的创新，与时俱进才能跟上科技和经济发展的需要，为贸易便利化保驾护航。

（3）对资金、设备的投入力度的挑战

研究和推进贸易便利化需要很大的成本，因此如果政府决定实施贸易便利化改革就必须要坚持到底。首先是资金，这是研究和推进贸易便利化的核心要素，海关现代化、基础设施的建设以及参与国际会议讨论等都需要大量的资金支持；其次，在研究和推进贸易便利化的过程中，必须看到别人的优势，引进先进设备与技术，取长补短，提高效率。就目前而言，我国投入到长江经济带中的资金是非常有限的，不足发达国家的十分之一；设备也比较陈旧，只能在短期内发挥作用。

（4）对政府部门的挑战

首先，贸易便利化的实施将会对现行的政府体制有很大的冲击，能够促进当前体制的改革与完善；其次，对政府的行政模式有很大的冲击，现行的经济运行中，存在着政府过度替代市场的现象，如果实施贸易便利化，就要求政府必须按照国际规则而行；再次，贸易便利化会促进政府行政效率的提高。目前我国某些工作效率低的行政部门，将会受到很大的冲击。

（5）对贸易制度和法规的挑战

促进贸易便利化，必须要有健全高效的法律法规的支持。现行的外贸法律法规已经不能满足外贸管理的要求，跟不上现代外贸的发展速度，因此给立法机构带来了冲击。

[参考文献]:

- [1] 段学军, 王合生. 长江经济带外向型经济发展特征分析 [J]. 经济地理, 1999, (5): 10-13.
- [2] 程艳. 长江经济带物流产业联动发展研究 [D]. 华东师范大学, 2013.
- [3] 赵琳. 长江经济带经济演进的时空分析 [D]. 华东师范大学, 2012.
- [4] 程艳, 龙宇, 徐长乐. 长江经济带物流产业关联度空间差异研究 [J]. 世界地理研究, 2013, 3 (1): 73-81.
- [5] 龙宇, 徐廷廷, 徐长乐. 长江经济带物流业对区域经济发展影响的实证分析 [J]. 物流科技, 2013, (1): 74-78.
- [6] 田继忠. 长江经济带现代物流网络发展模式研究 [D]. 华东师范大学, 2005.
- [7] 武志惠, 虞巧颖, 申金升. 三大经济圈的物流业对区域经济增长的实证分析 [J]. 北京交通大学学报 (社会科学版), 2008, (1): 43-45.
- [8] 徐长乐, 曾群华. 后世博效应与长三角一体化发展的区域联动 [M]. 上海: 格致出版社, 2012.
- [9] 徐长乐, 朱元秀. 长江三角洲城市群转型发展研究 [M]. 上海: 格致出版社, 2013.
- [10] 杨洁. 21 世纪长江经济带前景展望 [A]. 2006-2006 中国生产力发展研究报告 (下) [C]. 2006: 33-38.
- [11] 曾铮, 周茜. 贸易便利化测评体系及对我国出口的影响 [J]. 国际经贸探索, 2008, (10): 4-9.
- [12] 周茜. 贸易便利化测评体系及其对我国对外贸易影响研究 [D]. 湖南大学, 2007.
- [13] 王玉婧, 张宏武. 贸易便利化的正面效应及对环境的双重影响 [J]. 现代财经, 2007, (3): 72-76.
- [14] 刘雅楠, 张马俊. 贸易便利化: 发展中国家的机遇与挑战 [J]. 国际经济合作, 2004, (7).
- [15] 沈玉芳, 罗余红. 长江经济带东中西部地区经济发展不平衡的现状、问题及对策研究 [J]. 世界地理研究, 2000,

(2) .

[16] 倪鹏飞, 李冕. 长三角区域经济发展现状与对策研究 [J] . 中国市场, 2014, (2. 041) .

[17] John S. Wilson, Trade Facilitation: New Issues in a Development Context, Trade Note <World Bank> [EB/OL] . [http: //www.worldbank.org](http://www.worldbank.org), 2003.

[18] DECD, Special and differential treatment in the area of trade facilitation [EB/OL] . [http: //www.oecd.org](http://www.oecd.org). 2016-2-13.

[19] OECD. 2005, The Costs and Benefits of Trade Facilitation, OECD Policy Brief [EB/OL]. [http: //www.oecd.org](http://www.oecd.org). 2016-02-13.

[20] Asia Pacific Economic Co -operation. 1999, Assessing APEC Trade Liberalization and Facilitation: 1999 Update , Economic Committee , APEC : Singapore [EB/OL] . [http : //www.publications.apec.org/publication-detail.php?pubid=693](http://www.publications.apec.org/publication-detail.php?pubid=693). 2016-02-13.

(责任编辑: 亦铭)