

# “一带一路”贸易畅通便利化机制建设研究

■ 赵渊博

**摘要：**贸易畅通的关键是建立贸易便利化机制，然而贸易便利化机制构建面临诸多挑战。国际环境方面，地缘政治不稳定、全球贸易环境持续恶化。沿线国家方面，各国发展阶段差异较大，市场化与法制化程度低，基础设施建设在资金管理、建设标准和协调机制方面有待加强。有鉴于此，需要从政策成本、资金成本、信息成本和时间成本角度对贸易畅通是否便利化进行评价。从统一行为准则、互联互通机制、多边金融合作体系和便利化系统四个方面建立贸易畅通便利化机制。

**关键词：**一带一路 贸易畅通 便利化机制

贸易畅通作为“一带一路”倡议实施的重点内容，为沿线国家政府、贸易组织、企业团体协商与合作搭建贸易平台，解决贸易投资便利化问题，释放沿线国家贸易潜力。贸易畅通的关键在于实现参与国、参与组织和团体在政策指导、基础设施标准、市场准则、口岸管理等方面的协调，为合作双方提供便利化条件。贸易畅通协调与便利化可以有效解决贸易自由化过度依赖国家政治制度和政策调整、关税等措施，并从程序、管理层面简化贸易流程，营造透明贸易环境，降低成本，推动贸易畅通。本文从协调与便利化构建面临的挑战、成本考量和策略角度对构建贸易畅通的协调与便利化机制进行探索。

## 一、贸易畅通便利化机制建设存在的挑战

### （一）国际环境因素带来的挑战

#### 1. 全球贸易环境新变化带来

#### 的挑战

首先，全球贸易结构正经历大调整，全球价值链重构，贸易增速呈现中高速增长的新常态，“一带一路”参与国贸易遭受贸易压力。其次，西方发达国家政治变动引发“黑天鹅”事件，给全球经济贸易带来不稳定因素。英国“脱欧”事件给全球经济带来巨大震动，引发地区经济波动；美国的贸易保护主义阻碍了自由贸易进程。

#### 2. 地缘政治带来的挑战

除了“一带一路”倡议外，各国都在积极推进本国经济战略。美国在2011年提出了“新丝绸之路”计划，主张以阿富汗为中心，建立一个与该地区政治、安全、能源等领域相互合作的亲美政治板块。日本在2004年重提“丝绸之路外交”计划，目的是通过政治和经济手段获得中亚地区的能源开发与贸易的主导权。除此之外，其他国家也在积极推动本国“丝绸之路”计划。不论是美国的战略围堵、俄罗斯的战略猜疑、印度的战略不合作、日本

的战略搅局还是局部矛盾，都不同程度地对“一带一路”倡议顺利实施提出严峻挑战。

#### 3. 地区局势持续动荡的挑战

在“一带一路”成员国之间存在矛盾和冲突，如印度和巴基斯坦的敌对关系；中东、非洲等地国内政治不稳定，战争和冲突频繁发生，恐怖主义猖獗；欧洲难民危机扰乱了地区秩序。据《中国企业国际化报告（2016）》显示，2005到2014年间，中国企业海外投资因政治因素导致失败的案例占25%，其中8%源于东道国政治派系的阻挠，17%源于东道国政治动荡。

### （二）沿线各国发展因素带来的挑战

第一，各国发展阶段差异较大。从经济总量来看，世界银行数据显示，64个发展中国家成员中，大多数国家经济体量与中国相差甚远。从对外贸易来看，贸易逆差国占大多数，对外贸易潜力有待开发。从人均GDP来看，根据世界银行2013年的新标准，“一带一路”沿线发展中国家中低

于4000美元的占据大多数。沿线国家储蓄严重不足和贸易逆差严重形成的“两缺口”问题突出。另外，沿线国家尤其是东南亚、中亚和中东国家仍然以劳动密集型的低端产业作为经济主体，处于全球产业链和价值链底层。

第二，沿线国家市场化法治化程度低。首先，投资准入阶段存在的法律风险。一是对投资所有权的限制。东道国会限制投资企业持有的资产数量和股权比例，支持本国企业掌握投资所有权。二是对投资领域的限制。考虑到本国安全，东道国通常会通过“肯定清单”或“否定清单”的方式限制外资准入范围。其次，企业运营阶段存在的法律风险。一是环境保护风险。中国企业缺乏对类似国际环境公约文件的重视，在能源和基础设施领域的投资行为极易造成环境污染。二是税收风险。沿线国家因国情不同导致税收优惠政策差异较大。三是知识产权风险。因中国企业不了解和不重视知识产权保护，有违反他国知识产权的风险。四是劳工风险。由于东道国缺乏对劳工保护政策，无法保障项目施工和管理人员的人身安全。

第三，基础设施互联互通面临挑战。首先，“一带一路”沿线各国基础设施十分落后，各国沟通机制不畅通，工程建设周期长、难度大。许多沿线国家沿用着差异化的技术标准和管理制度，无形中降低了运输效率，提高了运输成本。其次，基础设施建设资金短缺，投融资模式单一。资金需求方面，沿线国家在基础设施建设上存在巨大资金缺

口。据亚洲开发银行测算，2010到2020年间，亚洲所有国家的基础设施投融资需求在8万亿美元，年均融资额达到7500亿美元，而现有多变金融机构如亚开行资金有限。投融资主体方面，由于投资项目具有周期长、规模大特点，参与方主要以国有企业为主，私人和民间投资较少。

### （三）国内因素带来的挑战

第一，我国经济处于新常态。首先，中国经济正处在结构转型的“三期叠加”时期，经济结构有待进一步调整。经济结构的不合理使得中国企业普遍追求数量和低价策略，带来出口产品技术含量低和附加值低的特点。其次，产能过剩问题困扰中国制造，企业同质化竞争激烈，库存压力不断增大，导致企业资金周转困难。传统要素成本优势逐渐丧失带来企业成本上升。最后，受美国“制造业回归”计划和欧洲振兴计划影响，中国出口市场份额逐年缩小，产能过剩问题突出。

第二，产业政策带来的风险。首先，产业结构亟待优化。一直以来，中国经济依靠劳动密集型产业和加工贸易长期占据全球价值链和产业链的低端，核心技术长期受制于国外，企业竞争力不高。其次，过度关注单一产业造成地区经济发展不平衡。最后，产业政策有向救助者与被救助者方向发展的可能。中国与合作国家各有优势产业，双方要谋求优势互补的共赢式发展，而不是帮助和被帮助者的关系。

第三，中国区域经济发展与政策协调问题。“一带一路”倡议中圈定的重要省份之间发展不平衡问题依然突出。对于经济落后

省份，受到资源禀赋、地理位置和国家政策的影响，向外输出资本和对外贸易的能力较弱，与西部省份相邻的中亚地区同样发展落后，双方贸易互补性不强。

## 二、贸易畅通便利化评价指标

贸易畅通的协调与便利化需从具体指标进行衡量，来指导贸易便利化机制的建立。现从成本角度分析并选取相应指标。

### （一）政策成本

从国家宏观层面来看，贸易便利化机制必须实现促进国内经济结构转型升级的目的，转移国内过剩产能，扩大对外投资，增强企业全球竞争力。国家之间必须打通合作环节所有障碍。企业层面，“一带一路”倡议帮助企业减少在东道国的贸易阻力，营造良好贸易环境。在指标选取上，选取平均关税、关税变动、劳动市场监管、保护投资者权益、借贷便利度和环境安全六个指标，得分越高，贸易投资便利化水平越高。

### （二）资金成本

“一带一路”倡议的实施，资金投入产出率、来源和投资模式都会影响“一带一路”贸易进程。中国企业对外投资主要集中在能源和基建领域和俄罗斯、菲律宾、叙利亚、越南等国家，受各国国情的影响，投资失败或受阻案例时有发生。投资主体和资金来源以国有企业为主，民间资本比例较低，投资模式单一。因此，必须从资金投入产出率、资金来源和投资模式三个角度选取指标进行贸易便利化评价。

### （三）信息成本

政策信息、市场信息可得性是企业决策的重要依据。因此，需要从信息通讯技术可用性和信息交流平台建立来评估信息成本。沿线国家通讯能力的高低，直接影响便利化贸易水平。另外，信息交流平台是为企业提供及时可靠的经贸信息和解决获得信息的高效性问题。因此，信息交流平台建设程度是衡量贸易便利化程度的指标。

### （四）时间成本

对于基础设施建设，投资收益低和周期长的特点决定了投资主体时间成本相对较高、风险大，影响企业投资和生产行为。首先，沿线各国基础设施落后，交通基础设施的可用性是运输成本的衡量指标。其次，边境管理包括海关管理效率、进出口程序效率和边境管理透明度等，目的是提高外贸企业的通关效率。因此，可选取基础设施可用性、海关管理效率、进出口程序效率、边境管理透明度指标衡量时间成本。

## 三、贸易畅通便利化机制建设策略

### （一）建立统一行为准则

“一带一路”倡议坚持“共商、共享、共建”的原则，中国不试图主导该倡议的实施。所有国家都可以参与统一行为准则的制定，不设置任何排他性的障碍。一方面，倡导建立合作、可持续发展的地区安全行为准则。另一方面，加快建立区域行为准则，限制一切意图主导该组织的行为，为各国提供表达各自需求的

平台。另外，积极发挥现有区域合作组织的功能。积极发挥上海合作组织、中国 - 东盟“10+1”、亚太经合组织、亚欧会议等多边合作机制的作用，加强各国沟通。

### （二）建立多边金融合作体系

首先，促进金融合作一体化。一方面，积极与相关国家建立金融合作机制，形成区域金融合作一体化。另一方面，继续发挥亚洲基础设施投资银行和丝路基金在促进多边融资方面的作用。加强与现有国际性金融组织如世界银行、亚洲开发银行的合作与沟通，在政策和目标上保持一致。另外，借助人民币在国际货币中的地位，积极促进“一带一路”沿线国家的贸易通过人民币结算，进一步扩大人民币国际化水平。其次，加快金融机构双向融合。各国应借助亚投行和丝路基金的多边金融合作机制，扩大本国金融机构的国外分支机构数量，加深与各国多边金融合作。最后，建立金融监管机制。加强与“一带一路”沿线国家金融部门的沟通，逐步建立金融监管机制。同时，建立金融风险应急处理机制，加强与沿线各国的征信评级机构合作。

### （三）建立贸易协调与便利化系统

第一，加快建立信息共享体系。构建贸易信息共享体系，制定统一的贸易规则，包括贸易文件格式和贸易程序的标准化，建立统一的贸易平台和自动化通关体系，统一规则、减少通关程序。第二，建立区域性司法和监管体系。可考虑成立贸易纠纷仲裁法庭，处理区域贸易中的争端。需要加快建立“一带一路”

参与国之间统一的监管体系。另外，要加强反腐败机制的建立，并对违法企业进行处罚。■

### 参考文献：

- [1] 赵可金.“一带一路”贸易畅通重在便利化[EB/OL]. 中国网: [http://www.china.com.cn/guoqing/2015-05/19/content\\_35607502.htm](http://www.china.com.cn/guoqing/2015-05/19/content_35607502.htm), 2015-05-19.
- [2] 徐绍华, 李海樱, 蔡春玲. 中外丝绸之路战略比较研究[J]. 云南行政学院学报, 2016, (1).
- [3] 王义桅.“一带一路”机遇与挑战[M]. 北京: 人民出版社, 2015.
- [4] 徐绍华等. 中外丝绸之路战略比较研究[J]. 云南行政学院学报, 2016, (1).
- [5] 王辉耀, 苗绿. 中国企业全球化报告(2016)[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2016.
- [6] World Bank. World Bank Open Data[DB/OL], <https://data.worldbank.org/>.
- [7] 卢峰.“一带一路”的经济逻辑[J]. 新金融, 2015, (7).
- [8] 何茂春等.“一带一路”战略面临的障碍与对策[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版), 2015, (3).
- [9] 王义桅.“一带一路”: 机遇与挑战[M]. 北京: 人民出版社, 2015.
- [10] 胡海峰, 武鹏. 亚投行金融助力“一带一路”: 战略关系、挑战与策略选择[J]. 人文杂志, 2016(1).
- [11] 朱苏荣.“一带一路”战略国际金融合作体系的路径分析[J]. 金融发展评论, 2015, (3).
- [12] 赵可金.“一带一路”: 从愿景到行动[M]. 北京: 北京大学出版社, 2015.

(作者单位: 中共中央党校研究生院)

责任编辑: 张莉莉