



杨莉 / 著

# 中国贸易便利化改革的成本与利益分析

# The Cost and Benefit Analysis of China Trade Facilitation Reform

[illegible]

# 中国贸易便利化改革的 成本与利益分析

The Cost and Benefit Analysis of China Trade  
Facilitation Reform

杨 莉 / 著



经济管理出版社

ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

## 图书在版编目 (CIP) 数据

中国贸易便利化改革的成本与利益分析 / 杨莉著.  
—北京: 经济管理出版社, 2011.3

ISBN 978-7-5096-1340-5

I. ①中… II. ①杨… III. ①对外贸易—经济体制改革—成本分析—中国 ②对外贸易—经济体制改革—利益—分析—中国 IV. ①F752

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 050837 号

出版发行: 经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京银祥印刷厂

经销: 新华书店

组稿编辑: 张永美

责任编辑: 张永美 赵伟伟

责任印制: 杨国强

责任校对: 陈 颖

720mm×1000mm/16

11.5 印张 176 千字

2011 年 4 月第 1 版

2011 年 4 月第 1 次印刷

定价: 32.00 元

书号: ISBN 978-7-5096-1340-5

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部

负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836



## 作者简介

杨莉，1972年生，现为首都经济贸易大学工商管理学院教师。1996年毕业于东北财经大学，获国际贸易学硕士学位；2003年毕业于英国曼彻斯特大学，获发展经济学硕士学位；2009年毕业于中国社会科学院，获经济学博士学位。研究方向为国际贸易及跨国管理。

曾发表论文十余篇，其中相关代表性论文有两篇，分别为：《WTO贸易便利化改革经济影响的研究综述》，2007年被人大报刊资料复印中心转载；《将恰当的待遇适用于恰当的国家——WTO的发展难题》，《世界贸易组织动态与研究》（上海对外贸易学院学报），2007年4月。主持翻译《国际经济学》教材，并参与编写教材《管理学》和《商务谈判》。

# 目 录

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| <b>1 导言</b>                  | <b>1</b>  |
| 1.1 贸易便利化的定义与范畴              | 2         |
| 1.2 贸易便利化研究涉及的问题及文献综述        | 5         |
| 1.2.1 贸易便利化的意义               | 6         |
| 1.2.2 贸易便利化发展水平的评估           | 7         |
| 1.2.3 贸易便利化改革的利益与利益评估        | 9         |
| 1.2.4 贸易便利化改革方案的选择及改革成本的评估   | 13        |
| 1.2.5 中国贸易便利化研究的发展情况         | 14        |
| 1.3 本书的目的与结构                 | 16        |
| <b>2 中国贸易便利化水平的评估</b>        | <b>19</b> |
| 2.1 贸易便利化指数的构成与数据的选取方法       | 19        |
| 2.2 中国贸易便利化发展水平的两种不同评估       | 27        |
| 2.2.1 以感知数据为基础的贸易便利化水平评估     | 27        |
| 2.2.2 以硬指标数据为基础的贸易便利化水平评估    | 30        |
| 2.3 评估结果分析                   | 31        |
| 2.4 小结                       | 37        |
| <b>3 贸易便利化对中国对外贸易影响的计量分析</b> | <b>39</b> |
| 3.1 贸易便利化影响的计量研究方法及模型选择      | 40        |
| 3.1.1 CGE 研究方法及其在贸易便利化方向的应用  | 40        |



|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.1.2 Gravity 模型方法及其在贸易便利化方向的应用 .....                         | 48        |
| 3.1.3 模型方法的选择 .....                                           | 52        |
| 3.2 国际贸易便利化环境对中国对外贸易影响的引力模型分析 .....                           | 54        |
| 3.2.1 样本与数据 .....                                             | 57        |
| 3.2.2 模拟结果及说明 .....                                           | 58        |
| 3.3 小结 .....                                                  | 65        |
| <b>4 国际贸易便利化涉及领域及发展状况 .....</b>                               | <b>67</b> |
| 4.1 国际贸易便利化努力及主要技术成果 .....                                    | 68        |
| 4.1.1 UNECE 与联合国贸易单据设计样式 .....                                | 68        |
| 4.1.2 UNCTAD 及其海关数据自动化系统 (ASYCUDA) 及货物预<br>报信息系统 (ACIS) ..... | 70        |
| 4.1.3 世界海关组织与贸易便利化 .....                                      | 71        |
| 4.2 世界贸易组织贸易便利化议题的设定与谈判 .....                                 | 73        |
| 4.2.1 谈判涉及的具体内容和进展状况 .....                                    | 74        |
| 4.2.2 世界贸易组织与世界海关组织在促进国际贸易便利化方面的<br>角色分析 .....                | 78        |
| 4.2.3 世界贸易组织贸易便利化谈判的进展 .....                                  | 79        |
| 4.3 APEC 与贸易便利化 .....                                         | 79        |
| 4.4 小结 .....                                                  | 81        |
| <b>5 贸易便利化的国别经验及启示 .....</b>                                  | <b>83</b> |
| 5.1 发达国家和一些新兴经济体的贸易便利化国别经验 .....                              | 83        |
| 5.1.1 北欧的跨边境边检合作及瑞典的贸易便利化机构设置 ...                             | 84        |
| 5.1.2 新加坡在实施单一窗口制度方面的经验 .....                                 | 86        |
| 5.1.3 日本的提前审单制度与韩国的通关后审计制度 .....                              | 88        |
| 5.1.4 美国海关在风险管理方面的经验 .....                                    | 90        |
| 5.2 一些发展中国家的贸易便利化国别经验和贸易便利化<br>成本问题 .....                     | 91        |



|                                                              |            |
|--------------------------------------------------------------|------------|
| 5.2.1 Finger 和 Schuler (2000) 对一些欠发达国家<br>海关改革项目的调查 .....    | 91         |
| 5.2.2 OECD 的国别贸易便利化改革经验调查 .....                              | 92         |
| 5.3 对贸易便利化改革实施要求的进一步理解 .....                                 | 100        |
| 5.4 小结 .....                                                 | 107        |
| <b>6 中国贸易便利化改革的成本和改革方案探析 .....</b>                           | <b>109</b> |
| 6.1 中国的贸易便利化建设改革进程回顾 .....                                   | 110        |
| 6.2 中国贸易便利化改革中的成本状况 .....                                    | 119        |
| 6.2.1 中国贸易便利化改革的法律建设成本 .....                                 | 119        |
| 6.2.2 中国贸易便利化的机构组建成本 .....                                   | 120        |
| 6.2.3 中国贸易便利化的培训成本 .....                                     | 120        |
| 6.2.4 中国贸易便利化的设备或基础设施建设成本 .....                              | 121        |
| 6.3 当前中国贸易便利化的改革需要 .....                                     | 125        |
| 6.4 中国贸易便利化改革的政策建议 .....                                     | 131        |
| <b>附 表 .....</b>                                             | <b>137</b> |
| <b>附录 1 陈文静、李伟 (2006) 贸易便利化实施情况企业及政府部门调查<br/>结果对照表 .....</b> | <b>145</b> |
| <b>附录 2 世界贸易组织贸易便利化谈判组国别经验交流<br/>系列文件 (摘选) .....</b>         | <b>147</b> |
| <b>参考文献 .....</b>                                            | <b>165</b> |
| <b>后 记 .....</b>                                             | <b>175</b> |

# 1 导言

“现代化的大量生产与现代化的大量分配以及现代化的运输和通讯一样，其经济性主要来自速度，而非规模。

对于获取速度的经济性来说，重要的是发展新的机器，采用更好的原料，和更集约地使用能源，以及建立新的组织设计及作业程序，以协调并监督通过几个生产过程的空前的高额流量。”

[美] 小阿尔弗雷德·D.钱德勒<sup>①</sup>

这是现代西方管理史著名文献《看得见的手》中的一段摘录，用以概括美国在 20 世纪初大规模生产和大规模分销这种现代管理组织形式形成的本质。今天，“速度”同样成了国际贸易政策领域的热点话题，实际上它早已被人关注，只是刚刚纳入多边贸易谈判的议题当中。

国际贸易便利化的目的是简化和协调贸易程序，使国际贸易更容易、更便捷地进行，以适应经济全球化过程对及时的、稳定的、大规模的国际物流能力的要求。

国际贸易中，企业常常受到不必要的或过多的数据或单证要求、政府政策缺乏透明度、法律修订得不到及时通报、货物通关放行所需时间过长、海关和其他检验部门之间缺乏合作、贸易管理部门的技术不够现代化和不适当的转关政策的困扰。贸易便利化就是在上述方面寻求政府政策及技术上的支持，降低国际贸易的难度。通过简化、协调各国进出口程序和海关程序，加强相关制度能力建设，使国际贸易更为简单、快捷，交易成本更低，使贸易

---

<sup>①</sup> [美] 小阿尔弗雷德·D.钱德勒著. 看得见的手, 重武译, 商务印书馆, 1987, p.281.



更容易进行。

## 1.1 贸易便利化的定义与范畴

贸易便利化最早是由北欧国家于 20 世纪 50 年代提出来的。随着第二次世界大战后世界贸易的发展,贸易过程中存在的错综复杂的贸易规则和管理规定日益引起一些欧洲主要贸易国的不满和关注,为降低错综复杂的贸易规则和管理规定产生的交易成本,这些贸易国开始呼吁简化国际贸易的程序,并实现国际贸易单据格式标准化。1960 年联合国欧洲经济委员会 (UN Economic Commission for Europe, ECE) 开始发起这项工作,并成立了便利化国际贸易程序工作组。在 ECE 的推动下,九年后联合国贸发会议 (UNCTAD) 设立了“贸易便利化特别计划”,贸易便利化改革从此逐渐成为一项国际行动,向世界其他地区及专业化组织不断推广。但直至近十年,在全球及地区经济合作组织有力推动下,贸易便利化才成为多边及双边经贸、合作中的重要领域。

根据联合国贸发会议 (UNCTAD) 1969 年的定义,国际贸易程序的便利化是指“国际贸易程序和文件的系统化与合理化,也就是在收集、提供、交流和处理国际贸易货物流动所需数据的过程中涉及的活动、做法和手续的系统化与合理化”。

作为推动全球贸易发展的最为重要的组织,世界贸易组织将贸易便利化议题纳入了当前正在进行的多哈回合谈判,在议题描述上参照了 UNCTAD 1969 年的定义,认为贸易便利化是“对国际贸易程序的简化和协调”。<sup>①</sup>所谓贸易程序是指“在收集、提供、交流和处理国际贸易货物流动所需要的数据的过程中涉及的活动、做法和手续”。

---

<sup>①</sup> 转引自日本贸易关系手续简易协化 (JASTPRO) 网页资料, [http://www.jastpro.org/about/out-line\\_e.html](http://www.jastpro.org/about/out-line_e.html)。



贸易便利化的涵盖范围非常宽泛，国际组织过去的许多相关研究资料有利于帮助我们廓清其内涵。

UNECE 是贸易便利化标准的最初制定者，UNECE 认为在实际工作中贸易便利化的工作重点是创造效率，降低整个国际贸易交易过程的成本，这个过程包括：买卖双方达成销售协议的过程；处理商业单据的过程；满足卫生、安全和其他法规标准要求的过程；履行海关及其他部门要求的跨境程序；提交有关单据过程；货物交付的运输移动过程；满足买方交货要求的过程；货款支付过程；交易货物及最终产品的处置过程。<sup>①</sup>

OECD (2003) 认为贸易便利化概念涵盖国际货物贸易全过程中所有可以使贸易流动更加便利和流畅的措施，其中包括几乎所有种类的非关税壁垒，如产品检验、海关程序、许可证管理、质量保证、运输单据、货款支付、保险乃至劳动力流动障碍等方面。

John Raven (2001) 在设计世界银行贸易与运输便利化问题“审查工具包”时，曾经这样描述过日常货物贸易在边境问题上存在的障碍和困难：“经验显示，这些障碍与困难主要集中在官方及权威性机构与信息流有关的程序上。‘权威机构’的程序除了海关、安全方面的要求，还有其他政府管制，包括支付手段、涉及信用与折扣安排时需要满足的银行要求、装船前检验制度及非竞争性运输系统，例如垄断的空运及海运航线和类垄断的港口管理。”<sup>②</sup>

由此，以便利贸易为目标的贸易便利化措施既包括贸易管理制度的建设、协调与完善，也包括基础设施的建设、协调与完善；既包括国内部门间制度、技术、信息的交流与协调发展，也包括国家间及国际组织间相关制度、技术、信息的交流与协调发展。这些措施可能具体体现为运输、电信等贸易所依赖的基础设施的改善；贸易技术标准的国际协调和统一；贸易政策法规环境的治理；贸易相关服务的协调与发展；等等。

---

<sup>①</sup> UNECE. Trade Facilitation in A Global Trade Environment. 2002, 第 41 段, [http://www.unecce.org/forums/forum02/docs/bkg\\_papers.htm](http://www.unecce.org/forums/forum02/docs/bkg_papers.htm).

<sup>②</sup> John Raven. Trade and Transport Facilitation—A Toolkit For Audit, Analysis, and Remedial Action. *World Bank Discussion Paper* No. 427, 2001, p.2.



促进贸易便利需要系统考虑上述诸多相关因素，很难想象只有便利的贸易政策与法规环境，而没有便利的基础设施保障的贸易便利化行动效果；更难想象缺乏整体考虑和协调发展的贸易程序改革。Finger and Schuler (2000) 曾经批评世界银行那些为帮助最不发达国家履行 1994 GATT 第 7 条海关估价协议义务而提供的海关现代化援助项目，因为世界银行的这些计划只是为受援国建立现代海关估价制度提供技术和资金方面的支持，而海关估价制度在海关整体程序当中可能只是 100 米中的 1 米，它对受援国整体贸易环境的改善作用微乎其微。由此可见，在广义层面上理解贸易便利化的概念至关重要，理论分析应该从贸易的整个过程着眼，综合评估贸易便利化水平，寻找贸易便利化的薄弱环节，指导我们有效设计改革进度和次序。

然而过于宽泛的概念给贸易便利化研究工作和多边国际协调带来很大困难。专业研究人员很难对所有问题认识理解清楚，谈判人员也很难对所有问题一下子达成共识。尤其是随着全球经济的不断发展，人们对贸易便利化的关注不再局限于“边境措施”，而逐渐延伸到一国的国内政策和制度结构，要求其在更广泛的层面上与“国际”接轨，例如贸易领域的应用信息技术“国际标准化”等。这就使政策研究分析不仅要了解各项具体措施实现的技术及成本要求，还要深入理解其政治经济影响。

为推动相关谈判进行，降低获取谈判所需相关信息难度，世界贸易组织的多哈回合贸易便利化谈判缩小了贸易便利化议题关注的范围，将其限定在与“边境措施”密切相关的 GATT 1994 第 5 条（过境自由）、第 8 条（进出口规费和手续），以及与贸易制度建设与完善密切相关的第 10 条（贸易法规的公布和实施）。与此同时，一些针对贸易便利化具体问题的研究工作也在逐渐开展，如政策透明度的评估及改革方案，统一贸易单据格式的利益评估<sup>①</sup>等。

Finger and Schuler (2000)、John Raven (2001) 等的观点和世界贸易组织的选择形成对比，反映出理论工作的理性原则与政策工作的务实原则之间

---

<sup>①</sup> 如 OECD, “Standards and Conformity Assessment in Trade”, 2005; OECD, “The Role of Automation and Trade Facilitation”, 2005; Wilson, “Transparency Trade Costs and Regional Integration in APEC”, 2007, 等等。



存在着一定的冲突。受其影响,本书在贸易便利化研究范畴方面选择了在广义与狭义之间进行跳跃的方法——在贸易便利化水平及其量化评估中,以四个较为广义的贸易便利化因素作为研究分析对象,具体包括口岸效率、海关环境、制度环境和电子商务应用四个方面;在具体政策措施分析方面,以世界贸易组织多哈回合谈判确定的贸易便利化议题范围及成员方政策建议作为具体的研究对象。

这样做的理由有两个。第一个理由是中国正在参与 APEC 的贸易便利化行动及世界贸易组织的贸易便利化谈判。APEC 的贸易便利化是一个由成员国自主选择的非义务性约束行动,成员方有权从自己的实际情况出发,根据全局做出政策选择;因此贸易便利化问题的思考应该更全面地检视本国在相关方面的发展状况,明确本国当前最主要的改革诉求,立足本国,与其他成员国就贸易便利化的经验和方法进行沟通与合作。而世界贸易组织贸易便利化谈判的是在多哈回合部长级会议授权的范围内进行谈判,并要求成员方最终做出承诺,承诺结果将是约束性的,受多边争端解决机制的约束,这要求成员方必须对贸易便利化议题限定的具体问题深入分析。

第二个理由是研究条件的限制。历史文献中贸易便利化的研究和量化大多针对广义概念,鉴于数据的可获得性和研究的可参照性需要,脱离广义框架进行量化分析目前还不具备条件;而有针对性的政策研究更符合当前工作的需要,在研究工作中还要尽量争取。

## 1.2 贸易便利化研究涉及的问题及文献综述

贸易便利化研究涉及对以下几个问题的理解:①贸易便利化究竟是什么?它与我们的日常经济生活有什么联系?我们为什么要关注它?②如何评估一个国家、一个地区所处的贸易便利化发展阶段?一国的贸易便利化水平究竟是高还是低,应该如何来判断?③我们应该以何种态度来对待贸易便利化改革?支持一项改革的基本原则是改革的利益大于改革的成本。



那么我们又应该如何评估一国贸易便利化改革的利益和成本？④通过对上述问题思考探索出的贸易便利化研究方法在应用于我国贸易便利化问题分析时，会得出什么样的结果，如何看待这些结果，是否可以根据这些结果提出合理化建议？

### 1.2.1 贸易便利化的意义

贸易便利化最直观的意义在于降低企业从事国际贸易的直接交易成本。贸易的交易成本存在很大差异，OECD (2002)<sup>①</sup> 调查发现企业的贸易交易成本与下列因素密切相关：①商业服务部门和政府部门的效率与诚信；②获取供求信息 and 政府许可的费用；③非直接发生的成本，如由于程序问题造成的迟延。直接成本是最容易理解的部分，如果进出口企业为了获取政府部门的许可或者商业服务部门的服务需要额外支付费用，这部分费用将转化为企业进出口的直接成本，而不得不体现在其进出口商品价格当中，进而影响到企业的竞争力。

OECD (2002) 认为进出口程序造成的直接贸易交易成本占货物价值的 2%~15%，这个数据得到了 SWEPRO (2002) 的进一步支持。但也有一些研究显示这些直接交易费用要低于上述水平，METI (1998)、Haralambides and Londoño-Kent (2002) 和 JETRO (2002) 认为这一费用只占到交易货物价值的 1%。综合几项研究的结果，进出口程序造成的贸易直接交易费用占货物价值的比例应该在 1%~15%。

除了贸易的直接交易成本外，还存在非直接交易成本。非直接交易成本以货币以外的其他形式或者通过间接的货币形式体现出来，如 OECD (2002) 提到的，等待时间太长可能使企业丧失商业机会，增加企业库存成本和造成企业交易货物贬值。为了应付较长和缺乏稳定性的边境通关程序，企业不得不积累大量的库存，库存成本包括资金占压产生的利息损失和库存管理费用。等待通关时间太长，会使保鲜产品的新鲜程度下降；有些产品的消费具有

---

① OECD, Business Benefits of Trade Facilitation. Document TD/TC/WP (2001) 21/FINAL, 2002.



“即时”性质，如报纸和极具时尚特点的服装、特定节日的玩具等，进出口程序耗时长或缺乏稳定性会给这些产品的跨国交易带来很大的风险和非直接交易费用。

世界银行的一项包括 80 个国家的国际商业环境调查显示，<sup>①</sup> 各国进口货物放行一般所需时间为 1~24 天不等，平均放行时间为 16 天。假如这些货物在出口国放行需要同样长的时间，那么累计平均放行时间就是 32 天。如果等待的每一天造成的非直接交易成本增加占成交货物价值的 0.5%，<sup>②</sup> 这些等待时间累加起来就意味着时间等待成本相当于将贸易的从价关税平均增加了 16%。

也就是说，考虑到直接和非直接因素，对进出口程序造成的贸易交易成本进行粗略估算，这一成本可能相当于交易货物价值的 30%。换句话说，由于进出口程序的原因，货物交易的非正式从价关税可能达到 30%。这一结果可能因国家、因交易商品类别，或因交易企业而异，但平均 30% 的非正式从价关税确实是一个不容忽视的政策议题。

## 1.2.2 贸易便利化发展水平的评估

贸易便利化水平的评估对于企业、政府和研究人员都具有重要意义。企业希望了解目标国家的贸易环境，从而对企业的全球布局和协同战略进行分析和选择；政府希望了解本国贸易环境治理相对于别国的差距，从而指导本国的政府管理行为，有效地改善本国的贸易环境以促进本国贸易发展、吸引投资；研究人员则希望能够找到贸易便利化措施对贸易及经济行为的影响及其解释途径，所有这些都需要可信赖的贸易便利化水平评估工作。

由于贸易便利化的定义狭义与广义之间跨度很大，评估各国贸易便利化

---

① Batra, G., D. Kaufmann, and A.H.W. Stone. Investment Climate Around the World: Voices of the Firms from the World Business Environment Survey. Washington, D.C.: The World Bank, 2003.

② Hummels (2001) 的一项研究认为，在美国进口贸易中，SITC 7、8 类货物的等待时间成本为 1 天=0.8% 货物价值，但在其他类货物上表现不明显。这项研究结果的推广还有待仔细验证，0.5% 只是为简化问题在此基础上所作的一个假设。



水平的工作令人困惑。世界银行研究人员 Wilson 等曾经在这方面做过系列研究,利用《全球竞争力报告》、《世界竞争力年鉴》、《世界治理指数》提供的数据, Wilson 等 (2003, 2004) 设计了贸易便利化指数,具体由口岸效率指数、海关环境指数、制度环境指数和电子商务指数四个分项指数构成。口岸效率指数用来量化海、空港基础设施的质量;海关环境指数用来度量由于海关程序产生的直接交易成本以及海关管理及出入境管理的透明度;制度环境指数用来考察一国管理、监控贸易的有关法规及其执行情况,如政策法规的严格程度、稳定性与透明度等;电子商务指数的应用是用来考察和度量一国是否具备从事电子商务必备的基础设施,以及使用网络信息提高效率和改变行为以增强经济活力的程度。APEC (2004) 则指出贸易便利化水平评估应该包含以下因素:海关指数、标准化及采用国际标准指数、商业流动性指数、电子商务指数、港口基础设施指数。相对于 Wilson 等设计的贸易便利化指数, APEC 提出的贸易便利化指数内容更为丰富,可惜 APEC (2004) 并未将其指数构想变为现实,在具体量化方面依然沿用了 Wilson (2004) 中的方法,将创建与其框架一致的相关指数的工作留给了后来者。

还有很多贸易便利化方面的文献将考察各国贸易便利化发展水平工作的重点放在了货物过境的时间和成本方面, Djankov (2006) 在世界银行 “Doing Business” 数据库提供的各国货物过境时间数据基础上考察了货物过境时间对各国贸易额的影响,指出贸易便利化的意义。OECD (2003, 2005)、Fox (2003) 等则将节约货物过境时间作为贸易便利化的主要政策目标,考察货物过境时间缩短后对经济福利和/或贸易量的影响,而对评估当前各国实际贸易便利化水平没有表示出明显兴趣。

综上所述,文献中评估各国贸易便利化水平的方法主要以 Wilson 等 (2003, 2004) 和 Djankov (2006)、OECD (2003, 2005)、Fox (2003) 等的研究为代表。而 APEC 对于指数构成的建议也不无道理。从便利贸易角度着想,贸易便利化应该是一个很大的篮子,里面装有极其丰富而多样的内容。然而就量化而言,过于复杂的构成可能会使我们的实际政策设计工作或政策研究工作面临很大的困难。

此外,就评估中使用的数据类型而言, Wilson 在评估各国贸易便利化水



平时，使用的全部是感知数据（perception data）。数据获取过程中，被调查者经常被要求就某些问题“满意”或“不满意”，“有影响”或“没影响”做出回答。这些回答经常可以给我们提供很多有用的信息，但却经常因为不够“客观”而缺乏说服力。

相反 Djankov（2006）、OECD（2003，2005）、Fox（2003）在研究中多使用“进出口程序所需时间”、“平均工资成本”等“硬性数据”。硬性数据的最大优点是可以避免感知调查中由于缺乏参照点和相关背景知识等问题造成的数据偏差，但是硬性数据又存在数据结构不完整、对于商业环境等主观认识问题采用客观数据表述不恰当的问题，同时我们也不能因此完全排除硬性数据存在偏差的可能性。

上述分析显示，理论上并不存在完美的贸易便利化的发展水平的评估方法，究竟哪一种方法更适合我们，还需要在研究过程中进行检验。

### 1.2.3 贸易便利化改革的利益与利益评估

贸易便利化的利益体现为经济利益和财政利益。财政利益主要通过改革实施前后政府的财政收入变化体现；而经济收益则主要通过改革前后一国整体经济福利变化体现出来。世界银行在对越南的海关现代化援助项目进行项目评估时指出，“财政利益代表的仅仅是从一个经济部门向另一个经济部门的财政转移”，而我们对贸易便利化改革关注的首要利益则是经济的利益，也就是涉及整个国家福利水平的宏观经济利益。

Fox A.K.利用美国其他研究人员对美墨卡车运输货物边境贸易管理的详细调查资料和数据，采用 GTAP 模型进行模拟分析，发现仅仅是消除卡车运输过境方面的一些低效管理规定，就可以使美墨南部边境贸易每年增加 60 亿美元，北部边境贸易增加 10 亿美元，美国总体经济福利每年增加 14 亿美元，



这是一个相当有诱惑力的结论。<sup>①</sup>

OECD 和世界银行也应用 GTAP 模型方法对贸易便利化的利益进行分析。OECD 在贸易便利化问题研究方面进行了一系列投入,内容涉及贸易便利化的利益、成本、整体经济影响、贸易便利化量化分析方法研究、改革案例分析及贸易便利化具体措施的实施分析等,其对贸易便利化量化分析方法的研究概括了此前国际上很多相关研究成果。在这个基础上,OECD (2003) 在其规划的模型中,考虑了只存在国家差异、存在国家部门差异、存在国家部门交易企业差异和无差异四种情况,对全球交易成本下降 1% 带来的福利效应进行 GTAP 分析,结论认为:如果将福利效应与 GDP 挂钩,将国家、部门和企业差异全部考虑在内,则全球交易成本下降 1% 将使 OECD 国家的 GDP 上升 7%, 非 OECD 国家 GDP 上升 47%, 其中亚太地区非 OECD 国家 GDP 上升 42%。在利益分配方面,如果不考虑国家、部门、企业差异,交易成本下降将使 OECD 国家获得所有改革收益的 69%, 非 OECD 国家获得所有改革收益的 31%, 其中亚太地区非 OECD 国家获得所有改革收益的 16%; 但国家、部门和企业差异的存在使改革利益中很大部分转向非 OECD 国家, OECD 国家获得所有改革收益的 35%, 非 OECD 国家获得所有改革收益的 65%, 其中亚太地区非 OECD 国家获得所有改革收益的 24%。<sup>②</sup>

此外, OECD (2003) 还对非 OECD 国家不参与改革的情况进行了 GTAP 模拟分析,由于交易成本下降只发生在 OECD 国家内部,将导致类似于区域经济一体化静态福利分析中的强烈的贸易转向效应及其他动态效应,并由此使改革的国际利益分配格局发生很大变化。OECD 国家的 GDP 增长将从 7% 回落到 6%, 而非 OECD 国家的 GDP 则会从上升 47% 后剧烈下降,乃至比改革前还要减少 1%。

OECD 的研究结果不仅应用于一般的政策分析,而且还实际应用于世界

---

① Alan K. Fox and Joseph F. Francois. Measuring Border Crossing Costs and their Impact on Trade Flows: The United States-Mexican Trucking Case. April 2003, [http://www-personal.umich.edu/alanfox/gtap/bcc/Measuring\\_BCC.pdf](http://www-personal.umich.edu/alanfox/gtap/bcc/Measuring_BCC.pdf).

② OECD. Quantitative Assessment of The Benefits of Trade Facilitation. TD/TC/WP (2003) 31/FI-NAL, Nov 2003.