



释放国际道路运输潜力 服务“一带一路”建设
——国际公路运输系统对中国与沿线国家
“贸易畅通”促进作用的分析报告

中文稿



对外经济贸易大学公共管理学院 王春蕊 徐伟 吴老二

2017年5月



目录

摘要	I
1. 研究目的与方法	1
1.1 研究目的	1
1.2 研究内容	1
1.2.1 中国贸易便利化和国际道路运输现状	1
1.2.2 TIR 系统	1
1.2.3 TIR 系统对贸易畅通的促进作用	2
1.3 研究方法	2
2. 中国贸易便利化和国际道路运输现状	3
2.1 中国贸易便利化现状	3
2.1.1 中国参与贸易便利化多边协定的情况	3
2.1.2 中国目前贸易便利化状况	5
2.2 中国国际道路运输现状	10
2.2.1 中国国际道路运输发展现状	10
2.2.2 中国国际道路运输贸易方式的问题	13
3. TIR 系统	15
3.1 TIR 系统概述	15
3.2 TIR 系统的地理覆盖范围	18
3.3 TIR 系统的主要优势	20
4. TIR 系统对贸易畅通的促进作用	20
4.1 TIR 系统对中国贸易畅通宏观上的影响	21
4.1.1 TIR 系统在中国的实施，将有利于推进中国与“一带一路”沿线国家，特别是中亚、 西亚、南亚和东北欧区域贸易关系的发展	21
4.1.2 TIR 系统的实施，将提高货物放行与通关效率，促进过境自由与海关合作，从 而为中国切实可行地实施 WTO《贸易便利化协定》创造条件	22
4.2 微观层面，TIR 系统可增强跨境物流和跨境贸易企业的竞争力	23
4.3 测算中国实施 TIR 系统对贸易畅通的促进作用	24
4.3.1 TIR 系统在中国实施后节约的通关时间的测算	25



4.3.2 TIR 在中国的实施将助推一带一路发展	31
4.4 小结	37
5. 结论	39
参考文献	40
附录一 关于 TIR 实施对贸易畅通促进作用的核算方法的说明	43
一、TIR 带来的经济绩效可能源于两方面	43
二、中国海关诚信通关的时间效应分析	44
三、本文的技术路线	45
附录二 中国海关诚信通关的时间效应分析	47
附录三 通关时间的贸易扩大效应估计	52
一、问题提出与文献回顾	52
二、实证模型及数据说明	54
三、基本估计结果与检验	58
四、研究发现	61
附录四 TIR 系统与中国对暂准进境 (含 ATA) 、过境货物相关监管要求的比较及实施准备	63



摘要

研究目的

国际道路运输联盟 (IRU) 委托对外经济贸易大学联合开展本研究项目, 拟结合中国当前的“一带一路”倡议和贸易便利化改革以及 2016 年中国加入联合国《国际公路运输公约》(《TIR 公约》) 的大背景, 测试国际公路运输系统 (TIR 系统) 的实施对中国的贸易便利化和国际道路运输体系建设可能带来的收益, 从而建议更充分地发挥国际道路运输在“一带一路”建设中的作用。

报告结构

本报告由五部分和四个附录构成。第一部分介绍本研究的目的是研究方法。第二部分分析中国贸易便利化和国际道路运输现状, 主要分析中国加入贸易便利化相关国际协定以及贸易便利化评估指标的情况, 以及中国国际道路运输及通过公路运输的贸易发展状况。第三部分介绍 TIR 系统, 说明 TIR 系统的构成及其优势。第四部分探讨 TIR 系统对贸易畅通的促进作用, 主要从 TIR 系统与通关时间的节约, 以及 TIR 系统的实施对中国与“一带一路”相关国家贸易额的影响角度进行分析。第五部分对全文进行总结。附录一是 TIR 系统对贸易畅通的促进作用核算方法的说明。附录二总结了海关诚信通关措施对于通关时间的效应, 对 TIR 认证企业通关时间的节约进行了类比分析。附录三用计量分析的方法



估计了通关时间的缩短对于中国对外贸易的促进效应，作为测算 TIR 系统促进中国贸易发展的基础。附录四对 TIR 系统与中国对暂准进境（含 ATA）、过境货物相关监管要求进行比较，并探讨中国实施 TIR 所需做的准备。

中国贸易便利化和国际道路运输现状

中国贸易便利化现状

贸易便利化是在国际公认的规范和惯例基础上简化贸易程序，扫除行政、技术、制度等障碍，从而降低商贸流通成本，优化“一带一路”沿线的贸易环境，促进“贸易畅通”和经济增长。

中国已加入世界贸易组织（WTO）与世界海关组织（WCO）有关贸易与通关便利化的相关公约与协定。特别是，WTO 于 2013 年 12 月通过了《贸易便利化协定》（下称《协定》），并将其发展为 WTO 协定的一部分。2015 年 9 月 4 日，中国向 WTO 递交了《协议》议定书的接受书，成为第 16 个接受议定书的缔约国。截至 2017 年 2 月，超过三分之二的 WTO 成员国已完成国内审批，《协定》正式生效，这意味着中国自此要实施承诺的所有 A 类措施（包括过境自由），并在一定过渡期后逐步实施其他措施。

同时，中国作为全球贸易大国，在对外开放不断深化的过程中，对外贸易的便利化水平正在不断提升。中国海关表示，其在大力推进全国通关一体化改革，2017 年将货物通关

时间再减少 1/3。据 OECD 研究，2015 年，中国贸易便利化水平较 2012 年在信息可获得性、贸易参与度、通关自动化和通关程序简化等方面有所提升（如图 1）。

但是，该研究同时显示，中国贸易便利化在申诉程序、单证的简化与协调，以及内部边境机构合作方面仍与亚洲平均水平和中上收入国家平均水平存在一定差距，在与其它国家边境机构合作方面与世界的最佳表现和亚洲平均水平也存在差距。

与此同时，在中国与“一带一路”沿线国家之间经贸关系日益密切的背景下，由于全球经济下行与大宗商品价格低迷影响，中国与“一带一路”沿线国家贸易总额增长迟缓，甚至在部分国家出现下滑，对外贸易增长形势不容乐观，企业盈利水平下降，对贸易便利化的需求越发突出。

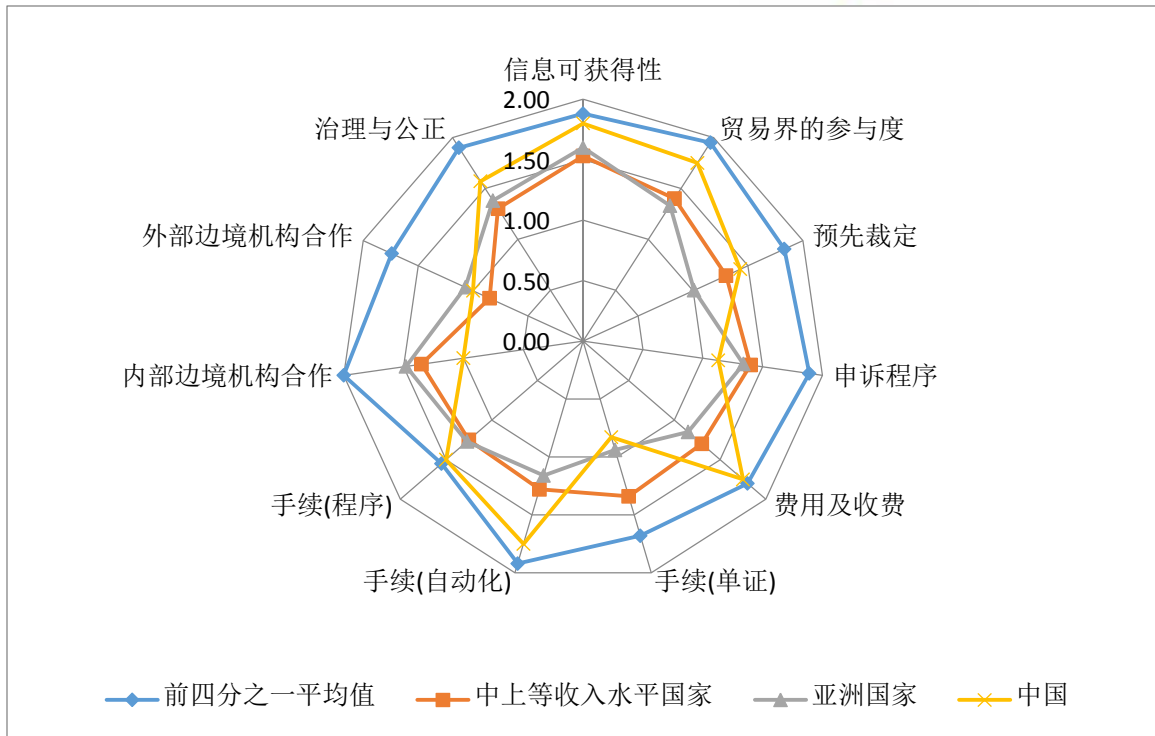


图 1 中国贸易便利化进程的表现 — OECD 指标¹

中国国际道路运输现状

中国是世界上接壤国最多的国家。中国广西、云南、西藏、新疆、内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁和甘肃等 9 个边境省份和自治区分别与越南、老挝、缅甸、孟加拉国、印度、巴基斯坦、不丹、尼泊尔、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、俄罗斯、蒙古国和朝鲜等 15 国相接，拥有 2.2 万余公里的陆路边境线。截至 2015 年，中国已经开通 178 条国际道路货物运输线路，完成货运量 3747 万吨。国际道路运输成为中国对外贸易的重要运输方式之一。总体来说，中国国际道路货物运输量正在不断增长，道路运输管理制度化进程不断推进，已成为加快发展外向型经济的重要支撑。

¹ OECD Trade Facilitation Indicators-China, 2015, <http://www.oecd.org/tad/facilitation/indicators.htm>



但是，从国际道路运输贸易方式分析，中国目前仍存在以下问题：（1）国际道路运输规模不大，在国际货物运输中所占比重较小，约占总量的 10%；（2）周边国家设置的人为非物理障碍较多，国际道路运输便利化程度较低；（3）中国现行国际道路运输相关政策标准，如车辆和道路标准、通关文件形式等与周边国家存在一定差异，在一定程度上阻碍了国际道路运输的发展；（4）中国与周边国家的多边运输便利化协定的数量不多，影响了中国国际道路运输的快速发展。

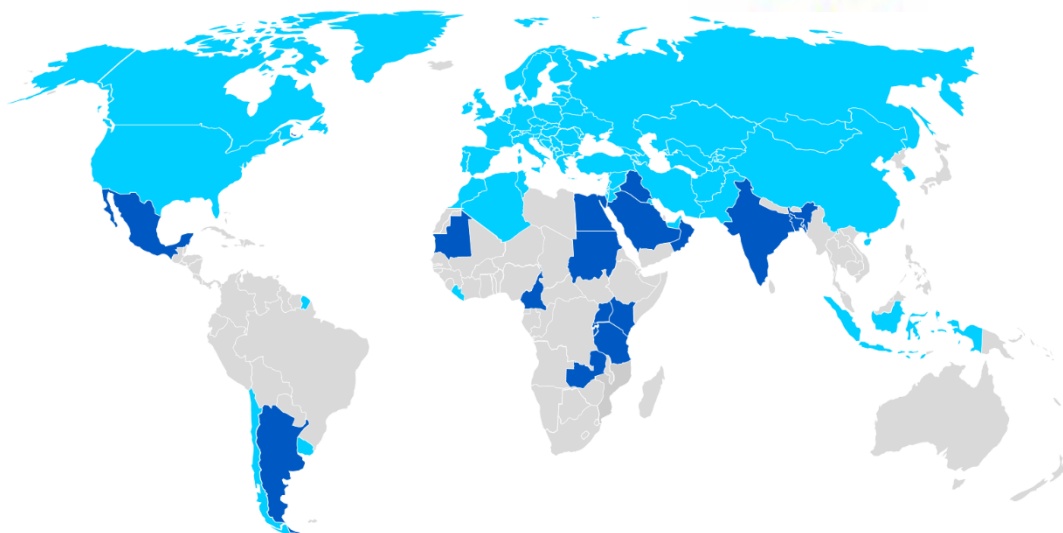
TIR 系统

TIR 系统是一个在联合国公约基础上建立的国际跨境货物运输领域的全球性海关过境系统，发展至今已有 60 多年历史，旨在通过简化通关程序和提高通关效率，加强贸易与国际道路运输的便利化与安全性，促进贸易畅通。

IRU 经联合国授权管理该系统。

采用 TIR 证的集装箱货物运输从起运地海关检查封志后，运输到达目的地海关之前，途经的所有过境国海关只需查看 TIR 证及未被破坏的海关封志便放行，不需要对货物进行开箱检查，从而简化过境程序，节约通关时间，便利国际货物跨境运输。TIR 证同时担保沿途各国海关针对该批货物的关税。

目前，《TIR 公约》共有五大洲的 70 个缔约国并已在 59 个国家实施，其中大多数位于“丝绸之路经济带”沿线的重要地区（如图 2）。中国于 2016 年 7 月 5 日加入《TIR 公约》，成为该公约的第 70 个缔约国，2017 年 1 月 5 日该公约对中国正式生效。



- 《TIR公约》缔约国（其中近60个国家已实施TIR）
- 加入《TIR公约》过程中及有意加入的国家

图 2 TIR 系统全球覆盖范围

多年来，TIR 系统灵活顺应经济和地缘政治环境不断变化的趋势，成为推动多边贸易与运输便利化和安全化进程最有效的工具之一。TIR 系统广受欢迎主要因为如下优势：

- (1) 安全的供应链：只有经批准的承运人和车辆才可使用 TIR 证进行跨境运输；
- (2) 免费的技术支持：允许向海关进行货物预申报并提供风险管理工具；
- (3) 促进贸易便利化：由于简化的过境手续，货物可以几乎不受阻碍地流通于各 TIR 系统使用国；
- (4) 海关手续只需在出发地和目的地办理，免除过境国海关检查；



- (5) 提高国际贸易效率，降低运输成本；
- (6) 可靠的国际保障链，提供海关税费担保；
- (7) 在多式联运中使用 TIR 证，可提高以集装箱为基础的现代物流运作效率。

TIR 系统对贸易畅通的促进作用

目前，“一带一路”沿线 65 个主要国家中，42 个国家已经加入《TIR 公约》。因此，加快实施 TIR 系统是中国“一带一路”建设逐步深化的背景下推进过境运输便利化、加强国际合作的现实选择。实施 TIR 系统可缩短通关时间、降低企业成本，从而促进贸易发展，为“一带一路”建设的贸易畅通带来积极作用。

宏观层面，TIR 系统的实施，将有利于推进中国与“一带一路”沿线国家，特别是中亚、西亚、南亚和东北欧区域贸易关系的发展。传统上这些国家并非中国主要的贸易伙伴国。这对于改善中国外贸进出口结构，意义尤其重大。同时，TIR 系统的实施，将提高货物放行与通关效率，促进过境自由与海关合作，从而为中国切实可行地实施 WTO《贸易便利化协定》创造条件。

微观层面，TIR 系统可增强跨境物流和跨境贸易企业的竞争力。一方面，使用 TIR 系统可使企业受益于海关干预降低、检查延误减少、单证简化、担保金免除等优化措施，从而降低运营成本。另一方面，可促进企业拓展跨境运输市场，增强中国运输企业在海外的竞争力，加快中国国际道路运输行业的发展进程。



实施 TIR 系统最多可降低通关时间 80%

根据测算，使用 TIR 证进行通关，可降低通关时间 30~80%。结合 IRU 与交通部管理干部学院联合进行的口岸调研结果，预计中国实施 TIR 系统后，根据具体国别不同，中国与中亚地区、西亚地区、高加索地区及南亚地区的通关时间将减少至少 0.5~1 日、至多 3~6 日（如图 3）。而 TIR 系统所带来的便利化效果可以使中国被认证的运输企业将货物更快捷地运抵东北亚、中亚、南亚，直至欧洲市场。

国别(地区) ²	通关时间减少(天)
	最大值
中亚 5 国	6
西亚 5 国	3
高加索地区	3
南亚 4 国	3

图 3 中国实施 TIR 系统后与不同国家（地区）的通关时间的减少情况

² 中亚 5 国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦）、西亚 5 国（阿富汗、伊拉克、伊朗、以色列、土耳其）、高加索地区（格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆）、南亚 4 国（印度、巴基斯坦、斯里兰卡、孟加拉国）。



实施 TIR 系统将有助于“一带一路”沿线主要国家贸易额的显著增长

经研究，实施 TIR 系统后，中国与“一带一路”沿线主要国家以及中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）之间的进出口总额以及出口总额均会发生显著增加。

TIR 系统实施后，中国每年与“一带一路”沿线主要国家进出口贸易总额最多可增加约 135.83 亿美元，约占中国与“一带一路”沿线国家贸易总额³的 1.4%，其中出口总额增加约 23.03~78.6 亿美元（如图 4、图 5）。

根据交通部、外交部、发改委等八部委近日联合发布的《关于贯彻落实“一带一路”倡议加快推进国际道路运输便利化的意见》，中国到 2020 年将初步建成开放有序、现代高效的国际道路运输体系。我们相信，随着“一带一路”倡议和 TIR 系统在中国实施的推进，中国国际道路运输的潜力将进一步释放，从而刺激与沿线国家贸易额的持续增长。

³ 据中华人民共和国国家发展和改革委员会数据：2016 年中国与“一带一路”沿线国家货物贸易总额为 9478 亿美元，<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/bwdt/11386.htm>

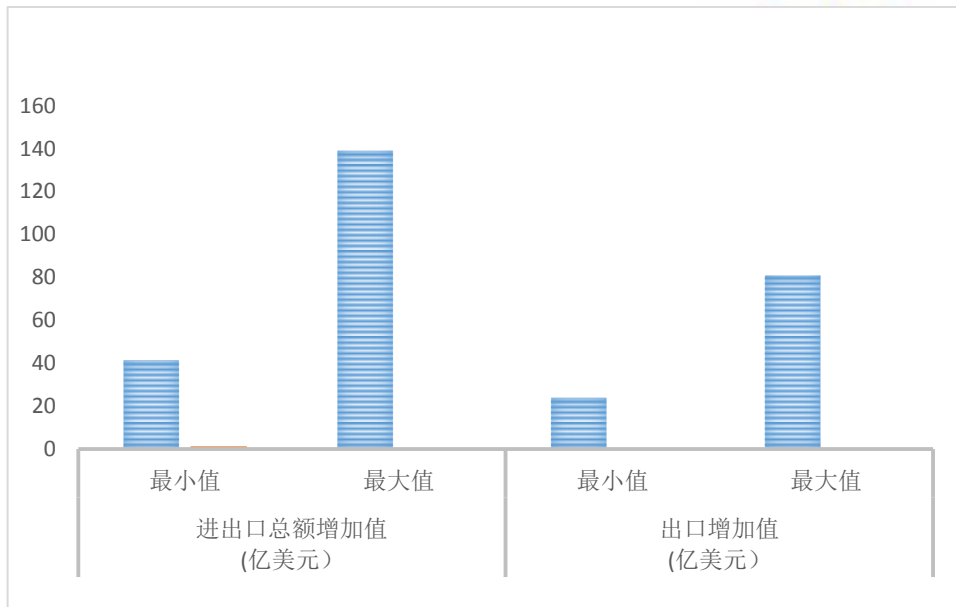


图 4 中国实施 TIR 系统后与“一带一路”沿线主要国家贸易额的增加⁴

⁴“一带一路”沿线主要国家：中亚 5 国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦）、西亚 5 国（阿富汗、伊拉克、伊朗、以色列、土耳其）、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、高加索地区（格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆）、东盟 10 国（印尼、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、文莱、越南、老挝、缅甸、柬埔寨）、南亚 4 国（印度、巴基斯坦、斯里兰卡和孟加拉国）、海合会 6 国（沙特、阿联酋、阿曼、科威特、卡塔尔、巴林）和约旦、叙利亚。



图 5 中国实施 TIR 系统后对其与“一带一路”沿线部分国家贸易额的影响⁵

单位:亿美元

国别(地区)	进出口总额增加值	出口增加值
	最大值	最大值
哈萨克斯坦	4.38	2.48
吉尔吉斯斯坦	1.03	1.02
塔吉克斯坦	0.49	0.48
土库曼斯坦	2.04	0.19
乌兹别克斯坦	0.83	0.52
土耳其	4.49	3.76
俄罗斯	18.58	10.47
印度	13.76	10.57
巴基斯坦	3.12	2.58
沙特阿拉伯	4.49	1.34
东盟 10 国	31.22	17.68

⁵ 图中预测的最大值是在 95%的显著性水平下做的区间估计值。



结论

“贸易畅通”是“一带一路”建设“五通”之中的重要推进内容，而推动贸易便利化是激发贸易畅通潜力的关键和强有力的措施。

作为推动全球多边贸易与运输便利化和安全化进程最有效的工具之一，TIR 系统在中国的实施将为“贸易畅通”起到积极作用。

根据测算，TIR 系统有利于中国国际陆路贸易的发展，提高通关效率，降低贸易成本，从而有效推进中国与“一带一路”沿线国家经贸往来的发展；TIR 系统还有助于充分释放国际道路运输潜力，疏通“一带一路”沿线运输通道，促进中国与世界道路网络的互联互通，使道路运输成为连接海运、铁路等各种运输模式更强有力的纽带。同时，TIR 系统也有利于中国实施 WTO《贸易便利化协定》，营造便捷的通关环境，提升贸易便利化水平。

我们相信，TIR 系统在未来可作为“一带一路”框架下贸易便利化与互联互通的重要工具，从而助推“一带一路”建设，使中国与沿线国家和人民更广泛的受益于交通运输发展与贸易便利化的成果。



1. 研究目的与方法

1.1 研究目的

国际道路运输联盟 (IRU) 委托展开一项研究以支持其最近在中国从事的活动。中国于 2016 年 7 月正式批准加入联合国《国际公路运输公约》(《TIR 公约》), 成为该公约第 70 个缔约国。目前, IRU 正在与中国海关及其它相关部门和机构积极合作推进 TIR 系统在中国的实施。随着中国在国际上的经济地位日益显著、“一带一路”倡议的提出、亚洲基础设施投资银行以及其他区域和次区域机制的建立, 中国加入 TIR 公约并实施 TIR 系统将给未来国际道路运输和国际贸易带来巨大影响。本研究拟结合中国当前的“一带一路”倡议和贸易便利化改革, 以及 2016 年中国加入联合国《国际公路运输公约》(《TIR 公约》) 的大背景, 测试国际公路运输系统 (TIR 系统) 的实施对中国的贸易便利化和国际道路运输体系建设可能带来的收益, 从而建议更充分地发挥国际道路运输在“一带一路”建设中的作用。

1.2 研究内容

1.2.1 中国贸易便利化和国际道路运输现状

分析中国加入贸易便利化相关国际协定以及贸易便利化评估指标的情况;

描述中国国际道路运输及通过公路运输贸易发展状况。

1.2.2 TIR 系统

介绍 TIR 系统的缘起及其构成;

介绍 TIR 系统的地理范围;



分析 TIR 系统的优势。

1.2.3 TIR 系统对贸易畅通的促进作用

从宏观和微观两个角度定性分析 TIR 系统对于中国贸易发展、贸易便利化改革以及国际道路运输行业的促进作用；

测算实施 TIR 系统缩短通关时间的作用；

测算中国实施 TIR 系统对中国与“一带一路”沿线主要国家贸易额的影响；

测算若中国多式联运采用 TIR 单证，对中国与欧盟、东盟、非洲、北美洲等主要贸易伙伴集装箱货物贸易额的影响。

1.3 研究方法

分三步测算 TIR 系统的实施对中国贸易畅通的促进作用。第一步，测算 TIR 实施对中国对不同国家（地区）的通关时间的减少情况（包括中亚、西亚、高加索、东盟、南亚、海合会等）通过交通运输部管理干部学院对相关口岸调研的结果以及本文对国内文献的研究对比分析，得出实施 TIR 带来的通关时间的影响；第二步，测算通关时间与贸易之间的关系，即通关时间的减少与对外贸易之间是否存在以及存在多大的贸易效应。该部分运用世界银行 2012 年中国企业调查数据库的数据，采用普通最小二乘法（OLS）以及加权最小二乘法（WLS）进行了实证分析。在此基础上进行了内生性检验，结果发现：通关时间的确存在贸易效应，即较高的通关时间产生了较高的时间成本，具体来说通关时间每减少一天，能增加企业的年度出口额 0.5 到 0.65 个百分点；第三步，运用中国与相关经济体的贸易数据结合上述两步的结果进行测算，分析并量化应用 TIR 系统的多式联运运输方式可以给中国与一带一路、欧盟、东盟、北美洲、非洲贸易方面带来的潜在效益。



2. 中国贸易便利化和国际道路运输现状

2.1 中国贸易便利化现状

贸易便利化是在国际公认的规范和惯例基础上简化贸易程序，扫除行政、技术、制度等障碍，从而降低商贸流通成本，优化“一带一路”沿线的贸易环境，促进“贸易畅通”和经济增长。

2.1.1 中国参与贸易便利化多边协定的情况

2013年11月，中国共产党十八届三中全会通过《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》（下称《决定》），指出要适应经济全球化新形势，推动对内对外开放相互促进、引进来和走出去更好结合，促进国际国内要素有序自由流动、资源高效配置、市场深度融合，加快培育参与和引领国际经济合作竞争新优势，以开放促改革，构建开放型经济新体制。中国要促进国际国内要素有序自由流动，加快参与国际经济合作，包括参与多边和双边的贸易便利化的安排。

中国参加了世界海关组织（WCO）有关通关便利化的相关公约和协定，包括：《协调商品名称和编码制度的国际公约》（协调制度公约）、《关于简化和协调海关业务制度的国际公约的修正案》（经修订的京都公约）、《关于展览会、交易会、会议及类似事项中便利展出和需用货物进口海关公约》（简称展览会交易会公约）《关于货物暂准进口的ATA单证册海关公约》（ATA公约）、《货物暂准进口公约》（伊斯坦布尔公约），集装箱海关公约。但是在ATA单证册的运用上，目前只适用于展览品，适用范围较窄。



中国全面履行了世界贸易组织 (World Trade Organization, 以下简称 WTO) 与海关相关的协定。经过成员方将近十年的谈判, WTO 于 2013 年 12 月 6 日第九届部长级会议上通过了贸易便利化协定 (Agreement On Trade Facilitation) 的文本, 宣布贸易便利化多边谈判结束, 并于 2014 年 7 月 15 日发布了修订法律用语和增加最后条款的正式法律文本。2014 年 11 月 27 日, 在 WTO 总理事会特别会议上, 有关落实《贸易便利化协定》的议定书最终得以通过, 贸易便利化协定开放由 WTO 的成员接受。2017 年 2 月 22 日已有超过三分之二以上的成员完成国内批准程序, 接受《贸易便利化协定》, 该协定已正式生效, 其内容将构成接受该协定的成员在国内实施贸易便利化的承诺。

根据《贸易便利化协定》中的特殊和差别待遇安排, 发展中和最不发达成员可根据措施难易程度以及是否需要技术和资金援助将承诺分为 A、B、C 三类, A 类承诺为协定生效即实施的措施, B 类承诺为在一定过渡期后实施的措施, C 类承诺则为在一定过渡期后且通过技术和资金援助获得实施能力方予以实施的措施。

中国于 2014 年 6 月 30 日向 WTO 贸易便利化筹委会, 提交了中国在《贸易便利化协定》项下的 A 类措施通报。该通报将下述之外的所有《贸易便利化协定》第一部分条款 (包括过境自由) 列为 A 类措施: (1) 第 7 条第 6 款: 确定和公布平均放行时间; (2) 第 10 条第 4 款: 单一窗口; (3) 第 10 条第 9 款: 货物暂进口与入境及出境加工; (4) 第 12 条: 海关合作。

2015 年 9 月 4 日, 中国向 WTO 递交了《贸易便利化协定》的接受书, 标志着中国已完成接受《贸易便利化协定》议定书的国内核准程序, 成为第 16 个接受议定书的成员, 这也意味着自 2017 年 2 月 22 日起, 中国将实施承诺的所有 A 类措施, 并在一定过渡期后逐步实施其他措施。因此, WTO《贸易便利化协定》构成中国目前贸易便利化改革的方向和要求, 中国应基于协定内容进一步完善中国海关制度。2016 年 4 月, 中国已建立由国



务院领导同志牵头负责的国务院贸易便利化工作部际联席会议制度，其成员来自商务部、海关总署、国家质量监督检验检疫总局、国家发展和改革委员会、公安部、财政部、环境保护部、交通运输部、农业部、人民银行、税务总局、食品药品监管总局、林业局等 16 个相关部委。联席会议主要职能包括，围绕《贸易便利化协定》实施开展工作，加强对中国贸易便利化工作的宏观指导，研究确定提高中国贸易便利化水平的政策举措，协调各部门的贸易便利化政策；对《协定》实施提供工作指导，协调解决实施中遇到的重大问题；对实施情况进行监督，及时总结实施的成功典型经验并推广；统筹贸易便利化领域的对外交流与合作；完成国务院交办的其他事项。

2.1.2 中国目前贸易便利化状况

中国关于跨境贸易的程序仍有提高的空间，目前处于东亚和太平洋经济体的平均水平，但低于东欧和中亚经济体这些 TIR 系统的运营国。中国的差距主要表现在：繁琐的通关程序、通关中电子程序使用受限以及较长和较难预测的通关时间。这可以从世界银行发布的营商环境报告中的跨境贸易指标、物流绩效指数中的海关程序指标以及经济合作与发展组织（OECD）发布的贸易便利化指标看出来。

世界银行于 2004 年开始发布营商环境报告（Doing Business），该报告提供有关企业在其生命周期内的法规，包括启动和运营、跨境贸易、纳税和破产等的量化指标，可以用来对 190 个经济体（2016 年）进行纵向和横向的比较。各国营商便利度的综合排名（Ease of Doing Business Rank）以及一个综合指数——前沿距离分数（the distance to frontier measure, DTF，0 最差，100 最好），显示了该国营商环境便利程度处于何种水平。世界银行 2016 年底发布了数据截止于 2016 年 6 月 1 日的各国营商环境的《2017 营商环境报告：人人机会平等》（Doing Business 2017: Equal Opportunity for All）。其中跨境贸易



(Trading Across Borders) 指标主要包括进出口边境合规的时间和费用以及单证合规的时间和费用。

按照《2017 营商环境报告：人人机会平等》，中国的综合排名是第 78 位，与上一年相比上升 2 位，其中在跨境贸易指标中，中国在 190 个经济体中排名第 96 位，比上一年降低 2。表 2-1 显示了中国同属的东亚及太平洋经济体、一带一路沿线的东欧及中亚经济体以及 OECD 高收入经济体在跨境贸易指标上的平均水平。从前沿距离分数 (DTF) 这一综合指标来看，中国处于东亚及太平洋经济体的平均水平，但低于东欧和中亚经济体这些 TIR 系统的运营国，更低于代表跨境贸易便利程度很高的 OECD 高收入经济体 (其中的欧盟国家也是 TIR 系统的运营国)。从具体指标来看，中国差距最大的是在中国进出口边境合规的费用，以及进口边境合规的时间，即在中国办理进出口通关的费用和进口通关所花费的时间要高于上述三类经济体的平均水平。

世界银行 2007 年开始发布物流绩效指数 (Logistics Performance Index, LPI)，用以衡量世界各国物流发展水平，其数值由 1 至 5 分，1 分最差，5 分最佳。物流绩效指数的综合分数反映出根据通关程序的效率、贸易和运输质量相关基础设施的质量、安排价格具有竞争力的货运的难易度、物流服务的质量、追踪查询货物的能力以及货物在预定时间内到达收货人的频率所建立的对一个国家的物流的认知。LPI 得分高的国家，其贸易成本较低，与全球价值链的连接也更好。

按照世界银行 2016 年发布的《2016 加强连接，应对竞争：全球经济中的贸易物流—物流绩效指数和指标》，中国在 160 个经济体中，排名第 27 位，与 2014 年相比上升 1 位。在涉及到通关便利化的指标中，中国在通关程序的效率 (即通关的速度、简单性和可预见性) 这一指标上与排名第一的德国，以及中上等收入国家或地区中排名第一的南非的差距最大，如表 2-2 所示。



表 2-1 中国及相关经济体跨境贸易指标

经济体	跨境贸易指标排名	跨境贸易指标前沿距离分数 (DTF)	出口时间：边境合规 (小时数)	出口成本：边境合规 (美元)	出口时间：单证合规 (小时数)	出口成本：单证合规 (美元)	进口时间：边境合规 (小时数)	进口成本：边境合规 (美元)	进口时间：单证合规 (小时数)	进口成本：单证合规 (美元)
东亚及太平洋经济体	..	68.08	57	402	73	132	71	436	71	128
东欧及中亚经济体	..	84.04	28	195	27	111	26	202	26	91
OECD 高收入经济体	..	93.87	12	150	3	36	9	115	4	26
中国	96	69.13	26	514	22	84	95	775	67	173

来源：世界银行 (2016)，《2017 营商环境报告：人人机会平等》。

注：前沿距离分数 (DTF) 显示各经济体在跨境贸易领域离全球最佳实践的距离，数值在 0 和 100 之间，0 代表最差表现，100 代表最佳水平。参见 <http://www.doingbusiness.org/>。



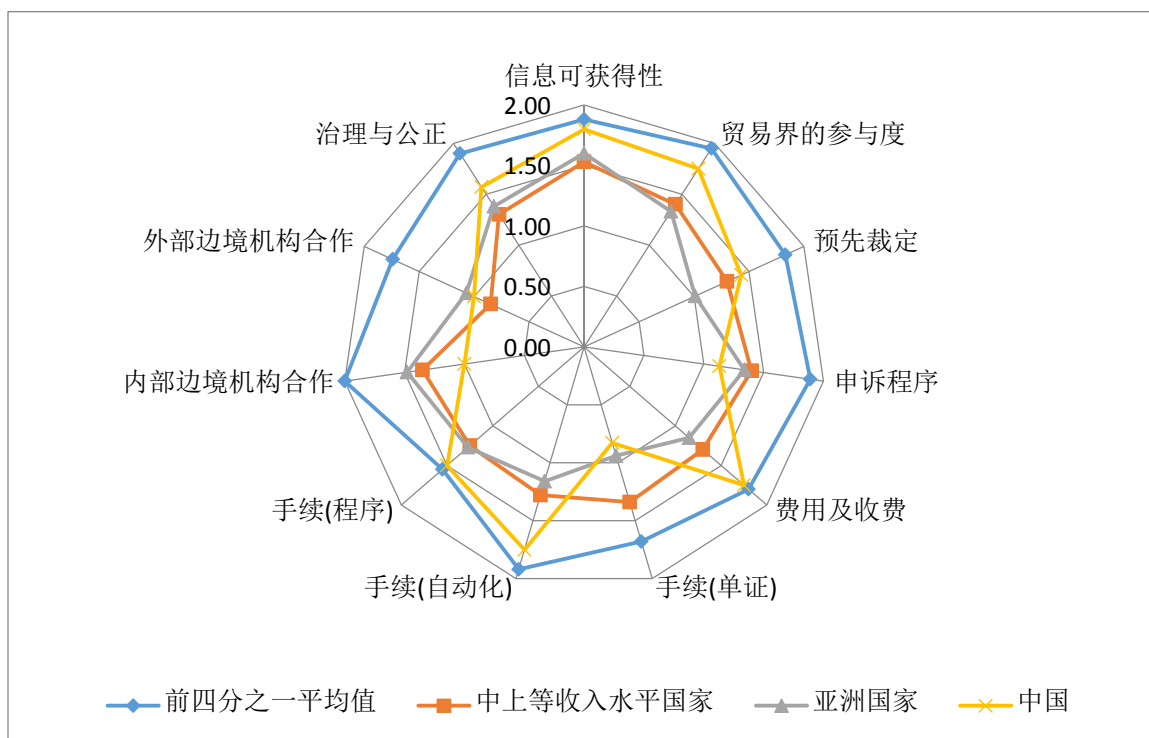
边界合规的时间包括在港口或边界装卸以及报关报检过程中获取、准备和提交单证的时间，见营商环境报告的方法论，
<http://chinese.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders>。

表 2-2 中国、德国和中国台湾省物流绩效指标 (LPI) 比较

	LPI 排名	LPI 得分	海关	基础设施	国际运输	物流能力	货运追踪	及时性
德国	1	4.23	4.12	4.44	3.86	4.28	4.27	4.45
南非	19	3.78	3.60	3.78	3.62	3.75	3.92	4.02
中国	28	3.66	3.32	3.75	3.70	3.62	3.68	3.90

来源：世界银行（2016），《2016 加强连接，应对竞争：全球经济中的贸易物流—物流绩效指数和指标》。

为协助各国政府机构优化边境贸易程序、降低贸易成本、扩大交易流量以及从国际贸易中获取更多利润，经合组织（OECD）针对贸易便利化活动涉及的领域，根据 WTO 的



《贸易便利化协定》条款，制定了一系列贸易便利化指标。OECD 按照这一指标体系对中国进行评估时，2015 年中国综合得分为 1.4 分（0 分最低，2 分最高）。图 2-1 显示了中国在各个指标上的具体得分以及与最高水平（贸易便利化指标得分最高的前四分之一经济体的平均值）、中国所属的中上等收入国家（世界银行标准）和亚洲国家平均值的比较。

图 2-1 中国贸易便利进程的表现 — OECD 指标

来源：OECD Trade Facilitation Indicators-China, 2015,
<http://www.oecd.org/tad/facilitation/indicators.htm>.



根据 OECD 的评估，2015 年中国贸易便利化指标与 2012 年相比，在信息可获得性、贸易界的参与度、通关自动化和简化通关程序方面有一定的进步，但是在申诉程序、单证的简化与协调以及内部边境机构合作方面中国低于亚洲平均水平和中上等收入国家的平均水平，在与其它国家的边境机构合作方面与世界的最佳表现和亚洲平均水平也有不小的差距。

与此同时，在中国与“一带一路”沿线国家之间经贸关系日益密切的背景下，由于全球经济下行与大宗商品价格低迷影响，中国与“一带一路”沿线国家贸易总额增长迟缓，甚至在部分国家出现下滑，对外贸易增长形势不容乐观，企业盈利水平下降，对贸易便利化的需求越发突出。以中国与俄罗斯的贸易为例，据俄罗斯海关统计⁶，2016 年，中俄双边货物进出口额为 661.1 亿美元。其中，俄罗斯对中国出口 280.2 亿美元，减少 2.0%，占俄罗斯出口总额的 9.8%；俄罗斯自中国进口 380.9 亿美元，增长 9.0%，占俄罗斯进口总额的 20.9%。中国为俄罗斯第二大出口市场和第一大进口来源地。中国自身也面临着严峻的外贸形势，据中国海关总署⁷公布的 2016 年中国的对外贸易进出口情况，中国进出口总值 36849 亿美元，比去年同期下降 6.8%。

2.2 中国国际道路运输现状

2.2.1 中国国际道路运输发展现状

⁶ 数据来源：中国商务部网站，《国别贸易报告》，“2016 年俄罗斯货物贸易及中俄双边贸易概况”
http://countryreport.mofcom.gov.cn/record/view110209.asp?news_id=53249。

⁷ 数据来源：中国海关总署网站，“2016 年 12 月全国进出口总值表（美元值）”，
<http://www.customs.gov.cn/publish/portal0/tab49666/info836859.htm>。



中国是世界上接壤国最多的国家。中国广西、云南、西藏、新疆、内蒙古、黑龙江、吉林、辽宁、甘肃 9 个边境省区分别与越南、老挝、缅甸、孟加拉、印度、巴基斯坦、不丹、尼泊尔、克什米尔、塔吉克斯坦、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、俄罗斯、蒙古国、朝鲜等 15 国相接，拥有 2.2 万余公里的陆路边境线。截至 2015 年，中国已经开通 178 条国际道路货物运输线路，完成货运量 3747 万吨。国际道路运输成为中国对外贸易的重要运输方式之一。总的来说，中国国际道路运输有以下几个特点。

(1) 国际道路运输量不断增长

改革开放以来，中国边境地区积极发展与毗邻国家间的边境贸易与经济合作，近年来国家先后制定了一系列扶持、鼓励边境贸易和边境地区发展对外经济合作的政策措施，加入 WTO 进一步加快了我国对外贸易发展进程，这些政策措施和发展环境都有力促进了中国边境贸易的发展。

截至 2015 年年底，中国与周边 14 个国家中的 5 个国家有铁路联通，有 11 个铁路口岸，开行多条通往欧洲和亚洲国家的中欧、中亚铁路集装箱班列，常年开通的边境公路口岸基本通二级及以上公路，一批具有国际物流功能的物流园区和货运场站建成运营。积极推动航运国际和区域合作，中老缅泰共同推进澜沧江 - 湄公河国际航运开发。加强与“一带一路”沿线国家合作，积极推动交通基础设施互联互通和运输便利化。

陆上运输约承担了 10% 左右的外贸货物运输量以及 2% 左右的进口铁矿石、9% 左右的进口原油、8% 左右的进口煤炭和 1% 左右的进口粮食运输量，成为加快发展外向型经济的重要支撑。中欧班列快速发展，已成为国际货物联运的重要组成部分。

(2) 中国的国际道路运输管理制度化进程不断推进



为了有效规范、管理中国的国际道路运输市场，促进国际道路运输规范化、制度化有序发展，2004年7月1日中国颁布实施了《中华人民共和国道路运输条例》，第一次以行政法规的形式对国际道路运输管理进行了规范。2005年6月颁布实施的《国际道路运输管理规定》。《道路运输条例》和《国际道路运输管理规定》的颁布实施，奠定了中国国际道路运输管理的法律框架；2016年11月25日，中国交通运输部、外交部、国家发展改革委、公安部、财政部、商务部、海关总署和质检总局等八部委联合发布《关于贯彻落实“一带一路”倡议 加快推进国际道路运输便利化的意见》（以下简称《意见》），明确提出，到2020年，初步建成开放有序、现代高效的国际道路运输体系，国际道路运输便利化水平显著提高。这些相关规定和办法不断推进了中国国际道路运输规范化、制度化管理的进程。

（3）国际道路运输成为加快发展外向型经济的重要支撑

中国同周边国家现已形成中俄总理定期会晤委员会运输分委会、中哈交通口岸分委会、大湄公河次区域便利运输合作、中国 - 东盟交通部长会议、上海合作组织交通部长会议等多个交通合作机制；边境省区交通主管部门也积极与毗邻国家有关部门磋商合作，初步建立了出入境汽车运输定期例会制度。这些交通合作机制的初步建立，为中国同周边国家开展国际道路运输合作发挥了重要的组织协调作用。

为了进一步贯彻落实“一带一路”倡议，2016年11月25日，中国交通运输部、外交部、国家发展改革委、公安部、财政部、商务部、海关总署和质检总局等八部委联合发布《关于贯彻落实“一带一路”倡议 加快推进国际道路运输便利化的意见》（以下简称《意见》），在《意见》中提出了中国国际道路运输便利化的发展目标，就是与“一带一路”沿线主要国家建立健全国际道路运输合作关系和工作机制，打通与周边国家的经济走廊运输通道，力争实现路通车通，逐步消除制约国际道路运输发展的软件短板和非物理障碍，减少人员和



货物的“非效率”运输环节，降低跨境运输时间和成本，提高运输效率和服务水平。到 2020 年，初步建成开放有序、现代高效的国际道路运输体系，国际道路运输便利化水平显著提高。

2.2.2 中国国际道路运输贸易方式的问题

(1) 国际道路运输规模不大，在国际货物运输中所占比重较小，约占总量的 10%

据统计，2014 年公路运输方式在中国对外贸易中占比 17.4%，与航空运输所占比重持平，远高于铁路运输的 0.9%。但目前在中国的国际商品贸易中，大约 80% 的贸易量由海运承担，国际道路货物运输仅占国际商品贸易运输量的 10% 左右，而且主要集中在中国同周边国家之间的短距离货物贸易运输中，中国同非周边国家之间的中长距离过境道路货物运输基本上还没有开展。

(2) 部分周边国家设置的人为非物理障碍较多，国际道路运输便利化程度较低

在中国同周边国家的国际道路运输中，部分周边国家的有关部门在边境口岸或其境内沿线设置种种阻碍中国道路运输车辆入境运输的人为障碍，比如在中哈以及中俄等国家在边境口岸存在部分高收费等灰色通关现象。据调查了解，仅俄罗斯克拉斯基诺口岸收取的保险费和口岸费，就相当于由珲春至克拉斯基诺的全程运费，哈萨克斯坦按车次征收货物关税，而且要求交纳多于开具正式票据的正规税金的费用。总的来说，这些制约国际道路运输发展的软件短板和非物理障碍，增加了人员和货物的“非效率”运输环节，增加了跨境运输时间和成本，降低了运输效率和服务水平。

(3) 中国实行的国际道路运输相关政策与标准同周边国家存在一定差异



目前，中国实行的国际道路运输相关政策或标准同周边国家存在的差异主要表现在以下方面。

一是中国从事国际货物运输的车辆在外廓尺寸、载质量方面与国外存在一定差距。2004年4月1日起颁布施行的《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589-2004）规定，在中国境内道路上使用的汽车列车的外廓尺寸最大限值最大，其中铰接列车的长、宽、高分别为16.5米、2.5米（厢式车为2.55米）和4米，货车列车的长、宽、高分别为20米、2.5米（厢式车为2.55米）和4米。但是独联体国家达成的关于车辆载质量与体积的《1999年明斯克协定》（MA99）中，规定运输车辆的最大宽度为2.6米，超过中国箱式车车宽5厘米，而且货运车辆普遍长20米，而中方车辆车长普遍只有16.5米，超过16.5米的道路运输车辆需要持有特许通行证。

二是中国海关和外国海关对国际道路货物运输车辆的技术标准、箱体材质、封闭性等方面的监管要求存在差异。哈萨克斯坦等国海关允许符合监管要求的软蓬车辆从事国际道路货物运输，但是，中国海关对中国从事国际道路货物运输的海关监管车辆要求较高，需要在海关注册登记的国内运输企业采用符合中国海关监管要求的全封闭的金属车箱载运货物。

三是中国的公路工程、桥涵净空、转弯标准等技术建设标准是根据中国的道路运输车辆的技术标准设计的，可能难以适应国外道路运输车辆的运输需要。

四是目前中国在公路口岸需要提交查验的通关文件在项目、内容、格式等方面同国外尚存在一定的差异，在一定程度上阻碍国际道路运输的顺畅运作。

（4）中国与周边国家的多边运输便利化协定的数量不多，影响了中国国际道路运输的快速发展



虽然中国已建立起了“交通运输部-省交通运输厅-口岸道路运输管理机构”三级国际道路运输管理体系，但除新疆、西藏、广西等的 19 个口岸国际道路运输管理机构属省级道路运输管理外，其余口岸国际道路运输管理机构均由口岸所在地市、县运管机构代管，地方政府对国际道路运输管理机构干预较多。有些管理部门对于口岸道路运输管理的协调要求“不够重视”，甚至对相关查验工作不予配合，运输便利化受到限制。

但在中国提出“一带一路”发展战略之后，特别是在推动“一带一路”交通基础设施互联互通方面，取得了较大的进展：一是中巴经济走廊“两大”公路和中俄黑河界河公路桥等建设项目成功落地；二是大湄公河次区域九大交通走廊初步形成；三是中蒙俄、中哈俄等国际道路运输协定正式签署，并开展了试运行；四是建立了中国-马来西亚港口联盟；五是制定通过了中国-东盟交通合作战略规划等规划对接文件；六是推动中国-中东欧领导人达成设立中国-中东欧海运合作秘书处的共识，并且签署了有关谅解备忘录。据了解，截至 2017 年 2 月，中国已与“一带一路”沿线国家签署了 16 个国际双边、多边汽车运输协定，建立了 12 个运输部长级、事务级会谈的机制，基本形成了以沿边重点城市为中心，边境口岸为重点，覆盖沿边地区并向周边国家辐射的国际道路运输网络，目前开通国际道路客货运输线路已经达到 356 条。但是这些协定需要一定的实施准备和逐步推进，还需时日方能产生推动中国国际道路运输迅猛发展的效果。

3. TIR 系统

3.1 TIR 系统概述

“国际道路运输 (Transports Internationaux Routiers)”系统 (TIR 系统) 是一个在联合国公约基础上建立的国际跨境货物运输领域的全球性海关过境系统，发展至今已有 60 多年历史，旨在通过简化通关程序和提高通关效率，加强贸易与国际道路运输的便利化与安



全性，促进贸易畅通。TIR 系统受联合国 TIR 公约约束，由联合国欧洲经济委员会监管，并由经联合国授权的国际道路运输联盟（IRU）具体管理。

TIR 系统是根据 1975 年《TIR 公约》建立起来的。1959 年，联合国主持通过了《TIR 公约》，并于 1975 年更新，以覆盖多式联运，使得 TIR 公约不仅涵盖公路运输，而且还扩大到了铁路、内河和海运，只要整个运输作业中至少有一段是公路运输即可。

采用国际道路运输单证（TIR 证）的集装箱货物运输从起运地海关检查封志后，运输到达目的地海关之前，途经的所有过境国海关只需查看 TIR 证及未被破坏的海关封志便放行，不需要对货物进行开箱检查，从而简化过境程序，节约通关时间，便利国际货物跨境运输。TIR 证同时担保沿途各国海关针对该批货物的关税。

TIR 系统的各参与方包括：

- 各国主管机构：通常为海关部门（在中国是海关总署），为国际道路运输联盟成员协会和运输经营者进入 TIR 系统提供授权；
- 国际道路运输联盟（IRU）：在联合国授权下实施 TIR 国际公路运输系统；
- 担保机构（国际道路运输联盟各成员协会）：发放 TIR 证，担保 TIR 系统下的运输经营，与各国主管机构合作共同为运输经营者加入 TIR 系统提供授权；
- TIR 证持有人：在 TIR 系统下进行运输业务的运输经营者；
- 联合国机构（联合国欧洲经济委员会及《TIR 公约》管理委员会、执行委员会等）：在全球范围内对 TIR 国际道路运输系统和多边运输相关立法进行监督。

TIR 系统的基本原则（六大支柱）为：



(1) 货物应由海关管控设置的车辆或集装箱装运。即具备安全装载室的车辆需要达到严格的基数标准，其装载室的建造应当保证在以海关封志加封之后无法接触其内部，受到的任何拆撬都将清晰可见；每部车辆或集装箱均须拥有由国家主管机关颁发的有效核准证书。

(2) 在整个运送途中的税费风险得到国际有效担保。即在国内层面通过与国家 TIR 担保协会签署“担保契约”承担海关关税和税费风险；在国际层面所有的国家担保协会构成了把所有 TIR 国家连接在一起的，由国际道路运输联盟管理的联保系统，该联保系统由全球保险合同担保协会对海关承担法律责任。

(3) 货物应随附在起运国启用的国际公认的海关单证（TIR 证），并以此作为在起运国、途径国和目的地国的海关管控凭据。国际道路运输联盟目前是唯一有权向各国的担保协会集中签发 TIR 证的国际组织。每个国家担保协会再根据本国承运人与该协会签署的承诺书中规定的条件将 TIR 证发给承运人。出示带有国际道路运输联盟和签发协会名称、印章和签字，由承运人完整填写的有效 TIR 证本身就是担保存在和有效的证明。

(4) 起运国采取的海关管控措施应为所有的途径国和目的国所接受。起运地海关对车辆、货物和 TIR 证进行仔细管控，所有其他海关都承认起运地海关所进行的检查，即根据 TIR 程序加有封志的公路车辆装载室或集装箱运载的货物，一般在途中不受海关人员的检查，这并不排除海关人员在怀疑存在违章时进行现场检查的权力。

(5) 在使用 TIR 程序方面，国家担保协会签发和自然人或法人使用 TIR 证均应由国家的主管部门授权。所有经授权成为 TIR 证持证人的运输经营者的资料都被联合国欧洲经济委员会（欧洲经委会）储存在国际 TIR 数据库(ITDB)中。

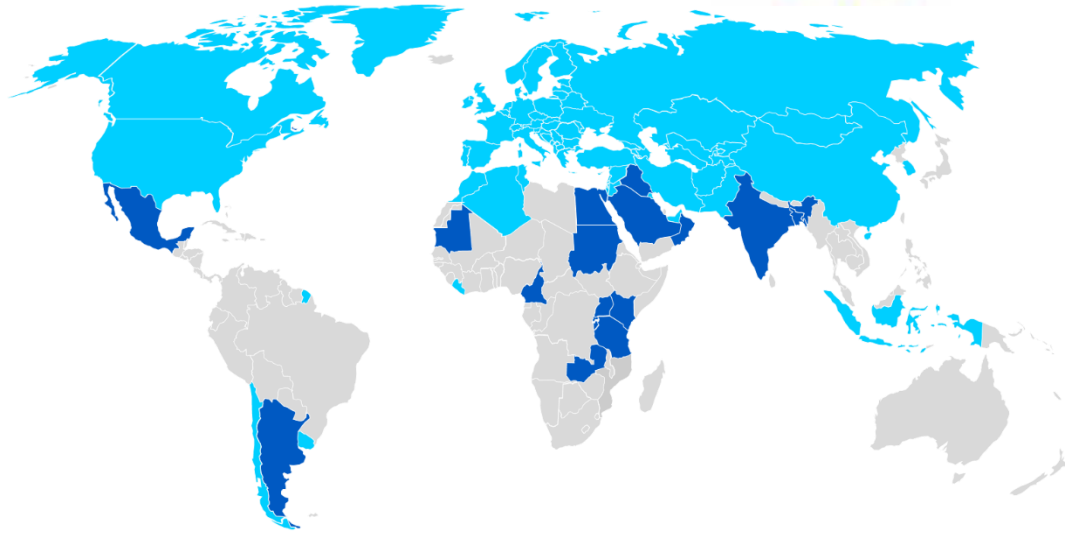


(6) 各国主管部门可使用安全的无纸化 TIR 作业程序。高度信息化的 TIR 国际道路运输系统拥有多种国际道路运输联盟提供的 IT 应用程序，可实行电子预申报，实时追踪 TIR 证并进行有效的风险管理，使得 TIR 系统的运作更快捷、更安全、更人性化。

3.2 TIR 系统的地理覆盖范围

《TIR 公约》是联合国欧洲经委会主持之下产生的最有效的国际文件之一。截止 2017 年 3 月，《TIR 公约》共有来自 5 大洲的 70 个缔约方并已在 59 个国家实施，其中大多数位于“丝绸之路经济带”沿线的重要地区（如图 2），包括欧盟及其成员国、其他欧洲国家、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、高加索地区（格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆）、阿富汗、伊拉克、伊朗、以色列、土耳其（以下简称西亚 5 国）、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦（以下简称中亚 5 国）以及约旦、叙利亚、海合会部分国家、部分北非国家。

东盟部分国家、非洲部分国家、美国和加拿大是 TIR 公约的缔约国，但尚未实际实施。中国于 2016 年 7 月 5 日加入《TIR 公约》，成为该公约的第 70 个缔约国，2017 年 1 月 5 日该公约对中国正式生效。巴基斯坦也已加入该公约，正在为实施 TIR 系统做准备。阿根廷和印度正在走国内批准程序。巴西、沙特阿拉伯和一些非洲国家也表达了加入 TIR 公约的意愿。



- 《TIR公约》缔约国（其中近60个国家已实施TIR）
- 加入《TIR公约》过程中及有意向加入的国家

图 3-1 TIR 系统全球覆盖范围



3.3 TIR 系统的主要优势

多年来，TIR 系统灵活顺应经济和地缘政治环境不断变化的趋势，成为推动多边贸易与运输便利化和安全化进程最有效的工具之一。TIR 系统广受欢迎主要因为如下优势：

- (1) 安全的供应链：只有经批准的承运人和车辆才可使用 TIR 证进行跨境运输；
- (2) 免费的技术支持：允许向海关进行货物预申报并提供风险管理工具；
- (3) 促进贸易便利化：由于简化的过境手续，货物可以几乎不受阻碍地流通于各 TIR 系统使用国；
- (4) 海关手续只需在出发地和目的地办理，免除过境国海关检查；
- (5) 提高国际贸易效率，降低运输成本；
- (6) 可靠的国际保障链，提供海关税费担保；
- (7) 在多式联运中使用 TIR 证，可提高以集装箱为基础的现代物流运作效率。

4. TIR 系统对贸易畅通的促进作用

目前，“一带一路”沿线 65 个主要国家中，42 个国家已经加入《TIR 公约》。因此，加快实施 TIR 系统是中国“一带一路”建设逐步深化的背景下推进过境运输便利化、加强国际合作的现实选择。实施 TIR 系统可缩短通关时间、降低企业成本，从而促进贸易发展，为“一带一路”建设的贸易畅通带来积极作用。



4.1 TIR 系统对中国贸易畅通宏观上的影响

4.1.1 TIR 系统在中国的实施，将有利于推进中国与“一带一路”沿线国家，特别是中亚、西亚、南亚和东北欧区域贸易关系的发展

传统上这些国家并非我们的主要的贸易伙伴国，这对于改善中国外贸进出口结构，意义尤其重大。在中国经济转型的大背景下，一方面既要维持传统的以欧美发达国家市场为主的贸易伙伴关系，同时也应该积极拓展与新兴市场国家的贸易经济关系，而且这将成为中国对外投资“走出去”的重要出口和中国对外贸易发展新的增长极。

陆路运输是中国与“一带一路”国家进行货物贸易的传统方式，而且也是最直接、受自然环境制约最小的一种运输方式。在其中，公路运输占比并不高，根据 2014 年的贸易统计⁸，中国与丝绸之路经济带主要国家⁹之间货物贸易额为 3733.18 亿美元，而公路运输货物的贸易额仅为 298.3 亿美元，占比仅为 7.99%。这里面虽然有公路运输自身的局限性，但是不可否认的是，监管措施的复杂和口岸通关时间过长，无疑是其中重要的负面因子。

“一带一路”倡议的落足点是目前正在逐步推进的“六大经济走廊”：中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国-中亚-西亚、中国-中南半岛、中巴、孟中印缅。这些经济走廊的建设包括加强铁路、公路等互联互通建设，推进通关和运输便利化。其中中巴经济走廊（CPEC）起步早、进展快，已实质性启动一批重大项目建设，被称为“一带一路”的“旗舰项目”。中国和巴基斯坦两国政府制定了修建新疆喀什市到巴方西南港口瓜达尔港的公路、铁路、油气管道及光缆覆盖“四位一体”通道的规划，其中巴基斯坦高速公路项目还是亚投行成立后的第

⁸ 数据来源：中国海关网站，<http://www.customs.gov.cn/>

⁹ 丝绸之路经济带主要国家这里指：俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、中亚五国（哈、吉、塔、土、乌）、西亚五国（两伊、阿富汗、以色列、土耳其）和高加索地区国家（格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆）。



一个投资项目。TIR 系统在中国的实施，将推动“六大经济走廊”通关和运输便利化，促进与沿线国家贸易关系的发展。

4.1.2 TIR 系统的实施，将提高货物放行与通关效率，促进过境自由与海关合作，从而为中国切实可行地实施 WTO《贸易便利化协定》创造条件

2016 年 7 月 5 日中国正式成为《TIR 公约》缔约国，2017 年 1 月 5 日该公约对中国正式生效，海关总署会同交通运输部正在积极准备实施 TIR 系统。

2016 年 12 月 6 日，交通运输部、外交部、国家发展改革委、公安部、财政部、商务部、海关总署和质检总局八部门联合出台了《关于贯彻落实“一带一路”倡议，加快推进国际道路运输便利化的意见》（简称《意见》），指导中国国际道路运输便利、高效、协同发展。《意见》提出通过与沿线国家商签国际道路运输便利化协定、研究加入国际道路运输便利化相关公约等工作，加快完善法规标准体系，着力为沿线各国人民往来和经贸合作创造良好的便利条件。

TIR 系统的实施，为切实可行地实施 WTO《贸易便利化协定》创造了条件。《TIR 公约》关于信息公布和通报的要求符合《贸易便利化协定》第 1 条关于信息的公布和可获得性的要求；根据 TIR 程序加有封志的公路车辆装载室或集装箱运载的货物，一般在途中不受海关人员的检查，这并不排除海关人员在怀疑存在违章时进行现场检查的权力，这与《贸易便利化协定》第 5 条增强公正性、非歧视性及透明度的其他措施的原则一致；TIR 系统所建立的电子预申报系统，风险管控系统和授权经营者制度与《贸易便利化协定》第 7 条第 1 款的抵达前业务办理的要求、第 4 款风险管理的原则以及第 7 款对经认证的经营者的贸易便利化措施的要求相一致，将提高货物放行与通关效率；作为唯一的全球性的海关过



境系统的 TIR 系统的运营，是对《贸易便利化协定》第 11 条过境自由和第 12 条海关合作的最好诠释。

另一个由联合国通过的关于过境便利化的公约——《协调统一货物边境管制国际公约》的宗旨是要在国际货物运输过程中减少完成过境程序所需要的手续和停留时间，减少阻碍边境货物运输的非物理性障碍，即最大限度地协调和统一各国在边境上采取的管理措施、管理程序，也体现了《贸易便利化协定》关于透明度、简化和协调货物放行与结关程序、转关程序和过境程序、增强边境机构之间以及与其他海关的合作等要求，可以作为实施《贸易便利化协定》的借鉴，中国可以考虑尽快加入该公约。

4.2 微观层面，TIR 系统可增强跨境物流和跨境贸易企业的竞争力

一方面,使用 TIR 系统可使企业受益于海关干预降低、检查延误减少、单证简化、担保金免除等优化措施，从而降低运营成本。TIR 系统的实施只需少量的人力和设施，货物通关时，海关仅需核对 TIR 单证信息、检查运载单元的海关关封，无需对运载单元进行开箱检查，从而减少货物在口岸的等待时间，降低运输成本。TIR 证也是证明 TIR 系统下所运货物具备国际担保的证明，同时 TIR 系统通过其国际担保链，为获取必要的担保提供相对简单的途径，减轻过境运输企业的负担。IRU 开发了 TIR-EPD 系统，以简化经授权的 TIR 证持有人提交 TIR 电子预申报的手续；国际 TIR 系统下起运国采取的海关管控措施为所有的途经国和目的国所接受，促进过境自由和便利，降低企业的运营成本。

另一方面，使用 TIR 系统可促使企业拓展跨境运输市场，增强中国运输企业在海外的竞争力，加快中国国际道路运输行业的发展进程。中国目前从事国际道路货物运输的企业仅有 300 多家，这与土耳其 2000 多家、波兰 6000 多家相比，差距很大。TIR 系统的实施



将有力推动中国与沿线国家通关便利化，促进中国及“一带一路”国家在国际道路运输领域的合作，从而进一步释放我国国际道路运输的潜力，助力“一带一路”建设。

4.3 测算中国实施 TIR 系统对贸易畅通的促进作用

基于上面的分析，可以发现，实施 TIR 系统，可以大幅度减少通关时间，一方面，降低通关成本，产生直接的经济利益，另一方面，可以增加通关效率，扩大贸易规模，产生贸易增加效应。为了测算中国实施 TIR 系统后可能带来的利益，本文将按照下面的步骤进行测算¹⁰。第一步，估算实施 TIR 系统之后，给中国公路运输所带来的通关时间的减少量。该数据一方面可以国际道路运输联盟（以下简称 IRU）2015 年 10 月委托给交通运输部管理干部学院现代交通运输发展研究中心的课题成果《中国运输经营者从 TIR 中获得的收益研究》中获得，另一方面可以根据附录关于中国贸易便利化研究的相关成果获得。但是这两种方法共同的问题在于不同口岸的通关时间差异较大，不容易准确估计通关时间的减少值，只能给出一个近似值；此外，为了测算 TIR 对中国采用多式联运进行对外贸易（主要指的是集装箱对外贸易）的经济效应，本文将结合世界银行《营商环境报告》（Doing Business 2015）报告中关于部分国家通关时间的数据，采用类比法¹¹测算中国实施 TIR 系统可能带来的通关时间的减少情况；在此基础上，将不同方法得到的实施 TIR 系统可能导致的通关时间的降低水平进行相互比较，最终确定中国实施 TIR 系统可能导致的通关时间的降低水平；第二步，根据附件二测算的通关时间与对外贸易之间的系数，分地区测算通关时间的减少对对外贸易的影响。但本课题的缺陷在于，该系数根据 2012 年世界银行对中国企业所做的调查测算而来，运用该数据估计 2014 年的相关经济影响，可能会导致估

¹⁰ 见附录一、二以及三。

¹¹ 类比法的依据在于，能够观测到 55 个已经实施 TIR 系统的国家和地区，通关时间减少的幅度以及程度，在这个基础上，基于实施 TIR 系统导致的通关时间的平均减少水平来推论中国实施 TIR 系统可能导致的通关时间的减少水平。



计偏差，但因时间相隔较短以及 2014 年相关数据缺失，只能基于此数据近似估计 TIR 系统对中国对外贸易带来的影响。

4.3.1 TIR 系统在中国实施后节约的通关时间的测算

2015 年 4 月至 7 月间，交通运输部管理干部学院现代交通运输发展研究中心《中国运输经营者从 TIR 中获得的收益研究》课题组，在中哈、中吉、中蒙、中越、中俄边境共 12 个公路口岸进行调研，深入了解公路货物出入境运输流程，所需时间和经济成本等，分析国际道路运输经营者从 TIR 获得的收益情况。调研发现，目前中国国际道路运输经营者在各公路口岸出入境的时间和经济成本差别较大。具体来看：

(1) 中吉口岸。在有的口岸，集装箱从货物起点运至口岸，进入海关指定货场倒装到吉国敞篷普通货车当天就可以出境；有时中、吉双方出入境车辆会在口岸停留 4-5 天。在有的口岸，最快 5-6 小时差不多能出境，慢的话可能需要 8-10 天。在有的口岸，我方通关十多分钟即可，在对方口岸通关，如果运输的是果蔬，走绿色通道通关仅需 2 小时，其他品种多一些的货车，则需要 3-4 天、7 天、15 天，甚至 20 天不等。

(2) 中俄(蒙)口岸。有的口岸则通关较快。如黑山头口岸出入境时间只需要十多分钟。在额布都格口岸，每台油罐车出关仅需 5-7 分钟，普货车和原油车的报关报检时间为 1-2 小时。在对方口岸，中方油罐车通关需要 20-40 分钟，普通货车需要几个小时。在阿日哈沙特口岸，车辆装载货物时出关需要 2 小时(包括报关时间)，空车半小时就能通关，在对方口岸，小车较快，建材车慢一些，一般一小时可以办完手续。在绥芬河口岸，一般来说报关手续需要 2 小时即可，需要检疫的货物时间较长一些，如果是酒类，则需要一周才能出检验报告。在二连浩特口岸，我方口岸通关时间快，对方口岸通关时间主要取决于报关公司，正常 1-2 小时，快的话半小时即可。



(3) 中越口岸。在东兴口岸，联检厅四家管理机构查验放行大概需要 15-20 分钟。大多数货运车辆半天能过关。在凭祥友谊关口岸，报关需要 3-5 小时，节假日需要 1-2 天。如果不查货的话，货运车辆半小时可出关；如果查货的话，要加 2 小时。车多时需要加 2-3 小时。由于口岸基础设施条件限制，堵车现象比较普遍，如果堵车的话，一般需要加 4 小时。在越方口岸等待时间相似。海关对信誉好的企业只是偶尔抽查。

从上面的分析可以看出，实施 TIR 之后对中国不同口岸的通关时间的减少存在显著的地区差异，目前来看存在以下两种情况：第一，大部分中国口岸出入境时间不超过一天，收费很少，如果汽车运输在这些通关相对便利的口岸出入境，TIR 对这部分运输经营者的收益影响不大，如中蒙（俄）口岸以及中越口岸。但是为了估计 TIR 实施的通关时间的节省情况，结合本报告附件二表 1 中关于中国海关实施诚信通关改革对通关时间缩短的测算，可以按照节约通关时间的 30%-80%的进行估算；第二，部分中国口岸出入境时间较长，收费很少，如中吉口岸。如果汽车运输在这些口岸出入境，TIR 单证的使用将使运输经营者节省较多的时间成本和经济成本，每天至少能减少 200 元食宿和停车费成本。从调研的 12 个口岸来看，有大约 1/3 的口岸出入境需要等待 4 天至 7 天不等。经营者未来单次出入境节省的经济成本大约在 600 元至 1200 元，节省的时间成本大约是 1 天至 6 天。这也基本符合本报告附件二表 1 中中国海关实施诚信通关改革对通关时间缩短的测算结果，其比重大致在 30%-80%。为此，可以整理出中国实施 TIR 之后跟不同国家（地区）的通关时间的减少情况表，如表 4-1 所示。

表 4-1 中国实施 TIR 之后对不同国家（地区）的通关时间的减少情况

国别(地区)	通关时间减少(天)	
	最小值	最大值



中亚 5 国	1	6
西亚 5 国	1	3
高加索地区	1	3
东南亚国家联盟 (东盟 10 国)	0.5	1
南亚 4 国	1	3
海合会(6 国)	0.5	1

注：（1）中国与东盟、海合会陆路贸易较少，比重较低，更多的是海运贸易。因此这些地区的通关时间的减少较多的来自于多式联运贸易；（2）因为数据可得性的限制，通关时间的估计只是近似值。

此外，为了估计中国实施 TIR 协议之后，对多式联运贸易的影响，本文依据世界银行《营商环境报告》（Doing Business 2015）报告中的通关时间数据进行估算。如表 4-2 所示。首先计算了 55 个实施 TIR 系统的国家的平均通关时间。中国通关时间的值与该平均值的差值就是中国实施 TIR 系统可能带来的通关时间的减少值。但因为世界银行在测算中国通关时间的时候样本选择的是北京和上海，后者是中国集装箱贸易的重要基地，因此该数据较为适合估算多式联运贸易的影响。

表 4-2 TIR 运营国和中国的出口通关时间和进口通关时间

TIR 运营国	营商环境排名	跨境贸易指标排名	出口时间： 边境合规 (小时数)	进口时间： 边境合规 (小时数)
阿富汗	175	174	48	96
阿尔巴尼亚	62	37	24	9
亚美尼亚	38	58	51	51



TIR 运营国	营商环境排名	跨境贸易指标排名	出口时间： 边境合规 (小时数)	进口时间： 边境合规 (小时数)
奥地利	20	1	0	0
阿塞拜疆	63	93	34	32
白俄罗斯	43	25	5	1
比利时	41	1	0	0
波黑	82	28	5	6
保加利亚	36	20	4	1
克罗地亚	39	1	0	0
塞浦路斯	60	43	18	15
捷克	33	1	0	0
丹麦	3	1	0	0
爱沙尼亚	16	24	4	0
芬兰	10	31	36	2
法国	27	1	0	0
格鲁吉亚	24	78	14	14
德国	15	34	36	0
希腊	58	27	24	1
匈牙利	40	1	0	0
伊朗	119	166	107	148
爱尔兰	19	47	24	24
以色列	50	56	36	64



TIR 运营国	营商环境排名	跨境贸易指标排名	出口时间： 边境合规 (小时数)	进口时间： 边境合规 (小时数)
意大利	44	1	0	0
约旦	107	49	29	79
哈萨克斯坦	53	121	133	2
科威特	100	150	74	215
吉尔吉斯斯坦	67	82	27	37
拉脱维亚	22	22	24	0
黎巴嫩	121	147	96	180
立陶宛	21	19	9	0
卢森堡	57	1	0	0
马耳他	76	39	24	2
摩尔多瓦	49	32	3	3
蒙古	59	73	37	22
黑山	47	42	8	23
摩洛哥	80	101	76	152
荷兰	25	1	0	0
挪威	8	45	62	2
波兰	28	1	0	0
葡萄牙	23	1	0	0
罗马尼亚	37	1	0	0
俄罗斯	54	169	96	96



TIR 运营国	营商环境排名	跨境贸易指标排名	出口时间： 边境合规 (小时数)	进口时间： 边境合规 (小时数)
塞尔维亚	68	23	4	3
斯洛伐克	29	1	0	0
斯洛文尼亚	35	1	0	0
西班牙	34	1	0	0
瑞典	9	17	2	0
瑞士	26	40	1	1
叙利亚	173	173	84	141
塔吉克斯坦	138	159	144	177
突尼斯	75	107	98	128
土耳其	51	61	8	36
英国	6	36	24	8
乌兹别克斯坦	103	158	112	111
平均值			30	34
中国	83	96	26	92
平均值(-)			13	10

来源：<http://www.doingbusiness.org/data/>.

注：边界合规的时间包括在港口或边界装卸以及报关报检过程中获取、准备和提交单证的时间，见营商环境报告的方法论，<http://chinese.doingbusiness.org/methodology/trading-across-borders>。



平均值指所有 TIR 运营国的通关时间的平均值；平均值 (-) 指跨境贸易指标排名在中国之前的所有 TIR 运营国的通关时间的平均值。

表 4-2 总结 TIR 系统运营国的世界银行营商环境指数 (Ease of Doing Business) 中跨境贸易指标 (Trading across Borders) 有关出口通关时间和进口通关时间的数据。其中表格最后一行是排除了跨境贸易指标排名在中国之后的 TIR 运营方后，通关时间比较有优势 TIR 运营方的数据。其中出口通关时间平均为 13 小时，进口通关时间平均为 10 小时，中国分别为 26 小时和 92 小时。因此假设中国实行 TIR 后出口通关时间可以减少 13 小时。由于中国进口通关时间较长，因此假设实施 TIR 后可以达到 TIR 运营国的平均时间即 34 小时，减少 58 小时。

4.3.2 TIR 在中国的实施将助推一带一路发展

因为中国正在实施“一带一路”发展战略，中国与丝绸之路经济带沿线的国家存在规模较大的陆路国际贸易，而与海上丝绸之路沿线国家则更多的以海运贸易为主，但在这个过程中，往往存在较多的集装箱货物贸易，而后者更容易受到 TIR 系统的影响。因此为了分别测量这两种不同内涵的贸易形态，将分别测算其影响。

根据前面¹²的相关数据，可以得到 TIR 实施对中国与一带一路主要国家贸易的影响，如表 4-3 所示；以及 TIR 实施对中国与 TIR 缔约国 (或潜在缔约国) 之间集装箱贸易额的影响¹³，如表 4-4 所示。

表 4-3 TIR 在中国的实施对中国与一带一路主要国家贸易的影响

¹² 包括附件二和附件三的结论。

¹³ 因集装箱贸易额数据很难获取，本报告采取近似估计的方法测算，总贸易额 - HS 第 1-24 章 (主要农产品) - HS 第 25-27(矿产品)



单位:亿美元

国别(地区)	进出口总额增加值		出口增加值		公路运输增加值	
	最小值	最大值	最小值	最大值	最小值	最大值
丝绸之路经济带沿线主要国家	18.66	72.81	10.25	39.98	1.49	5.82
中亚 5 国	2.25	8.78	1.20	4.69	0.82	3.19
哈萨克斯坦	1.12	4.38	0.64	2.48	0.43	1.66
吉尔吉斯斯坦	0.26	1.03	0.26	1.02	0.25	0.98
塔吉克斯坦	0.13	0.49	0.12	0.48	0.11	0.44
土库曼斯坦	0.52	2.04	0.05	0.19	0.01	0.03
乌兹别克斯坦	0.21	0.83	0.13	0.52	0.02	0.07
西亚 5 国	11.02	42.98	5.97	23.29	0.07	0.27
阿富汗	0.02	0.08	0.02	0.08	0.00	0.02
伊拉克	1.43	5.56	0.39	1.51	0.01	0.03
伊朗	2.59	10.11	1.22	4.75	0.01	0.04
以色列	0.54	2.12	0.39	1.51	0.02	0.08
土耳其	1.15	4.49	0.97	3.76	0.03	0.11
俄罗斯	4.76	18.58	2.68	10.47	0.58	2.28
白俄罗斯	0.09	0.36	0.06	0.22	0.00	0.01
乌克兰	0.43	1.68	0.26	1.00	0.02	0.06
高加索地区	0.11	0.43	0.08	0.33	0.00	0.01
格鲁吉亚	0.05	0.19	0.05	0.18	0.00	0.01



国别(地区)	进出口总额增加值		出口增加值		公路运输增加值	
	最小值	最大值	最小值	最大值	最小值	最大值
亚美尼亚	0.01	0.06	0.01	0.02	0.00	0.00
阿塞拜疆	0.05	0.18	0.03	0.13	0.00	0.01
海上丝绸之路沿线主要国家	22.82	66.04	13.71	41.05	1.18	3.31
东盟 10 国	12.01	31.22	6.80	17.68	0.92	2.38
南亚 4 国	5.16	20.12	4.15	16.19	0.18	0.72
印度	3.53	13.76	2.71	10.57	0.12	0.47
巴基斯坦	0.80	3.12	0.66	2.58	0.04	0.16
斯里兰卡	0.20	0.79	0.19	0.74	0.00	0.02
孟加拉	0.63	2.45	0.59	2.30	0.02	0.07
海合会(6 国)	4.38	11.39	1.71	4.46	0.06	0.15
巴林	0.04	0.09	0.03	0.08	0.00	0.00
科威特	0.34	0.87	0.09	0.22	0.01	0.02
阿曼	0.65	1.68	0.05	0.13	0.00	0.00
卡塔尔	0.26	0.69	0.06	0.15	0.00	0.00
沙特阿拉伯	1.73	4.49	0.51	1.34	0.02	0.05
阿拉伯联合酋长国	1.37	3.56	0.98	2.54	0.03	0.07
约旦	0.09	0.24	0.08	0.22	0.00	0.00
叙利亚	0.02	0.06	0.02	0.06	0.00	0.00
合计	40.33	135.83	23.03	78.60	2.65	9.07



注：表 4-3 和表 4-4 中预测的最小值以及最大值均是在 95% 的显著性水平下做的区间估计值。

表 4-4 TIR 在中国的实施对中国与 TIR 缔约国 (或潜在缔约国) 之间集装箱贸易额的影响

单位：亿美元

国家与地区	出口额增加值		进出口总额增加值	
	最小值	最大值	最小值	最大值
欧盟 (28 国)	9.77	12.70	15.99	20.79
丝绸之路经济带沿线主要国家	3.80	4.95	4.43	5.76
中亚 5 国	0.63	0.82	0.75	0.98
西亚 5 国	1.58	2.05	1.81	2.35
俄罗斯	1.39	1.80	1.63	2.12
白俄罗斯	0.03	0.04	0.05	0.06
乌克兰	0.13	0.17	0.14	0.19
高加索地区	0.04	0.06	0.05	0.06
海上丝绸之路沿线主要国家	10.80	14.04	16.04	20.85
东盟 (10 国)	6.70	8.71	11.04	14.36
南亚 4 国	2.18	2.83	2.62	3.40
海合会 (6 国)	1.81	2.35	2.25	2.93



国家与地区	出口额增加值		进出口总额增加值	
	最小值	最大值	最小值	最大值
约旦	0.09	0.12	0.10	0.13
叙利亚	0.03	0.03	0.03	0.03
非洲主要贸易伙伴	1.94	2.52	2.98	3.87
南非	0.41	0.54	1.41	1.83
安哥拉	0.16	0.21	0.16	0.21
尼日利亚	0.41	0.53	0.42	0.54
埃及	0.28	0.36	0.28	0.36
阿尔及利亚	0.20	0.25	0.20	0.25
肯尼亚	0.13	0.17	0.13	0.17
坦桑尼亚	0.10	0.14	0.11	0.14
苏丹	0.05	0.07	0.05	0.07
利比亚	0.06	0.07	0.06	0.08
利比里亚	0.03	0.04	0.03	0.04
摩洛哥	0.08	0.10	0.09	0.12
突尼斯	0.03	0.04	0.04	0.05
北美洲主要国家	11.30	14.68	15.46	20.10
美国	10.48	13.63	13.96	18.15



国家与地区	出口额增加值		进出口总额增加值	
	最小值	最大值	最小值	最大值
加拿大	0.81	1.06	1.49	1.94
合计	37.61	48.89	54.90	71.37

注：（1）丝绸之路经济带沿线主要国家：中亚 5 国（哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦）、西亚 5 国（阿富汗、伊拉克、伊朗、以色列、土耳其）、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、高加索地区（格鲁吉亚、亚美尼亚、阿塞拜疆）；海上丝绸之路沿线主要国家：东盟（10 国）、南亚（4 国：印度、巴基斯坦、斯里兰卡、孟加拉）、西亚 8 国（海合会 6 国（沙特、阿联酋、阿曼、科威特、卡塔尔、巴林）、约旦、叙利亚）（2）其中欧盟成员国、中亚 5 国、西亚 5 国、俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、高加索地区、约旦、叙利亚、海合会部分国家、部分北非国家是 TIR 使用国；东盟部分国家、非洲部分国家、美国和加拿大是 TIR 公约的签字国，尚未使用 TIR 系统。（3）近似集装箱贸易额 = 总贸易额 - HS 第 1-24 章（主要农产品）- HS 第 25-27(矿产品)。（4）其中由于数据可得性，阿富汗、约旦、叙利亚、摩洛哥、突尼斯与中国的贸易额为总贸易额代替近似集装箱贸易额。

从表 4-3 可以看出，TIR 实施之后对一带一路主要国家的进出口总额以及出口总额均会产生显著的增加。该制度的实施对中国与“一带一路”国家整体上的年度进出口贸易总额增加的区间大概在 40.33 亿美元~135.83 亿美元之间，年度出口总额的增加额大概在 23.03 亿美元~78.6 亿美元之间。

从表 4-4 可以看出，中国实施 TIR 系统，也能显著的促进中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）之间集装箱贸易额。其贸易利益主要源于加入 TIR 公约之后能够大幅度的减少集装箱在口岸的等待时间从而能够大幅度的降低等待费用，并增加贸易额。从表 4-4 可以看



出，加入 TIR 对于促进中国与传统贸易伙伴欧盟以及北美洲的集装箱进出口贸易额均有较大的刺激作用。总体上来看，能使得中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）的年度集装箱出口贸易增加额大致在 37.61 亿美元~48.89 亿美元之间，年度集装箱进出口贸易总额的增加额在 54.90 亿美元~71.37 亿美元之间。值得注意的是上述两组数字存在一定的差异，主要在于计算的范围的差异。

因此，实施 TIR 系统可以有力促进中国“一带一路”建设。一方面，实施 TIR 系统可以显著的降低通关时间，降低企业通关成本，从而有力的解决中国目前国际道路运输中仍存在的诸如手续繁琐、延误时间较长、中间费用高等问题。《TIR 公约》为运输经营人和海关当局提供了一种便利、可靠的国际道路运输制度，这给中国国际道路运输的发展带来了机遇；另一方面，实施 TIR 系统可以有利的促进双边贸易特别是中国与“一带一路”沿线国家和地区的贸易的增加。截至 2013 年底，TIR 缔约国共有 34374 家经认证的运输经营者，其中“一带一路”战略涉及到的国家共有 27066 家，占比为 78.74%。这说明 TIR 缔约国和“一带一路”沿线国家的关联度较高。目前，中国已与多个“一带一路”沿线国家签订互助合作的贸易协定，使得各项工作契合度更高，削弱了中国加入《TIR 公约》后跨境运输合作的阻力。

4.4 小结

本部分研究了实施 TIR 系统对贸易畅通的促进作用，尤其是 TIR 的实施对于中国与“一带一路”沿线国家贸易的推动作用。

首先分析实施 TIR 系统可能对于中国贸易便利化的影响。本文按照比较分析法，实证检验了中国海关 2008 年以及 2014 年实施的海关企业信用体系建设以及诚信通关的政策绩效。结果发现：诚信通关体系建设能显著地降低了通关时间，数据分析表明，高信用等级



企业的通关时间降低了 30%—80%；提高了通关效率 30%以上；较大地节约了企业的费用。TIR 系统中的认证车辆在通关过程中享受到类似于中国高信用等级企业的通关待遇，因此，估计若实施这 TIR 系统，其通关时间的减少效应应差不多。

其次利用企业调研数据分析了中国实施 TIR 系统之后跟不同国家（地区）的通关时间的减少情况。利用世界银行的营商环境指数中的跨境贸易指标的通关时间数据，计算了实施 TIR 系统的国家的通关时间的平均值，中国通关时间的值与该平均值的差值就是中国实施 TIR 系统可能带来的通关时间的减少值。因为世界银行的营商环境指数主要针对中国北京与上海的通关时间调查，而这两地多以多式联运以及集装箱贸易为主，因此，本文基于此数据估计中国实施 TIR 系统可能对集装箱贸易的影响。

最后，运用 TIR 实施之后中国与一带一路主要国家以及 TIR 实施对中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）之间集装箱贸易额的影响进行分析，发现：TIR 实施之后对一带一路主要国家的进出口总额以及出口总额均会产生显著的增加。从表 5-3 可以看出，TIR 实施之后对一带一路主要国家的进出口总额以及出口总额均会产生显著的增加。该制度的实施对中国与“一带一路”国家整体上的年度进出口贸易总额增加的区间大概在 40.33 亿美元~135.83 亿美元之间，年度出口总额的增加额大概在 23.03 亿美元~78.6 亿美元之间。

从表 4-4 可以看出，中国实施 TIR 系统，也能显著地促进中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）之间集装箱贸易额。从表 4-4 可以看出，实施 TIR 系统对于促进中国与贸易伙伴欧盟以及北美洲的集装箱进出口贸易额均有较大的刺激作用。总体上来看，能使得中国与 TIR 缔约国（或潜在缔约国）的年度集装箱出口贸易增加额大致在 37.61 亿美元~48.89 亿美元之间，年度集装箱进出口贸易总额的增加额在 54.90 亿美元~71.37 亿美元之间。



5. 结论

“贸易畅通”是“一带一路”建设“五通”之中的重要推进内容，而推动贸易便利化是激发贸易畅通潜力的关键和强有力的措施。

作为推动全球多边贸易与运输便利化和安全化进程最有效的工具之一，TIR 系统在中国的实施将为“贸易畅通”起到积极作用。

根据测算，TIR 系统有利于中国国际陆路贸易的发展，提高通关效率，降低贸易成本，从而有效推进中国与“一带一路”沿线国家经贸往来的发展；TIR 系统还有助于充分释放国际道路运输潜力，疏通“一带一路”沿线运输通道，促进中国与世界道路网络的互联互通，使道路运输成为连接海运、铁路等各种运输模式更强有力的纽带。同时，TIR 系统也有利于中国实施 WTO《贸易便利化协定》，营造便捷的通关环境，提升贸易便利化水平。

我们相信，TIR 系统在未来可作为“一带一路”框架下贸易便利化与互联互通的重要工具，从而助推“一带一路”建设，使中国与沿线国家和人民更广泛地受益于交通运输发展与贸易便利化的成果。



参考文献

- [1] Dennis, Allen, (2006) “The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region,” World Bank, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.com/handle/10986/8783> License: CCBY 3.0 Unreported.
- [2] Djankov, Simeon, Caroline Freund and Cong S. Pham, (2010) “Trading On Time,”*Review of Economics and Statistics* 92, 166-173.
- [3] Fink, C., A. Mattoo and C. I. Neagu, (2002) “Trade in International Maritime Services: How Much Does Policy Matter?”*World Bank Economic Review* 16, 81-108.
- [4] Hagen, Jonas. 2003. Trade Routes for Landlocked Countries. *UN Chronicle*. 40. December. pp. 13–14.
- [5] Hummels, David, (2001) “Time as a Trade Barrier,”Mimeo, Purdue University.
- [6] Hummels, David. 2004. Transportation Costs and International Trade Over Time. Paper presented at the Conference on Transport and International Trade: Report of the One Hundred and Thirtieth Round Table on Transport Economics. Paris, France.21–22 October.
- [7] International Road Transport Union. 2014. About NELTI. http://www.iru-nelti.org/index/en_about
- [8] International Trade Centre. Trade Map. <http://www.trademap.org/> (accessed 17 June 2014).



- [9] Kareen El Beyrouty & Andrew Tessler, Economic and Competiveness Gains from the Adoption of Best Practices in Intermodal Maritime and Road Transport in the Americas: the TIR System as an Example of a Best Practice, Maritime and Road Transport in the Americas, October 2014.
- [10] Mohammad Amin, (2011) “The Time Cost of Documents to Trade,” Enterprise Analysis Unit, World Bank, Washington DC, 20433.
- [11] OECD, “Trade Facilitation Indicators---The Potential Impact of Trade Facilitation on Developing Countries’ Trade”, OECD Trade Policy Papers NO.144, 2013, pp.39-51.
- [12] R Fisman , J Svensson.Are corruption and Taxation Really Harmful to Growth? Firm-Level Evidence[J].Journal of Development Economics, 2007, 83(1):63–75.
- [13] United Nations Economic Commission for Europe, TIR Handbook, ECE/TRANS/TIR/6/REV.10.
- [14] Wilson, John S; Catherine L. Mann and Tsunehiro Otsuki, (2004) “Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: a Global Perspective,”World Bank Policy Research Working Paper 3224.
- [15] World Bank, Doing Business 2015.
- [16] World Economic Forum, Enabling Trade Report 2014.
- [17] WTO Agreement on Trade Facilitation, WT/L/931, 15 July 2014.
- [18] 胡超. 中国-东盟自贸区进口通关时间的贸易效应及比较研究——基于不同时间密集型农产品的实证[J]. 国际贸易问题,2014,08:58-67.





附录一 关于 TIR 实施对贸易畅通促进作用的核算方法的说明

一、TIR 带来的经济绩效可能源于两方面

在《联合国关于过境便利化的交通运输公约》一文中明确指出，实施 TIR 可能带来两方面的好处，如图 1 所示：

第一，通关成本的降低：每车在通关的时候的等待时间会降低，因此降低每车的相关费用，这是实施 TIR 协议带来的直接经济效益。

第二，通关时间减少而带来的贸易增加效应：随着通关时间的减少，有利于贸易量的增加，这是实施 TIR 协议带来的间接经济效益。

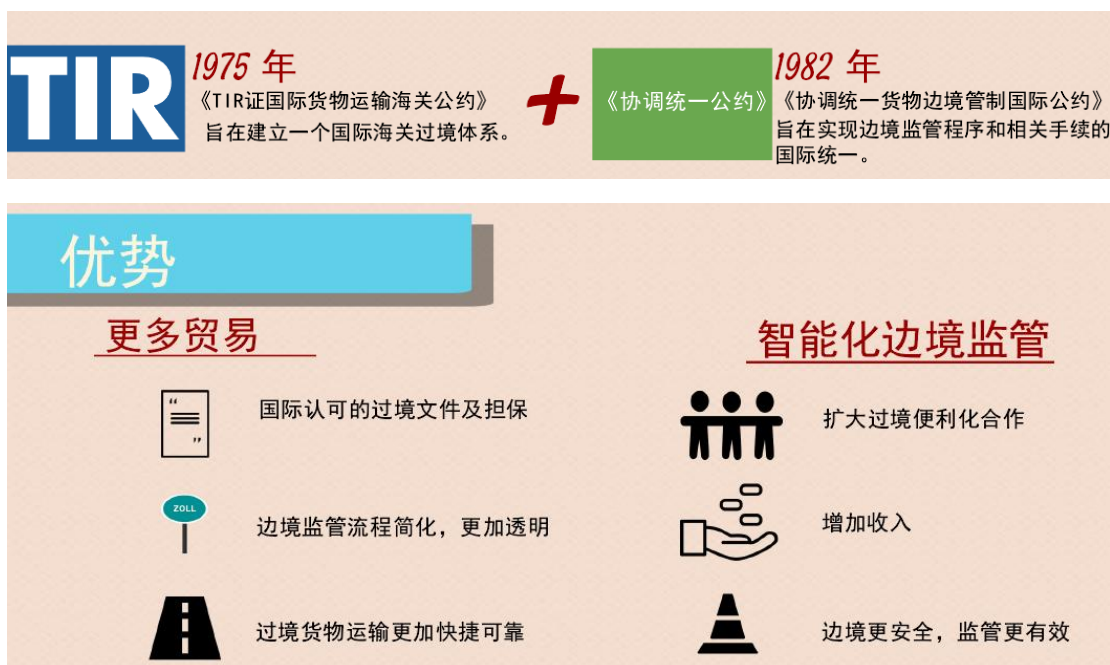


图 1：联合国关于过境便利化的交通运输公约



因此，在核算实施 TIR 可能给我中国带来的经济绩效的时候，主要从通关成本降低带来的好处以及通关时间减少的贸易增加效应两个方面。

但是因为在测算通关成本的时候较为困难，缺少必要的数据，而且这个也只能是静态的估计（根据历史数据），不能估计通关便利化带来的贸易扩大效应，因此在本文的估计中，重点估计因实施 TIR 协议导致的贸易扩大效应。

因此，为了估计实施 TIR 的经济效果，首先需要估计实施 TIR 可能产生的通关时间效应；第二，需要估计通关时间的贸易增加效应。

二、中国海关诚信通关的时间效应分析

《附录二中国海关诚信通关的时间效应分析》的表 1 中，提出了中国部分海关实施的通关便利化措施及其产生的通关时间的减小情况。

我们认为，在《联合国关于过境便利化的交通运输公约》中提出，



其作用与中国部分海关实施的诚信通关的情况差不多，都是方便



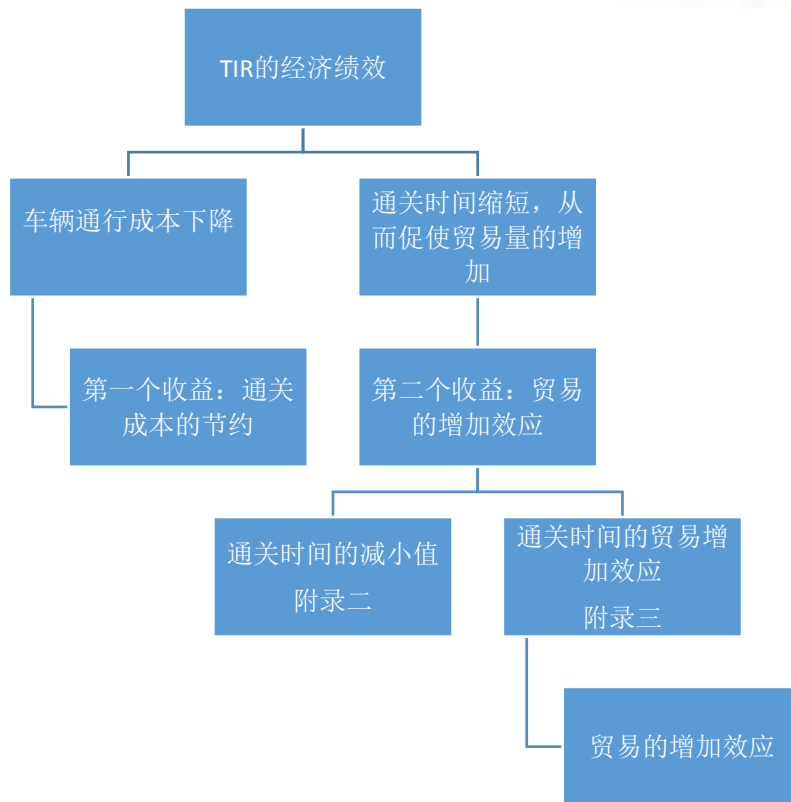
信用状况好的（本文中是隶属于 TIR）的车辆通关；在《八部委关于推进国际道路运输便利化的意见原文》中也提到了为了消除制约国际道路运输发展的软件短板和非物理障碍，减少人员和货物的“非效率”运输环节，降低跨境运输时间和成本，提高运输效率和服务水平。

因此本文为了估计实施这一 TIR 协议就采用类似比较法的方法进行估计。

但，因为中国部分海关实施了诚信通关尝试，具有试点性质，且可能存在一定的特例，而 TIR 协议的实施，将惠及所有中国海关的通关便利化状况。

可以看出，TIR 实施后，理论上会涵盖全部的海关，其数量更多，范围更大，而目前部分海关实施的诚信通关仅是一种试点行为，二者并不能相比；但是从部分海关实施的诚信通关试点改革所得到的通关时间的减少，却有相似的地方，这就是本文采取类似比较法的原因。

三、本文的技术路线





附录二 中国海关诚信通关的时间效应分析

2008 年以及 2014 年中国实施海关企业信用体系建设以来，从报道中¹⁴来看，相当多的地区均取得了就好的效果。如表 1 所示：

表 1 诚信通关改革的经济绩效

时间	地点	政策措施	效果
2007 年	杭州海关	“属地申报、口岸验放” ¹⁵	企业反映，新模式使通关效率提高近 40%，物流成本下降 20%。货物从属地海关接单到口岸海关放行，所需时间已不到 1 个小时，而改革前至少需要半天到一天。以率先试点该模式的萧山地区企业为例，每从上海进口一个集装箱货物，企业就可节省运输等费用近 400 元。
2015 年	二连浩特	“诚信通关”服务	全市 500 余家涉外企业、4600 余辆客货车辆进行备案，并最终与 10 家信誉良好、通过评定的企业签订《诚信通关协议》。举措推出后，公路口岸通关速度提升了 60% 以上。
2006 年	苏州工业园区海关	诚信通关	作为首批“诚信管理”试点企业之一，和舰科技的进口货物通关时间平均缩短了 2-3 小时，每月物流费用至

¹⁴ 报道均来自同方知网新闻数据库。

¹⁵ “属地报关，口岸验放”模式是海关为守法企业提供的一种快速便捷的通关方式。在此模式下，企业可就近向当地海关报关，货物则由口岸海关实施验放，货物在两地间的运输无须由海关监管车辆承运，使原先的跨关区通关的“两次申报、两次放行”简化为“一次申报、一次放行”。



时间	地点	政策措施	效果
			少节省 100 万元。另一家企业友达光电测算，每月物流费用减少了 500 万元。
2006 年	杭州海关	“绿色通道”待遇	“原来 7-10 天才能完成的暂时出口现在不超过 2 天。对 IT 企业来说，一两个小时都可能是决定合同签订、订单履行的关键因素，更不要说将近一周的时间。”
2006 年	黄埔海关	诚信通道	<p>广州本田介绍，在享受海关的一系列通关优惠政策后，通关时间由原来的从申报到放行 5 个工作日直线下降到 4 小时，在进出口业务量同比增长 65% 的情况下，通关时间还不到原来的 15%。不仅物流速度加快了，而且企业每个月减少了在途资金达 500 多万美元，经济效益相当明显。</p> <p>广州太平洋马口铁公司也是 3 家试点企业之一，他们对新措施对人力资源的节省也感触颇深，以往的进口报关都是委托报关公司负责，如今通关作业更加简化，公司的进出口报关业务仅由其报关员 1 人处理即可，节省了以前每年需要支付的超过 35 万元的代理费用。</p>
2010 年	石家庄海关	分类通关服务	截至 2010 年 7 月 15 日，秦皇岛海关共办理出口分类通关货物 144 票，其中低风险快速审核放行 131 票，而高风险重点审核只有 13 票，仅占 9%，中国船舶燃料有限责任公司申报出口的保税燃料油作为分类通关



时间	地点	政策措施	效果
			试点第一票报关单，以低风险快速验放方式顺利通关，通关速度提高了近 50%。
2010 年	长沙海关	出口分类通关改革	2010 年，长沙海关实施了出口分类通关改革，出口货物的平均通关时间降至 1.13 小时，比全国平均水平 1.6 小时缩短 0.47 小时。
2011 年	昆山海关	出口分类通关改革	全市 2000 多家出口企业超过 90% 的报关单实现了低风险快速放行，今年预计将有超过 70 万份出口报关单的货物分类通关，其中 85% 的报关单属于低风险，都将实现由计算机快速审核放行。企业通关速度平均提高了 30%。
2010 年	沈阳海关	出口分类通关改革	实行分类通关后，桃仙机场海关 70% 的报关货物将被列入低风险快速通关行列，通关效率提高近 30%。

资料来源：作者整理相关报道整理。

此外还有统计显示，2008 年以来通过中美联合验证的 184 家中国企业，其货物出口至美国时，平均查验率已由验证前的 5% 降至 0.5%，平均通关速度提高 50% 以上，平均通关成本降低了 35%。

从表 1 可以看出：

(1) 贸易便利化的政策红利效果显著。各地区实施贸易便利化相关措施，第一，极大地简化了通关手续。从表 1 可以看出，福建省 2014 年企业通关申报录入数据从 149 项减少到 96 项，简化 36%；吉林珲春铁路口岸企业通关以前申报一列



45 节火车需提交 45 份报关单，改革之后减少到 1 至 3 份报关单；2012 年广东实施“三个一”通关试点改革之后企业申报项目录入项数减少 45%，提高申报效率 25% 以上；而从全国来看，实施“三个一”，企业可减少约 30% 的关检重复申报项目，申报环节时间可节省约 25-30%，查验环节时间及费用均可节省近 50%。从 2014 年 4 月 1 日开始在全国海关所有业务现场和业务领域，逐步实现通关作业无纸化改革的全覆盖。同时将重点在加快推进监管证件联网核查、简化报关单随附单证、优化完善配套业务制度规范等方面着手，夯实改革基础，进一步释放改革红利，提升货物通关效率和海关监管效能，年内无纸报关单量将达到 80-90%。据统计，正常情况下实施无纸化通关后，进口通关效率提高 77.63%；出口通关效率提高 86.16%。第二，显著的降低了通关时间。从表 1 可以看出，大多数的通关时间均出现了 30-80% 的降低，有些地方降低幅度甚至更大。第三，节约了通关费用。从数据上来看，通关费用最高降低了 40%，一定程度上减轻了企业负担，有力地促进了对外贸易发展。

(2) 部分地区在企业通关待遇方面积极推行企业信用管理体系建设,对不同信用等级企业实施通关差别管理。如通关措施方面，在 2014 年 12 月中国海关发布《海关企业信用管理暂行办法》之前，中国海关对 AA 类和 A 类企业适用相应的通关便利措施，B 类企业适用常规管理措施，C 类和 D 类企业适用严密监管措施；优先措施方面，为 AA、A 类企业优先办理相关海关手续,并指派专人为 AA 类企业快速协调解决通关疑难问题。2014 年 12 月该办法出台之后，将五类企业重新分为三类，不同类企业享受的通关待遇跟之前差不多。从实践来看，2014 年莱芜海关推行“评审会”机制，平均通关时间缩短 1/3，平均通关成本降低 15%。2015 年，二



连浩特口岸推行“诚信通关”服务，公路口岸通关速度提升了 60% 以上；2015 年，云南磨憨口岸推行“互联网+通关便利化”措施，取得较大效果。据报道，该口岸以前平均每天边贸业务 400 多批次，申报时间需要 3-5 个小时，海关人员经常加班到晚上 22:00 以后；实施新举措之后，口岸平均每天近 2000 批次，高峰时候为 4000 多批次，申报时间不到 1 个小时，通关效率大大提升，特别是对香蕉、西瓜等进口鲜活农产品来说，节约了大量时间。

但从表 1 也可以看出，实施贸易便利化以及通关便利化的区域从地理上看主要集中在广东、福建、长三角地区，而这些地区都主要是以海运为对外贸易。海运贸易的一个特点在于出海关之后就通过集装箱以及远洋轮船的方式执行运输，因此如何使得商品能够快速地出海关上船就是政策关注的中心点。这从表 1 中国海关改革措施能得到证实。但是 20 世纪 90 年代以来，中国跟周边陆地接壤的国家之间的陆路国际道路运输通道不断规划建设，国际公路通道基础设施条件明显改善，国际道路运输速度和舒适性显著提高的基础上，国际道路运输量得以快速增加。这种以汽车以及集装箱式陆路运输为主的对外贸易有着不同于海运贸易的特点：单车（集装箱）规模小但是运输车辆（集装箱的数量）多；单车货物价值低但相关检验检疫以及转运成本高；跨境可能还需要更换运输车辆从而导致增加转运成本以及时间。



附录三 通关时间的贸易扩大效应估计

一、问题提出与文献回顾

贸易效应与成本效应一直是贸易便利化研究关注的两大核心问题。Freund and Weinhold (2000) 讨论了网络服务的贸易成本问题；Allen Dennis (2006) 分析了无缝集成的多式联运交通运输系统在贸易成本中的构成；Hummels (2001) 利用 probit 模型计算了贸易便利化的关税等效效应，发现每节约一天的跨境通关时间等同于降低了 0.5% 的从价关税 (ad valorem tariff)。但是，贸易成本不仅包括上述港口、交通、通讯等直接成本，还包括很少用货币衡量的间接成本，如办理通关手续延迟的时间成本。OECD (2002) 指出，长时间等待的贸易成本效应在于：一是可能导致贸易机会的流失，尤其是一些无法提前预测的即时贸易机会，如临时性的贸易需求等；二是存货投资增加的机会成本，如货物在口岸滞留占据了资金的投资收益，以及需要保持较大规模的缓冲存货以应对通关时间的可能变化；三是折旧贬值损失，特别是新鲜易腐烂的农产品和价值较高的产品，延迟将具有较高的成本。胡超 (2014) 基 2006-2012 年中国-东盟 8 个国家的 24 种时间密集型和 31 种非时间密集型农产品的 4900 个贸易数据为对象，实证检验并比较了进口通关时间的贸易效应。结果发现：进口国进口通关时间对农产品产生了显著的负面贸易效应。进口通关时间每延长 10% 可导致自贸区内农产品贸易额下降 5.68%，即使剔除新加坡贸易数据的稳健性检验显示这一负面影响仍达到 4.25%，且进口通关时间对时间密集型农产品负面贸易效应显著高于非时间密集型农产品 4.5%-6.2% 左右，同时进口通关时间接近的国家农产品年贸易额亦更大。



从上述的分析可发现，一些学者将通关时间作为一种变异的非关税贸易壁垒，并用实证的方法研究了其关税效应；另外一些学者分析通关时间的贸易成本；这其中仅胡超（2014）检验了通关时间对中国-东盟自贸区农产品贸易的贸易效应，结论显著且稳健。但是并无研究讨论通关时间对一般工业品的贸易效应，而且一般工业品可能在国际贸易之间更具有典型性以及代表性。本文将结合世界银行2012年的中国企业调查数据对此问题进行研究，实证检验通关时间的贸易效应。在此基础上结合附件一分析中提出来的TIR系统可能带来的通关时间的减少的数据，评估其对中国对外贸易的影响。



二、实证模型及数据说明

借鉴胡超 (2014) 的模型，本文的估计模型如下：

$$\text{export} = \alpha + \beta * \text{time} + \gamma * X + \varepsilon \quad (1)$$

其中： export 是贸易份额，为本模型的被解释变量； time 为通关时间，为本文的主要解释变量； X 为控制变量。主要包括：城市经济发展水平 gdp ，用以衡量企业所在地地区的经济发展水平以及竞争情况，数据来源于 2011 年中国城市统计年鉴；企业是否进行国际认证 $\text{certificat} \sim n$ ，用以衡量企业的技术水平以及生产标准，一般认为通过认证的企业可能更有机会参与出口，1 为通过认证，0 表示没有进行相关认证；企业劳动生产率 $\text{laoboreffi} \sim t$ ，用以衡量企业的劳动技术情况，根据企业销售收入除以雇佣人数所得；原材料的进口比例 Materialrate ，用原材料投入中来自进口的比重衡量，原材料进口比重高的企业出口的可能性可能较大；库存天数 inventory ，衡量企业的生产准备情况；海关效率对企业的障碍程度 Customs ，表示海关的监管情况，0 为没有影响，4 有非常大的影响；非正式企业对本企业的影响 informalfirm ，0 为没有影响，4 有非常大的影响；获得土地批准的障碍 Accessland ，该变量反应企业在 2011 年因生产需要向政府申请土地建设相关的难度，0 为没有影响，4 有非常大的影响；互联网渠道的销售比率 Internetsale ，很多研究表明互联网有助于企业的对外贸易，该比值为互联网渠道销售的份额；城市当地的社会治安状况对企业的影响程度 Crime ，0 为没有影响，4 有非常大的影响；企业是否受到税务稽查 taxinspect ，1 表示接受过税务稽查，0 表示没有；有无申请进口许可证



importlicense, 1 表示申请过, 0 表示没有; 企业是否说道缺乏熟练的或者受过良好教育的工人缺乏的影响, 0 为没有影响, 4 有非常大的影响。

本文研究样本来源于世界银行 2012 年所做的中国企业调查, 包括 25 个城市 2700 家非国有企业与 148 家国有企业。样本企业通过分层随机抽样方法获取, 具有较强的代表性。但由于部分企业在填报出口通关时间以及本文的其他重要解释变量出现缺失, 经过整理最终得到 321 个样本企业。表 4 报告了本文主要变量的描述性统计。



表 1 2012 年变量定义和统计性描述

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
export	321	0.47	0.30	0.01	1
time	321	7.39	8.31	0.0416667	90
gdp	321	7076.73	3357.98	2703	19196
certificat~n	321	0.81	0.39	0	1
laoboreffi~t	321	699681.50	3002130.0	26666.67	5.22E+07
Materialrate	321	10.84	20.79	0	100
inventory	321	31.37	26.57	1	180
Customs	321	0.62	0.75	0	4
informalfirm	321	0.76	0.83	0	4
Accessland	321	0.69	0.83	0	4
Internetsale	321	14.25	20.50	0	100
Crime	321	0.42	0.66	0	4
taxinspect	321	0.72	0.45	0	1
importlice~e	321	0.17	0.37	0	1
Inadequate~r	321	0.88	0.89	0	4

资料来源：作者整理。

从表 1 可以看出，321 家企业的出口比重均值为 0.47，但是离散程度较大，存在较大的差异；通关时间的均值为 7.39 天，报告中最长的通关时间为 90 天，最短的不到 1 小时。这也反映出来通关时间存在较大的差异。而且从数据中来看，通关时间普遍较长且差异较大，这可能会给企业出口产生一定的等待成本从而制约企业



的出口积极性以及出口行为，可能产生通关时间的贸易效应问题，这正是本文想要解决的问题。



三、基本估计结果与检验

因为本文数据是 2012 年的截面数据，因此本文首先采用普通最小二乘法 (ols) 对式 (1) 进行估计 (为节省篇幅，该结果略去)。在该估计之后进行 white 异方差检验，检验结果如下： $\chi^2(63) = 89.65$ ， $\text{Prob} > \chi^2 = 0.0154$ ，这表明 ols 回归存在显著的异方差；为此需要运用加权最小二乘法 (WLS) 方法进行估计，如表 2 所示。

表 2 估计结果

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
VARIABLES	export	export	export	export	export	export
time	-0.00500*** (0.00188)	-0.00575*** (0.00180)	-0.00595*** (0.00179)	-0.00654*** (0.00175)	-0.00655*** (0.00174)	-0.00651*** (0.00173)
gdp	8.80e-06** (3.94e-06)	8.80e-06** (3.72e-06)	8.71e-06** (3.72e-06)	9.03e-06** (3.72e-06)	9.07e-06*** (3.38e-06)	9.06e-06*** (3.37e-06)
certification	-0.180*** (0.0474)	-0.175*** (0.0456)	-0.177*** (0.0456)	-0.170*** (0.0454)	-0.170*** (0.0452)	-0.171*** (0.0451)
laoborefficient	-1.16e-10 (4.07e-09)	-1.01e-09 (3.93e-09)	-1.22e-09 (3.93e-09)	-1.20e-09 (3.93e-09)	-1.20e-09 (3.93e-09)	
Materialrate	0.00275*** (0.000876)	0.00288*** (0.000770)	0.00309*** (0.000745)	0.00321*** (0.000742)	0.00321*** (0.000740)	0.00321*** (0.000739)
inventory	-0.000321 (0.000699)	-0.000185 (0.000659)	-2.15e-05 (0.000642)	1.68e-05 (0.000643)		
Customs	0.0146 (0.0212)					



	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
VARIABLES	export	export	export	export	export	export
informalfirm	-0.0278 (0.0177)	-0.0300* (0.0174)	-0.0245 (0.0166)			
Accessland	0.0584** (0.0227)	0.0543*** (0.0207)	0.0518** (0.0205)	0.0519** (0.0206)	0.0518** (0.0204)	0.0519** (0.0204)
Internetsale	0.000902 (0.000808)	0.000855 (0.000786)				
Crime	-0.0213 (0.0233)					
taxinspect	-0.228*** (0.0381)	-0.234*** (0.0371)	-0.227*** (0.0366)	-0.232*** (0.0365)	-0.232*** (0.0356)	-0.233*** (0.0354)
importlicense	0.0238 (0.0380)					
Inadequately aabor	-0.0263 (0.0192)					
Constant	0.718*** (0.0680)	0.701*** (0.0665)	0.701*** (0.0665)	0.671*** (0.0636)	0.672*** (0.0622)	0.672*** (0.0621)
Observations	321	321	321	321	321	321
R-squared	0.350	0.344	0.342	0.337	0.337	0.337

在分析结果之前，还需要讨论上述模型中是否存在内生性问题，若存在内生性则会出现“伪回归”的现象。内生性产生的原因可能在于出口额也会影响通关时间长短。某一地区的出口额大的时候，可能导致口岸出现拥挤，从而延长了通关时间；



当某一地区出口量较小的时候，口岸不会拥挤，通关时间则相应会变短。因此企业的出口额与通关时间之间可能存在一定的相互影响。但因为近些年中国政府以及海关部门采取了诸多措施大力推进通关便利化（如附件一表 1 所示），因此也有可能在一定程度上解决了企业等待通关的现象，即出口额可能不会影响到通关时间。为此需要进行检验。本文参考 fisman 和 Svensson（2007）对内生性的处理方式，他们认为一个地区或行业的特征变量并不直接受到单个企业行为的影响，而一个地区或者行业的平均水平却直接与解释变量相关，因此可以将涉及行业与城市的变量的平均值作为工具变量。为此本文将使用 2010 年样本城市经济增长率以及样本城市企业通关的平均时间这两个变量作为工具变量进行检验以及估计。

为了进行内生性检验。首先需要检验模型中是否存在内生解释变量。为此需要进行豪斯曼检验（Hausman test）。

结果如下： $\chi^2(1) = 2.66$ ， $\text{Prob} > \chi^2 = 0.9763$ ，因此可以在 5% 的显著性水平上接受“所有变量均为外生”的原假设；由于传统的豪斯曼检验（Hausman test）在异方差的情形下不成立，因此进行异方差的 DWH 检验，结果如下：Durbin (score) $\chi^2(1) = 2.7153$ ($p = 0.0936$)，Wu-Hausman $F(1,1592) = 2.6324$ ($p = 0.1057$)。因为 DWH 检验的 P 值大于 0.05，因此可认为模型中可能不存在内生解释变量。

因此，表 2 的结果通过了相关检验，可以进行相关分析。从表 2 中 (1) ~ (6) 逐步回归的结果可以看出，本文的主要变量 time 的系数为负，符合本文的假设；且在 -0.0065 ~ -0.005 之间变动，变动范围不大，这从另一个侧面也能验证本文的结果具有一定的稳健性，结论具有一定的可靠性。



四、研究发现

从表 2 可以得出以下结论：

(1) 通关时间 *time* 的系数为 -0.0065~-0.005，表明通关时间的确存在贸易效应，即较高的通关时间产生了较高的时间成本，具体来说通关时间每减少一天，能增加企业的出口额 0.65 到 0.5 个百分点。值得注意的是，本研究结论跟 Hummels (2001) 的研究结论颇为相近。Hummels (2001) 利用 probit 模型计算了贸易便利化的关税等同效应，发现每节约一天的跨境通关时间等同于降低了 0.5% 的从价关税 (ad valorem tariff)。这里的研究结论表明，中国大力推行的贸易便利化以及相应的通关便利化进程确实能在很大程度上促进对外贸易的发展。根据表 1 的数据，2012 年的实施的“三个一”通关便利化措施而从全国来看，企业可减少约 30% 的关检重复申报项目，申报环节时间可节省约 25-30%，查验环节时间及费用均可节省近 50%，应该说给企业带来了切切实实的利益，促进了对外贸易的增长，一定实现了促进外贸稳定增长的政策目标。

(2) 城市经济发展水平 *gdp*、原材料进口占比 *Materialrate* 以及获得土地的难度 *Accessland* 的系数均为正。跟本文的预期一致。经济发展水平高的地区，对外贸易的倾向就会比较大，当然也可能是对外贸易比较高的地区经济发展水平也会较高。而原材料占比 *Materialrate* 越高表明企业有可能是从事加工贸易或者更有可能是利用中国较为低廉的土地、劳动力以及税收等相关政策优势进行国际贸易，因此其系数为正。而获得土地的难度对企业的影响程度 *Accessland* 的系数为正，很有趣。邓博文 (2014) 利用中国上市公司 2007—2011 年工业企业面板数据，发现工



业企业当期房地产投资与研发支出负相关，工业企业跨期累积房地产投资与研发支出负相关，工业企业滞后期房地产投资与企业专利申请量负相关。这表明，工业企业参与房地产开发投资在短期和长期内都不利于企业创新。王文春和荣昭（2014）以及陈海声和温嘉怡（2012）均有类似的发现。本文获得土地的难度对企业的影响程度 $Accessland$ 的系数为正，表明对中国许多工业企业而言，的确想通过房地产市场投资获利，但是一些地方政府的土地管制政策限制了这些企业获得土地的能力，从而使得这些企业被迫从事对外贸易求生存谋发展。

（3）是否通过国际质量认证 $certification$ 以及是否接受过税务稽查 $taxinspect$ 的系数为负。前者为负可能表明中国一些企业把通过国际质量认证作为企业宣传的一个资本，可能在促进对外贸易方面并无特别的作用；而后者为负，可能反映了地方政府投资环境的不利影响。



附录四 TIR 系统与中国对暂准进境（含 ATA）、过境货物相关监管要求的比较及实施准备

	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管（含 ATA 单证册货物）	我国海关对过境货物管理办法（1992）	TIR 系统
适用的货物范围	所有过境货物	<p>本办法所称暂时进出境货物包括：</p> <p>①在展览会、交易会、会议及类似活动中展示或者使用的货物；②文化、体育交流活动中使用的表演、比赛用品；③进行新闻报道或者摄制电影、电视节目使用的仪器、设备及用品；④开展科研、教学、医疗活动使用的仪器、设备和用品；⑤在本款第（一）项至第（四）项所列活动中使用的交通工具及特种车辆；⑥货样；⑦慈善活动使用的仪器、设备及用品；⑧供安装、调试、检测、修理设备时使用的仪器及工具；⑨盛装货物的容器；⑩旅游用自驾交通工具及其用品；⑪工程施工中使用的设备、仪器及用品；⑫海关批准的其他暂时进出境</p>	<p>“过境货物”系指由境外启运，通过中国境内陆路继续运往境外的货物。</p> <p>下列货物禁止过境：</p> <p>（一）来自或运往我国停止或禁止贸易的国家和地区的货物。</p> <p>（二）各种武器、弹药、爆炸物品及军需品（通过军事途径运输的除外）。</p> <p>（三）各种烈性毒药、麻醉品和鸦片、吗啡、海洛因、可卡因等毒品。</p> <p>（四）我国法律、法规禁止过境的其他货物、物品。</p>	国际贸易中的海关加封货物



	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管 (含 ATA 单证册货物)	我国海关对过境货物管理办法 (1992)	TIR 系统
		货物。使用货物暂准进口单证册 (以下称 ATA 单证册) 暂时进境的货物限于我国加入的有关货物暂准进口的国际公约中规定的货物。		
监管措施的协调	<p>①各成员应尽力相互合作和协调以增强过境自由。此类合作和协调可包括但不限于关于下列内容的谅解：</p> <p>(a) 费用；</p> <p>(b) 手续和法律要求；以及</p> <p>(c) 过境体制的实际运行。</p> <p>②每一成员应尽可能指定一国家层面的过境运输协调机构，以处理其他成员提出的有关过境操作良好运行的所有咨询和建议。</p>	无	对同我国签有过境货物协定的国家的过境货物，或属于同我国签有铁路联运协定国家收、发货的，按有关协定准予过境；对于同我国未签有上述协定国家的过境货物，应当经国家经贸、运输主管部门批准并向入境地海关备案后准予过境。	起运地国采取的海关控管措施应为过境国和目的地国所接受。
过境待遇	<p>①过境运输不得以收取对过境征收的规费或费用为条件，但运输费用或过境所产生的行政费用或与所提供服务的成本相当的费用除外。</p> <p>②鼓励各成员在可行的情况下为过境</p>	暂时进出境货物除因正常使用而产生的折旧或者损耗外，应当按照原状复运出境、进境。	<p>过境货物在进境以后、出境之前，应当按照运输主管部门规定的路线运输，运输主管部门没有规定的，由海关指定。</p> <p>根据实际情况，海关需要派员押运过</p>	在 TIR 程序之下用加有封志的公路车辆装载室或集装箱运载的货物，一般在途中不受海关人员的检查。



	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管 (含 ATA 单证册货物)	我国海关对过境货物管理办法 (1992)	TIR 系统
	运输提供物理隔离 (商务部为实际分开) 的基础设施(如通道、泊位及类似设施)。		境货物时, 经营人或承运人应免费提供交通工具和执行监管任务的便利, 并按照规定缴纳规费(注: 此项规费已经取消)。	
海关措施	<p>①为实现以下目的与过境运输相关的手续和单证要求及海关监管的复杂程度不得超过必要限度:</p> <p>(a) 确认货物; 及</p> <p>(b) 确保符合过境要求。</p> <p>②一旦货物进入过境程序并获准自一成员关境内始发地启运, 即不必支付任何海关费用或受到不必要的延迟或限制, 直至其在该成员关境内的目的地结束过境过程)。</p> <p>③各成员应允许并规定货物抵达前过境单证和数据的提前提交和处理。</p> <p>④一旦过境运输抵达该成员关境内出境地点海关, 如符合过境要求, 则该海关应立即办结过境手续。</p>	<p>①海关总署在北京海关设立 ATA 核销中心。ATA 核销中心对 ATA 单证册的进出境凭证进行核销、统计以及追索, 应成员国担保人的要求, 依据有关原始凭证, 提供 ATA 单证册项下暂时进出境货物已经进境或者从我国复运出境的证明, 并且对全国海关 ATA 单证册的有关核销业务进行协调和管理。</p> <p>②暂时进出境货物应当在进出境之日起 6 个月内复运出境或者复运进境。</p> <p>③异地复运出境、进境的暂时进出境货物, ATA 单证册持证人、非 ATA 单证册项下暂时进出境货物收发货人应当持主管地海关签章的海关单证向</p>	<p>①过境货物自进境起到出境止属海关监管货物, 应当接受海关监管。未经海关许可, 任何单位和个人不得开拆、提取、交付、发运、调换、改装、抵押、转让, 或者更换标记。</p> <p>②装载过境货物的运输工具, 应当具有海关认可的加封条件和装置。海关认为必要时, 可以对过境货物及其装载装置加封。运输部门和经营人, 应当负责保护海关封志的完整, 任何人不得擅自开启或损毁。</p> <p>③海关认为必要时, 可以查验过境货物。海关在查验过境货物时, 经营人或承运人应当到场, 按照海关的要求负责搬移货物, 开拆和重封货物的包</p>	<p>①通常由起运地海关处理出口手续, 海关根据运输经营人在 TIR 证(货单)上填报的情况检查所载货物。海关对装载室加封, 在 TIR 证上作相应记录, 保留一联凭单(白页)并填写相应的存根。然后 TIR 证被交还给运输经营人, 经营人开始运输作业。在离开该国的国境时, 海关检查封志, 从 TIR 证上撕下第二联(绿页), 并填写相应的存根。随后车辆即可离开该国, 海关填写的存根构成运输经营人的这项 TIR 作业在该国已经结束的证据。</p> <p>②为了提高控管效率, 海关可以规定一条运输线路, 车辆在沿线必须悬挂</p>



	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管 (含 ATA 单证册货物)	我国海关对过境货物管理办法 (1992)	TIR 系统
	<p>⑤在存在高风险的情况下或在使用担保不能保证海关法律法规得以遵守的情况下，每一成员可要求对过境运输使用海关押运或海关护送。</p>	<p>复运出境、进境地海关办理手续。货物复运出境、进境后，主管地海关凭复运出境、进境地海关签章的海关单证办理核销结案手续。</p> <p>④ATA 单证册持证人向海关提出货物暂时进出境申请时，应当提交真实有效的 ATA 单证册正本、准确的货物清单以及其他相关商业单据或者证明。</p> <p>非 ATA 单证册项下的暂时进出境货物收发货人向海关提出货物暂时进出境申请时，应当按照海关要求提交《货物暂时进/出境申请书》(格式文本见附件 1)、暂时进出境货物清单、发票、合同或者协议以及其他相关单据。</p> <p>⑤ATA 单证册项下暂时进出境货物申报时，ATA 单证册持证人应当向海关提交有效的 ATA 单证册。</p>	<p>装，并在海关查验记录上签字。</p> <p>④过境货物经进境地海关审核无误后，海关在运单上加盖“海关监管货物”戳记，并将二份《过境货物报关单》和过境货物清单制作关封后加盖“海关监管货物”专用章，连同上述运单一并交经营人。</p> <p>经营人或承运人应当负责将进境地海关签发的关封完整及时地带出进境地海关。</p> <p>⑤过境货物自进境之日起超过三个月未向海关申报的，海关视其为进口货物，按《中华人民共和国海关法》第二十一条的有关规定处理。</p> <p>⑥过境货物应当自进境之日起六个月内运输出境；在特殊情况下，经海关同意，可以延期，但延长期不得超过三个月。</p>	<p>TIR 标识牌，使之易于辨识，并在一段合理的时限内完成运输。</p>



	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管 (含 ATA 单证册货物)	我国海关对过境货物管理办法 (1992)	TIR 系统
		非 ATA 单证册项下暂时进出境货物申报时, 货物收发货人应当填制海关进出口报关单, 并向海关提交货物清单、《中华人民共和国海关货物暂时进/出境申请批准决定书》和其他相关单证。		
担保	<p>①如一成员对过境运输要求以保证金、押金或其他适当货币或非货币手段提供担保, 则此种担保应仅以保证过境运输所产生的要求得以满足为限。</p> <p>②一旦该成员确定其过境要求已得到满足, 则应立即解除担保。</p> <p>③每一成员应以符合其法律法规的形式允许为同一经营者的多笔交易提供总担保或将担保展期转为对后续货物的担保而不予解除。</p> <p>④每一成员应使公众获得其用以设定担保的相关信息, 包括单笔交易担</p>	<p>①ATA 单证册项下暂时出境货物, 由中国国际商会向海关总署提供总担保。(国际联保)</p> <p>②除另有规定外, 非 ATA 单证册项下暂时进出境货物收发货人应当按照海关要求向主管地海关提交相当于税款的保证金或者海关依法认可的其他担保。</p> <p>③在海关指定场所或者海关派专人监管的场所举办展览会的, 经主管地直属海关批准, 可以就参展的展览品免于向海关提交担保。</p> <p>④ATA 单证册项下暂时进境货物未</p>		在某一国家代表其运输业的利益, 并得到该国海关当局授权的任一国家协会, 都可以担保在该国内支付 TIR 运输作业过程中发生任何违章时可能应当交纳的任何税费



	《贸易便利化协定》的要求	暂准进口货物的监管 (含 ATA 单证册货物)	我国海关对过境货物管理办法 (1992)	TIR 系统
	保, 以及在可行的情况下, 包括多笔交易担保。	能按照规定复运出境或者过境的, ATA 核销中心应当向中国国际商会提出追索。自提出追索之日起 9 个月内, 中国国际商会向海关提供货物已经在规定期限内复运出境或者已经办理进口手续证明的, ATA 核销中心可以撤销追索; 9 个月期满后未能提供上述证明的, 中国国际商会应当向海关支付税款和罚款。		
贸易管制	各成员不得对过境货物适用《技术性贸易壁垒协定》范围内的技术法规和合格评定程序。	除我国缔结或者参加的国际条约、协定及国家法律、行政法规和海关总署规章另有规定外, 暂时进出境货物可以免于交验许可证件。		

实施 TIR 系统中国海关需要做的准备

通过分析上述比较的结果并结合 TIR 系统实施的经验, 中国海关在实施 TIR 系统时应做好以下准备:



第一，利用现有合作机制，加强海关领域“一带一路”倡议的推进，积极与部分丝绸之路经济带国家达成双边或者多边的海关合作协议。

在海关领域的贸易便利化过程中，各国海关的实践表明政治意愿在其中起到了至关重要的作用。为了有效推进 TIR 证在中国的实施，借助于中国现有的政府间交流合作平台（譬如上海合作组织、亚洲投资银行等）推进在丝绸之路经济带沿线国家海关双边或者多边合作机制的形成与完善非常重要。

至少应先按照 WTO《贸易便利化协定》的规定，在过境货物征收的费用、监管法律和手续以及监管运行机制方面，在沿线国家实现有效的协同，无论是以多边贸易协定还是双边贸易协定方式来实现。

第二，国内立法层面，需要专门制定针对 TIR 证的管理办法，对 TIR 公约相应规定和运行机制通过立法进行本地化。包括：主管部门、TIR 证适用的范围、货物过境的待遇、互认监管措施的范围、TIR 货物专门的进出境通关程序、担保措施的适用、特殊货物的例外监管等等。

尤其对于单证册适用的范围和海关具体的监管措施，应该持有适度开放的态度，只要是不在国家禁止性进出口货物范围内的货物，均可以以过境方式在我国境内运输；同时在采取循序渐进的方式的基础上，积极扩大单证册适用的范围。不附



加过多的海关监管要求，以便使 TIR 证能够真正的落地生根，发挥应有的效果。这里可以依据 WTO《贸易便利化协定》的要求，参照暂准进口中 ATA 单证册的相关做法进行相关的规范；比如采取单一的进出境监管单证。

第三，加强国内“单一窗口”的建设，提升国内边境管理部门间的协同水平。

中国地理上幅员辽阔，边境管理部门较多，这使得 TIR 货物在境内的监管将面临极大的挑战。只有尽快实现“单一窗口”制度的落地，大幅提升国内边境管理部门间的协同水平，切实保障边境管理部门之间在货物流、信息流乃至资金流方面的互联互通，才能充分保障 TIR 证制度在中国的安全高效地运行。

第四，需要设立专门的 TIR 货物监管中心及系统；需要进一步完善当前海关信息化系统，开发专门的信息化管理模块，以便有效地跟踪过境物流，实现有效监管和贸易便利。

包括 TIR 证货物在境内停留的时间，在当前交通运输能力和科技发展水平的背景下，也不宜过长。如果处于单纯的过境目的，过境运输时间不应超过 3 个月。

第五，中国已正式加入 TIR 公约，根据公约要求，加入后的实施准备期（六个月或更长）应该完成一系列具体的准备工作，包括授权担保协会、接入 TIR 管理程序、开展人员培训等。

