

中国与新加坡贸易便利化水平比较及其启示

赵明霞¹ 副教授 徐维莉² 博士

(1、江苏商贸职业学院 江苏南通 226011; 2、苏州大学财经学院 江苏苏州 215000)

内容摘要: 影响一个国家或地区贸易效率和效益的主要因素就是贸易便利化水平,我国目前的贸易便利化水平与发达国家之间还存在一定差距,提高我国贸易便利化水平成为当务之急。本文选取贸易便利化水平较高的新加坡与中国进行比较,通过进行数据比较,在基础设施保障、边境贸易管理、经营环境等几个方面进行分析,深入剖析中国在贸易便利化方面的优势和缺陷,并指出要加快基础设施建设,进一步放宽市场准入,健全法律约束,优化政府职能,精简业务流程,缩减通关时间。

关键词: 贸易便利化; 新加坡; 自贸试验区; 市场准入; 通关时间

中图分类号: F740 **文献标识码:** A **文章编号:** 2095-9397(2020)21-0158-04

文章著录格式: 赵明霞, 徐维莉. 中国与新加坡贸易便利化水平比较及其启示 [J]. 商业经济研究, 2020(21): 158-161

中国与新加坡贸易便利化水平比较

在全球实现贸易便利化程度比较高的国家中,新加坡的贸易便利化主要是借助于其强大电子网络系统以及比较先进的软硬件设施来实现的。新加坡持续多年在世界银行主持发布的关于贸易便利化的《营商环境报告》中处于领先地位。在根据世界贸易便利化指数(ETI)来评定各个经济体在世界贸易便利化程度中的表现时,发现新加坡长期处于第一的位置。世界贸易便利化指数的参考指标主要有地区基础设施建设情况、市场准入机制、边境检验检疫管理以及该国家或地区所处的经济环境等。世界贸易便利化指数是在世界贸易便利化联盟负责的《全球贸易促进报告》提出的。本文就采用ETI的指数计算方法,将中国与新加坡在ETI各项指标中进行参考对比,找出中国与新加坡存在的差距,为中国贸易便利化水平的提高提供意见。

(一) 总体比较

从图1、2中可以清楚地发现,新加坡的贸易便利化指数总体比中国要高。从图1中可以发现,中国和新加坡差距最大的是基础设施配置方面;在图2中可以发现,二级指标对比方面中国与新加坡的差距也比较大,其中,基础设施的可适用性和质量方面差距最大。

(二) 基础设施方面

在表1中可以清楚地发现,在基础设施方面中国与新加坡差距最大。基础设施差距主要表现在交通运输设施方面,交通运输设施中航空运输、海路运输、陆路运输都存在一定差距。另外,中国网络技术起步晚,信息通讯技术

也不够发达,这也造成两国之间基础设施方面差距比较大。其中,互联网在中国的覆盖率远低于新加坡。

(三) 边境管理方面

我们可以发现,中国与新加坡在边境管理方面的指标差是目前比较的几个指标中相差最小的一个。而在比较的

图1 中国与新加坡贸易便利化指数比较

贸易便利化指数(ETI)

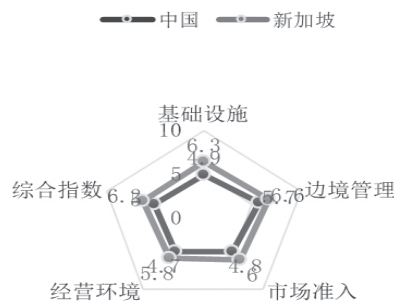
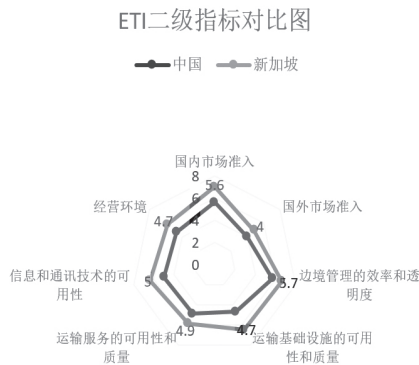


图2 中国与新加坡贸易便利化二级指标比较



基金课题: 本文是江苏省高等教育教改研究立项课题“‘大国工匠精神’引领下高职学生发展性评价体系构建研究与实践——以报关与国际货运专业为例”(2017JSJG404)、江苏高校“青蓝工程”资助的阶段性成果

表 1 中国与新加坡在基础设施方面的对比

指标	中国	新加坡	备注
A 基础设施	4.9	6.3	
a、基础设施的可用性和质量	4.8	6.6	
1、航空运输基础设施的可用性和质量 (1-7)	4.9	6.9	
2、铁路基础设施的可用性和质量 (1-7)	4.8	5.9	
3、港口基础设施的可用性和质量 (1-7)	4.6	6.7	
4、公路基础设施的可用性和质量 (1-7)	4.6	6.3	
b、运输服务的可用性和质量	4.9	5.9	
1、运输的便捷性和可承受程度 (1-5)	3.6	4.1	b1-b4、c1、c3、c4 属于未标准化的正向指标
2、物流能力 (1-5)	3.6	4.0	
3、跟踪和追踪能力 (1-5)	3.7	4.1	
4、货物到达目的地的及时性 (1-5)	3.8	4.3	
5、邮政服务效率 (1-7)	4.8	6.4	
6 运输方式转变的效率 (1-7)	4.5	6.3	
C、运输和通用技术的可用性	5.0	6.4	
1、互联网用户 (%)	54	84	
2、B2B 中的信息和通讯技术应用 (1-7)	5.1	5.6	
3、B2C 中的互联网应用 (0-1)	0.8	1.0	
4、政府在线服务指数 (0-1)	0.7	0.9	

边境管理指标中，引起差异的原因主要是海关效率相对较低和进口程序可预测性比较差，侧面反映出目前我国在进出口贸易边境管理方面存在的问题。另外，关于进口成本的时间方面，新加坡明显快了中国几十倍，这对于我国海关以后的工作提出了新的考验。

(四) 市场准入方面

在市场准入方面，造成中国与新加坡之间差距的主要原因是中国的国内市场准入制度比较严格，我们可以看出免税进口份额贡献了将近一半的力量。此外，中国的进口关税税率远高于新加坡的零关税，在关税税率方面，中国农产品税率对指数的影响又是比较大的。另外，国外市场准入方面虽然差距不是很大，但是我们也应该看到，新加坡在目的地市场的优惠幅度远高于中国获得的优惠幅度，说明新加坡具有非常良好的国外市场准入制度。

(五) 经营环境方面

关于双方在经营环境方面的比较，可以清楚地发现差距明显小的多。中国在这一方面与新加坡拉开差距的主要原因是中国在财产保护和警务的可靠性以及公共机构的效率与责任方面，表现不是很好。另外，中国在知识产权保护方面与新加坡之间的差距也不小。除此以外，我们还发现中国在某些方面出现优于新加坡的情况。例如：多边贸易规则的开放性和恐怖主义发生率指数。在这个指标中，我们发现中国和新加坡在某些方面还存在一定相似性。这从侧面说明，目前中国贸易经营环境方面还是处于比较好的发展趋势。

中国贸易便利化水平存在的差距及原因分析

经过以上深入细致的分析，我们发现中国在贸易便利化方面多数指标都是低于新加坡的，中国只有少数几个指标优于新加坡，而中国优于新加坡的几个指标也主要集中在经营环境方面。但是，目前关于中国与新加坡之间的具

体差距，还没有明确的参数，为了找到这个参数，下文将对此进行进一步比较。为了更好地对比分析中国与新加坡之间的数据，可以将指数分值差距大于 1 的分为一类；将指数分值差距在 0-1 之间的分为一类；因为中国优于新加坡的比较少，可以将中国优势一面分为一类。

(一) 中国有优势的方面

中国同新加坡相比占有优势的是以下两个方面，都是处于经营环境方面，其分别是：雇佣国外劳工的便捷性、多边贸易规则的开放性。下面分析以下这两个指标差异的原因：

“雇佣国外劳工的便捷性”主要考量的指标就是一个国家或地区在批准国内企业雇佣外国劳动者时，所适用的法律程序是严格的还是相对比较宽松。这方面中国的法律规定明显相较于新加坡要更灵活一些。根据中国相关法律规定，持有职业签证、外国人居留证和外国人就业证的外国人可以在中国就业。而新加坡对于外籍劳动者采取审核通过制，即新加坡企业要雇佣外国劳动者，需要获得国家人力资源部的审批，并且持有相关审批审核通过的通知书，才能聘用外国籍劳动者。

关于多边贸易规则的开放性，中国自加入世界贸易组织以来，在国际贸易交往上始终秉持多边贸易规则，在国际舞台上始终坚定的反对单边主义和贸易保护主义。同时，中国积极加强与全球性或者区域性贸易组织的合作；另外，近年来中国也积极组织和促进“一带一路”沿线国家的交流和发展，在中国经济发展舞台上始终坚持贸易合作与对话。

(二) 中国差距较小的方面

中国与新加坡相比差距较小的是在基础设施、边境管理和市场准入三个方面的二级指标方面，下面分析这些差距的原因。

首先，就运输服务领域而言，根据调查发现，新加坡在物流运输方面形成了比较系统的集仓储、运输、配送为一体的物流体系；并且新加坡的物流系统深入各港口、机场等附近的自由贸易区内。同时，新加坡物流企业依托现代发达的网络信息技术，通过现代技术手段，随时可以帮助客户通过网络平台查询自己货物所处的地理位置，同时可以借助技术手段，实现物流到达时间的预估。

我国目前虽然物流运输量等各个方面都处于世界先进位置，但这主要是因为中国地大物博，与物流系统关系不大。而且很多时候，有可能会出现重复运输等浪费情况。造成这种现象的主要原因是我国的物流系统性不强，而且各个物流公司之间存在相互竞争、互不沟通的现象。另外，我国的物流运输系统本身也存在一定薄弱环节，比如多式联运发展滞后、仓储与配送之间存在脱节等现象。另外我国物流企业很多都是由原先单一承担运输功能的企业转型而来，

这就造成物流企业在现代化方面存在技术和管理上的滞后，很难满足现代贸易发展对于物流行业提出的新挑战。

其次，边境管理。新加坡的边境管理系统联合了多个边境部门，制定了一套网络通关系统，将与进出口相关的所有业务都通过这个网络系统进行申报，这样就大大节省了网络通关的程序和时间，使得进出口商能够在短时间内实现进出口审核，进而提高了进出口效率。

考虑到我国目前比较繁杂的进出口系统，目前也在积极进行改革，开始试点在自贸区建立新的通关制度。但是，这仍然满足不了中国目前的需要，而且我国进口程序要比出口程序复杂的多。在进口商进口货物之前，需要进口商准备大量材料，加之目前海关工作效率也不是很高，更延长了时间。另外针对刚刚实行不久的自贸区，现在还缺少相关法律法规进行制度约束，使得海关工作的透明度偏低。

（三）中国差距较大的方面

目前，中国与新加坡差距较大的几个二级指标中，其中一级指标基础设施就占了两项，这说明我国基础设施还是比较薄弱的。

首先，关于运输基础设施。新加坡海陆空运输系统相当发达，能够在短时间内实现多式联运，而且新加坡海陆空运输设施非常完善。数据显示：新加坡依靠海洋，发展了6个港口，港口内设码头，可能承接各种形式的货物，从小型货物到大型货物，都可以在码头找到合适的船只。另外，新加坡在保税区内对货物实现零征税，保税区仓库仓储费用低廉，并且物流配送系统相当发达，有些地方甚至发展了24小时运作的物流贸易园。对比新加坡基础设施方面可以知道，中国港口和码头存在比较严重的问题，例如：仓储系统落后，交通运输基础设施难以达到港口要求，物流配送系统相对前两者发展改革的空间更大。在我国的自由贸易区内，交通运输基础设施建设缺少必要的系统性和体系性。

其次，在信息技术方面的对比。新加坡为了更好地发展国际贸易，在新加坡自贸区内设立了连接进出口方面的多个部门网络信息系统，在进行通关手续时，只需要提供电子申报单就可以在网络上进行申报，并且网络通关所需时间前后不超过一分钟。中国目前也在积极参照发达国家的工作经验，改进通关技术，建设网络服务平台。自贸区实行以来，中国的海关工作也逐步减少了重复作业，逐步实现报关、检验和报税方面的统一。但是，因为信息化水平较低，没有比较好的网络平台，一些中小企业对此使用率相对较低。

最后，市场准入方面。新加坡和中国采取的是完全不同的政策。在新加坡实行的是非常开放的进口政策，针对绝大多数商品不征税，只对特定商品征税；而中国恰恰相反，针对绝大多数商品征税，只对特定商品不征税。在新加坡即使征税，税率也维持在较低水平，在中国，关税细

化到严格的等级和分类。

中国与新加坡自贸区贸易便利化措施比较

（一）法律制度

新加坡自由贸易区起步比较早，受到传统严格法律习惯的影响，在自由贸易区内，新加坡在1969年实行《自由贸易区法案》，该法案非常详尽地描述了园区内可以做和不可以做的事项，同时对于做了不可以做的事项制定了明确的惩罚措施。法律明确定位了自贸区实行的贸易政策等问题，为自贸区发展在法律方面提供保障。而中国自由贸易区制度起步比较晚，相关法律法规也并不是非常完善。目前，在法律制度上面只有2014年实施的自由贸易区条例，该条例属于政府地方法规范畴，虽然其对自贸区相关制度规定进行了全面规范，但是，目前中国自贸区内仍然没有形成国家层面上统一的法律制度，这就给执法部门的监管和各个业务部门之间的协同合作带来一定麻烦。

（二）政府效率

新加坡在自贸区内探索了比较新颖的管理体制。在这个管理体制中，政府管理自贸区内的宏观调控和招商引资等工作；另外引进了一些管理机构，这些管理机构负责自贸区内日常经营管理工作。这就使得政府宏观调控和企业自主经营实现结合，互相促进自贸区内贸易发展。另外，新加坡具有比较先进的现代信息电子系统，使得政府部门能够实现电子政务，共同促进自贸区企业实现高效率运营。中国自贸区内不管是宏观政策调控还是自贸区内日常运营管理，全部都由政府组织设立的自贸区管委会发挥作用。自贸区大小事务全归自贸区管委会，虽然这种单一的模式能够保证政府权威，实现了稳定发展，但也容易影响自贸区内企业多样化的服务要求，使得办事效率低下。

（三）市场准入

目前，新加坡实行的外资准入政策比较宽松，只有某些涉及国防和国家安全等少有的几个领域对外资投资进行限制。宽松的外资准入政策加之本国政府积极拓展外资投资计划和实行比较优惠的外资投资政策，使得新加坡的外资准入市场更加活跃。例如：特许国际贸易计划等，不断通过创新，激励外国资本进入本国市场。中国目前施行的是列举负面清单，对于国家不允许外国资本在国内投资或者对于限制外国资本进入本国市场的项目进行列举，而对于未进入清单内的项目，国内外市场经济主体可以参照相关法律法规，享有平等参与权。但是翻看清单可以清楚地发现，中国虽然逐渐减少不允许进入和投资项目的数量和范围，仍然与贸易便利化程度比较高的国家或地区之间存在较大差距，负面清单列举范围较多，很多领域仍然存在不能进入的情况。

（四）营商环境

营商环境方面，主要考虑的就是税负问题。新加坡的税负是世界上相对比较低的，货物进出新加坡可以实现比较低的关税，对于转口贸易，新加坡不进行征税。同时，新加坡境内的企业，不管是居民企业还是非居民企业实行的都是统一税收政策，并且税负率控制在17%。除此之外，新加坡加强国际合作，与多个国家或地区签署避免重复征税协议，也就是说，公司在新加坡实现纳税，就不用再向本国进行纳税。中国自贸区内则对税收进行了一定划分，对于国家支持的高新技术产业实行较低税率，而对非高新技术产业则规定税率为25%，高赋税加大了企业运营成本。虽然目前中国积极推行“增值税”改革，逐步降低企业税负，但从目前来看，中国企业的税负率还是比较高的。

提高中国贸易便利化水平的建议

（一）完善基础设施建设

通过以上中国与新加坡的对比不难发现，中国在基础设施建设和使用方面差距比较大，这应该是以后着力改进的地方。首先，在运输基础设施方面，航空、公路、铁路和港口建设都要紧跟经济发展速度，另外在各个大型交通枢纽地带建设先进的仓储系统，并逐渐改善配送网络。同时，针对中国各个自贸区自身的特点，量身订造一套比较适合本地区特色的运输基础设施。例如：沿海地区可以着重加强港口建设，内陆地区则着重考虑公路和铁路建设。关于现代网络信息技术改革方面，尤其是涉及B2B和B2C方面，对于现代网络信息技术提出了新的要求。可以设定专门机构对自贸区内的进出口进行申报，检验和报税等进行标准化管理，逐步在中国自贸区内探索“单一窗口”模式，并且政府可以为一些中小型企业提供一定的资金和技术支持，加块现代网络技术在自贸区的覆盖率。

（二）进一步放宽市场准入

中国在市场准入方面的差距，主要在于中国进口关税税率方面。中国的关税税率可以适度降低，通关引进西方先进技术和专业零部件来推动自身转型升级的企业，可以降低关税，帮助市场形成更为合理的资源配置，降低企业运营成本。过重的税负已成为中国企业的负担，中国政府可以参考新加坡的税负模式，进一步简化税级和种类。中国实行的“负面清单”，可以适当考虑放开一些领域，引进外资资本进入，同时在法律规定允许的范围内，可以适当给当地政府一定的优惠和自由考量的政策，使得地方政府能够积极吸引外资进入。

（三）健全法律约束并优化政府职能

中国在自贸区落后新加坡的地方还体现在财产保护和

政府履责方面。因为中国自贸区实行的是地方法规，而不是通行全国的法律，这就使得各个自贸区内的通行政策存在一定差异。一些企业无法对自身发展进行预知预判，国家加强在这方面的立法也成为当务之急。另外，政府可以参考新加坡模式，政府是宏观调控的管理者，而对于自贸区的业务则可以委托给专业机构进行。关于知识产权的保护，自贸区内推动知识产权保护运营体系化建设，一方面，可以建立知识产权争端解决的机构，帮助解决知识产权争端；另一方面，可以推动知识产权快速实现资本化，投入市场运营。另外，在一些比较特殊的领域，关于知识产权维护和争端解决机制，可以探索新的模式，实现知识产权维权的高速化。

（四）精简业务流程并缩减通关时间

海关通关业务量和通关时间也是关系到贸易效率的一个重要因素。在我国目前情况下，可以通过允许企业提前申报进口货物等方式减少通关时间；另外，对于企业在申报过程中出现的一些比较细小的错误，海关可以给企业一定的时间迅速修改并且进行审核，进一步缩短通关时间，节约时间成本。进口程序方面，中国进口程序繁杂，涉及部门众多，各部门之间也缺少必要的协同合作。所以，政府应该着力加强与进口相关业务部门之间的合作，为各个业务部门制定业务清单，各个部门按照业务清单有序进行进口各项工作，实现各个部门协同合作，减少各个部门之间协同的时间，进一步减少程序上使用的时间，实现最优化进口模式。

参考文献：

1. 周冲, 周东阳. “一带一路”背景下中国与拉美国家贸易潜力研究——基于引力模型的实证分析[J]. 工业技术经济, 2020(4)
2. 宋周莺, 虞洋. “一带一路”沿线贸易便利化发展格局研究[J]. 地理科学进展, 2020(3)
3. 聂飞. 自贸区建设抑制了地区制造业空心化吗——来自闽粤自贸区的经验证据[J]. 国际经贸探索, 2020(3)
4. 赖伟娟, 廖志明. 我国自贸试验区贸易便利化改革的实践经验与借鉴——以上海、广东、天津、福建自贸试验区为例[J]. 特区经济, 2020(3)
5. 刘强. 中国与新加坡贸易便利化水平比较及对中国的改进建议[J]. 国际贸易, 2019(12)
6. 黄爱明. 内陆自由贸易区贸易便利化水平的提升机制研究[J]. 中国商论, 2020(6)

作者简介：

赵明霞(1972-), 女, 江苏南通人, 本科, 江苏商贸职业学院副教授, 研究方向: 国际经济与贸易、通关实务、跨境电商; 徐维莉(1979-), 女, 汉族, 江苏连云港人, 苏州大学财经学院博士, 研究方向: 国际贸易、跨境物流、供应链管理。