

第1章 贸易

2021年中国进出口总额60,515亿美元,比上年增长30.0%。其中,出口33,640亿美元,增长29.9%;进口26,875亿美元,增长30.1%,进出口均创新高。海关总署评价称,2021年,面对新冠肺炎疫情传播带来的严重冲击,中国的贸易依然展现了强劲的韧性。另一方面,预计2022年,贸易将承受一定下行压力,原因包括外部环境的不确定性、外需复苏放缓和可比上年同期数值较高等。此外,利用2022年1月1日生效的RCEP协定与成员国间的贸易将会增长,俄乌局势也将对贸易产生影响。中美之间对一些商品征收额外关税的情况也在继续,走势无法预测。我们将持续关注中国政府在贸易方面采取什么措施来应对这些情况。

按双边进口计算(注1),2021年中日贸易额同比增长15.1%,达到39,144,049万美元,是2018年以来时隔三年首次同比增长,也是2011年(37,842,490万美元)以来时隔十年的最高值。日本对华出口(中国对日进口,下同)增长了17.1%,达到20,615,312万美元;日本对华进口增长了12.9%,达到18,528,736万美元(注2)。出口增速超过进口,日本对华贸易差额为2,086,576万美元,连续五年保持顺差。顺差额比上年增加了70%以上,仅次于2010年(2,280,037万美元)的最高记录。

从日本对华出口的商品类别来看,电气设备及其零件(第85章)比上年增长15.0%。其中,集成电路(8542)作为主要商品,增长20.0%。机器(第84章)增长20.3%,其中用于制造半导体、集成电路或平板显示器的机器及装置(8486)大幅增长33.9%,占该类总额的29.3%。排名第三的是精密仪器(第90章),增长11.7%,排名第四的是车辆(第87章),下降2.9%。

从日本对华进口的商品类别来看,电气设备(第85章)排名第一,比上年增长18.1%。包括用于蜂窝网络或其他无线网络的电话机占该类总额的40.3%,增长20.9%。排在第二位的是机器(第84章),该类总体增长7.1%,但占该类总额42.7%的自动数据处理设备(8471)从去年的两位数增长转为下降。排在第三位的针织或钩编的服装及衣着附件(第61章)增长7.4%,排在第四位的非针织或非钩编的服装及衣着附件(第62章)增长0.3%。

中国在日本贸易中的份额,出口占21.6%,同比下降0.5个百分点,进口占24.1%,下降1.7个百分点。因此,中国在日本进出口总额中的份额为22.9%,比上年下降1.0个百分点。在2021年日本的全球贸易中,出口额方面,对华出口和上年一样,继续排名第一;在进出口总额方面,对华进出口自2007年以来连续15年排名第一;在进口额方面,对华进口自2002年以来连续20年排名第一。

中国国内的统计数据显示,2012年底在华日资企业

23,094家(中国贸易外经统计年鉴2013:注3),超过2万家(此外,据日本外务省公布的《驻外日本人数调查统计2019年版:截至2018年10月1日》相关数据显示,在华日资企业“业务网点数”达33,050家)。日资企业在中国设立生产及销售基地,为增强在华竞争力和扩大内需分配经营资源,同时积极发展业务,充分利用全球化供应链开展日常贸易。

注1:日本贸易振兴机构(JETRO)根据日本财务省贸易统计和中国海关统计数据进行分析后的结果。在贸易统计中,出口是按目的地原则、进口是按原产地原则,经由香港的对华出口(以香港为目的地的产品)在日本的统计中不计入对华出口。而中国的进口统计中则包含了以日本为原产地的所有产品,因此双边贸易采用双方的进口统计数据计算应该更接近实际情况。另外,中国的进口统计以美元计价,而日本的进口统计则根据全球贸易数据库(Global Trade Atlas)使用美元换算值。

注2:根据日本财务省以日元计算的贸易统计数据(2022年1月28日的出口终值和进口初值),中日进出口总额为383,379亿日元(同比增长17.6%),出口(日本对华出口)为179,845亿日元(增长19.2%),进口为203,534亿日元(增长16.3%)。

注3:中国贸易外经统计年鉴2014年版以后未发布各国企业数量统计信息。

贸易中存在的具体问题

法律制度及执行不透明

中国的通关口岸近4,000个。也许由于通关口岸太多,各海关对海关审核、法律制度的解释存在差异等问题仍然存在。同一商品通关时,不同的海关经办人会将其归类为不同的HS编码,导致关税、出口增值税退税率不同,这样的情况时有发生。

报关手续及执行方面存在的问题

中国政府在提高通关效率及服务质量方面做出了诸多努力,优化并大幅改善了通关环境。无纸化通关等举措获得日资企业的好评。另一方面,在通关程序和操作方面仍然存在问题。

例如,曾有过因政府发行的《海关报关实用手册》中出现印刷错误而导致报关手续受阻的情况。我们希望确保这些问题不会发生,在一旦发生时,希望确保信息得到及时传达。

期待进一步的贸易自由化

日本贸易振兴机构于2021年8月至9月期间面向在华日资企业开展了一项问卷调查(共有886家企业作答)。调查结果显示,在开展贸易的在华日资企业中,利用FTA/EPA的企业占比为39.8%,较上年下降了2.0个百分点。与亚洲、大洋洲的其他日资企业相比,利用率依然很低。此外,从未能使用FTA和EPA的原因来看,包括“不了解制度和程序”(41.7%)、“不清楚(进口、出口的商品)是否适用(34.7%)”等原因。由此可以看出,要想促使更多的企业去使用FTA或EPA,就必须要加强制度及程序的宣传。

此外，RCEP协定于2022年1月1日对10个国家生效，除中国外，还有日本、文莱、柬埔寨、老挝、新加坡、泰国、越南、澳大利亚和新西兰。它随后于2022年2月1日对韩国生效，3月18日对马来西亚生效。中国中央政府部门已经颁布并实施了一系列与RCEP相关的法规，商务部等部门已经率先为政府官员和企业举办了多次培训课程。这些举措预计将提高包括日资企业在内的许多企业加深对RCEP政策运用相关信息的了解。另一方面，随着协定的实际运用，也出现了一些问题案例。

例如，根据RCEP协定，原产地证书中需要填写基于目前2012版HS编码（HS2012）的商品类别编号，而中国的通关系统使用的是2022版HS编码（HS2022）。因此，在中国进口通关时，如果我们使用注明了HS2012版商品类别编码的原产地证书办理进口通关，若与HS2022中的类别编码不符，便无法在中国的通关系统中完成手续。也就是说，如果通关申报使用的HS编码（HS2022）与原产地证书上的HS编码（HS2012）不同，进口商就无法在中国的进口通关系统上输入信息，只能使用纸质材料办理报关手续。日资企业对于此类RCEP协定相关问题非常关注，希望在发生此类情况时，相关部门能够及时通知，同时确保各地海关统一操作。

此外，中国已于2021年9月16日申请加入CPTPP（TPP11），并于同年11月1日申请加入数字经济伙伴关系协定（DEPA），积极参与双边及多边货物与服务贸易协定。

为进一步推进贸易自由化，近年来，中国政府积极与其他国家和地区签署FTA协定，包括RCEP协定，这一举措值得肯定。希望今后继续采取贸易自由化措施。此外，在FTA的实际应用过程中，有时会出现实际操作与条款规定相矛盾的情况，或者额外提出一些该协定中本不存在的要求。因此，希望在执行层面予以改进。

中美贸易摩擦带来的影响

根据日本贸易振兴机构2021年8月至9月面向在华日资企业开展的问卷调查（共有886家企业作答）结果，关于“营商环境变化对2021年业绩的影响”问题，25.1%的日企认为“有负面影响”，较2020年度调查结果38.4%减少了13.3个百分点。认为“没有影响”的企业占比最多，为49.5%，较2020财年调查结果35.3%上升了14.2个百分点。从对未来2至3年业绩的影响来看，认为“没有影响”的企业比率较2020年度调查结果26.7%上升12.4个百分点，为39.1%。其次是“不清楚”，占36.2%；认为“有负面影响”的企业仅占19.3%。

2022年，中国的进出口形势可能会继续受到新冠肺炎疫情的影响。此外，中美贸易摩擦引发的加征关税等措施仍在持续。预计2022年中国的对外贸易将在很大程度上继续受到这些因素的影响。在这一情况下，2022年3月召开的全国人民代表大会提出要“扩大高水平对外开放，推动外贸外资平稳发展”，并将其列为重点工作之一。对于外资企业来说，未来的不确定性正在增加，中国政府今后的外贸领域政策走向继续值得关注。

<建议>

- ①存在通关的相关规定及制度在临近修改时才告知的情况。世界海关组织（WCO）通过的《京都

公约》修改议定书总附约第9章规定：海关应保证所有利益相关者易于获取相关信息；当发生变更时，应保证预留足够的时间以便获取信息。因此，希望海关总署等相关部门在修改通关的规定及制度时，确保充分的准备时间，并通过事先在海关官网刊登文件等形式，传达信息披露时间和具体实施方法。

- ②对相同产品的HS编码、原产地证明等进出口申报相关的海关审批以及保税区、物流园区或保税港区的执行情况，对规则、规定的解释因地因人各异。随着通关一体化的不断推进，有些方面已得到改进，但仍希望海关总署等相关部门通过加强对窗口工作人员的培训、制作详细的操作手册等措施，在全国范围内执行统一标准。为了提高全国统一执行的可行性，希望强化海关之间的协调功能。
- ③目前海关总署令第236号《海关预裁定管理暂行办法》已经对预裁定制度作出了明确规定，但为了进一步减少申报企业与海关之间的分歧、进一步促进通关便利，希望能够对当前的预裁定制度加以改进和完善，缩短海关制发预裁定决定书的时间，允许企业向海关征求参考意见。
- ④WTO贸易便利化协定第7条提出了号召性规定，要求定期实施放行时间研究（TRS），并公布相关信息。为了实现各海关放行时间的可视化，加强提升通关效率的举措，希望调查各海关的放行时间并公布相关信息。希望根据上述收集到的数据，继续致力于缩短通关和商品检验的办理周期。
- ⑤关于法定检验的进口商品，根据《进出口商品检验法实施条例》第16条的规定，收货人应当向海关报关地的出入境检验检疫机构报检，并且根据该条例第18条的规定，应当在收货人报检时申报的目的地检验。但是，有时由于海关报关地和目的地的检验检疫机构之间就申报信息的沟通不畅，导致完成检验需要花费很长时间。希望海关总署等相关部门允许在报关地接受法定检验。同时，为提高商品检验检疫的办理速度、简化手续、早日实现报关及检验检疫无纸化，希望同一港口以及全国范围均实现检验检疫通关一体化。
- ⑥希望公开HS编码商品归类的解释细则。希望尽可能对办理进港、靠岸、卸货许可时所需文件和所需时间进行统一。此外，还出现了由于政府发布的操作手册中存在印刷错误而导致报关手续受阻的案例。此类操作手册对于实际操作而言非常重要，希望能够加以改进，避免出现印刷错误等。一旦发现存在印刷错误或笔误等，应立即公布并告之一线海关人员，以免实际操作中发生问题。
- ⑦根据《海关进出口货物报关单修改和撤销管理办法》第7条规定，由于报关人员失误造成申报内容需要修改的，可以修改申报内容。但是除此以外由于中国进口商或海外出口商等失误造成申报内容需要修改的，却未规定是否可以修改，且不同意修改的情况居多。希望海关总署等相关部门明确通关后是否可以修改进出口申报内容，同时在

FAQ等内容中列出允许自主修改申报的示例。

- ⑧天津爆炸事故发生后，各港口都限制了国际海运危险货物(IMDG)的经办类别，可以经办所有类别的只有上海港。这样便只能在上海入境，导致成本上升。希望加以改善，使其他港口也可以和以往一样经办所有类别。
- ⑨近年来，海关加强了对特许权使用费的支付情况以及特殊关系间交易价格的调查。但就个案而言，海关并未向企业充分公开关于征税的必要性和金额合理性的判断依据和标准。有的海关不采纳企业的主张及说明时，不阐述理由就单方面要求企业对其主张进行举证。为了减轻企业的相应负担，希望海关总署向各地海关明确提出征税与否以及征税金额的判断依据，并加以指导。
- ⑩中国利用自由贸易协定(FTA)向东盟和中南美出口时，其实施细则要求原产地证明上记载的HS编码应使用进口国的HS编码。但进口国与出口国(中国)的商品HS编码不同时，则要求中国各地的原产地证明签发机关记载本国(中国)的HS编码。签发机关按照这一标准签发的原产地证书，由于违反了进口国的法律法规，导致企业无法享受FTA关税优惠，或由于与签发机关协调耗费时间，导致享受FTA关税优惠出现滞后。该问题曾在2016年的白皮书建议中提出，但并没有得到解决，最近也发生了同样的问题，诚挚地希望中央政府加强对各地原产地证明签发机构的指导，以免提出与FTA条文相矛盾或条文中没有规定的要求。
- ⑪希望采取有力的推进措施，推动《中日韩自由贸易协定(FTA)》尽早签订，确保《区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)》得到全面有效的实施。
- ⑫根据《海关对出口监管仓库及所存货物的管理办法》的规定，申请设立出口监管仓库的经营企业，国内结转型仓库的面积不得低于1,000平方米，这条要求一般企业很难达到。希望海关总署等相关部门能下调最低面积的要求。
- ⑬2021年11月开始实施的《海关高级企业认证标准》针对进出口货物收发货人、报关企业、外贸综合服务企业、跨境电子商务平台企业、进出境快件运营人、水运物流运输企业、公路物流运输企业、航空物流运输企业制定了一个通用标准，但同时又分别制定有独立标准，这一点值得肯定。然而，却又设置了统一的达标条件，缺乏灵活性。例如，改为实行两步申报或者进行提前申报时，每次都需要向总经理等负责人进行汇报；虽然总经理已了解具体内容，但是按照进出口认证企业的标准，总经理等负责人必须定期参加培训，为此，企业不得不专门组织开展相应培训。此外，即使同为进出口企业，其中有些属于制造企业，可以在自己的工厂生产货物，而有些则属于贸易公司，本身没有生产工厂。由于这两者出现安全问题的可能性不尽相同，因此对安全水平的要求也应有所不同。对此，我们希望海关总署能够结合实际情况采取相应措施，例如对认证企业的判断标准加以细化等。

- ⑭根据AEO(经认证的经营者)制度，海关对于那些拥有完善的货物安全管理体系及守法体系的经营者进行审批和认证，为其提供便利措施，简化通关手续。我们可以发现，自2018年对相关法规进行修订以来，重新认证工作被放在了优先地位，而重新受理、审批及认证均需要一定的时间，希望能够提高其办理效率。同时，进行重新认证时需要提交的材料繁多，希望能够加以简化。此外，按照现行规定，未通过认证的企业，一年内不得再次向海关提出认证申请。对此，希望能够采取措施，使那些已完成问题点整改的企业能够尽快重新提出认证申请。
- ⑮对于同一产品(配件)，如果某公司的在华工厂与中国客户备案的HS编码不一致，则该产品(配件)将无法在中国境内的保税工厂之间进行转移，这种情况下只能先将其出口到香港或日本等地，然后再安排进口。对此，希望借鉴欧盟及马来西亚的做法，即使双方的HS编码不一致，也允许进行内陆运输。
- ⑯通过物流园区等保税区从中国国内的保税工厂进口货物到中国国内时，由于相关操作条件极其严格，往往导致货物最终无法通关。具体体现在货物必须同时满足以下两个条件，即在入区(出口)和出区(进口)时“HS编码相一致”以及“申报价格不为负值”，否则将不允许货物出区(进口)。此类规定似乎并不具备明确的法律依据，但毕竟已沿袭多年，对此我们表示理解。不过还是希望有关方面能够明确其相关法律依据，对操作条件做出明确规定，同时针对无法满足上述条件的特殊情形做出例外规定。
- ⑰随着中美贸易摩擦的持续升级，关税税率已多次上调，但实施前均未留出充分的通知时间，导致企业负担因关税上调而不断加重。也有企业因此收益恶化，受到了严重的影响，希望这一问题早日得到解决。希望两国政府加快磋商，努力消除贸易摩擦。此外，最近中美之间在香港问题上出现了对立，这对于那些以中国为据点在全球范围内开展业务的企业来说，已经成为一个非常严峻的问题。希望政府能够确保香港继续发挥其全球贸易中心的作用，确保其地位的稳定性及可预测性。
- ⑱《出口管制法》已于2020年12月1日正式施行，但该法在开始施行后也依然未能明确具体的监管对象，对于日资企业而言，这加大了其业务运营的不确定性。希望能够尽早公布相关细则以及管制物项等具体内容，避免该法在内容上以及执行方面与国际标准产生冲突。此外，对于是否需要办理出口许可，该法并未制定明确的标准。如果需要办理，则从提交申请到获得许可，所需时间最长可达45天。因此，希望能够针对是否需要办理出口许可制定明确的标准，并缩短从提交申请到获得许可的时间。