

第1章 贸易

中国海关总署发布的数据显示，2023年中国的进出口总值为59,368亿美元，同比下降5.0%。其中，出口33,800亿美元，同比下降4.6%；进口25,568亿美元，同比下降5.5%。进出口均低于上年水平（以美元计）。另一方面，以人民币计，2023年中国的进出口总值为417,568亿元，同比增长0.2%；出口237,726亿元，同比增长0.6%；进口179,842亿元，同比下降0.3%。海关总署表示，2023年中国外贸顶住了外部压力，克服了内部困难，从下半年开始逐步复苏，12月进出口总值规模达到3.81万亿元，创月度规模的历史新高。同时还指出，展望2024年，外部环境的复杂性、严峻性、不确定性上升，进一步推动外贸稳增长需要克服一些困难、付出更多努力。但同时更要看到的是，中国经济回升向好、长期向好的趋势没有改变，海关将继续为高质量发展提供有力支持。

2023年贸易方面，在2022年1月1日生效的RCEP的推动下，中国与成员国之间的贸易有所增加，尽管中美之间持续加征关税等，但中美贸易额却创历史新高。2024年，我们将持续关注中国政府在贸易方面采取怎样的措施。

中日贸易

按双边进口计算（注1），日本财务省贸易统计和中国海关统计显示，2023年中日贸易额为33,470,974万美元，同比减少10.4%，自2021年创历史新高以来连续两年下降。日本对华出口（中国对日进口，下同）16,082,283万美元，同比下降13.0%；日本对华进口17,388,691万美元，同比下降7.9%（注2）。日本对华贸易收支连续两年出现逆差，逆差额为1,306,408万美元。

日本对华出口16,082,283万美元，同比下降13.0%，降幅达两位数。按四位HS编码品目来看，集成电路（8542）为2,077,704万美元，同比增长3.3%。在日本对华出口中，集成电路（8542）占比最大，达到12.9%（较上年提高2.0个百分点）。用于制造半导体、集成电路或平板显示器的机器及装置（8486）位居第二，达到1,144,231万美元，同比增长6.6%，占出口总额的7.1%（较上年提高1.3个百分点）。由此可见，占比排名前两位的商品的出口额均表现为同比增长，但排在第三位及其后的商品则仍在下降。占比位居第三的主要用于载人的机动车辆（8703）为794,597万美元，同比下降18.1%；位居第四的机动车辆的零件、附件（8708）为386,625万美元，同比下降31.2%。

日本从中国的进口额为17,388,691万美元，同比下降7.9%，继2022年（18,870,673万美元，历史最高）和2021年（18,551,103万美元，历史第二高）之后，创下历史第三高。

按四位HS编码品目来看，其中电话机及其他设备（8517）的进口额占比排在首位，为1,987,547万美元，同比下降1.8%，占进口总额的11.4%（较上年减少1.3个百分点）。自动数据处理设备（8471）占比位居第二，为1,139,686万美元，同比下降16.0%，占进口总额的6.6%（较上年减少1.2个百分点）。占比位居第三的机动车辆的零件、附件（8708）则实现了17.1%的同比增长，达到1,139,686万美元，占进口总额的2.2%（较上年增加0.3个百分点）。

中国在日本贸易中的份额，出口占17.6%，同比下降2.5个百分点，被美国超越，降至第二位。进口占22.1%，虽然同比下降1.7个百分点，但自2002年以来已连续22年位居第一。中国占日本进出口总额的比重为20.0%，较上年下降了0.2个百分点，继2022年之后连续两年出现下降，但依然位居第一。

日本外务省《海外日资企业网点数调查：截至2022年10月1日》显示，日资企业在中国“业务网点数”为31,324个（同比增长0.9%）（注3）。日资企业在中国设立各种基地，为加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（终值修正值），中日进出口总额为421,836亿日元（同比下降3.8%），其中出口（日本对华出口）177,641亿日元（下降6.5%），进口244,196亿日元（下降1.7%）。

注3：中方统计数据《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。

贸易中的具体问题

法律制度及执行不透明

中国的通关卡近4,000个。也许由于通关卡太多，所以出现了各海关对海关审查和法律制度的解释存在差异等问题。此外，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，在报关手续和执行方面仍然存在问题。

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。希望确保此类问

题不会发生,若一旦发生,希望及时传达信息并做出改善。

期待进一步的贸易自由化

RCEP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。之后,该协定于2022年2月1日对韩国生效,2022年3月18日对马来西亚生效,2023年1月2日对印度尼西亚生效,2023年6月2日对菲律宾生效。

日本贸易振兴机构于2023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636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RCEP的企业占比为36.3%。其中,有88.1%的企业表示利用RCEP是“为了节约成本”。关于未利用RCEP的原因,有24.6%的企业回答“从未利用过,没有经验”,还有21.1%的企业回答“自身产品不属于关税取消的对象”。

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。这些举措预计将加深各地海关等主管部门对协定内容的理解,并确保贯彻落实;提高包括日资企业在内的许多企业对RCEP政策运用相关信息的了解。另一方面,在协定的实际运用中,也出现了一些问题案例。日资企业对于此类RCEP的实际运用相关问题非常关注,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。2024年3月全国人民代表大会所作《政府工作报告》中提出了2024年的工作任务,其中包括“深化多双边和区域经济合作。推动落实已生效自贸协定,与更多国家和地区商签高标准自贸协定和投资协定。推进中国—东盟自贸区3.0版谈判,推动加入《数字经济伙伴关系协定》、《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》。全面深入参与世贸组织改革,推动建设开放型世界经济,让更多合作共赢成果惠及各国人民。”

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,这一举措值得肯定。希望今后也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的情况。因此,希望在执行层面予以改进。

<建议>

① 公布《出口管制法》的相关细则及管制物项,并在执行层面与国际标准接轨

《出口管制法》已于2020年12月1日正式施行,但该法的监管对象依然未能明确,日资企业的业务运营因此存在着不确定性。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,所需时间最长达45天。因此,希望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。

② 简化镓、锗和石墨的出口许可申请流程,提高办理效率

关于自2023年起开始陆续实施的镓、锗相关物项以及部分石墨物项的出口许可申请,在办理时出现了不顺畅的情况。中国是这些资源的全球主要生产国和出口国,在供应链建设中发挥着重要作用。希望简化申请程序,缩短审批时间。

③ 提前告知相关规定及制度的信息披露时间和具体实施方法

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九章规定: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。

④ 对海关规则规定做出统一解释,执行统一标准

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。

⑤ 缩短海关制发《预裁定决定书》的时间,进一步简化规则,改进和完善当前的预裁定制度

《中华人民共和国海关预裁定管理暂行办法》(海关总署令第262号)对预裁定制度作出了明确规定,2019年颁布了新的归类申请规定,要求申请人必须在进口前三个月向海关提交HS编码预裁定申请,并且必须是在已签订买卖合同的前提下。为了进一步减少申报企业与海关之间的分歧,方便通关,希望缩短海关制发《预裁定决定书》的时间,进一步简化规则。同时希望改进和完善当前的预裁定制度,以便企业简捷快速地向海关征求参考意见。

⑥ 提高修改HS编码时所提交材料的审批效率,并在受理时告知拟答复期限

曾经发生过这样的案例:海关在事后调查中指出了HS编码的差异,于是企业提交了相关资料和说明文件,但两个多月都没有收到答复。对于这种情况,希望尽快作出答复,并希望告知提交后的拟答复期限。

⑦ 调查并公布海关的放行时间,缩短商品检验的办理周期

WTO贸易便利化协定第七条提出了号召性规

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。

⑧ 加强报关地与检验检疫机构之间的合作,允许在报关地接受法定检验

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》第十六条的规定,收货人应当向海关报关地的出入境检验检疫机构报检,并且根据该条例第十八条的规定,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。

⑨ 公开HS编码商品归类的解释细则

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,应立即公布并告知一线海关人员,以免实际操作中发生问题。

⑩ 明确通关后是否可以修改进出口申报内容,列出允许自主修改申报的示例

根据《海关进出口货物报关单修改和撤销管理办法》第七条规定,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,同时在常见问题解答(FAQ)等内容中列出允许自主修改申报的示例。

⑪ 继续放宽对货物贸易的对外付汇业务的限制

2012年实施了货物贸易外汇管理制度改革,对外支付时取消了与通关数据进行核对的作业,提高了贸易结算的便利性。另一方面,在进行货物贸易的对外付汇业务时,原则上要进行“报关信息核验”,因此,在报关手续完成之前不能进行对外付汇,导致支付延迟。虽然放宽了转口贸易结算的限制,但适用对象受限。希望继续放宽限制,无论规模大小,为信誉良好的企业进一步放松限制。

⑫ 明确服务贸易是否需要征税,并就征税金额提供明确的判断依据

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。

⑬ 加强对原产地证明签发机构的指导,要求其遵守FTA条文

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。

⑭ 针对在使用RCEP时HS编码归类的差异,建立沟通协调制度

对于中日两国在使用《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)时HS编码归类的差异,希望两国海关建立沟通协调制度,解决企业在实际操作中的困难,使企业真正享受到RCEP提供的税收优惠。

⑮ 结合实际情况,对《海关高级认证企业标准》中的认证企业判断标准加以细化

2022年10月开始实施的《海关高级认证企业标准》(海关总署公告2022年第106号)制定了一个通用标准,但同时针对不同企业类型和经营范围制定了单项标准,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。

⑯ 进一步完善AEO制度的实施办法,缩短禁止再次申请认证的期限

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,允许已完成问题整改的企业尽快重新提出认证申请。在日本,制造业和报关企业的每一个行业类型分别适用不同的审核标准,但在中国,所有行业类型的审核标准都是相同的,这导致许多与企业业务无关的部分也必须接受审核。希望按照行业类型制定审核标准。

⑰ 保税工厂之间HS编码不一致时,允许进行内陆运输

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。

⑱ 明确从保税工厂向中国国内进口的操作条件,制定相应规则

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,对操作条件作出明确规定,同时针对无法满足上述条件的特殊情形作出例外规定。

⑲ 早日消除中美贸易摩擦

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基地并在全球开展业务的企业来说是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。