

第1章 贸易

中国贸易

中国海关总署发布的数据显示，2024年中国的进出口总值为61,623亿美元，同比增长3.8%。其中，出口35,772亿美元，同比增长5.9%；进口25,851亿美元，同比增长1.1%，进出口均超过了上年。以人民币值计算，中国进出口总值为438,468亿元，同比增长5.0%。其中，出口254,545亿元，同比增长7.1%；进口183,923亿元，同比增长2.3%。

中国海关总署表示，2024年中国外贸取得令人瞩目的成绩，实现了总量、增量、质量的“三量”齐升。从质量看，高技术产品增势良好，自主品牌出口创历史新高，跨境电商等新型贸易业态蓬勃发展。展望2025年，进口的增长空间很大，这不仅是因为中国市场容量大、梯次多，蕴藏巨大潜力，更重要的是中国政府坚持积极主动扩大进口。关于2025年的出口走势，海关总署表示，尽管外部环境、不确定性挑战增多，中国将依靠出口产品种类齐全、增长动能转换灵活、市场多元稳定这些特点展现出口的韧性。

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，2024年中日贸易额为32,357,468万美元，同比减少3.3%，自2021年创下历史新高后，已连续三年呈下降态势。日本对华出口（中国对日进口，下同）15,645,525万美元，同比下降2.7%；日本对华进口16,711,943万美元，同比下降3.9%（注2）。日本对华贸易收支连续三年出现逆差，逆差额为1,066,419万美元。

按四位HS编码品目来看，在日本对华出口中，集成电路（8542）为1,939,239万美元，同比下降6.7%。尽管集成电路（8542）在日本对华出口中的占比较上年下降了0.5个百分点，但仍以12.4%的占比继续位居首位。出口占比位列第二的品类是用于制造半导体、集成电路或平板显示器的机器及装置（8486），出口额为1,429,611万美元，同比增长24.94%，在出口总额中占比9.1%（较上年提高2.0个百分点）。占比排名第三的是乘用车及其他汽车（8703），出口额为758,318万美元，同比下降4.6%，延续了上一年的下滑趋势。在汽车相关产品方面，汽车零部件及配件（8708）出口额为326,752万美元，同比下降15.5%，同样呈现出减少态势。

日本从中国的进口额为16,711,943万美元，同比下降3.9%，继上一年后第二年出现下滑。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1,936,578万美元，同比下降2.6%，因整体进口额下降，该品类占比提升至11.6%（较上年增长0.2个百分点）。自动数

据处理设备（8471）占比位居第二，为1,195,555万美元，同比增长4.9%，占进口总额的7.2%（较上年增长0.6个百分点）。

中国在日本贸易中的份额，出口占17.6%，延续上年位居第二，仅次于美国（19.9%）。进口占22.5%，同比增长0.4个百分点，自2002年以来已连续23年位居第一。中国占日本进出口总额的比重为20.1%，较上年增长0.2个百分点，继续位列第一。

日本外务省《海外日资企业网点数调查：截至2023年10月1日》显示，日资企业在华“业务网点数”为31,060个（注3）。日资企业于中国设立各类网点，为加强在华竞争力和拓展内需市场调配经营资源，同时积极推进业务布局，充分利用全球化供应链开展日常贸易活动。

注1：这是日本贸易振兴机构（JETRO）依据日本财务省贸易统计和中国海关统计数据所做的分析结果。在贸易统计规则方面，出口遵循目的地原则，进口遵循原产地原则。在日本的统计体系里，经由香港地区的对华出口（即目的地为香港地区的产品），不计入对华出口数据。然而，中国的进口统计涵盖了所有原产于日本的产品。鉴于此，双边贸易采用双方的进口统计数据来计算，应该更接近实际贸易状况。此外，中国的进口统计以美元计价，日本的进口统计则是依据全球贸易数据库（Global Trade Atlas）的美元换算值。

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441,680亿日元（同比增长4.7%），其中出口（即日本对华出口）188,625亿日元（增长6.2%），进口253,055亿日元（增长3.6%）。

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的统计信息。

贸易中的具体问题

法律制度及执行不透明

中国拥有近4,000个通关口岸。或许是因为口岸数量众多，致使各海关在海关审查以及对法律制度的解释上存在差异等。此外，同一商品通关过程中，不同海关经办人员常常将其归入不同的HS编码，导致关税、出口增值税退税率各不相同，这类情况时有发生。

报关手续及执行方面的问题

中国政府为提升通关效率、改善服务质量付出诸多努力，促使通关环境得到优化与显著改善。像无纸化通关等举措，就赢得了日资企业的好评。不过，在报关手续办理和执行环节，依旧存在一些有待解决的问题。

例如，曾出现过因政府印发的《海关报关实用手册》存在印刷错误，致使报关手续受阻的情况。希望杜绝此类问题再次发生，若一旦发生，希望相关部门能及时传达信息并加以改进。

期待进一步的贸易自由化

2022年1月1日，区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）正式生效。中国中央政府部门已颁布并施行一系列与RCEP相关的法规，商务部等部门更是率先面向政府官员和企业，举办了多场培训课程。这些举措有望加深各地海关等主管部门对协定内容的理解，确保协定得以切实贯彻落实，同时提升包括日资企业在内的众多企业，对RCEP政策运用相关信息的知晓程度。不过，在协定的实际运用过程中，也出现了一些问题实例。日资企业对于此类RCEP的实际运用相关问题高度关注，希望在发生类似情况时，相关部门能够及时发布通知，并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《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP），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。2025年3月全国人民代表大会所作《政府工作报告》中提出，深化多双边和区域经济合作，持续扩大面向全球的高标准自由贸易协定网络，推动签署中国—东盟自由贸易协定3.0版升级协定，积极推动加入《数字经济伙伴关系协定》和《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》进程，坚定维护以世界贸易组织为核心的多边贸易体制，扩大同各国利益的汇合点，促进共同发展。

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，有力推动了贸易自由化进程，这一举措值得肯定。希望未来中国能持续推行贸易自由化相关举措。此外，在FTA的实际落地应用时，偶尔会出现实际操作与协定条款相悖，或是提出协定中本不存在的额外要求等状况。因此，希望在具体执行层面能够加以改进。

<建议>

① 优化和加快出口许可审批

2023年起，镓、锗相关物项及部分石墨产品陆续纳入出口许可管制；2024年9月起，部分锑及超硬材料相关物项纳入管制；2025年2月和4月起，各类稀土金属也先后实施管制。实际操作中，部分出口许可申请出现审批延迟情况。

② 公布《中华人民共和国出口管制法》相关细则及管制物项清单，并在执行层面与国际标准接轨

《中华人民共和国出口管制法》（以下简称《出口管制法》）自2020年12月1日起施行。2024年10月，《中华人民共和国两用物项出口管制条例》（以下简称《两用物项出口管制条例》）正式公布，并于同年12月1日施行了与《出口管制法》及《两用物项出口管制条例》相关的《中华人民共和国两用物项出口管制清单》。虽然出口管理相关法律法规的完善工作正在推进，但对于日资企业而言，业务经营上的不确定性仍然存在。希望进一步细化受管制物项等相关规定，并推进统一的解释和执行，以确保其内容和执行方式与国际标准保持一致。同时，希望对已发布的信

息进行系统整理，并提供清晰详尽的解读。此外，该法对于出口许可的适用标准并未作出明确规定。在需要办理出口许可的情况下，从提交申请到最终获批的流程最长可达四十五天。希望进一步明确出口许可的适用标准，并优化审批流程，以缩短从申请到获批的时间。

同时，《出口管制法》规定了“再出口”“视同出口”及“依据本法的域外适用，追究法律责任”等内容，但其具体的执行方式尚不明确。这些规定的执行方式可能对行业和企业的供应链体系等现有商业模式产生重大影响，并可能导致现有业务的可预见性显著下降、抑制新投资。为此，希望相关部门尽快通过下位法规作出明确规定，并且在执行过程中充分听取包括日资企业在内的外资企业的意见。

③ 撤销含一定比例氯化亚砷的锂电池进口许可制度

根据《出口管制法》及《两用物项出口管制条例》，进口至中国的含一定比例氯化亚砷的锂电池需获得进口许可。然而，在实际执行过程中，一些海关要求企业追溯申报过往的进口记录，并对未取得许可的情况进行处罚。同时，由于该许可制度的信息披露不足，进一步增加了企业办理进口许可的负担。值得注意的是，此类电池符合国际安全标准（联合国《试验和标准手册》（UN Manual of Tests and Criteria）第七修订版，第III部分，第38.3章节），其进口物项属性为“电池”，而非直接受控的化学品，国际上亦无类似的管控先例。因此，希望撤销该进口许可制度。

④ 提前告知通关相关规定及制度信息的披露时间表及具体实施方法

目前，部分通关相关规定及制度的修改往往临近实施才予以通知。根据世界海关组织（WCO）通过的《京都公约》总附约（修订版）第九章的规定，海关应确保所有利益相关方能够方便地获取相关信息，并在规定发生变更时，预留充足的时间以便相关方及时获取新规定。因此，希望海关总署等相关部门在修改通关相关规定及制度时，确保给予充分的准备时间，并在海关官方网站提前发布正式文件，明确信息披露的时间表及具体实施方法。

⑤ 统一海关规则和规定的解释，确保标准执行一致

在进出口申报过程中，对于相同产品的HS编码、原产地证明等海关审批事项，以及保税区、物流园区或保税港区的具体执行，因不同地区或工作人员的理解不同，规则和规定的解释存在差异。尽管随着通关一体化的推进，这一情况已有所改善，但仍希望海关总署等相关部门进一步规范化管理，如通过加强对窗口工作人员的培训、制作详尽的操作手册等措施，确保全国范围内规则解释和执行标准的一致性。同时，为了提升全国范围内海关信息共享的统一性和实际执行的有效性，希望进一步完善和强化海关之间的协调机制。

⑥ 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。同时，希望尽可能统一办理进港、靠岸、卸货许可所需的文件要求及审批时间。此外，希望相关部门对已发布的操作手册进行及时、适当的更新。

⑦ 加快HS编码修改审核进度，设定合理修改期限

在海关调查过程中，企业因HS编码认定存在差异，尽管已按要求提交相关资料和说明文件，仍面临长达两个月以上未获回复的情况。此外，由于海关负责人更换，部分企业被要求修改为新的HS编码，而非其长期使用的编码，且在未提供任何更正机会的情况下直接受到处罚。更甚者，部分案件甚至涉及对HS编码差异的溯及追责，处罚范围可追溯至数十年前的进口记录。希望海关在HS编码修改过程中加快申报文件的审核进度，明确回复时限，并提供合理的更正机会。

⑧ 允许保税工厂间HS编码不一致时进行内陆运输

目前，对于同一产品（配件），若某家公司的在华工厂与其中国客户备案的HS编码不一致，该产品（配件）便无法在中国境内的保税工厂之间直接转移。在这种情况下，企业只能先将货物出口至香港或日本等地，再重新进口至中国。对此，希望借鉴欧盟及马来西亚的做法，即使双方的HS编码存在差异，仍允许在中国境内的保税工厂之间进行内陆运输。

⑨ 调查并公布海关的放行时间，缩短商品检验的办理周期

根据世界贸易组织（WTO）《贸易便利化协定》第七条的建议，各成员应定期开展放行时间研究（TRS），并公布相关信息。为了实现各海关放行时间的可视化，提高通关效率，希望测算和公布各海关的货物放行时间，并基于收集的放行时间数据，持续致力于缩短通关和商品检验的办理周期。

⑩ 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

根据《中华人民共和国进出口商品检验法实施条例》第十六条的规定，法定检验的进口商品的收货人应向报关地的出入境检验检疫机构报检；收货人应当依据本条例第十八条的规定，接受报检时申报的目的地检验。然而，由于报关地和目的地检验检疫机构之间的信息沟通不畅，可能导致检验流程延误。希望海关总署等相关部门允许在报关地直接进行法定检验。同时，希望加快商品检验检疫流程，简化手续，并在全国范围内推行统一的检疫管理制度，而不仅限于特定港口。

⑪ 明确通关后进出口申报内容的可修改性，提供自主修改示例

根据《中华人民共和国海关进出口货物报关单修改和撤销管理办法》第七条的规定，因报关人员操作或书写失误导致申报内容需要修改的，可以修改申报内容。然而，对于因中国进口

商或海外出口商等其他原因造成的申报错误，法规未明确规定是否允许修改，且在实际操作中，多数情况下不予批准。为此，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，并在常见问题解答（FAQ）等渠道中列出允许自主修改申报的示例。

⑫ 继续放宽货物贸易对外付汇业务的限制

自2012年实施货物贸易外汇管理制度改革以来，取消了对外支付时与通关数据的核对要求，提高了贸易结算的便利性。然而，在实际操作中，企业通常需要在完成通关手续后方能办理外汇支付，这导致在通关完成前无法进行付汇，进而引发支付延迟等问题。尽管对转口贸易结算的限制有所放宽，但适用范围仍然有限。希望继续放宽对货物贸易对外付汇业务的限制，无论企业规模大小，对信誉良好的企业给予更多的政策支持，减少不必要的限制。

⑬ 明确服务贸易的征税标准，并提供征税金额的判断依据

近年来，海关加强了对特许权使用费支付情况以及关联交易价格的调查。然而，在具体案例中，海关未向企业充分公开征税必要性和金额合理性的判断依据和标准。部分情况下，海关在未采纳企业主张及说明时，未阐述理由，直接要求企业举证其主张。为减轻企业负担，希望海关总署对各地海关加强业务指导，就服务贸易领域的税收问题予以明确，具体涵盖是否需要提供服务贸易进行征税，以及针对可能的征税情形，提供清晰、明确且具有可操作性的征税金额判断依据。

⑭ 加强对原产地证书签证机构的指导，确保其遵守自由贸易协定（FTA）条款

在企业申请中国与东盟及中南美各国自由贸易协定（FTA）项下的原产地证书过程中，常遇到签证机构提出与FTA条款不符或条款中未明确规定的额外要求，导致FTA适用受阻或延误。例如，《中国-东盟自由贸易区协定》（ACFTA）实施细则明确规定，原产地证书所填写的HS编码应与进口国的HS编码一致。然而，对于HS编码在进口国与出口国（中国）存在差异的商品，中国各地的原产地证书签证机构却要求填写中国的HS编码。签证机构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，或因与签证机构协调耗时，导致享受FTA关税优惠出现滞后。希望各地原产地证书签证机构严格遵循FTA条款规定，避免提出未列明于条款的额外要求。

⑮ 建立RCEP框架下中日海关间HS编码归类差异的沟通协调机制

在《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）实施过程中，中日两国企业在HS编码归类上可能存在差异，影响企业享受RCEP提供的税收优惠。

为解决这一问题，希望中日两国海关建立沟通协调机制，及时解决企业在实际操作中遇到的困难，确保企业能充分利用RCEP带来的关税减让福利。

⑯ 结合实际情况，细化《海关高级认证企业标准》中的认证判断标准

自2022年10月起实施的《海关高级认证企业标准》（海关总署公告2022年第106号）在制定通用标准的同时，针对不同企业类型和经营范围设定了单项标准，这一举措值得肯定。然而，统一的达标条件在某些情况下缺乏灵活性。例如，在采用两步申报或提前申报时，每次都需要向总经理等负责人汇报。尽管总经理已了解具体内容，但根据进出口认证企业的标准，总经理等负责人仍需定期参加培训。为此，企业不得不专门组织相应培训。此外，进出口企业中既有制造企业，也有贸易公司。制造企业拥有自己的工厂，能够自行生产货物，而贸易公司则没有生产设施。由于这两类企业在安全问题上的风险不同，对其安全水平的要求也应有所差异。为此，希望海关总署结合实际情况，细化认证企业的判断标准。

⑰ 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

“经认证的经营者（AEO）”制度是海关针对货物安全管理和合规体系完备的经营者进行审批、认证，并提供海关手续简化措施的制度。然而，自2018年相关法规修订以来，重新认证工作似乎有被置于优先地位的倾向，导致新申请受理、审批、认证各环节耗时过长，希望能够得到改善。同时，重新认证所需提交的文件繁杂，也希望予以简化。现行规定中，企业若未通过高级企业认证，需满一年方可再次提出认证申请。为提高认证效率，希望海关总署针对已完成整改的企业，允许其在不满一年时重新提交认证申请。此外，当前认证标准以统一尺度覆盖所有行业。在日本，制造业与报关企业等不同类型的企业，分别适用不同的审核标准。然而在中国，这种“一刀切”的统一标准致使许多企业在认证审核过程中，不得不接受与自身业务毫无关联部分的审核。因此，希望相关部门依据行业类别，制定差异化的审核标准。

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

在通过物流园区等保税区将中国国内保税工厂的货物进口至中国国内时，操作条件十分严格，导致货物难以顺利通关。具体而言，货物需同时满足以下两个条件：货物在入区（出口）和出区（进口）时“HS编码一致”，“申报价格不为负值”，否则，货物将无法出区（进口）。虽然这些规定已施行多年，但其法律依据并不明确。我们理解这些惯例，但仍然希望相关部门明确其法律依据，清晰界定操作条件，并针对无法满足上述条件的特殊情况，制定例外规则。

⑲ 早日消除中美贸易摩擦

中美贸易摩擦持续升级，关税税率多次上调，且实施前未留出充分的通知时间，导致企业负担不断加重，一些企业因此收益恶化，受到严重影响，希望这一问题早日解决。希望两国政府加快磋商，努力消除贸易摩擦。