

# 中国与中东欧国家贸易便利化问题研究<sup>\*</sup>

刁 莉 丁禹竹 樊筠茹

**【内容提要】** 在乌克兰危机升级、欧洲能源危机加剧的大背景下，积极发展中国与中东欧国家的经贸合作有着重要的意义。提升贸易便利化水平是深化贸易合作的重要一环，也可为中国继续高质量推动“一带一路”在中东欧地区的发展助力添彩。本文利用 GTAP 模型，运用动态递归法将 GTAP10.0 数据库中的数据外推到 2021 年，对 2014~2021 年中国和中东欧国家双边贸易便利化水平提升进行模拟，并预测其对双方国家宏观经济、双边贸易以及世界其他国家的影响。研究发现，贸易便利化水平提升在开发双边贸易潜力、拉动经济增长、提高社会福利水平中的作用明显超过关税壁垒的改善，这种促进作用是双向的、互益的；同时，中国和中东欧国家贸易便利化水平的提高对世界其他国家的负面影响相对来说并不显著。未来中国与中东欧国家应削减贸易壁垒，改善进出口贸易运输流通环境，保证物流畅通；简化通关流程，提升通关效率，降低贸易成本；加强能源供给的多元化，推动可再生能源的高质量发展；强化中国与中东欧国家的产业链合作，加大对高新技术产业投资，促进产业转型升级。

**【关键词】** 中国—中东欧 贸易便利化 GTAP 模型 “一带一路”

**【作者简介】** 刁莉，武汉大学欧洲问题研究中心副主任、武汉大学经济与管理学院教授；丁禹竹，武汉大学经济与管理学院研究生；樊筠茹，武汉大学法学院研究生。

## 引 言

2023 年是中国—中东欧国家合作机制第二个十年的开局之年，中国—中东

---

<sup>\*</sup> 本文系“2023 年度武汉大学国别和区域（地区）问题”课题（WHUGBQY2023-06）的阶段性成果。

欧国家合作机制的建立为中国发展与中东欧国家关系提供了基本框架。早在 2013 年，习近平主席就提出构建“一带一路”要加强“五通”建设，其中，贸易畅通是核心环节，是实现国际合作互利共赢目标的切入点。党的二十大报告指出：“中国坚持经济全球化正确方向，推动贸易和投资自由化便利化，推进双边、区域和多边合作，促进国际宏观经济政策协调，共同营造有利于发展的国际环境，共同培育全球发展新动能。”2012 年 4 月，《中国关于促进与中东欧国家友好合作的十二项举措》的颁布正式拉开了中国—中东欧合作的帷幕，将中国与中东欧国家关系带入一个新的阶段。2019 年，希腊的加入使其成为“一带一路”建设中的重要地带<sup>①</sup>。十年来，中国与中东欧国家在基础设施建设、贸易、农林、水利、环保、科技创新等领域逐渐达成合作意向并不同程度地加以落实。贸易合作在中国和中东欧国家合作中起着基础性和先导性作用，在历次领导人会晤中均为重要议题。然而，中国与中东欧国家的合作也并非一帆风顺。2021 年，立陶宛宣布退出中国—中东欧合作机制。2022 年年初，俄乌冲突造成中东欧地区地缘政治紧张加剧，8 月，迫于美国的压力，爱沙尼亚和拉脱维亚也选择退出。从短期直接影响来看，俄乌冲突影响了丝绸之路经济带上的陆路及航空运输；从长期来看，俄乌冲突对地缘政治格局的冲击将成为“一带一路”倡议推进中的重大变数，未来中国与“一带一路”沿线国家经贸、投资合作推进将变得更加复杂化。

关税是一个国家调节进出口贸易的重要手段，一定程度上影响了进出口商品的价格形成。为了减少贸易壁垒、加强中国与中东欧国家之间的贸易合作，最常见的贸易政策是降低关税水平，鼓励产品的进出口，促进国际贸易市场的开放。在当前各国的进口关税已普遍降至较低水平的情况下，更为重要的还有降低非关税壁垒、提升贸易便利化水平，包括改善交通物流等基础设施建设、改善海关环境、规范制度环境、加强能源合作等促进贸易畅通的措施。提高贸易便利化水平可以成为破解当前中国与中东欧国家贸易困境、与时俱进深化贸易合作的重要策略。然而，作为非关税壁垒的贸易便利化带来的实际效应难以测度和衡量，本文试图运用全球贸易分析模型（GTAP）模拟贸易便利化引发的冲击对经济产生的实际效应。GTAP 模型是可计算一般均衡模型（CGE）中的全球贸易分析模型，

<sup>①</sup> 希腊于 2019 年 4 月刚加入中国—中东欧国家合作框架，尚无显著合作成果。因为本文实证部分使用的 GTAP 数据库 2019 年更新版本中以 2014 年为最新统计年限，故对中东欧国家的定位为原有的 16 国。

是量化研究贸易便利化经济效应而广泛采用的方法之一，用于模拟外生冲击对经济带来的系统性影响。标准 GTAP 模型包括生产、消费、贸易、政府支出等多个经济模块，用相关函数和方程串联起不同经济模块的经济联系，在市场完全竞争以及市场出清的假设下，研究关税、非关税壁垒等变量冲击后各个经济模块的相应变动程度。可以看出，标准 GTAP 模型模拟的是一个相互联系的经济体系，与其他模型相比，该模型更适合对关税及非关税壁垒削减、提高贸易便利化带来的贸易效应进行分析。本文将具体探讨中国与中东欧国家的贸易便利化举措对双方宏观经济和产业发展带来的社会经济影响，进而反向测度贸易便利化水平提高的实际效应，同时设置双边关税降低相同幅度的情况进行对比分析。

## 一 文献回顾

国内外学者多年来对贸易便利化问题进行了多层次、宽领域的研究，积累了丰硕的研究成果。本文选取部分经典文献并分三大类进行梳理：概念与理论类、测度类和模型类。第一类侧重于贸易便利化概念定义和相关理论，为贸易便利化问题的研究提供理论支持；第二类选取代表性指标构建贸易便利化测度体系，定量测度不同国家和地区的贸易便利化水平；第三类利用 GTAP 模型量化和模拟贸易便利化水平提高的经济影响。

许多国际组织和专家学者都为“贸易便利化”的概念界定作出了贡献，但尚未在世界范围内达成共识。世界贸易组织于 2013 年通过的《贸易便利化协定》包含 13 条措施<sup>①</sup>，且多与海关工作相关，强调交易信息的透明化、交易规则的公正化和交易程序的精简化。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）的关注点与之类似，尤其注重过境程序的简化。国际商会（ICC）也将目光聚焦于货物过境效率的提高方面。经济合作与发展组织扩展了贸易便利化的范围，包括劳动力流动以及与货物流动有关的金融和服务等内容，对国际贸易中供需双方所需的信息流动

---

<sup>①</sup> 措施包括：过境信息的公布与获得，贸易商的政策法规评论与磋商权，鼓励明确预裁定申请的要求，对海关行政决定的复议和审查权，其他增强公正性、非歧视性和透明度的措施，明确进出口税费征收规定，货物放行与结关，边境机构之间的协调互助，保障进境货物的流动自由，提高过境手续的办理效率，对过境自由的保障，鼓励成员国之间在海关守法措施管理方面进行经验交流与分享，设立专门的贸易便利化委员会。

给予关注。随着国际贸易活动的发展，贸易便利化的涵盖范围早已不再局限于货物贸易领域，而是扩大到电子商务活动、服务贸易活动、投资活动等；革新措施也不断涌现，如建立单一窗口、出入境整体规则流程化等。亚太经合组织（APEC）在此方面作出的贡献有二：一是对保障贸易安全、商业道德建设等更为广泛的贸易便利化措施给予关注；二是强调科技革新在精简贸易程序、减少贸易障碍、降低贸易成本中的作用。

在贸易便利化相关理论方面，孙袁颖<sup>①</sup>较为全面地梳理和阐述了贸易便利化的有关理论，包括交易成本理论、共同市场理论、关税同盟理论、自由贸易区理论等。娄万锁<sup>②</sup>创新性地从经济、政治和制度三个角度对贸易便利化的理论根源进行了剖析，对应找出了自由贸易与贸易保护、国家利益与利益团体、路径依赖三点。胡颖<sup>③</sup>对贸易便利化的内涵、测度、福利效应等方面的学术论争进行了梳理，并分析和探讨了中国贸易便利化的改革进展和推进路径。

不同主体对贸易便利化的差异化定义使得其对贸易便利化测度的关注点也不同。目前在学界获得广泛认可的测度方法主要有两种：一是在问卷调查数据的基础上构建指标体系来测算，指标的选取数量和细化程度视指标体系构建者的侧重点和数据的可得性而定；二是在各国或地区进、出口统计数据的基础上计算贸易成本，从而反映该国或地区的贸易便利化程度。

威尔逊（Wilson）等<sup>④</sup>构建的贸易便利化测量体系包括海关环境、港埠效率、规制环境和电子商务四个指标，为后来者提供良好借鉴。世界经济论坛（WEF）的贸易便利化指数 ETI（Enabling Trade Index）纳入了边境管理、市场准入、运营环境、基础设施四项。经济合作与发展组织的测评指数 TFI（Trade Facilitation Indicators）纳入了信息的可用性、自动化及程序手续、上诉程序、边境内外部合作，该指标体系因全面性而测算工作量巨大。ETI 和 TFI 这两个指数具有较强权威性，在国际上使用频繁。索红杰<sup>⑤</sup>综合运用 ETI 和 TFI 测度并分析了中国与“一带一路”沿线经济体的贸易便利化差异。近年来，随着“一带一路”建设工

① 孙袁颖：《区域经济组织的贸易便利化研究》，南开大学 2009 年博士论文。

② 娄万锁：《贸易便利化理论根源探析》，载《上海海关学院学报》2010 年第 1 期。

③ 胡颖：《“贸易便利化”的学术论争与中国的改革路径》，载《国际商务（对外经济贸易大学学报）》2016 年第 1 期。

④ J. S. Wilson, C. L. Mann, and T. Otsuki, “Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Measuring the Impact”, *World Bank Economic Review*, 2003, (3): 367 ~ 389.

⑤ 索红杰：《中国与“一带一路”主要国家贸易便利化差异性研究》，天津财经大学 2017 年硕士论文。

程不断拓宽和深化，中国学术界涌现了大批测度“一带一路”沿线国家贸易便利化水平的研究成果，其中大都包含了对中东欧国家贸易便利化水平的测度。杨露等<sup>①</sup>选取了市场准入、交通和通信基础设施、海关环境、政府与金融环境四项一级指标，并细分为10个二级指标，测算了中国和中东欧国家的贸易便利化水平，指出中东欧国家之间贸易便利化水平分布呈现北高南低的特征。吴兆丹等<sup>②</sup>利用口岸效率、海关环境、制度环境、电子商务四个变量构建的评价指标体系来测度“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平，得出“‘一带一路’沿线各国的贸易便利化水平呈不便利”的总体结论。

赫特尔（Hertel）等最早将贸易便利化这一隐性贸易成本引入GTAP模型，利用GTAP模型分析日本和新加坡之间自由贸易协定的影响，得出通关便利化措施会使得两国经济福利得到显著提高的结论。亚太经合组织（APEC）<sup>③</sup>和经济合作与发展组织（OECD）<sup>④</sup>用CGE模型证明了贸易便利化水平的提升对国家（地区）和区域都有利。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）<sup>⑤</sup>则预测水运和空运成本降低1%时，亚洲GDP将增加约33亿美元。瓦尔肯霍斯特<sup>⑥</sup>和弗朗索瓦等<sup>⑦</sup>都指出货物贸易交易成本下降时发展中国家相对来说获益更多。胡梅尔斯<sup>⑧</sup>、米诺尔等<sup>⑨</sup>在GTAP模型的基础上，创造性地引入“时间成本”这一隐性贸易成本后构造了时间成本等值关税数据库，为后来者对时间成本影响的研究提供了借鉴。但目前国内利用CGE模型来预测贸易便利化水平提高产

① 杨露：《中东欧国家贸易便利化对我国贸易的影响分析》，载《物流科技》2019年第12期。

② 吴兆丹、华钰、丁小琦：《“一带一路”国家贸易便利化对中国外贸的影响》，载《华东经济管理》2020年第3期。

③ APEC, “Benefits of Trade and Investment Liberalization and Facilitation”, Working Paper, 2002.

④ OECD, The Costs and Benefits of Trade Facilitation, OECD Policy Brief 2003.

⑤ United Nations Conference on Trade and Development, “E - Commerce and Development Report”, 2001.

⑥ P. Walkenhorst, T. Yasui, Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation. OECD Papers, 2004, 2 (3): 191 ~ 220.

⑦ Francois Arvis, Gerard Mclinden, Monicaalina Mustra. Implementing Trade Facilitation. The World Bank Lauri Ojala, Turku School of Economics of Finland, The Global Enabling Trade Report 2005, World Economic Forum, <https://www.weforum.org>

⑧ D. Hummels, “Time as a Trade Barrier”. GTAP Working Papers No. 18. Center for Global Trade Analysis, Department of Agricultural Economics, Purdue University. <https://www.gtap.agecon.purdue.edu/resources/download/2877.pdf>. 2001, 访问时间：2022年11月16日。

⑨ P. Minor, “Time as a Barrier to Trade: A GTAP Database of Ad Valorem Trade Time Costs”. <http://mygtap.org/wp-content/uploads/2013/12/GTAP%20Time%20Costs%20as%20a%20Barrier%20to%20Trade%20v81%202013%20R2.pdf>. 2013, 访问时间：2022年12月8日。

生影响的论文并不多。刘宇等<sup>①</sup>利用 GTAP 模型预测了降低贸易过程中的时间成本这一贸易便利化措施对中国和哈萨克斯坦的经济影响，并对比得出时间成本降低产生的经济效益远大于关税降低产生经济效益的结论。杨军等<sup>②</sup>采用 GTAP 模型分析了节约通关时间对中国经济的影响，发现其将显著促进中国经济的增长和福利的提高。韩星<sup>③</sup>模拟测算了贸易时间成本降低 30% 对上海合作组织成员国的经济影响，结果表明大部分成员国的进出口贸易规模都将扩大。李思奇<sup>④</sup>则用该模型分析了贸易便利化水平提升对中国和中亚五国的经贸促进作用。

综上所述，利用 GTAP 模型研究贸易便利化冲击效应的技术路径已经相对成熟，但使用该模型来模拟中国和中东欧国家双边贸易便利化水平提高的成果较少。随着经济全球化和区域经济一体化的深入发展，通过降低传统贸易关税壁垒对国际贸易的边际贡献越来越微小<sup>⑤</sup>，而阻碍贸易便利化的因素如技术障碍对贸易增长的影响却愈发显著<sup>⑥</sup>。中国—中东欧国家合作以来的贸易便利化水平如何？提升贸易便利化水平对双方的宏观经济与产业效应的影响如何？与降低双边关税的政策相比，贸易便利化是否具有更显著的利好影响？基于以上问题，本文对中国—中东欧国家贸易便利化程度进行测算（由于 GTAP10.0 数据库中的数据最新参考年限为 2014 年，本文采用动态递归的方法将数据外推到 2021 年），试图定量分析中国和中东欧国家双边贸易便利化水平提高这一冲击对双方宏观经济和产业发展的影响，并设置了双边关税降低相同幅度的情况作为对比。

---

① 刘宇、吕郢康、全水萍：《“一带一路”战略下贸易便利化的经济影响——以中哈贸易为例的 GTAP 模型研究》，载《经济评论》2016 年第 6 期。

② 杨军、黄洁、洪俊杰、董婉璐：《贸易便利化对中国经济影响分析》，载《国际贸易问题》2015 年第 9 期。

③ 韩星：《上海合作组织贸易便利化的经济影响——基于 GTAP 模型的模拟研究》，载《财经问题研究》2019 年第 3 期。

④ 李思奇：《“一带一路”背景下中国与中亚五国贸易便利化的经贸效应研究》，载《东北亚论坛》2018 年第 4 期。

⑤ 陈继勇、刘焱爽：《“一带一路”沿线国家贸易便利化对中国贸易潜力的影响》，载《世界经济研究》2018 年第 9 期。

⑥ 毛艳华、杨思维：《21 世纪海上丝绸之路贸易便利化合作与能力建设》，载《国际经贸探索》2015 年第 4 期。

## 二 中国与中东欧国家贸易便利化合作现状

### (一) 中国与中东欧国家贸易现状

2016~2021年,中国自欧盟进口贸易额增长了63.7%,其中自中东欧进口增长了127.3%,2021年中国已经反超美国成为欧盟最大的贸易伙伴。2021年全球外商直接投资从2020年新冠肺炎疫情引发的放缓中反弹。根据欧委会的统计,2021年欧盟吸收外商直接投资1170亿欧元,中国对欧投资金额从2020年的65亿欧元增长至2021年的90亿欧元。大多数中东欧国家都是欧盟成员国,开放程度较高,尽管发展水平与发达国家相比仍有距离,但是经济增长潜力巨大。中国与中东欧国家合作具有得天独厚的优势,互补性强,也带动了欧盟国家的共同繁荣。

中国与中东欧的经贸往来集中于波兰、捷克、匈牙利、斯洛伐克、罗马尼亚五国。根据国研网国际贸易研究与决策支持系统数据计算得到,中国—中东欧国家合作机制提出至今,中国与中东欧16国货物进出口累计总额的80%以上集中于上述五国,其中波兰占比最大,达到30%,其他国家占比非常少,是中国开发中东欧国家贸易潜力的“蓝海”。

表1 2012年5月~2022年8月中国与中东欧国家累计贸易额

国家和地区	进出口 (亿美元)	中国与各国贸易进出口额占中国与16国贸易额比例(%)	进口 (亿美元)	出口 (亿美元)
中国与所有国家和地区贸易总额	466 601.13	/	257 755.68	208 845.45
中国与中东欧16国贸易总额	8 055.12	/	2 150.97	5 904.15
中东欧16国占中国与世界贸易额比例(%)	2	/	1	3
波兰	2 516.70	30	357.90	2 158.80
捷克	1 494.87	18	403.20	1 091.67
匈牙利	1 081.27	13	390.53	690.74
斯洛伐克	786.85	9	469.23	317.61

罗马尼亚	645.54	8	206.33	439.21
斯洛文尼亚	382.25	5	46.97	335.27
保加利亚	260.91	3	110.87	150.04
立陶宛	197.92	2	26.32	171.61
克罗地亚	137.43	2	18.30	119.13
拉脱维亚	158.18	2	16.50	141.69
塞尔维亚	129.28	2	24.99	104.30
爱沙尼亚	135.77	2	39.08	96.69
阿尔巴尼亚	66.10	1	15.93	50.17
马其顿	27.18	0	14.81	12.38
黑山	17.79	0	4.01	13.78
波黑	17.07	0	6.01	11.07

数据来源：根据国研网国际贸易研究与决策支持系统的数据计算所得。

## （二）中国与中东欧国家贸易便利化合作进展

基于已有研究，本文将贸易便利化定义为综合采取各种措施降低国际贸易成本、促进国际贸易畅通的过程。而各项贸易便利化措施根据作用对象和结果可分为直接措施（《贸易便利化协定》中列举的措施大多属于此类）和间接措施（保障贸易安全、加强商业道德建设、加强贸易基础设施建设、构建与通关改革相配套的国内贸易制度体系等）。

中东欧国家的贸易便利化整体水平不高，近年变化也不大，甚至排名在后半部分的国家出现轻微波动下降情况。贸易便利化内容的丰富性决定了其改进和提升是一项需要多方面努力的综合性工程，且贸易便利化水平的提高不可一蹴而就，需要循序渐进<sup>①</sup>。

### 1. 中国与中东欧国家贸易便利化合作进展

贸易便利化合作是中国—中东欧国家合作的重要工作内容之一，目前中国与中东欧国家贸易便利化合作正在向着更广阔的领域和更纵深的层次稳步进发。

<sup>①</sup> 张亚斌、刘俊、李城霖：《丝绸之路经济带贸易便利化测度及中国贸易潜力》，载《财经科学》2016年第5期；孙玉琴、苏小莉：《“一带一路”倡议下中东欧贸易便利化对中国与欧盟出口影响的比较》，载《上海对外经贸大学学报》2018年第1期；孔庆峰、董虹蔚：《“一带一路”国家的贸易便利化水平测算与贸易潜力研究》，载《国际贸易问题》2015年第12期。

第一，道路畅通。中东欧各国在公路、铁路、港口、机场、电信、油气管网等基础设施建设领域具有与中国合作的强烈意愿。目前中国与中东欧国家之间已开始布局海、陆、空立体交通运输框架，并且不断完善，为多式联运创造条件。新亚欧大陆桥和中欧班列作为陆上丝绸之路的重要组成部分，也是联通中欧的陆上通道。《中欧班列发展报告（2021）》指出，截至2021年年底，中欧班列累计开行4.9万列，运输货物443.2万标箱，通达欧洲23个国家180个城市，物流服务网络覆盖亚欧大陆全境，成为沿线国家广泛认同的国际公共物流产品。中欧陆海快线的建设开辟了中国—中东欧乃至中国和整个欧洲之间货物贸易新路线，有助于形成新的中欧快捷重载综合运输走廊，海陆并进推进中国与中东欧贸易畅通，促进中欧互惠互利、共同发展。空运方面，目前中国与中东欧之间已有上海—布拉格、成都—布拉格、北京—华沙和重庆—布达佩斯四条直航线路。2018年在捷克举办了首届中国—中东欧国家航空论坛，航空运输与航空基础设施互联互通是四大议题之一，论坛对通用航空和民航领域均给予关注。原中东欧16国中已有13个与中国签署政府间航空运输协定，加之新加入的希腊共14个。俄罗斯和乌克兰均处于中国和欧盟陆上和空中交通的关键节点，在俄乌冲突期间，俄罗斯对欧盟关闭领空，中欧之间的航空运输受到一定影响。欧洲国家对俄罗斯的经济制裁，殃及了途经俄罗斯的中欧班列，使得北方走廊一带的铁路运输量直线下降。

第二，物流畅通和信息联通。在交通基础设施建设基础上的物流领域合作也已提上日程，这充分显示了线路畅通的本质是为贸易服务。2014年《中国—中东欧国家合作贝尔格莱德纲要》中提出继续推进中欧国际铁路集装箱班列建设，推动相关国家的通关便利化，积极打造新的物流支线和物流中心，后续领导人会议对物流中心建设进行了更加充分的探讨。2015年，在拉脱维亚首都里加举办高级别欧亚交通物流会议，次年，由拉脱维亚牵头组建中国—中东欧国家物流合作联合会，中东欧国家表示欢迎与中国在交通物流领域促进信息共享，加强双边和多边合作。俄乌冲突对欧亚大陆的运输物流产生负面影响，提高了运输成本，导致双方的贸易规模呈下降的趋势。在这种背景下，中东欧寻求开辟新的贸易线路是最优解。

第三，海关合作和信息联通。“中欧安全智能贸易航线试点计划”（简称“安智贸”）作为全球首个以全面实施世界海关组织（WCO）《全球贸易安全与便利标准框架》为目的而进行的项目，也涉及贸易便利化的内容。中国已有深

圳、广州、大连、重庆等 12 个港口加入该计划，波兰也有格但斯克、马拉舍维奇两个港口参与进来。该计划对提高通关效率具有很大作用，在中国与中东欧国家领导人会晤中多次被提及，是实现海关合作的方向之一。

中国、匈牙利、塞尔维亚、马其顿至今已举行五次中欧陆海快线海关通关便利化合作工作组会议及专家研讨会。宁波是首个中国—中东欧国家经贸合作示范区，宁波海关以高新技术引领数字化现代海关建设，深入推进“智慧海关、智能边境、智享联通”建设，创新开发“中东欧商品进口通关一件事”多跨场景应用，不断推进完善中东欧商品进口通关贸易便利化措施。青岛与中东欧国家的经济互补性强，2016 年，在中国—中东欧双边合作机制下，青岛欧亚经贸合作产业园区正式建立。2022 年 7 月，由青岛海关所属胶州海关监管通关的“上合示范区—匈牙利—塞尔维亚”首班开行，建立了中国上合示范区与匈牙利、塞尔维亚交易往来的新桥梁，是落实中国与匈牙利、塞尔维亚高质量共建“一带一路”，以及与中东欧国家合作机制的具体举措，为基础设施、能源、产能等领域合作提供有力支撑。多次会议和活动对中国—中东欧国家之间加强海关信息共享和情报交换，简化过境货物和运输工具的通关手续，推动通关便利化合作等工作作出安排。

第四，能源运输畅通。能源是大宗贸易产品之一，推广能源类产品及其上下游产品、配件等，有利于中国与中东欧的投资与合资项目的建设。自 2012 年“中国—中东欧国家合作”机制启动以来，双方企业在电网、核电、新能源发电、清洁化煤电等领域的交流合作快速推进。中国不断推进与东盟、阿盟、非盟、中东欧等区域能源合作平台的构建，成功创办东亚峰会清洁能源论坛，推动能力建设与技术创新合作。2020 年 11 月，中国加入《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP），促进了能源品种进出口便利化与多元化。2022 年 7 月，欧洲钢铁、化肥、电池等能源密集型企业将业务转移出欧洲。欧洲业务转移主要分为两个方面：出口订单转移与产能转移。从出口订单来看，中国的出口份额呈现稳步提升之态，这源于产业的比较优势不断积累，从而在全球贸易中所占份额更大。近期数据显示，由于欧洲能源成本对其本土工业生产的限制，因此订单的转移又出现了一波加速。从产能角度来看，根据 FDI 的数据，欧洲的对华投资很早就开始了。例如，巴斯夫过去几年一直在对中国投资，建设一体化基地，2022 年迎来了进一步加速，4 月巴斯夫在南京的一体化生产基地启动了一个扩建项目，9 月在广东湛江又正式投产了一个一体化基地。

此外，欧洲作为一个能源高度对外依赖的经济体，在俄乌冲突背景下，能源

转型的矛盾被进一步激化，欧洲正不计代价地在能源领域“去俄化”，导致燃气价格异常抬升。2022年10月，欧洲最大的安赛乐米塔尔巨型钢厂几乎全面停产，其他炼铝厂也无法正常开展业务。工业企业不能正常运转，欧洲经济不振，高通胀也使得制造业尤其是一些跨国巨头向外转移。中国的比较优势明显，拥有相对完备的产业链结构、庞大的内需市场、逐渐积累的技术能力，能够较好地承接欧洲转出的产能，在能源的相对约束之下，把资源尽可能地投入更高端和能够创造出更大价值的行业。

## 2. 中国与中东欧国家贸易便利化合作中存在的问题

虽然中国与中东欧国家在贸易便利化领域的合作近年来屡创佳绩，但仍然存在着一些基础性问题并面临俄乌冲突带来的负面影响。

第一，中东欧国家基础设施整体水平普遍比较落后，故而打造多式联运交通框架的工作量较大，短期内难见成效。乌克兰危机全面升级之后，俄罗斯和欧盟互相进行了关闭领空的制裁，这意味着欧洲航空公司的航班如需到达中国不得不绕道，航程增加20%，在高油价的情况下，绕道所产生的费用无疑将使欧洲航空公司的运输成本提高。

第二，在政治方面，俄乌局势对中欧关系产生了一定的不利影响。由于乌克兰对欧盟来说具有相当重要的战略地位，因此俄乌冲突爆发后美国试图将欧盟拉入其与俄罗斯的对峙中，一方面以此消耗俄欧，另一方面迫使其与中方进一步交恶，这对中欧双方贸易便利化合作的推进造成了不良影响。

第三，中东欧国家之间经济发展水平、宗教信仰、对中国的态度、参与的国际组织和协定具有多样性，难以形成统一的协调机制，为中国与它们的合作增加了困难。

第四，中东欧国家大部分为欧盟成员，欧盟制定的对外贸易政策在搭建框架的同时也在某种程度上限制了中东欧国家在贸易便利化领域的谈判自由。例如，中欧投资协定审议目前不在欧方优先关心的事项中，中方单方面积极推动未必会有进展，因为该议题已经被高度政治化。重建政治互信是关键，而这需要勇气和创新思维。

## 三 基于GTAP模型的中国与中东欧贸易便利化分析

### (一) 贸易便利化理论

贸易便利化致力于通过互联互通、简化程序以及增强透明度等有效措施，降

低交易成本，为国际贸易创造一个协调与便利的环境。在物流运输与信息技术快速发展的合作架构下，中国与中东欧国家在许多领域都取得了丰硕的成果。“一带一路”建设重点是提升共建国家间贸易便利化水平，破除国家间贸易壁垒，促进双边贸易的繁荣发展。一方面，以基础设施互联互通促进贸易便利化，包括推动中欧陆海快线、中欧班列等重点项目落地，以多领域、多途径扩张贸易市场的地理边界，畅通中国与中东欧国家之间的合作通道，减少地域上的联通障碍，降低中间品多次跨境流动的运输成本；另一方面，以机制化安排深化贸易便利化改革，包括签署自由贸易协定与互认协议、推行“中欧安全智能贸易航线试点计划”、建设经贸合作示范区和产业园等，在产品进出口检验和通关方面协商出台新政策，积极挖掘新的贸易增长点，降低信息成本和合同履行成本。

## （二）模型介绍

### 1. GTAP 模型

GTAP 模型，全称 Global Trade Analysis Project，有动态与静态之分，静态 GTAP 模型只能分析某个经济波动对经济体结果的影响，不能分析具体的作用过程。动态 GTAP 模型（GTAP - Dyn）往往构建分时期的模型，将时间作为受外生变量影响的连续变量，对时间进行处理，使得每个变量都具有时间维度，从而更好地模拟中期和长期的经济效应。目前，GTAP 模型因其预测贸易政策的科学性已被广泛运用到贸易效应的量化模拟分析中，日本学者板仓等人的研究证明了动态 GTAP 模型分析贸易问题的稳健性<sup>①</sup>。综合考虑测度指标的典型性、层次性、可得性，本文使用动态 GTAP 模型分析双边贸易便利化水平提高对中国和中东欧国家的宏观经济和产业发展的影响。数据取自 2019 年发布的 GTAP10 数据库，该版本数据库的最新参考年限为 2014 年，涵盖了 121 个国家和 20 个地区与 65 个产业，在第九版数据库的基础上新增 8 个细化的产业活动。

### 2. GTAP 数据更新

贸易便利化水平的提升与关税壁垒削减是一个具有持续效应的过程，因此考虑到中国与中东欧国家经贸发展的长期性，本文参考沃姆斯利（Walmsley）等的动态递归法，将 GTAP10.0 版数据库中的人口和 GDP 的数据外推到 2021 年，如

---

<sup>①</sup> Itakura K, Lee H. Estimating the Effects of the CPTPP and RCEP in a General Equilibrium Framework with Global Value Chains, 2019.

图 1 所示。

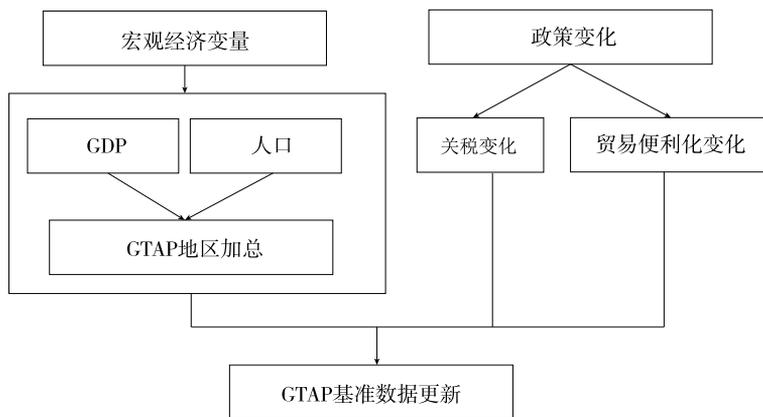


图 1 GTAP 数据递归路线图

### (三) 模型设置

#### 1. 国家（地区）分类

将 GTAP10 数据库中 141 个国家和地区划分为中国（在 GTAP 数据库中仅限大陆地区）、中东欧国家和世界其他国家和地区三大部分，第二部分又将中东欧国家中近些年与中国贸易排名前五的波兰、捷克、匈牙利、斯洛伐克、罗马尼亚列举出来，并对其进行针对性观察<sup>①</sup>。

简言之，此处研究的中东欧国家有波兰、捷克、匈牙利、斯洛伐克、罗马尼亚、保加利亚、克罗地亚、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、斯洛文尼亚和阿尔巴尼亚。

表 2 GTAP10 数据库基础上的区域集合设定

区域集合	GTAP 数据库中原有国家和地区
中国	GTAP 数据库中仅限大陆地区
波兰	波兰
捷克	捷克

<sup>①</sup> 因 GTAP 数据库中缺乏塞尔维亚、马其顿、黑山和波黑四国的独立数据，故此略去；又因上述四国与中国的贸易量历来较少，故其缺席不会对本文的研究和分析产生方向性影响。希腊因加入时间晚于数据库最新统计年限（2014 年），故也不在本文研究之列。

匈牙利	匈牙利
斯洛伐克	斯洛伐克
罗马尼亚	罗马尼亚
其他中东欧国家	保加利亚、克罗地亚、爱沙尼亚、拉脱维亚、立陶宛、斯洛文尼亚、阿尔巴尼亚
世界其他国家和地区	除以上国家和地区外的所有国家和地区

## 2. 产业分类

在 GTAPI0 数据库默认分类的基础上，结合中国产业分类惯例，将原有的 65 个产业分为 10 个产业集合：谷物和作物、畜牧业和肉制品、自然资源开发、食品加工业、纺织及制衣业、轻工业、重工业、公共事业和建筑业、交通和通信业、其他服务业。

表 3 GTAPI0 数据库基础上的产业集合设定

产业集合	GTAP 数据库中原有产业
谷物和作物	水稻、小麦、其他谷物、蔬菜、水果、坚果、油籽、糖料作物（甘蔗、甜菜）、植物纤维、其他种植类作物
畜牧业和肉制品	牛羊马等牲畜、其他动物制品、鲜奶、丝、毛、牛肉制品、其他肉制品
自然资源开发	林业、渔业、煤、石油、天然气、其他矿产品
食品加工业	植物油脂、乳制品、糖、其他食物制品、饮料及烟草制品、加工大米
纺织及制衣业	纺织品、服装
轻工业	皮革制品、木制品、纸制品、出版业、金属产品、机动车及零配件、交通运输设备及相关产品、其他制造业
重工业	石油、煤炭产品、化工产品、基本医药产品、塑胶制品、其他矿产品、黑色金属制品、其他金属制品、计算机、电子和光学产品、电子设备、其他机械设备
公共事业和建筑业	电力、天然气生产和销售、水、建筑业
交通和通信业	陆地交通及其他相关服务、水运、空运、仓储与支持活动、通信业、贸易
其他服务业	金融及其他相关服务、保险、房地产、其他商务服务、娱乐及其他服务、住宿与餐饮服务活动、公共行政和国防、教育、医疗、民居

## 3. 变量选取

对贸易便利化这一隐性贸易成本的引入是赫特尔等作出的贡献，其称之为

“冰山效应”。具体到模型中，先引入“有效价格” $PMS^*$ ，令其等于实际进口价格与隐形技术参数之商，即  $PMS^* = PMS/AMS$ ，此“有效价格”便可反映贸易过程中隐性贸易成本的变化对进口商品价格的影响。再引入“有效数量” $QXS^*$ ，令其等于实际进口数量与隐形技术参数的乘积，即  $QXS^* = QXS \times AMS$ ，意在抵消  $PMS^*$  的引入对名义进口额的影响，从而保持模型原有的平衡。

$AMS(i, r, s)$  是一个三维的隐性技术参数，意为一个国家（或地区）从另一国家（或地区）进口某商品的技术扩张，默认设置为 1。我们将这种技术扩张解释为贸易便利化水平提高引起贸易成本降低。它在 GTAP 模型里出现在进口价格函数（4.1）和进口需求函数（4.2）中<sup>①</sup>。

$$pim(i, s) = \sum(k, REG, MSHRS)(i, k, s) \times [pms(i, k, s) - ams(i, k, s)] \quad (4.1)$$

$$qxs(i, r, s) = -ams(i, r, s) + qim(i, s) - ESUBM(i) \times [pms(i, r, s) - ams(i, r, s) - pim(i, s)] \quad (4.2)$$

在公式（4.1）中，变量  $ams$  的正向变动可以对进口价格进行扣减，进而影响进口综合价格。在公式（4.2）中， $ams$  通过影响进口综合价格和税后本国价格而引发国内需求在进口商品和国内产品之间的替代，这就导致了进口量的变化。

#### 4. 情景设定

##### （1）贸易便利化水平测算

贸易便利化涉及范围广，定义不统一，其测算过程较为复杂。APEC 贸易便利化行动将贸易便利化的主要内容界定为海关程序、标准和一致化、商务流动以及电子商务。基于该定义，威尔逊选择了港口效率、海关环境、政策环境和电子商务四个一级指标衡量贸易便利化水平。借鉴威尔逊、孔庆峰等和方晓丽等构建的指标体系，结合中东欧 16 国数据的可得性，构建如表 4 所示的指标体系。

<sup>①</sup> GTAP 模型的公式中所有变量以小写形式出现，意为百分比变动量而非绝对变动量。 $qxs(i, r, s)$  是从区域  $r$  至区域  $s$  出口商品  $i$  的数量，也即区域  $s$  从区域  $r$  进口商品  $i$  的数量； $qim(i, s)$  意为区域  $s$  对商品  $i$  总进口量，以市场价格为权重，这是一个复合进口量； $ESUBM(i)$  是区域  $s$  各进口商品之间的替代弹性，在 GTAP 模型中这是一个固定值，这一设定称为常替代弹性（CES）； $pms(i, k, s)$  是区域  $s$  从区域  $k$  进口的商品  $i$  的税后本国价格； $pim(i, s)$  是区域  $s$  进口商品  $i$  的市场价格，这是一个进口复合价格； $MSHRS(i, k, s)$  是成本份额，即区域  $s$  从区域  $k$  进口的商品  $i$  占其复合进口商品  $i$  的比重。

表 4 贸易便利化测度指标及二级指标说明

指标名称	二级指标	数据来源
港口效率	港口设施 T1	GCR
	公路设施 T2	GCR
	航空设施 T3	GCR
	铁路设施 T4	GCR
海关环境	贸易壁垒 C1	GCR
	进出口中的非常规支付与行贿 C2	GCR
	海关程序 C3	GCR
	政策对 FDI 的约束性 C4	GCR
政策环境	腐败指数 R1	CPI
	政策制定的透明度 R2	GCR
	政府解决法规冲突效率 R3	GCR
	政府规章制度负担 R4	GCR
电子商务	ICT 技术环境 F2	GCR
	企业对新技术的吸收性 F3	GCR
	互联网使用人数 F4	GCR

贸易便利化测度数据来自全球竞争力报告（GCR，The Global Competitiveness Report）和透明国际清廉指数（CPI）<sup>①</sup>。受全球新冠疫情的影响，2020 ~ 2021 年的数据暂无法获得，最终本文测度了中东欧各国在 2015 ~ 2019 年度的贸易便利化水平。由表 5 可见中东欧国家贸易便利化水平差距较大，2015 ~ 2019 年贸易便利化平均增速 5.47%。

<sup>①</sup> 由于数据来源不同，本文运用线性变换法将二级指标数据进行指数处理，将其变为可比数据，然后再计算各类二级指标的平均数得到一级指标的值。Wilson, Mann 和 Otsuki（2003）研究发现 1% 的贸易便利化水平变化会产生贸易流量变化为 9.9%，港口效率为 55.7%，海关环境为 5.6%，政策环境为 20.7%，电子商务为 15%。根据这一结果，本文对贸易便利化指标分别赋予权重：港口效率 50%，海关环境 10%，政策环境 10%，电子商务 15%。

表 5 贸易便利化测度指标及二级指标说明

国家/时间	贸易便利化水平					贸易便利化增速 (%)
	2015	2016	2017	2018	2019	
波兰	0.48	0.53	0.56	0.59	0.61	6.01
捷克	0.67	0.69	0.66	0.66	0.64	-1.01
斯洛伐克	0.51	0.52	0.50	0.49	0.49	-1.09
匈牙利	0.51	0.42	0.48	0.44	0.47	-1.50
斯洛文尼亚	0.60	0.52	0.61	0.61	0.63	1.58
克罗地亚	0.52	0.52	0.52	0.51	0.52	0.19
罗马尼亚	0.34	0.31	0.34	0.42	0.42	6.18
保加利亚	0.39	0.43	0.43	0.47	0.47	4.98
塞尔维亚	0.21	0.25	0.31	0.35	0.35	14.48
黑山	0.44	0.44	0.49	0.49	0.53	5.03
马其顿	0.47	0.50	-	0.51	0.54	-
波黑	0.06	0.13	0.14	0.16	0.19	40.20
阿尔巴尼亚	0.44	0.43	0.43	0.43	0.44	0.14
爱沙尼亚	0.77	0.85	0.90	0.87	0.89	4.00
立陶宛	0.70	0.72	0.70	0.71	0.76	2.22
拉脱维亚	0.66	0.65	0.63	0.64	0.68	0.61
中东欧国家均值	0.49	0.49	0.51	0.52	0.54	5.47

## (2) 冲击设定

基于以上对中东欧贸易便利化水平增速的测算结果，将目标冲击设置为中国和中东欧国家相互之间的贸易便利化水平都在原有基础上提高 5%，具体操作即冲击模型中 *ams* 变量。为了突出研究结果，另设中国和中东欧国家双边关税下降 5% 的情况作为对比<sup>①</sup>。

在模拟过程中所选用的经济闭合为长期闭合，以期预测目标冲击在较长时间内的经济影响。长期闭合的特点有：区域内部资本和劳动力的总量固定，可在行

<sup>①</sup> 受 GTAP 模型中 *ams* 这一变量设定的影响，此处所称贸易便利化水平的提高仅指中国和中东欧国家双边贸易过程中综合贸易成本的下降，既不包括上述国家与世界其他国家之间的贸易便利化水平变动，也不包括中东欧国家之间的贸易便利化水平变动。

业间自由流动，各行业均衡要素回报率可自由调整并最终达到相等。

#### (四) 结果分析

##### 1. 宏观经济效应

##### (1) 双边贸易便利化水平提高的宏观经济效应分析

表 6 双边贸易便利化水平提高 5% 的宏观经济效应

变量 \ 国家	中国	波兰	捷克	匈牙利	斯洛伐克	罗马尼亚	其他中东欧国家	世界其他国家和地区
实际 GDP (%)	0.88	4.17	6.70	5.73	6.63	2.51	4.04	-0.32
福利水平 (百万美元)	170 191.11	20 530.15	13 855.47	7 840.29	6 200.16	7 219.56	13 862.53	-26 624.74
贸易平衡 (百万美元)	-216 010.42	-10 011.25	-2 857.77	-2 349.08	-4 463.39	-2 271.07	-12 393.61	250 356.67
贸易条件 (%)	0.18	0.91	0.64	0.52	0.76	0.79	0.85	-0.09
总出口 (%)	1.27	2.00	2.10	3.18	2.17	1.82	2.20	-0.49
总进口 (%)	0.93	1.00	1.71	2.61	0.76	1.25	0.35	0.02
政府消费 (%)	0.69	2.53	2.98	3.21	3.45	1.20	2.58	-0.25
居民消费 (%)	0.28	1.28	1.62	1.28	1.66	0.57	0.97	-0.27
投资 (%)	-0.23	0.45	0.30	0.27	0.60	-0.15	0.16	-0.37
资本净回报率 (%)	5.75	7.48	11.26	10.82	11.36	5.32	8.83	0.32

数据来源：根据 GTAP 模型输出结果整理所得（下同）。

贸易便利化水平提升为中国和中东欧国家宏观经济发展带来正向利好。由表 6 可见，在双边贸易便利化水平均提高 5% 的情况下，中国和中东欧国家的实际 GDP、福利水平、资本净回报率等宏观经济指标均有所增长，说明贸易便利化水平提高从宏观上来说为上述国家带来了好的变化。从贸易角度来看，中国和中东欧各国贸易条件都有改善，进、出口之间趋向平衡，总出口与总进口均获得增长。

横向来看，贸易便利化水平改善使中东欧国家获利更多。双边贸易便利化水平均提高 5% 时，中东欧国家实际 GDP 的增长率显著高于中国，且中东欧国家资本净回报率、增长率亦大幅高于中国。在贸易条件方面，波兰、捷克、匈牙利、斯洛伐克、罗马尼亚以及其他中东欧国家相对均获得较为明显的改善，分别为 0.18%、0.91%、0.64%、0.51%、0.75%、0.78%、0.85%。在进出口方面，总体来说，中国和中东欧国家的进出口贸易均出现不同水平的增长；中国的总出

口增长率为 1.27%，匈牙利（3.18%）的总出口增长幅度领先；匈牙利（2.61%）和捷克（1.71%）在总进口增长率方面涨势比较突出。

纵向来看，贸易便利化水平提升有利于区域内宏观经济整体良性发展，改善社会福利。双边贸易便利化水平的提高促成双边贸易条件的改善，进而双方总体进、出口贸易增长；对外贸易的向好发展对国内生产具有数量和质量两方面促进作用，综合作用拉动 GDP 的增长；而经济的增长、收入的增加引起国内消费扩张，与投资扩张一同提升了社会福利水平。

贸易便利化水平提升在给中国和中东欧国家宏观经济带来利好的同时，并未对世界其他国家和地区造成显著负面影响。双边贸易便利化提升 5% 时，世界其他国家和地区总进口增加 0.02%、资本净回报率上升 0.32%、贸易条件恶化 0.09%、总出口减少 0.49%。这些数据为除中国与中东欧国家之外的世界其他国家和地区各项指标的平均值，而具体某第三方国家或地区内部指标的变动程度因其与中国和中东欧国家贸易关系密切程度而异——贸易关系越密切，受替代作用影响越大，因中国与中东欧贸易便利化提升而引致的贸易条件受损可能性越大，例如欧盟其他成员国。长远来看，中国与中东欧国家贸易便利化的合作是中欧贸易便利化合作的一部分，也为欧盟内部贸易联通奠定了良好的设施基础和信息基础，最终将会造福欧盟其他成员国与中东欧国家和中国的贸易往来。

## （2）双边关税降低的宏观经济影响分析

为了凸显贸易便利化水平提高的宏观经济作用，选取中国和中东欧国家双边贸易关税降低 5% 的情况下宏观经济指标变化作为对比。

相较于降低关税，改善贸易便利化为中国和中东欧国家带来更多正向宏观经济效应。将表 7 与表 6 对比可知，在关税降低和贸易便利化水平提高变化幅度相同的情况下，贸易便利化水平提升带来的中国与中东欧国家宏观经济指标变动幅度远大于关税降低，且在贸易条件和资本回报率方面，改善贸易便利化对世界其他国家和地区的负面影响更小。这说明提升贸易便利化才是当前中国与中东欧国家经贸合作的重点，可有效缓解欧盟在关税方面对中东欧国家进行限制的不良影响，为双边贸易发展开辟新的增长动力。

表 7 双边关税降低 5% 对中国和中东欧国家的宏观经济效应

变量 \ 国家	中国	波兰	捷克	匈牙利	斯洛伐克	罗马尼亚	其余中东欧国家	世界其他国家和地区
实际 GDP (%)	0.26	-0.06	-0.05	-0.04	0.06	-0.11	-0.02	-0.09
福利水平 (百万美元)	26 643.34	-169.13	-69.30	-24.48	65.29	-145.87	62.73	-11 850.24
贸易平衡 (百万美元)	-32 544.89	64.98	-18.00	-13.23	-67.17	98.12	-159.78	32 639.97
贸易条件 (%)	0.12	-0.02	-0.01	-0.01	0.02	-0.04	0.01	-0.03
总出口 (%)	0.67	0.06	0.06	0.08	0.20	0.02	0.11	0.02
总进口 (%)	0.26	0.07	0.05	0.072	0.18	0.04	0.09	0.09
政府消费 (%)	0.22	-0.04	-0.02	-0.01	0.04	-0.08	-0.00	-0.08
居民消费 (%)	0.17	-0.04	-0.03	-0.02	0.01	-0.06	-0.05	-0.08
投资 (%)	0.10	-0.03	-0.02	-0.02	-0.00	-0.05	-0.04	-0.05
资本净回报率 (%)	0.75	-0.03	0.00	0.03	0.16	-0.13	0.13	-0.09

## 2. 产业带动效应

在双边贸易便利化水平平均提高 5% 的情况下，中国对中东欧国家的出口增长比较明显。

从产业层面来看，贸易便利化主要对第一产业和第二产业的出口产生正面影响。其中，谷物和作物相关产业的出口增长率最大，可达 4.351%（产业均值，后同），而后依次是轻工业（2.60%）、重工业（2.59%）、纺织及制衣业（2.54%）、自然资源开发（2.26%）、食品加工业（0.20%）。

从国家层面来看，贸易便利化水平提高后，中国对中东欧各国出口的增长率影响最大的是罗马尼亚（1.99%），而后依次是波兰（1.8%）、其他中东欧国家（1.24%）、捷克（1.03%）、斯洛伐克（0.32%）、匈牙利（0.29%）。

在双边贸易便利化水平平均提高 5% 的情况下，中国从中东欧国家进口增长率十分明显。

从产业层面来看，贸易便利化对第一产业、第二产业和第三产业的进口都产生正面影响。其中，其他服务业进口增长率最大（8.88%），畜牧和肉制品、纺织及制衣业与交通和通信业的进口增长率也在 5% 以上，分别为 7.46%、6.97% 和 5.91%，而后依次为食品加工业（4.49%）、谷物和作物（3.00%）、公共事业和建筑业（2.38%）、自然资源开发（0.81%）和轻工业（0.39%）。

从国家层面来看，中国对中东欧各国出口的增长率影响显著，受到影响最大的国家是斯洛伐克（6.38%），而后依次为捷克（4.33%）、其他中东欧国家（4.22%）、波兰（4.00%）、匈牙利（3.08%）、罗马尼亚（2.11%）。

综合来看，双边贸易便利化水平改善产生较强的产业带动效应，对双边各产业进、出口贸易均产生明显的促进作用。中东欧国家中与中国贸易额排名前五的国家在贸易便利化水平提高后仍将有巨大的贸易规模扩大空间；而与中国当前贸易额并不大的中东欧国家对中国的进、出口也将获得大幅度提升，这些国家正是中国与中东欧国家合作中的广阔待开发市场。

## 结论和建议

### （一）结论

十年来中，中国—中东欧国家合作机制切实推进了中国与中东欧国家双边、多边的务实合作，成为中欧合作的重要组成部分。在中国—中东欧国家合作进入新时代的背景下，中国和中东欧国家重视贸易便利化在促进双边经济贸易合作中的作用，逐步深化在交通基础设施、物流、海关等方面的合作共建并取得初步成果，研究表明进一步促进中国与中东欧国家的合作具有现实的必要性。

贸易便利化水平的提升，在促进双边贸易、拉动经济增长、提高社会福利水平中的作用明显超过关税壁垒的改善，且这种促进作用是双向的、互益的。同时，中国和中东欧国家贸易便利化水平的提高对世界其他国家的负面影响相对来说并不显著。贸易便利化水平提升为中国和中东欧国家宏观经济发展带来正向利好，从产业层面来看，贸易便利化的提升对双边各产业进、出口贸易均产生正面影响。

然而，俄乌冲突使全球地缘政治格局面临重新调整，中美欧之间政治和经济利益相互牵制博弈的格局将更加复杂化，中国与中东欧国家合作也面临考验。一些国家退出中国—中东欧合作平台，一定程度上会对该国的经济造成负面冲击。当前背景下，中国—中东欧国家的合作机遇与挑战并存，中国应继续秉持开放合作、互利共赢的理念，深化务实合作，坚决反对贸易保护主义，积极应对全球地缘格局出现的新变化，在不确定性中把握中欧关系变化带来的新机遇。

### （二）建议

对于中欧关系，中国应坚持从战略和长远角度持续推动双方的合作，妥善把

握地缘政治与经济利益平衡。因此提出以下几点建议：

第一，削减贸易壁垒，推动贸易畅通。近年来，贸易摩擦的加剧影响到中国与中东欧国家经贸合作的发展。中国虽然采取了很多切实有效的措施推动与中东欧的经贸合作进程，但一些中东欧国家设置新的技术性贸易壁垒并且提高中国产品的进口关税，从而降低了中国产品在中东欧国家的贸易竞争力，双方的经贸合作受限。为此，应加强协作沟通，在降低通关成本和时间、提升通关效率方面进行一系列洽商和合作。积极推进“通关一体化”“单一窗口”“AEO 互认”等措施，使中国与中东欧国家之间的法律、制度和规则趋于一致，便于尽可能地减少隐形壁垒和不必要的冲突，实现贸易摩擦的最小化和双边利益的最大化。同时，要共同参与多边贸易合作和国际化进程，在世贸组织、世界海关组织、中国欧盟商会等国际多边机构中，积极支持有利于中国与中东欧国家双边贸易的规定和条款。

第二，改善进出口贸易运输流通环境，保证物流畅通。在俄乌冲突背景下，欧亚大陆的运输物流受到影响，中欧贸易遭遇冲击，开辟新的路线成为最优解。近期，中国与中东欧国家共建“一带一路”的重点项目不断取得进展，克罗地亚佩列沙茨大桥顺利通车，实现了连接南北领土夙愿；匈塞铁路正式开通运营，实现了中国铁路技术和装备与欧盟铁路互联互通技术规范的对接；随着匈塞铁路项目的推进，匈牙利的铁路运输将与地中海港口连接起来，成为欧中贸易海陆空交汇的枢纽。中欧应继续寻找具有潜力的贸易线路，实现贸易线路的多样性。同时，抓住机遇加快推进中欧陆海快线建设，提高物流效率，开发经贸潜力，保障中东欧“一带一路”互联互通与供应链的稳定与安全。

第三，简化通关流程、降低通关时间，同时加强港口通关基础设施建设，提升通关效率，降低贸易成本。海关应积极主动服务高质量共建“一带一路”，加强与“一带一路”沿线国家和地区机制化合作，积极发挥中国—中东欧国家海关信息中心、中欧陆海快线沿线国家通关协调咨询点作用，支持中欧班列和西部陆海新通道建设。加快建设经贸合作示范区，打造深度融入“一带一路”建设的新平台。为建立全方位的经贸合作平台，可运用技术赋能“三智建设”，即整合运用大数据、物联网、数字地球、5G 等技术，有机结合数字化改革和物流监管业务，提高口岸智能化监管水平、物流服务能力、物流效率，进一步优化中国—中东欧国家贸易便利化水平。推动政策、规则、标准、信息联通共享，服务扩大面向全球的高标准自由贸易区网络，提升贸易投资合作质量和水平，维护多元稳

定的国际经贸关系。

第四，加强能源供给的多元化，推动可再生能源产业的高质量发展。俄乌冲突凸显出能源、粮食等基础性战略资源安全的重要性。面对当前形势，中东欧国家加快了实现能源供应渠道多样化的步伐，这是欧盟应对俄罗斯能源战的重要策略。事实上，中东欧国家实现能源供应多渠道的努力早在俄乌冲突爆发前多年便已开始，当下被赋予了更大的战略意义。中国与中东欧国家仍有合作空间可以开拓。一方面，中国应进一步优化国内资源，统筹协调国际资源，建立多元能源供给体系，与中东欧国家深化清洁能源领域沟通交流，确保能源产业链和供应链安全，降低能源被封锁的可能性。另一方面，要推动可再生能源产业的高质量发展。可再生能源是应对气候变化、支持能源产业可持续与公平发展的重要资源，中国目前在可再生能源生产和技术研发领域处于世界领先地位。未来，中国与中东欧在新能源领域应加强合作，尤其是储能技术的科研、技术转移和示范项目建设合作。要持续推进政策与技术交流，鼓励双方能源企业基于市场化原则开展务实合作，进一步提升中欧能源合作水平。

第五，强化中国与中东欧国家的产业链合作，加大对高新技术产业的投资，促进产业转型升级。当今全球范围内高新技术产业发展不断加快，中国要大力开发相关的高新、绿色、可持续技术，形成集群效应，促进资源间协调发展、资源互补。中国—中东欧国家合作机制的不断推进使国家间贸易合作进一步加深，双方应深化农业、制造、通信、技术研发等传统领域合作，并拓展数字经济、电子商务、金融科技、智慧城市等领域合作。在贸易自由化、便利化持续推进的大环境下，中国国内部分行业可能会受到不利影响，对竞争力较弱的行业应加大政策扶持力度，优化技术创新体系，促进转型升级，提升国际竞争力。

(责任编辑 张红侠)