

长三角地区“大通关”建设的动因与建议

——采用博弈模型分析

程俊杰¹, 唐德才²

(1. 江苏省社会科学院, 江苏 南京 210013; 2. 南京信息工程大学 经济管理学院, 江苏 南京 210044)

[摘要]随着长三角地区经济的快速发展,尤其是外向型经济的驱动,“大通关”建设成为该地区打破发展瓶颈、改善贸易环境的必然选择。目前长三角地区“大通关”建设存在着政府理念创新和协调作用发挥不够等问题。长三角地区要加快“大通关”建设,就必须努力打造服务型政府,提高整体规划水平,使“大通关”建设与总体规划相匹配;同时推进海关和地方政府绩效考核等相关体制的改革,加强长三角地区“大通关”制度一体化建设,加快电子口岸的信息平台建设。

[关键词]长三角地区;“大通关”;通关效率;通关模式

[中图分类号]F061.5 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1004-4833(2010)03-0107-06

一、引言

长三角地区是我国经济最发达的地区之一,其经济发展主要是靠外向型经济驱动。近几年来,长三角地区的外向型经济发展迅速,面对迅猛增长的通关业务量,该地区如何提高通关效率、改善贸易环境已成为当前亟待研究的课题。目前,江苏、浙江、上海由于历史原因分别实行不同的通关管理体制。这种管理体制严重地制约了长三角地区对外贸易量的增长,也影响到该地区贸易环境的改善和经济的发展。打破这一发展瓶颈的重要方法就是在长三角区域内各省市共同加快“大通关”的建设。

所谓“大通关”,是提高口岸工作效率工程的简称。实施“大通关”的实质是要在保证法律法规有效执行的前提下,通过机构重组和作业流程重整以提高进出口货物的通关效率、节约通关时间成本和货币成本。概括地说,“大通关”有三大特征:一是管理理念一体化;二是通关模式一体化;三是信息管理一

体化。因此,“大通关”建设的关键是整合,本质是一体化。

目前长三角地区各省市海关正积极进行“大通关”建设的探索,如上海海关、宁波海关先后实施了提前报关、无纸通关、空运直通式通关、便捷通关、特定区域快速通关、“5+2天”通关工作制等具有首创效应的改革项目。2007年上海、江苏、浙江两省一市签订了《长三角区域大通关建设协作备忘录》,就建立长三角区域便捷通关企业统一认定标准和管理互认机制、建立两省一市“大通关”信息沟通联系制度等方面达成协议。目前,长三角区域海关网上税费支付业务已推广至12家银行,其中上海口岸税费电子化支付率已达到72%。虽然长三角地区“大通关”建设已经取得了初步成效,但是相对于迅猛发展的外向型经济,“大通关”建设依然任重道远。

需要指出的是,针对长三角地区各省市如火如荼地开展“大通关”建设的实践活动,学术理论界对

[收稿日期]2009-12-07

[基金项目]江苏省社会科学基金项目(09CSJ004)

[作者简介]程俊杰(1983—),男,江苏东台人,江苏省社会科学院研究人员,从事区域经济、产业经济研究;唐德才(1966—),男,江苏射阳人,南京信息工程大学经济管理学院教授,从事创新管理研究。

此研究却相对滞后。目前就如何推进“大通关”建设的研究主要形成了三派:一派侧重技术创新^[1];一派侧重制度创新^[2-4];一派则认为应该将制度创新和技术创新结合起来^[5-6]。笔者认为,“大通关”建设需要将制度创新和技术创新结合起来。以下本文将就长三角地区“大通关”建设的动因进行分析。

二、长三角地区“大通关”建设的动因分析

(一) 理论概述

第一,分工的不断专业化以及资产专用性的深化催生“大通关”建设。专业化分工引起资产专用性的产生和深化,也即产生“套牢”效应,这就使得制度变迁和贸易变化中的调整成本增加。为了减弱调整成本增加的影响,通常一个比较实际的选择就是贸易一体化,即实现要素市场和商品市场的一体化,从而使不同地区同一个市场内部各种要素和商品能够自由流动。然而,在现实中,不同地区间要素和商品自由流动的市场机制还未完全建立起来。因此,要适应国际分工发展的客观要求,就必须实现要素市场和商品市场的一体化。而“大通关”建设可以消除不同地区间的贸易壁垒,促进要素和商品的自由流动,形成统一的市场。

第二,“大通关”建设可以减少地区间各贸易主体因不同的通关管理模式所产生的交易成本。由于地区之间存在着不同的通关管理体制,区域间的贸易比本地内部贸易通常要付出更多的交易成本。这种交易成本包括运输费用、佣金、税收等显性的经济交易成本和由于制度缺失以及法律法规不完善所导致的隐性的制度交易成本。当交易成本极高时,不同地区的贸易主体就会选择自给自足的经济,因此贸易活动就非常稀少。这在某种程度上也可以解释位于长三角地区的江苏、浙江、上海具有产业同构现象^[7]。随着“大通关”的建设,通关体制一体化逐步形成,地区之间的贸易交易成本会不断下降,最终成为区域性的统一大市场,达到贸易均衡,实现区域经济一体化。

第三,“大通关”可以产生规模经济效应,促进区

域经济发展。“大通关”建设是区域经济一体化的必然要求,它意味着区域内不同行政区主体的市场由分割走向融合,市场规模得到扩大。市场规模的扩大可以有效促进分工的专业化,从而降低生产成本、提高生产效率,使得区域各贸易主体能获得规模经济效益。

第四,“大通关”建设在促进区域经济一体化的同时也推动产业一体化的形成。“大通关”建设不仅促进贸易一体化,同时也导致了产业一体化,使得地区各贸易主体加快产品研发与生产的结合。这就意味着生产的集中和非市场交易的扩大化,从而减少交易费用、促进相互贸易和投资的扩大。

第五,“大通关”建设改善了区域经济发展的软环境,增强了区位优势。区位优势即区位的综合资源优势,是指某一地区在发展经济方面客观存在的有利条件或优越地位。区位优势的构成因素主要包括自然资源、地理位置以及社会、经济、科技、管理、政治、文化、教育、旅游等方面。经济区位理论认为,随着经济的发展,制度性因素、结构性因素和政策性因素构成的软环境越来越成为区位优势的重要条件,区域经济之间的竞争逐步演变为区域软环境之间的竞争。区域通关管理体制是区域软环境中的一个非常重要的因素,其一体化程度的高低将直接影响到区位优势的大小,而“大通关”建设大幅度提高了区域通关效率,极大地改善了区域软环境,有力增强了区位优势。

(二) 博弈模型分析

笔者借鉴谢建国分析互惠贸易协定与多边贸易自由化的博弈模型^[8],对长三角地区“大通关”建设的可行性进行分析^①。

假设在初始阶段每一个行政区内部(通常是以省为界限)通关模式和通关管理体制是一致的,因此通关成本为零;在区域建成“大通关”之后,不同行政区之间的通关成本也随之降为零。用数学语言表示就是,在初始阶段,当 $j \neq i$ 时, $t_j^i = t > 0$,而当 $j = i$ 时, $t_j^i = 0$;区域“大通关”建成后,假定“大通关”覆盖区

①一般来说,不同行政区主体之间的通关管理体制是不相同的,因此,假设一个特定区域内存在 g 个行政区主体,并且 $g \geq 3$,每个行政区主体有一个厂商,每个厂商只生产一种产品。用 q_j^i 来表示 i 行政区主体的厂商向 j 行政区主体的市场供给产品的数量; P_j 则表示 j 行政区主体市场的均衡价格; π_j^i 表示 i 行政区主体的厂商在 j 行政区主体市场上所获得的利润。由于通关模式和管理体制的不同, i 行政区主体的厂商向 j 行政区主体市场供给产品存在着通关的时间成本和货币成本,我们将其货币化为 t_j^i 。此外, c 表示生产产品不变的边际成本和平均成本。假定 j 行政区主体的效用函数为拟线性效用函数: $U_j(K, Q_j) = K + \left[A Q_j - \frac{(Q_j)^2}{2} \right]$ 。其中 $Q_j = \sum_{i=1}^g q_j^i$ 表示在 j 行政区主体市场所有产品的总销售量; k 是标准产品的消费量。这样 j 行政区主体市场的均衡价格就可以表示为在 j 行政区主体市场产品销售量的线性函数: $P_j = A - Q_j$ 。 i 行政区主体的社会福利函数可以表示为消费者剩余 CS_i 、厂商利润以及从厂商通关成本中获得的货币收入 TR_i 之和。

域为 D , 对于 $j \in D$ 来说, 当 $i \in D$ 时, $t_j^i = 0$, 而当 $i \notin D$ 时, $t_j^i = t > 0$ 。这样, 代表性行政区主体的消费者福利函数可以表示为:

$$CS_i = \left[AQ_i - \frac{(Q_i)^2}{2} \right] - (A - Q_i) Q_i \\ = \frac{1}{2} \left[\frac{g\theta - (g-n)t}{1+g} \right]^2 \quad (1)$$

其中 n 表示“大通关”覆盖区域中行政区主体的个数, 亦即“大通关”覆盖区域的规模。代表性行政区主体的厂商在“大通关”覆盖区域的市场所获得的利润为: $n \left\{ \frac{[\theta + (g-n)t]}{1+g} \right\}^2$, 而在非“大通关”覆盖区域的市场所获得的利润为: $(g-n) \left[\frac{\theta - 2t}{1+g} \right]^2$ 。代表性行政区主体政府从货物通关过程中获得的货币收入为:

$$TR_i = t(g-n) \frac{\theta - (n+1)t}{1+g} \quad (2)$$

所以, 代表性行政区主体的福利函数可以表示为:

$$W_i(n, t) = \frac{1}{2} \left[\frac{g\theta - (g-n)t}{1+g} \right]^2 \\ + n \left\{ \frac{[\theta + (g-n)t]}{1+g} \right\}^2 \\ + (g-n) \left[\frac{\theta - 2t}{1+g} \right]^2 \\ + t(g-n) \frac{\theta - (n+1)t}{1+g} \quad (3)$$

现在对长三角地区能否融合成一个“大通关”区域进行分析。首先, 如果把江苏、浙江、上海看成三个分别在各自内部实行“大通关”的区域, 那么现在的问题是, 这三个小的“大通关”区域能否融合成一个大的“大通关”区域。假设分阶段的情况, 在第一期长三角地区的江苏、浙江、上海各自内部每两个行政区主体(可以是县, 也可以是市)同时组成一个小的“大通关”区域; 在第二期每两个小的“大通关”区域同时融合成一个稍大的“大通关”区域, 以此类推。假设长三角地区有 $g(g=2^b)$ 个行政区主体, 那么在第一期期末, 长三角地区小的“大通关”区域数量为 $\frac{g}{2}$, 而该小的“大通关”区域规模则为 2; 在第二期期末, 长三角地区稍大的“大通关”区域数量为 $\frac{g}{4}$, 该稍大的“大通关”区域规模为 4。那么在第 N 期期末, 长三角地区“大通关”区域的数量为 $\frac{g}{2^N}$, 而该“大通关”区域的规模则为 2^N 。如果令 $W(N)$ 表示在第 N

期“大通关”区域中代表性行政区主体的福利函数, 那么根据(3)式就可得到第 N 期“大通关”区域中代表性行政区主体的福利函数, 即:

$$W(N) = \frac{1}{2} \left[\frac{g\theta - (g-2^N)t}{1+g} \right]^2 \\ + 2^N \left\{ \frac{[\theta + (g-2^N)t]}{1+g} \right\}^2 \\ + (g-2^N) \left[\frac{\theta - (2^N+1)t}{1+g} \right]^2 \\ + t(g-2^N) \frac{\theta - (2^N+1)t}{1+g} \quad (4)$$

上式中, 等号右边第一项表示“大通关”区域中代表性行政区主体的消费者剩余; 第二项为“大通关”区域中代表性行政区主体的厂商在该“大通关”区域内市场上所获得的利润; 第三项为“大通关”区域中代表性行政区主体的厂商在“大通关”区域外市场上所获得的利润; 最后一项是“大通关”区域中代表性行政区主体政府从货物通关过程中获得的货币收入。

各个规模较小的“大通关”区域将持续融合直到这种融合不能再为区域内行政区主体带来更多的福利为止。由于“大通关”区域规模 n 为 N 的单调函数, 当 $W(N)$ 最大时, 有 $\frac{\partial W(N)}{\partial n} = 0$, 其中 $n = 2^N$ 。这样就可以得到 $W(N)$ 取极值时的一阶条件:

$$\frac{\partial W(N)}{\partial n} = - \frac{(g-n)t^2}{1+g} - \frac{2nt[(g-n)t + \theta]}{(1+g)^2} \\ + \frac{[(g-n)t + \theta]^3}{(1+g)^2} - \frac{t[-(1+n)t + \theta]}{1+g} \\ - \frac{2(g-n)t[-(1+n)t + \theta]}{(1+g)^2} \\ - \frac{[-(1+n)t + \theta]^2}{(1+g)^2} \\ + \frac{t[-(g-n)t + g\theta]}{(1+g)^2} \\ = \frac{t(gt - nt + \theta)}{(1+g)^2} > 0 \quad (5)$$

从(5)式的结果可知, $W(N)$ 是 n 的单调增函数。然后再对 $W(N)$ 求关于 n 的二阶导可得二阶条件: $\frac{\partial^2 W(N)}{\partial n^2} = - \frac{t^2}{(1+g)^2} < 0$, 所以可知, 当 $n = g$ 时,

$W(N)$ 可以取得极大值: $W_{\max}(N) = \frac{g(2+g)\theta^2}{2(1+g)^2}$, 因此

可以得到以下命题:

命题 1: 长三角地区的江苏、浙江、上海为三个古诺竞争的小“大通关”区域。它们可以通过进一步融合最终建成长三角地区统一的大的“大通关”区域,

从而实现长三角地区内部通关效率的提高以及通关成本的降低,最终达到资源的优化配置。

以上分析可以得出这样的结论:长三角地区各省市共同加快“大通关”建设是完全可行的。需要说明的问题是:长三角地区建成统一的“大通关”区域后,是否有可能扩大到全国范围,从而实现全国范围的“大通关”,最终达到全国范围内货物通关效率的提高和通关成本的降低。

笔者依然借助前面的博弈模型来进行分析。假设全国范围内只存在长三角地区这么一个“大通关”区域,那么在“大通关”区域外部通关成本给定的情况下,追求区域内部各行政区主体福利最大化的“大通关”区域将会像完全垄断市场的厂商行为一样,通过选择“大通关”区域的规模(即“大通关”区域内行政区主体的数量)来实现区域内行政区主体社会福利的最大化。因此,可将公式(3)对 n 求导,从而得到区域内行政区主体社会福利最大化的一阶条件,即:

$$\frac{\partial W_i(n, t)}{\partial n} = \frac{t\{-[g + 2gn - 3(-1 + n + n^2)]t + (3 + 2g - 4n)\theta\}}{(1 + g)^2} = 0 \quad (6)$$

假设从长三角地区一个“大通关”区域可以扩大到全国范围,即当 $n = g$ 时,有:

$$\frac{\partial W_i(n, t)}{\partial n} = \frac{t[(-3 + 2g + g^2)t + (3 - 2g)\theta]}{(1 + g)^2} \quad (7)$$

求解 $\frac{\partial W_i(n, t)}{\partial n} \Big|_{n=g} = 0$ 时满足条件的 t 值有:

$$\begin{cases} t_1 = 0 \\ t_2 = \frac{(-3 + 2g)\theta}{-3 + 2g + g^2} \end{cases} \quad (8)$$

当 $0 < t < \frac{(-3 + 2g)\theta}{-3 + 2g + g^2}$ 时, $\frac{\partial W_i(n, t)}{\partial n} \Big|_{n=g} < 0$, 此时维持一个较小规模(比全国范围小)的“大通关”区域有利于提高区域内行政区主体的社会福利。根据基本模型部分的假设,总存在 $0 < t \leq \frac{\theta}{g} < \frac{(-3 + 2g)\theta}{-3 + 2g + g^2}$, 因此,当全国范围 $g > 4$ (g 为正整数)时,一个追求区域内行政区主体社会福利最大化的“大通关”区域是不可能形成全国范围内的统一“大通关”的。

当全国范围 $g > 4$ 时,令 $\frac{\partial W_i(n, t)}{\partial n} = 0$, 且当

$$\frac{\partial^2 W_i(n, t)}{\partial n^2} < 0 \text{ 时, } W_i(n, t) \text{ 取得极大值, 解得此时“大通关”区域的最优规模为:}$$

$$n = \frac{(-3 + 2g)t + 4\theta - \sqrt{(45 + 4g^2)t^2 - 4(15 + 2g)t\theta + 16\theta^2}}{6t} \quad (9)$$

上述分析可以得出这样的结论:如果全国只存在在一个地区性的“大通关”区域,那么当全国范围 $g > 4$ 时,追求区域内行政区主体社会福利最大化的“大通关”区域就不可能扩大到全国。

由于不管是从省的层面还是从市县的层面上来讲,全国范围 g 都要远远大于 4, 因此根据上述模型分析结论可以得出以下命题:

命题 2: 基于理性经济人和市场机制的假设, 在不存在政府行政干预的前提下, 如果全国只存在一个长三角地区的“大通关”区域, 那么出于追求区域内行政区主体社会福利最大化的考虑, 一个长三角地区的“大通关”区域是不可能扩大到全国并实现全国范围内的“大通关”的。

三、长三角地区“大通关”建设存在的问题及原因

(一) “大通关”建设存在的问题

长三角地区“大通关”建设离不开政府创新、制度创新和技术创新。这三个方面的创新在江苏、浙江、上海的政府、企业等社会各界的努力和探索下已经取得了明显的成效,但是,随着经济的飞速发展以及对外贸易活动量的成倍增长,这三个方面的创新所存在的缺陷也会成为当前长三角地区“大通关”建设的制约因素。具体表现如下:

第一,政府的理念创新不足、协调作用发挥不够。“大通关”建设的成功与否取决于服务型政府创建的成功与否。各地政府只有牢固树立公共服务理念、努力提高公共服务的数量和质量,才能真正解决“大通关”建设过程中出现的各种问题,才能提出切实可行的提高通关效率的各种措施。由于服务型政府的创建和公共服务理念的转变、贯彻非一日之功,目前在长三角地区“大通关”建设过程中仍然存在政府部门之间协作不畅的现象。跨部门的信息共享是实现“大通关”的核心,但是由于信息共享会导致一些“强势”部门感到地位下降以及出于经济利益、安全、业绩等方面的考虑,信息共享工作推进缓慢。此外,国家直属管理部门与地方政府相关管理部门之

间也存在着信息管理不协调、难共享的问题。

第二,跨关区通关模式的创新仍需要进一步完善。长三角地区两省一市政府以及“四关四检”在跨关区通关模式和管理体制方面做出了许多重要改革和创新,但是这些改革和创新的名称、适用范围、程序、作业流程等大都各不相同,缺乏整体性和兼容性,不利于企业的准确选用,也影响了海关执法的统一性。因此,跨关区通关模式和管理体制方面的创新需要进一步完善、协调并统一。此外,“大通关”相关配套的法律法规的建设也较为滞后,这大大影响了“大通关”的推广与应用。

第三,长三角地区统一的电子信息平台建设亟待加快。目前的情况是:海关、检验检疫、国税、外汇等相关部门在各自的管理领域内信息化建设比较好,但是彼此之间的信息共享和业务协作依然存在障碍,导致信息“孤岛化”现象严重;而且从事第三方服务的运营商、货主企业等也都是各自为政,没有可遵循的标准和统一规划。不同行政区域的物流信息化更是如此,这势必会阻碍长三角地区“大通关”建设的进程。

(二) 原因分析

出现以上问题的根本原因,主要有以下几点:

第一,国家通关管理权力结构不适应市场经济一体化运行的要求。从海关层面来说,海关现行“垂直领导,分而治之”的机构设置模式,即行政管理结构是典型的金字塔科层纵制纵向结构而职能机构横向化。这种纵横交错的分散化格局以及由此伴生的职能条块分割和权力分化必然会影响通关效率。从政府层面来说,地方政府在通关管理方面“多头管理”和权力交叉导致政府部门通关管理职能模糊化,同时地方政府的通关管理权力过度集中,并且中央政府对地方政府运用通关管理权力又缺乏有效的制约,导致以邻为壑、各自为政现象屡见不鲜,直接造成通关效率的降低。

第二,政府政绩考核的功利化单向思维模式不利于构建区域“大通关”。从海关层面来说,中央政府实行“量出为入”的预算管理方式,使得海关以税为纲的绩效考核思路引发关区间的货源之争。从政府层面来说,地方政府片面追求经济发展指标的狭隘政绩观对区域内通关壁垒的形成起到了推波助澜的作用。因此,笔者认为功利化的绩效考核体系对长三角地区的通关管理产生不利的影

响。第三,对传统通关模式和管理体制的路径依赖也是阻碍长三角地区推进“大通关”的一大障碍。从

意识层面来说,传统的通关模式以及通关壁垒思想依然根深蒂固。这种思想与“大通关”的服务经济思想是完全不同的,势必会影响到区域“大通关”的推进。从物质层面来说,传统的通关模式形成了巨大成本,主要包括通关管理的机构成本、地方政府的权力成本、地方政府的建设性成本以及既得利益者的心理预期成本等。这些成本大多是沉没成本,与“大通关”建设完全不兼容。

四、政策建议

笔者认为,长三角地区各省市共同加快“大通关”建设需要政府创新、制度创新和技术创新三者的紧密结合。据此,笔者提出以下几点政策建议:

第一,政府应强化公共服务理念,努力打造服务型政府。要增强“大通关”的观念,增强口岸的整体意识,政府首先要强化公共服务意识。创建服务型政府、推进“大通关”建设,有利于产业集聚,有利于经济发展软环境的改善,有利于地区总体竞争力的提高,同时也有利于政府自身的长远利益。

第二,提高整体规划水平,使“大通关”建设与总体规划相匹配。“口岸发展,规划先行”。长三角地区“大通关”的建设一方面要与长三角地区口岸整体规划相匹配;另一方面也要与长三角地区两省一市的经济发展规划和城市发展规划相匹配。只有做到“大通关”建设与总体规划相一致,才能最大限度地增强“大通关”带来的经济发展动力,才能形成长三角地区经济社会发展的各项工作的合力。此外,还要开展立法调研,重视“大通关”法律法规建设,使得“大通关”建设有法可依、依法行政,为长三角地区各省市共同加快推进“大通关”保驾护航。

第三,推进海关和地方政府绩效考核等相关体制的改革。长三角地区的“大通关”建设是一项系统工程,单单改革通关管理体制和通关模式是“治标不治本”的。现行的海关和地方政府绩效考核体制是“大通关”建设的极大障碍。以税为纲的绩效考核体制迫使不同关区间引发货源之争;而侧重经济发展的政绩考核体制也促使地方政府片面追求以GDP为主的经济指标,导致区域间通关壁垒的形成。因此,推进海关和地方政府绩效考核等相关体制的改革势在必行。

第四,加快长三角地区“大通关”制度一体化建设。目前,长三角地区各级海关出台了许多提高通关效率的创新举措,包括采用新的通关模式和通关监管方式等,但是这些新的通关作业方式还缺乏整

体性和兼容性,不利于长三角地区“大通关”建设,也影响了长三角区域经济的协调发展。因此,长三角地区各省市相关部门应该加快采用国际上通用的通关手续和一致化的标准,统一新的通关模式和通关管理体制,实现长三角地区“大通关”制度一体化。此外,在研究通关模式和通关管理体制改革的过程中,有关部门应从系统的角度重点处理好业务管理体制、行政管理体制和相应技术基础三者之间的关系,避免走入单纯地从业务角度思考对策的误区。

第五,采用国际先进技术改善口岸基础设施,加快电子口岸信息平台建设。长三角地区“大通关”建设离不开信息共享。信息共享一靠协调,二靠技术,技术是基础。通过整合长三角地区通关信息的网络资源,建立统一的长三角地区通关数据平台,打破不同部门数据系统之间的障碍,加快长三角地区“电子口岸”建设,实现无缝“一站式”服务和对区域内企业状况、物流情况、通关状况以及海关监管实时数据等信息的共享,从而为长三角地区“大通关”建设提供技术保障。

综上所述,只有做到政府创新、制度创新和技术创新三者的紧密结合,长三角地区各省市共同加快“大通关”建设的目标才能最终实现。此外,根据模型部分的分析,笔者认为仅仅靠长三角地区的“大通

关”是不可能扩展到全国范围内的“大通关”的,因而需要在不同地区进行“大通关”建设,最终实现全国范围内的“大通关”。

[参考文献]

[1]张欣.关于湛江大通关策略研究[J].中国水运,2007(3):232-233.
[2]何心全.国际贸易技术壁垒对大通关建设的影响[J].中国检验检疫,2007(2):15-16.
[3]李毅.天津空港口岸“大通关”运作模式研究[D].天津大学,2005.
[4]袁迥.长三角区域通关一体化的理论分析和改革构想[D].上海交通大学,2008.
[5]梁军,陈金山.关于第三轮“大通关”若干问题的思考[J].物流技术,2005(10):54-56.
[6]杨东.关于推进青岛口岸“大通关”建设的思考[J].青岛行政学院学报,2008(2):74-77.
[7]顾松年.破“壁”合作——长三角一体化一个无可回避的话题[J].现代经济探讨,2007(5):5-7.
[8]谢建国.区域与多边贸易一体化研究:一个博弈论分析框架[M].南京:南京大学出版社,2007.

[责任编辑:陆惠敏]

The Motivation and Suggestions for Establishing “Large-Scale Simplification of Customs Clearance Procedures” in Yangtze River Delta: A Research Based on Game Theory

CHEN Jun-jie¹, TANG De-cai²

(1. Academy of Social Sciences of Jiangsu Province, Nanjing 210013, China;

2. School of Economic Management, Nanjing University of Information Engineering, Nanjing 210044, China)

Abstract: With the further development of the Yangtze River Delta, establishing “large-scale simplification of customs clearance procedures” becomes the inevitable choice to break the bottleneck of the development and improve trade environment. Currently, many problems such as the government need to play a more important part in innovation and coordination and so on, exist in promoting “large-scale simplification of customs clearance procedures” in the Yangtze River Delta. So we believe that in order to speed up “large-scale simplification of customs clearance procedures” in the Yangtze River Delta, we should make efforts to build a service-oriented government, improve the level of overall planning, promote the reform of the customs and local government performance appraisal system and other related institutions. Meanwhile, we should push forward the system integration in the Yangtze River Delta and speed up the construction of E-port information platform and so on.

Key Words: Yangtze River delta; large-scale simplification of customs clearance procedures; customs clearance efficiency; customs clearance modes