**RCEP 原产地累积规则如何重塑中日物流网络**

**——读《区域全面经济伙伴关系协定解读》**

一、阅读动机

2022 年 1 月，区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）正式生效，这一具有里程碑意义的事件在区域经济合作领域掀起了巨大的波澜。在阅读《区域全面经济伙伴关系协定解读》这本书时，其中一句“累积规则是协定皇冠上的明珠”引起了我浓厚的兴趣。

RCEP 涵盖了 15 个国家，当零部件可以在这 15 国之间自由地像“拼积木”一样组合和流动时，整个物流网络必然会受到深远的影响。我不禁思考，物流节点会怎样重新分布呢？以往的物流模式是否会被打破？新的物流格局又将如何形成？这些问题驱使我深入探究 RCEP 原产地累积规则对中日物流网络的重塑作用。

二、规则速览

（一）区域价值成分规则

RCEP 规定，区域价值成分≥40%即可享惠，并且允许“累积”。这一规则的重要意义在于，它打破了以往严格的原产地认定标准。在过去，一个产品的零部件可能来自多个国家，要确定其原产地往往非常复杂，而且可能因为某个零部件的来源不符合特定标准而无法享受关税优惠。而现在，通过“累积”的方式，只要产品的区域价值成分达到 40%，就能够享受相关的关税优惠政策。

例如，一件电子产品可能其芯片来自日本，外壳来自中国，电池来自韩国，在 RCEP 规则下，这些来自不同 RCEP 成员国的零部件可以累计计算价值成分，只要最终达到 40%，该电子产品就可以享受到关税减免。这无疑极大地促进了区域内零部件的自由流动和优化配置。

（二）中日双边关税减让

中日首次达成双边关税减让，这是 RCEP 的一个重要成果。日本承诺在 11 年内将 86%的工业配件关税降至零。这对于中日之间的贸易往来是一个巨大的利好。对于中国的企业来说，意味着可以以更低的成本进口日本的工业配件，从而降低生产成本，提高产品的竞争力。

以汽车制造企业为例，日本的汽车零部件在全球市场上具有很高的质量和技术水平。以往，由于关税的存在，中国汽车企业进口日本零部件的成本较高。而随着关税的逐步降低，中国汽车企业可以更加自由地选择日本的优质零部件，提升汽车的品质和性能。同时，对于日本的零部件供应商来说，也能够扩大在中国市场的份额，实现互利共赢。

（三）货物通关便利化

RCEP 还规定了快运货物 6 小时通关，一般货物 48 小时通关的便利措施。这大大提高了货物的通关效率，减少了货物在海关的滞留时间。对于物流企业来说，意味着可以更快地将货物送达客户手中，提高物流服务的质量。

以生鲜产品的运输为例，生鲜产品对时间非常敏感，以往由于通关时间较长，可能会导致生鲜产品的新鲜度下降，甚至出现损耗。而现在，通过 6 小时的快运货物通关政策，生鲜产品可以在最短的时间内进入市场，保证了产品的质量和口感。对于一般货物来说，48 小时的通关时间也能够让企业更快地安排生产和销售计划，提高资金的周转效率。

三、物流网络三大变化

（一）枢纽层级扁平化

在 RCEP 生效之前，“中国工厂→日本港口→第三国”的物流模式较为常见。在这种模式下，货物需要在日本港口进行二次原产地认定。这是因为以往的原产地规则较为严格，货物从中国工厂运往第三国时，可能因为经过日本港口而需要重新确定其原产地。

然而，RCEP 生效后，情况发生了变化。企业可以把泰国、越南、中国的零部件在宁波集拼后直接发往欧美。这是因为在 RCEP 的原产地累积规则下，这些来自不同 RCEP 成员国的零部件可以累计计算价值成分，不需要再在日本港口进行复杂的二次原产地认定。这样一来，日本港口的“认证港”地位被稀释，物流枢纽层级变得更加扁平化。

从企业的角度来看，这种变化带来了诸多好处。一方面，减少了货物在日本港口的停留时间，降低了物流成本。另一方面，提高了物流的灵活性和效率，企业可以根据实际情况选择更合适的集拼地点和运输路线。

（二）多式联运节点西移

为了利用中国中西部地区丰富的劳动力资源，一些日企开始调整其产业布局。例如，日企把变速箱、马达工厂从东莞迁往重庆。重庆作为中国中西部的重要城市，拥有丰富的劳动力和完善的基础设施。

2023 年 4 月，长安号开行“重庆—名古屋”集装箱班列，这是多式联运节点西移的一个重要体现。海运段改在宁波出口，整体提前 3 天交付。这种多式联运的方式结合了铁路运输和海运的优势，既保证了运输的稳定性，又提高了运输的效率。

对于日企来说，将工厂迁往重庆并采用多式联运的方式，可以降低生产成本，同时更好地满足市场需求。对于中国中西部地区来说，这也带来了产业发展的机遇，促进了当地经济的增长和就业。

（三）保税仓功能升级

东莞长安镇新建了 5 万 m² 的“RCEP 公共备件中心”，这是保税仓功能升级的一个典型案例。来自日本、韩国的电控元件先进入该保税仓，然后再进行分拨。按照“需要时再征关税”的模式，为中小日企节省了 7%的财务成本。

在传统的保税仓模式下，货物进入保税仓后可能面临一些限制和繁琐的手续。而“RCEP 公共备件中心”采用了更加灵活的管理方式，根据企业的实际需求进行分拨和征税。这对于中小日企来说，减轻了资金压力，提高了资金的使用效率。

同时，这种保税仓功能的升级也促进了区域内零部件的快速周转和高效利用。企业可以根据市场需求及时从保税仓中提取所需的零部件，减少了库存积压和浪费。

四、个人思考

（一）RCEP 带来的“物流红利”

RCEP 把“关税红利”变成了“物流红利”，这是一个非常重要的转变。通过原产地累积规则、关税减让和通关便利化等措施，降低了企业的物流成本，提高了物流效率。然而，要真正享受到这些“物流红利”，企业需要具备一定的能力和策略。

（二）企业应对建议

1. 建立“15 国零部件地图”

建议企业建立“15 国零部件地图”，用地理信息系统（GIS）标出每个配件的验证总重（VGM）与关税梯度。这有助于企业全面了解 RCEP 区域内零部件的分布情况和关税政策。

通过“15 国零部件地图”，企业可以更加清晰地看到哪些国家的零部件具有成本优势，哪些地区的关税政策更加优惠。例如，企业可以根据地图上的信息，选择从关税较低的国家进口零部件，或者将生产环节布局在零部件资源丰富且成本较低的地区。

2. 利用 Python 脚本计算累计区域价值成分

企业可以用 Python 写脚本，自动计算不同路径的累计区域价值成分。在 RCEP 规则下，产品的区域价值成分计算较为复杂，涉及到多个零部件的来源和价值。通过 Python 脚本，可以快速、准确地计算出不同路径的累计区域价值成分，帮助企业选择最优的物流路径和生产方案。

例如，当企业考虑从不同的 RCEP 成员国采购零部件时，Python 脚本可以迅速计算出不同组合下的区域价值成分，从而让企业能够做出更加科学的决策。

3. 申请“经核准出口商”资格

企业还可以与海关签“经核准出口商”资格，自己签发原产地声明，避免排队。在以往的通关过程中，企业需要向海关提交原产地证书等文件，可能会面临排队等待的情况。而成为“经核准出口商”后，企业可以自己签发原产地声明，大大提高了通关效率。

这对于企业来说，可以减少货物在海关的滞留时间，加快资金的周转，提高企业的竞争力。同时，也有助于海关提高监管效率，实现更加高效的通关管理。

五、金句摘录

“累积规则不是纸上福利，而是对物流精细化的一次大考。”——第 5 章

这句话深刻地揭示了 RCEP 原产地累积规则的本质。虽然规则为企业提供了诸多的关税优惠和物流便利，但要真正享受到这些福利，企业需要具备精细化的物流管理能力。

在物流网络重塑的过程中，企业需要不断优化物流流程，提高物流效率，合理配置资源。只有这样，才能在 RCEP 的大背景下，充分利用原产地累积规则带来的机遇，实现企业的长远发展。同时，对于整个物流行业来说，也需要不断提升服务质量和管理水平，以适应新的规则和市场需求。

总之，RCEP 原产地累积规则对中日物流网络的重塑是一个复杂而又充满机遇的过程。企业需要深入理解规则，积极调整战略，以适应新的物流格局，实现自身的发展和壮大。