

基于行为视角的贸易伙伴国进口便利化对中国的出口贸易效应研究

杨丽华 王浩波 李 芳

摘 要: 本文基于中国的贸易伙伴国进口贸易便利化视角,选取进口文件、进口时间及进口成本3个指标构建贸易便利化水平评价体系,并利用改进的引力模型实证检验其对中国出口贸易的影响效应。此外,基于分区域改进引力模型回归结果,选取贸易伙伴国进口成本指标设计两套方案检验贸易伙伴国进口便利化改善对中国出口贸易的影响。结果显示:贸易伙伴国的进口便利化水平改善能显著促进中国出口贸易,当贸易伙伴国进口成本分别降至区域平均水平与最低水平时,中国的出口总量将分别增加1,963.7亿美元与11,431.06亿美元。

关键词: 贸易便利化;出口贸易效应;引力模型

中图分类号: F740.2

文献标识码: A

文章编号: 1006-1894 (2017) 03-0043-10

根据WTO的贸易统计数据,2014年中国对外贸易额是4.303万亿美元,其中出口贸易额是2.343万亿美元,同比增长6.1%,进口贸易额是1.96万亿美元,同比增长0.4%,连续两年位居世界进出口总额第一。出口贸易的增长一定程度上抵消了进口贸易疲软给国民经济带来的影响。但由于人民币汇率上升以及欧洲债务危机等因素的多重影响,中国出口的总体增速放缓,开始显现疲态。在传统的关税与非关税壁垒改革红利逐渐消失的背景下,推行贸易便利化成为“后关税时代”促进中国对外贸易发展的必然选择。但由于不同地区国家间政治、经济与文化上的差异,各国对贸易便利化的理解及重视程度差异较大。欧洲及北美等发达国家聚集地区已经形成较为完善的贸易便利化改革体系,而非洲和亚洲国家只在部分领域进行了贸易便利化改革且进程缓慢,不同地域国家贸易便利化改革的差异极大地阻碍了中国对外贸易的发展。因此,作为世界第一大贸易国,如何促进中国贸易伙伴国贸易便利化改革,充分挖掘潜在的贸易伙伴是中国目前需要解决的重要问题。

一、文献综述

目前国内外关于贸易便利化的研究比较丰富。与本文相关的研究主要有如下3个方面:

作者简介: 杨丽华,宁波大学商学院教授,博士,研究方向:国际贸易理论与政策;王浩波,宁波大学商学院硕士,研究方向:国际贸易理论与政策;李芳,宁波大学商学院硕士,研究方向:国际贸易理论与政策。
基金项目: 教育部人文社会科学研究规划基金项目“基于跨境电商的外贸企业集群创新模式及路径研究”(项目编号:16YJA630065)。

（一）贸易便利化改革影响效应

Raven（2001）通过广泛的调查和分析总结出制约贸易便利化的主要因素，并指出海关是贸易便利化建设的重要环节，海关对贸易便利化的阻碍集中体现在：繁杂的通关程序、大量的进出口文件、海关信息化程度及透明度低。Persson（2011）通过回顾有关欧盟及发展中国家实施贸易优惠政策及贸易便利化政策的相关文献指出，相对于贸易优惠政策，贸易便利化政策的实施对促进贸易的作用更加显著。Morquez-Ramos（2011）指出，在关税壁垒改革的红利逐渐消失的背景下，制度性贸易壁垒对国际贸易的影响更显著，各国应重视贸易便利化谈判。刘雅楠（2004）、王玉婧（2007）、王慧彦（2008）和王丹丹（2012）等通过定性分析得出一致结论：贸易便利化改革能使参与国普遍受益，且其对发展中国家的影响效应更加显著，贸易便利化改革所带来的收益远远大于其建设成本。

（二）贸易便利化水平评价体系构建

关于贸易便利化评价体系的研究以 Wilson（2003）的研究成果最有代表性，Wilson 使用港口效率、海关环境、监管环境以及电子商务普及率测算了亚太地区国家贸易便利化水平，并利用引力模型实证分析了贸易便利化对亚太国家双边贸易间的影响。Walkenhorst（2004）、Shepherd（2009）、Portugal-Perez 与 Wilson（2011）、沈铭辉（2009）、孙林（2011）、李豫新（2013）、李斌（2014）及周升起（2014）等基于 Wilson（2003）的研究成果，结合自身研究重点对贸易便利化水平测量指标体系进行修正并实证分析了贸易便利化措施对双边贸易流量的影响。结果证明：贸易便利化改革能有效促进双边贸易，基础设施与海关环境是主要影响因素，电子商务普及带来的贸易提升空间较大。

（三）区域贸易便利化改革成效

联合国贸易与发展会议（2001）的研究表明，当水路及航空运输成本降低 1%，亚洲的经济总量将增加 33 亿美元。Shepherd（2009）研究表明，东南亚国家贸易流量对基础设施及信息通讯设施的变化尤为敏感，仅港口设施的改善就能为东盟带来 7.5% 的贸易增长。Felipe 等（2010）发现中亚国家的贸易便利化改革能显著改善该区域的对外贸易，通过贸易便利化改革，贸易增幅最小的阿塞拜疆的对外贸易总额将增加 23%，而增幅最高的塔吉克斯坦将达到 63%，区域内整体对外贸易将增长 100%。盛水源（2004）、曾挣（2007）、沈铭辉（2009）、谢娟娟（2011）、单君兰（2012）、孙林（2013）及李辉（2014）等从不同的角度出发，分别运用定性及定量方法分析了东盟、APEC、OECD、SCO 和 CREAM 等区域经济组织国家贸易便利化改革对中国对外贸易的影响，研究表明，区域经济一体化组织的贸易便利化改革对中国对外贸易的影响显著，双方都能从中获益。

综上，比较国内外研究成果，笔者认为，虽然目前国内关于贸易便利化的研究

成果较为丰富,但仍有需要改进之处。

首先,国内关于贸易便利化研究的样本较少,一般只选取与中国有重要贸易往来的国家,忽视了双边贸易流量较小的国家,而这些国家多数为发展中国家。根据已有研究,贸易便利化改革对发展中国家的影响更加显著。因此,这种样本选取方式无法全面反映WTO体制下贸易伙伴国的贸易便利化改革对中国对外贸易的实际影响,具有片面性,其结论的参考价值有限。

其次,国内现有贸易便利化评价指标体系多数以Wilson(2003)研究为基础,学者们结合自身研究重点设定。虽然其指标数量较多,但指标间往往存在较强的自相关性,导致回归结果出现偏差。此外,这些指标体系多与具体的贸易便利化措施相关,较少从行为角度考虑贸易伙伴国进口便利化对中国出口贸易的影响。

最后,由于贸易便利化量化数据统计困难,难以搜集,已有研究多采用年度《世界竞争力年鉴》、《全球竞争力报告》及《全球贸易便利化报告》数据进行分析。这些资料间指标差异较大且各资料内部的评价指标每年都有变化,研究者往往只能依据自身研究重点选取部分年度数据,无法长期、连续反映贸易便利化建设影响的动态变化。

因此,本文从贸易伙伴国进口贸易便利化行为角度出发,选取2006~2014年的进口文件、进口时间及进口成本指标构建贸易便利化水平评价体系并研究其对中国出口贸易的影响。剔除与中国无贸易往来及数据缺失较为严重的国家,确定样本空间为157个国家。根据笔者所阅读的文献资料,这是目前最大的样本空间。

二、贸易便利化指标选取

综合考虑已有研究的不足,本文选取进口文件数(IPD)、进口时间(IPT)、进口成本(IPC)3个指标构建进口贸易便利化水平评价体系。虽然指标数量较少,但高度概括了贸易便利化的内涵和影响因素,具有很强的代表性。因此,选取这3个指标评价一国进口贸易便利化水平是科学可行的。

进口文件数(IPD)是指进口方从合同履行直至终止所需全部进口文件,包括银行单据、海关单证及运输单据等,为获取优惠待遇而办理的海关单证不计入在内。该指标是一国贸易程序复杂度的直观体现,是评价一国贸易便利化水平高低的重要指标。预期符号为负。

进口时间(IPT)是指从合同生效之日起,为完成合同规定货物进口所需的全部时间。具体包括获取各类证件、内陆运输及装卸、报关与清关、港口与码头装卸的时间。此外,等候服务、货物装卸及运力等实际等候时间也包括在内。海运时间除外。进口时间(IPT)受办理证件数量、海关环境、基础设施质量、政府与规制环境等因素影响。进口时间(IPT)的长短决定货物的周转速度与销售,对贸易商的影响较大。预期符号为负。

进口成本（*IPC*）是指为完成货物进口所需的除关税与海运税费外的所有费用，包括获取单证的费用、通关及商品检验检疫费用、报关费用及内陆与港口运输费用，进口方只负责在其所处经济体边境内的费用。有些发展中国家的基础设施落后、海关发展滞后，加重了进口成本，使出口贸易受阻，企业申报的费用超过关税及其他费用之和。预期符号为负。

三、模型设定、变量与数据说明

（一）引力模型改进

引力模型的思想与概念源自牛顿的万有引力定律，一般认为，引力模型最早由 Tinbergen（1962）与 Poyhonen（1963）分别提出。早期的引力模型多采用 GDP、人口、PGDP、距离及边界接壤等变量研究其对国家间双边贸易的影响。引力模型所需数据易于获取且回归结果可信度较高，目前已经成为研究双边贸易的主流方法。其最初的数学表达式为：

$$X_{ij} = \beta(G_i \times G_j)D_{ij} \quad (1)$$

其中， X_{ij} 表示 i 国对 j 国的进口额（出口额）， β 为常系数， G_i 为 i 国的国内生产总值， G_j 为 j 国的国内生产总值， D_{ij} 表示 i 国与 j 国之间的地理空间距离，一般以两国首都或经济中心之间的距离表示。

为研究贸易伙伴国进口贸易便利化对中国出口贸易的影响，本文在基本引力模型的基础上引入进口文件数（*IPD*）、进口时间（*IPT*）和进口成本（*IPC*）构建改进的出口贸易引力模型。此外，由于人口、边界接壤、双边贸易政策因素均对贸易流量有影响，因此，将 *IPD*、*IPT*、*IPC*、*GDP* 和距离等作为控制变量引入模型。改进后的进出口贸易引力模型表达式如下：

$$X_{ij} = \beta + \beta_1 \ln G_j + \beta_2 \ln D_{ij} + \beta_3 \ln EPD_i + \beta_4 \ln EPT_i + \beta_5 \ln EPC_i + \beta_6 \ln IPD_j + \beta_7 \ln IPT_j + \beta_8 \ln IPC_j + \beta_9 BOR + \beta_{10} TA + \varepsilon_{ij} \quad (2)$$

X_{ij} 表示中国对样本国的出口额， EPD_i 、 EPT_i 和 EPC_i 分别表示中国出口文件数、出口时间及出口成本。 IPD_j 、 IPT_j 和 IPC_j 分别表示贸易伙伴国进口文件数、进口时间与进口成本。为便于理解，本文借鉴李辉（2014）的方式，将这 6 个指标设定为中国及贸易对象国企业或单位为完成中国的出口贸易所需的进出口文件数、进出口时间及进出口成本。其他符号含义与式（2）相同。

（二）变量说明

G_i 与 G_j 表示中国及其贸易伙伴国的 GDP 总量。一般而言，一国的经济规模越大，其国内消费者需求越旺盛，潜在的市场越大。此外，经济规模越大，其对出口的边际增长影响越显著。预期符号为正。

D_{ij} 表示国家间地理空间距离，本文选取国家间首都距离表示双边距离。此外，

为消除距离作为固定变量的缺陷,借鉴将殿春与张庆昌(2011)的做法,将双边距离乘以对应年份的布伦特原油价格,换算为距离成本。距离越远,运输成本越高,国际贸易必然减少。预期符号为负。

BOR 为虚拟变量,表示两国是否接壤。当两国接壤时取值 1,当两国不接壤时取值 0。预期符号为正。

TA 表示双边贸易政策。如果中国的贸易伙伴国加入 ASEAN、SCO 或 APEC,则该变量取值 1,否则取值 0。

EPD_i 、 EPT_i 及 EPC_i 分别表示中国出口文件数、出口时间及出口成本,基本含义与前述相同。由于中国出口贸易受其自身及贸易伙伴国双重因素的影响,因此,将这 3 个指标作为控制变量引入引力模型。

(三) 数据说明

本文选取面板数据进行回归分析。其中,进出口文件(IPD 、 EPD)、进出口时间(IPT 、 EPT)及进出口成本(IPC 、 EPC)的数据来源于世界银行发布的 2006~2014 年度《营商报告》。为尽可能地保持数据来源的一致性,GDP 数据来源于世界银行的世界发展指数数据库。中国对其贸易伙伴国的出口额来源于联合国商品贸易数据库。双边首都距离由 www.indo.com 网站的距离计算器计算得出,布伦特原油价格源自《2015 年 BP 世界能源统计公报》。各国是否加入 ASEAN、SCO 及 APEC 在各组织官网查询得出。

四、实证分析

(一) 基本引力模型

本文使用 Eviews8.0 进行实证分析。在进行回归前对各变量进行稳定性检验并排除模型可能出现的伪回归现象。基于模型形式检验结果,采用基于 pooled WLS 方法估计的时期固定效应模型。基本引力模型回归结果见表 1。

表 1 基本引力模型结果

自变量	回归系数	T-统计量
C	-9.03	-11.03
$\ln(G_j)$	0.79	145.18
$\ln(D_{ij})$	-0.63	-51.47
$\ln(G_i)$	0.55	18.56
R-sq	0.9712	
Adjust R-sq	0.9711	

数据来源:根据 Eviews 8.0 操作结果整理得出。

由表 1 可知,基本引力模型的回归结果较好,各变量均通过 t 检验且符号与预期相符。模型调整后的可决系数高达 0.9711,说明 GDP 与距离对因变量做出了很好的解释,是影响中国出口贸易的重要因素。当中国及其贸易伙伴国的经济总量每增加

1%，中国的出口量分别增加 0.55% 与 0.79%。距离仍是阻碍贸易的重要因素，距离每增加 1%，中国的出口量将减少 0.63%。

（二）全样本改进出口引力模型

为研究贸易便利化因素对出口贸易的影响，本文将贸易伙伴国进口文件（IPD）、进口时间（IPT）及进口成本（IPC）引入基本引力模型。采用基于 pooled WLS 方法估计的时期固定效应模型进行回归分析，回归结果见表 2。

由于 2006~2014 年度中国出口文件数指标数值固定不变，在回归时软件无法识别，故本文将其剔除后回归得到改进出口贸易引力模型 1。由表 2 可见， LnEPT_i 不显著，将其删除后再次回归得到模型 2，结果较理想。

表 2 改进出口贸易引力模型回归结果

变量	$\text{Ln}(G_i)$	$\text{Ln}(G_j)$	$\text{Ln}(D_{ij})$	LnIPD_i	LnIPT_i	LnIPC_i	LnEPT_i	LnEPC_i	Dum_BOR	Dum_TA	C	R-sq	Adjust R-sq
模型 1	0.84	0.78	-0.54	-0.05	0.32	-0.58	0.24	-0.23	-0.29	0.80	-14.37	0.9608	0.9605
	(8.18)	(140.72)	(-16.22)	(-2.07)	(8.21)	(-17.47)	(0.34)	(-1.31)	(-9.40)	(47.39)	(-6.16)		
模型 2	0.82	0.78	-0.53	-0.06	0.32	-0.58		-0.18	-0.29	0.80	-29.70	0.9608	0.9606
	(21.68)	(140.36)	(-16.20)	(-1.98)	(8.19)	(-17.30)		(-2.00)	(-9.35)	(47.39)	(-10.07)		

数据来源：根据 Eviews8.0 操作结果整理得出。

从模型回归结果看，GDP 与距离对中国出口贸易流量的影响系数较大。当中国及其贸易伙伴国的 GDP 每增加 1%，中国出口总量增加 0.82% 和 0.78%。距离每增加 1%，中国出口量减少 0.53%。

中国出口成本、贸易伙伴国进口文件数及进口成本是影响中国出口贸易的主要因素，中国出口成本每减少 1%，其出口将增加 0.18%。贸易伙伴国进口文件数或进口成本减少 1%，中国出口增加 0.06% 或 0.58%。其中，贸易伙伴国进口文件数的减少对中国出口贸易的影响相对于其他指标已经较小，说明在 WTO 框架下各国的进口贸易程序均大有改善。贸易伙伴国进口时间与中国出口贸易正相关，其进口时间每增长 1%，中国的出口增加 0.32%。消费、投资及出口是拉动经济增长的三驾马车，目前中国国内消费对经济增长的贡献率相对于西方发达国家偏低，2015 年其贡献率在 50% 左右，远低于发达国家水平。国内需求的不足导致出口仍是拉动中国经济增长的重要手段。此外，经济全球化的深化带来全球市场的进一步扩张，国际市场份额的扩大必然会吸引中国增加出口。因此，经济发展的需要与全球市场的新一轮扩张使得贸易伙伴国进口时间的增加并不会减少中国的出口额。

虚拟变量双边贸易政策影响为正且系数较大，当贸易伙伴国加入 AESEN、SCO 或 APEC 等组织，中国的出口贸易将分别增加 0.8%，说明加入区域经济合作组织对中国的对外贸易有着积极影响。

（三）分样本的改进引力模型

由于不同地区国家的经济发展水平、技术条件及国内规制环境各不相同，为检

验不同地区国家贸易便利化水平对中国出口贸易的影响, 本文依据国际通用标准, 将样本国家划分为亚洲国家、非洲国家、欧洲国家及美洲国家。由于大洋洲所属国家只有 5 个, 不便于进行回归分析, 故本文按其经济发展水平及地理空间距离划入美洲。其中, 亚洲国家 40 个, 非洲国家 45 个, 欧洲国家 38 个, 美洲及大洋洲国家 33 个。受篇幅限制, 本文只列出最终回归结果, 模型调整过程略去。分区域样本回归结果见表 3。

表 3 分区域引力模型回归结果

区域 自变量	亚洲		非洲		欧洲		美洲、大洋洲	
	回归系数	T—统计量	回归系数	T—统计量	回归系数	T—统计量	回归系数	T—统计量
C	-14.01***	-15.645	-25.751***	-10.250	-3.985	-2.042	-12.57***	-8.489
$\ln(G_i)$	0.590***	17.972	1.567***	42.258	0.598***	7.752	0.691***	21.388
$\ln(G_j)$	0.902***	46.982	0.612***	12.447	1.039***	101.759	0.792***	188.916
$\ln(D_{ij})$	-0.323***	-12.032	-0.665***	-2.784	-1.470***	-11.401	-0.324***	-4.318
$\ln IPD_i$	—	—	—	—	—	—	—	—
$\ln IPT_i$	—	—	—	—	—	—	—	—
$\ln IPC_i$	—	—	—	—	-0.384**	-2.523	—	—
$\ln EPD_i$	—	—	0.956***	8.293	0.145***	3.097	-0.761***	-13.018
$\ln EPT_i$	-0.103***	-3.496	0.711***	9.280	0.182**	2.114	—	—
$\ln EPC_i$	-0.216***	-4.688	-1.72***	-42.06	-0.571***	-0.374***	-0.263***	-6.204
Dum_BOR	0.432**	12.623	—	—	—	—	—	—
Dum_TA	1.13	35.551	—	—	—	—	0.176***	4.073
—	R ²	0.8510	R ²	0.604	R ²	0.8809	R ²	0.9556
—	Adjust R ²	0.8481	Adjust R ²	0.598	Adjust R ²	0.8783	Adjust R ²	0.9547

注: *、** 和 *** 分别表示在 10%、5% 和 1% 水平下显著。

由表 3 可见, 分区域改进引力模型均通过 F-statistic 检验, 调整后可决系数分别为 0.8418、0.598、0.8783 及 0.9547, 各个变量均通过 t 检验且对因变量做出了较为合理的解释。其中, 控制变量 $\ln EPD_i$ 、 $\ln EPT_i$ 、 $\ln EPC_i$ 在亚洲、非洲、美洲及大洋洲国家模型中均不显著并被剔除, 这说明中国的出口贸易主要还是受贸易伙伴国因素的影响, 贸易伙伴国贸易便利化水平的提高将极大地促进中国的出口贸易。对回归结果进一步分析可得到以下结果。

(1) 中国及其贸易伙伴国的 GDP 总量对中国对外贸易影响系数均为正且较大, 与预期相符, 说明经济规模仍然是影响国际贸易的重要因素。同时, 我们发现欧洲国家 GDP 总量对中国出口贸易的影响最大, 其次分别为亚洲、美洲及大洋洲国家, 非洲国家 GDP 总量的回归系数最小且小于中国 GDP 总量的回归系数。这可能是因为目前非洲区域国家经济水平普遍偏低、发展速度慢、国内消费能力不足, 其经济总量的增加对促进进口的作用有限。而欧洲区域国家经济水平较高、国内消费能力较强, 其经济总量的增加对贸易的促进作用更显著。

(2) 距离变量的影响系数均为负, 与预期相符。其中, 距离对欧洲区域国家的影响系数最大, 为 -1.470。其次分别为非洲、美洲及大洋洲和亚洲。中国与欧洲贸

易的主要运输方式为海运和陆运。海运时间长，绕行距离远，成本较高。陆运受地理环境及沿线国家交通基础设施不健全的限制，运力紧张，运输费用高。亚洲区域国家距离中国最近且 APEC、SCO、AESEN 等组织的存在使得亚洲区域大部分国家间的联系紧密，运输便利。因此，距离因素对亚洲区域的影响最小。

(3) 贸易便利化指标对各区域国家的影响不一。其中，当亚洲区域国家进口时间与进口成本降低 1%，中国对该区域的出口将分别增加 0.103% 与 0.216%。当美洲及大洋洲国家的进口文件数与进口成本降低 1%，中国对该区域的出口将增加 0.761% 与 0.263%。而进口文件数和进口天数对非洲及欧洲区域国家影响系数为正且非洲区域国家的影响系数远大于欧洲区域国家，与预期不符。虽然近年来中非之间贸易摩擦不断，但非洲经济的发展使得中非之间的贸易具有巨大的市场潜力及开拓空间，加之中国政府对非洲贸易政策的倾斜与优惠，因此即使非洲区域国家的进口程序复杂，进口时间长，中国仍不会减少对其出口额。欧盟是中国重要的贸易伙伴，其区域内巨大的市场及强大的消费能力使得中国也不会减少对其出口额。进一步分析后我们发现，亚洲区域国家的回归系数最小，这可能是因为 APEC、SCO 及 AESEN 等区域经济组织的建立使得区域内各国消除阻碍区域贸易的技术与机制性障碍的贸易便利化改革成效显著，相对于其他地区贸易环境更好。

(4) 虚拟变量双边贸易政策的影响系数为正，与预期相符。由于加入 APEC、SCO 及 AESEN 的国家基本集中在亚洲，因此，该变量对亚洲区域国家的影响更显著。

(四) 模拟方案设计

由于各地区贸易便利化指标对中国出口贸易的影响不一，为进一步分析贸易伙伴国贸易便利化水平变化对中国出口贸易影响，本文基于 2014 年数据设计了两套方案进行检验。方案一：将各区域国家的进口成本降至区域平均水平；方案二：将各区域国家的进口成本降至区域最低水平。最终计算结果见表 4。

表 4 2014 年模拟方案计算结果

国家区域	区域平均水平			区域最高水平		
	出口增长量 (亿美元)	出口模拟值 (亿美元)	出口增长率 (%)	出口增长量 (亿美元)	出口模拟值 (亿美元)	出口增长率 (%)
亚洲	179.31	11,387.45	1.6	3,408.78	14,616.92	30.14
非洲	331.76	1,351.67	32.53	2,679.50	3,699.42	262.72
欧洲	1,041.83	5,383.91	23.99	3,573.72	7,915.79	82.3
美洲及大洋洲	410.8	6,470.8	6.78	749.14	6,809.14	12

数据来源：根据 Eviews8.0 操作结果并结合各国进口成本、进口额数据整理计算得出。

由表 4 可见，当各区域国家的进口成本降至区域平均水平时，中国对亚洲区域国家的出口额将增加 179.31 亿美元，增幅为 1.6%；对非洲区域国家的出口额将增加 331.76 亿美元，增幅为 32.53%；对欧洲区域国家的出口额将增加 1,041 亿美元，增幅为 23.99%；对美洲及大洋洲的出口将增加 410.8 亿美元，增幅为 6.78%。当

各区域的进口成本将至区域最低水平时, 中国对亚洲区域的出口增加 3,408.78 亿美元, 增幅为 30.14%; 对非洲区域的出口增加 2,679.5 亿美元, 增幅为 262.72%; 对欧洲区域的出口增加 3,573.72 亿美元, 增幅为 82.3%; 对美洲及大洋洲的出口增加 794.14 亿美元, 增幅为 12%。就出口增长率而言, 进口成本的降低对非洲区域的影响最大, 其次为欧洲区域。依据前述内容可知, 非洲区域国家整体经济水平偏低, 基础设施建设滞后, 进口成本较高, 但中非之间的贸易具有巨大的潜力及市场开拓空间。因此, 一旦其进口成本出现较大改善, 中国对其出口将大幅增长。而欧洲区域距离中国较远且运输不便, 进口成本主要体现在运输成本。随着运输技术的不断进步以及欧亚大陆陆上运输带的贯通, 进口成本的降低必将极大地促进中国对其出口。

五、结论及政策建议

本文利用改进的引力模型实证分析了贸易便利化对中国出口贸易的影响。依据实证分析结果得出, 贸易伙伴国进口贸易便利化的改善能有效地促进中国的出口贸易。当各区域贸易伙伴国进口成本降至区域平均水平与最低水平时, 中国的出口总额将大幅增长。因此, 中国应加强与贸易伙伴国的沟通与协商, 推进贸易便利化建设, 积极改善贸易环境。

(1) 加强自身的贸易便利化建设。根据世界银行发布的年度《营商报告》数据, 中国进口时间为 24 天, 在本文所选取的样本国家中排名大致 90 位, 处于中游偏下水平。与发达国家相比, 中国的进口时间是美国的 5.8 倍、德国的 3.4 倍和日本的 2.1 倍, 差距较大。作为发展中大国, 中国必须为其他国家做出表率, 积极推进本国的贸易便利化建设。海关环境是贸易便利化建设的核心内容, 清关过程中很容易遭遇问题, 加重贸易成本。因此, 中国海关应借鉴发达国家海关改革经验, 改善现有海关通关制度, 减少清关程序并加强海关信息化建设。

(2) 推进发展中国家的贸易便利化建设。在关税减免的红利效应逐渐消失的背景下, 如何消除贸易低效成为各国关注的焦点。相比于发达国家, 消除贸易低效对发展中国家的作用更加显著。但贸易便利化建设的巨大成本让许多经济水平较低的发展中国家难以承受。因此, 中国在强化自身贸易便利化建设的同时, 应积极援助发展中国家的贸易便利化建设。对发展中国家而言, 一方面, 应合理利用国外援助, 加强本国基础设施建设, 改善国内政府规制及海关环境。另一方面, 积极参与 WTO 框架下的贸易便利化准则制定, 借鉴发达国家贸易便利化建设经验。

(3) 依托“一带一路”倡议, 积极推进区域贸易便利化谈判。作为首个以中国为主体的跨洲际合作框架协议, “一带一路”贸易畅通将为中国对外贸易的发展注入新的活力, 而实现“贸易畅通”的关键在于贸易便利化建设。由于“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平参差不齐, 因此, 应积极推进区域贸易便利化谈判, 促进区域贸易便利化协商与合作机制的建立。区域内各国需明确自身应承担的责任,

共同促进区域内贸易便利化水平的整体提升。此外,基于地区贸易便利化改革的影响效应差异,中国应着重加强与非洲和欧洲区域的贸易便利化合作。

(4) 积极参与自由贸易区建设谈判。从实证分析结果看,加入 APEC、AESEN 与 SCO 等组织能有效促进中国的出口贸易。此外,自贸区谈判越来越重视贸易便利化建设,目前 APEC 已完成两次贸易便利化行动计划。因此,中国必须重视参与自贸区建设谈判,加强与自贸区国家的合作,表明自身的立场和观点,确保自身的利益。

参考文献:

- [1] 郝景芳. 基于面板数据引力模型的中国对外贸易研究[D]. 北京: 清华大学, 2012.
- [2] 将殿春, 张庆昌. 美国在华直接投资的引力模型分析[J]. 世界经济, 2011,(5).
- [3] 单君兰. 基于APEC的贸易便利化测评及对我国出口影响的实证分析[J]. 国际商务研究, 2012, 33(1).
- [4] 孙林, 徐旭霏. 东盟贸易便利化对中国制造业产品出口影响的实证分析[J]. 国际贸易问题, 2011,(8).
- [5] 曾铮, 周茜. 贸易便利化测评体系及对我国出口的影响[J]. 国际经贸探索, 2008,(10).
- [6] Hoekman, B., Nicita, A. Trade Policy, Trade Costs and Developing Country Trade[R]. World Bank Policy Research Working Paper, 2008, No.4797.
- [7] Shepherd, Ben, Wilson, John S. Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities[R], 2009, 20.
- [8] Shepherd, S. B., Wilson, J. S. Trade, Infrastructure and Road Ways in Europe and Central Asia: New Empirical Evidence[J]. Journal of Economic Integration, 2007, 22(4).

Analysis of the Factors of China's Export Trade: Based on the Perspective of Import Trade Facilitation

YANG Li-hua WANG Hao-bo LI Fang

Abstract: Based on the perspective of China's trading partners' import trade facilitation, this paper selects three indicators, i.e. import file, import time and import costs, to build the evaluation system of trade facilitation, and makes an empirical study of the effects that the system has on China's export trade, using the improved gravity models. In addition, this paper chooses two sets of schemes of trading partners' import cost index designing to examine the influence of improvement of trading partners' trade facilitation on China's export trade, on the basis of regression results of sub-regional improved gravity model. The results show that, the improvement of trading partners' trade facilitation can significantly promote China's export trade. While trading partners' import costs were reduced to the average level in the region, the amount of China's total exports would increase 196.37 billion dollars, while the import costs are minimized, the accrual of China's total exports turns out to be 1143.106 billion dollars.

Key words: trade facilitation; export trade effect; gravity model

(责任编辑: 张建华)