

“一带一路”背景下贸易便利化对民族地区 贸易开放水平的影响分析^{*}

薛继亮

民族地区的贸易开放水平较低,不利于形成中国陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。为探讨这一问题,本文利用民族地区的7个省份和俄罗斯等32个“一带一路”沿线国家的数据进行分析,认为民族地区虽然在“一带一路”中的战略地位突出,地缘优势明显,但是没有带来明显的区域发展优势,没有真正联通起“一带一路”沿线国家,贸易便利化水平低是影响其贸易开放水平的关键制约因素。文章构建一个5维度的贸易便利化体系来度量民族地区的贸易便利化水平,发现民族地区的贸易便利化水平较低,提高贸易便利化水平可以提升民族地区的贸易开放水平;在此基础上,结合一个扩展的贸易引力模型对此进行实证研究,结果发现民族地区的贸易便利化水平提高1%,贸易额将增加1.24%,可以显著促进民族地区的贸易开放水平。民族地区应采取推进基础设施建设,强化贸易便利化的机制能力建设和优化贸易制度体系等多种措施来提高贸易便利化水平,改善贸易结构,推进与“一带一路”沿线国家贸易的深化。

关键词:贸易便利化 贸易开放水平 民族地区 “一带一路”

作者薛继亮,内蒙古大学经济管理学院副教授。地址:呼和浩特市,邮编010021。

推动形成全面开放新格局是党的十九大报告提出的建设现代化经济体系的六大任务之一,要求以“一带一路”建设为重点,形成陆海内外联动、东西双向互济的开放格局。但是当前我国贸易开放格局呈现“东重西轻”的特征,中西部内陆和沿边地区尚未成为我国贸易开放格局的前沿和新高地。民族地区通过口岸与他国相连通,但是并没有呈现东部沿海地区贸易繁荣和经济发展并举的景象,其中一个很重要的原因就是贸易便利化水平低于东部地区和中部地区,以及全国平均水平,这也是本文选择贸易便利化作为研究视角,论证贸易便利化对民族地区贸易开放水平影响的初衷。

一、文献综述

贸易便利化在于通过降低贸易国之间的交易成本来促进贸易扩张和经济发展,这在关税

^{*} 本文系教育部研究基地重大项目“中蒙俄经济走廊建设中的边境经济发展研究”(项目编号:16JJDGJW007)、国家自然科学基金项目“对外贸易结构调整对劳动力市场的影响机制与政策研究”(项目编号:71673063)的阶段性研究成果。

同盟、自由贸易区,以及共同市场等区域一体化理论中已经得到验证,同时也为边疆地区或边境地区的经济发展和扩大开放提供了理论依据。实际上,本国和贸易伙伴的贸易制度与贸易体制决定了两国贸易关系的紧密程度,单个国家的贸易增长可以通过贸易便利化来实现。^①与关税壁垒正逐渐减少或被约束的同时,各国贸易便利化水平在不断提高。伊万诺(K. Iwanow)的研究表明,贸易便利化改善1%,出口额会增加0.5%。^②菲利普(J. Felipe)和库马尔(U. Kumar)的研究也发现,中亚国家贸易便利化的改善能够显著促进贸易增长;^③托马斯(W. Hertel Thomas)等也认为,日本和新加坡的贸易增长源自两国电子商务,以及海关手续自动化等贸易便利化的改善。^④谢普德(Shepherd)和威尔逊(J. S. Wilson)的研究发现,东南亚国家可以从改善港口设施、限制乱收费、提高网络服务水平等贸易便利化的改善中获得巨大的经济利益。^⑤摩西(E. Mosé)和欧丽雅(T. Orliac)的研究则发现,贸易便利化的改善可以使中低收入国家的总贸易成本下降15.5%;^⑥马蒂(L. Marti)等对新兴市场国家的贸易便利化程度对对外贸易的促进作用做了实证研究。^⑦

国内学者的研究也证明了贸易便利化和区域经济增长之间存在正向关系。李斌等测算了109个国家2007—2011年的贸易便利化水平,然后对其与服务贸易的关系进行了实证研究,发现贸易便利化对服务贸易出口的影响是显著的。^⑧孔庆峰、董虹蔚验证了贸易便利化对“一带一路”沿线国家之间的贸易增长和扩大贸易潜力起到促进作用。^⑨杨军等在全球贸易一般均衡模型的基础上分析了贸易便利化对中国经济和贸易增长的影响,发现贸易便利化的正向作用非常明显,可以显著提高中国经济增长和社会经济福利。^⑩汪戎、李波通过建立贸易便利化对出口多样化影响的计量经济模型进行实证研究,发现贸易便利化能有效提升出口多样化。^⑪谢谦认为,贸易便利化水平的提升对于国际贸易、经济增长、市场整合、就业等方面具有显著的促进和溢出效应,但是我国贸易便利化水平不高,在通关效率、边境管理等方面还有较大的提升空间。^⑫

贸易便利化对区域经济增长具有重要的作用,民族地区也不例外。李豫新、郭颖慧在计算

① 参见 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*, Vol. 17, No. 3, 2003.

② 参见 K. Iwanow, “Trade Facilitation, Regulatory Quality and Export Performance,” *Journal of International Development*, Vol. 19, No. 1, 2007.

③ 参见 J. Felipe and U. Kumar, “The Role of Trade Facilitation in Central Asia: A Gravity Model,” http://ideas.repec.org/p/lev/wrkpap/wp_628.html, 2010 年。

④ 参见 W. Hertel Thomas, Terrie Walmsley and Itakura Ken, “Dynamic Effects of the ‘New Age’ Free Trade Agreement between Japan and Singapore,” *Journal of Economic Integration*, Vol. 24, No. 8, 2001.

⑤ 参见 Shepherd, J. S. Wilson, “Trade Facilitation in ASEAN Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities,” *World Bank Policy Research Working Paper Series*, No. 4615, 2008.

⑥ 参见 E. Mosé, T. Orliac, “Trade Facilitation Indicators: The Potential Impact of Trade facilitation on Developing Countries,” *OECD Trade Policy Papers*, 2013.

⑦ 参见 L. Marti, R. Puertas, L. Garcia, “Relevance of Trade Facilitation in Emerging Countries’ Exports,” *The Journal of International Trade and Economic Development*, Vol. 23, No. 2, 2004.

⑧ 参见李斌、段妮妮、彭星:《贸易便利化的测评及其对我国服务贸易出口的影响——基于跨国面板数据的实证研究》,《国际商务(对外经济贸易大学学报)》2014年第1期。

⑨ 参见孔庆峰、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》,《国际贸易问题》2015年第12期。

⑩ 参见杨军、黄洁、洪俊杰、董婉璐:《贸易便利化对中国经济影响分析》,《国际贸易问题》2015年第9期。

⑪ 参见汪戎、李波:《贸易便利化与出口多样化:微观机理与跨国证据》,《国际贸易问题》2015年第3期。

⑫ 参见谢谦:《贸易便利化、经贸发展与我国的改革实践》,《经济动态》2018年第1期。

新疆维吾尔自治区与周边国家贸易便利化水平的基础上,对贸易便利化和贸易增长的关系进行了实证研究,结果发现新疆维吾尔自治区的边境贸易便利化水平最高,对边境贸易具有明显的促进作用。^① 孙林、徐旭霏也在衡量贸易便利化水平的基础上,论证了中国—东盟区域制造业产品出口的影响,发现最显著的影响因素是东盟机场基础设施质量的改善,提升港口质量等级、提高东盟海关效率、减少贸易壁垒,以及增加因特网的普及率都对农产品出口东盟的影响显著。^② 方晓丽、朱明侠测算了中国及东盟国家的贸易便利化水平,在此基础上的实证研究也发现贸易便利化水平的提高可以显著带来贸易的增加。^③ 孙林等的研究发现提升港口、铁路基础设施和海关程序负担的质量,能够明显提高中国与东盟贸易便利化水平,对区域内谷物进口贸易具有显著的促进作用。^④ 张晓倩、龚新蜀发现中国是上合组织国家中贸易便利化水平最高的国家,吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦两国的贸易便利化水平相对较低,进口国贸易便利化水平的改善对中国农产品出口上合组织国家发挥促进作用。^⑤ 谭晶荣、华曦在测算丝绸之路沿线国家贸易便利化水平的基础上,运用引力模型对贸易便利化水平对中国农产品出口产生的重要影响进行了实证研究。^⑥ 民族地区贸易便利化水平全面低于东部和沿海地区,内蒙古、吉林、黑龙江、广西、云南、西藏、新疆等省区的贸易便利化水平得分全部低于70分,低于东部地区、中部地区和全国平均水平,最低的是西藏和内蒙古。^⑦

综上所述,国内外研究发现贸易便利化已经成为促进国际贸易和地区经济发展的重要因素,针对贸易便利化的改善内容方面的研究也比较充分,但是针对民族地区,尤其是民族地区和“一带一路”沿线国家的贸易便利化研究还不够深入。为此,本文从贸易便利化的视角,综合分析民族地区在“一带一路”中的战略地位和发展现状,从理论上探寻贸易便利化对民族地区贸易开放水平的影响,以期对提升民族地区贸易开放水平提供参考性意见。

二、民族地区对“一带一路”沿线国家贸易开放水平的现状分析

(一)民族地区在“一带一路”建设中的地缘区位优势比较明显

中国正同“一带一路”沿线国家一道,积极规划中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊建设。在这六大经济走廊中,涉及我国的内蒙古、吉林(延边朝鲜族自治州)、黑龙江、甘肃、青海、新疆、西藏、云南、广西等省区(见表1)。考虑到与经济走廊建设的相关性,本文将内蒙古、吉林、黑龙江、广西、云南、西藏、新疆等7个省

① 参见李豫新、郭颖慧:《边境贸易便利化水平对中国新疆维吾尔自治区边境贸易流量的影响——基于贸易引力模型的实证分析》,《国际贸易问题》2013年第10期。

② 参见孙林、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》,《国际贸易问题》2011年第8期。

③ 参见方晓丽、朱明侠:《中国及东盟各国贸易便利化程度测算及对出口影响的实证研究》,《国际贸易问题》2013年第9期。

④ 参见孙林、蓝旻、钟钰:《贸易便利化对中国与东盟区域谷物可获得性的影响:进口贸易流量视角的考察》,《国际贸易问题》2015年第1期。

⑤ 参见张晓倩、龚新蜀:《上合组织贸易便利化对中国农产品出口影响研究——基于面板数据的实证分析》,《国际经贸探索》2015年第1期。

⑥ 参见谭晶荣、华曦:《贸易便利化对中国农产品出口的影响研究——基于丝绸之路沿线国家的实证分析》,《国际贸易问题》2016年第5期。

⑦ 参见崔鑫生:《中国省域贸易便利化现状分析》,《国际贸易》2017年第4期。

区界定为民族地区。民族地区拥有中国绝对数量的公路口岸和铁路口岸,还有很多空运口岸和水运口岸,战略地位非常突出(见表2)。这些口岸是国家对外开放的门户,是外向型经济发展的必经通道。目前,民族地区借助中蒙俄经济走廊、中巴经济走廊所产生的地缘区位优势,正在发挥明显的经济效应,过货量增长迅速;依托中国—中南半岛经济走廊和孟中印缅经济走廊中的中泰经济走廊、中缅经济走廊和中越五省市经济走廊,在双边贸易中起到的作用越来越大。民族地区在“一带一路”中的战略地位和地缘区位优势为其区域经济发展带来一定的优势,对外贸易也呈现出一定的增长趋势,如内蒙古2016年外贸进出口总值767.4亿元,对俄蒙贸易进出口总值合计达368.8亿元,占同期外贸总值的48.1%;^①云南2017年与东盟贸易额完成884.7亿元,占全省外贸额的56%。^②

表1 民族地区参与经济走廊建设情况

名 称	路 线	涉及省区	涉及国家和地区
中 蒙 俄 经 济 走 廊	一是从京津冀到呼和浩特,再到蒙古和俄罗斯;二是东北通道,沿着老中东铁路从大连、沈阳、长春、哈尔滨到满洲里和俄罗斯的赤塔	北京、天津、河北、内蒙古*、辽宁、吉林*、黑龙江*	俄罗斯、蒙古
新 亚 欧 大 陆 桥 经 济 走 廊	东起中国的连云港、日照等沿海港口城市,西行出境穿越哈萨克斯坦等中亚地区,经俄罗斯、白俄罗斯、乌克兰、波兰、德国等欧洲口岸,全程长达11,000公里左右	江苏、安徽、河南、陕西、甘肃、青海、新疆*	独联体国家、伊朗、罗马尼亚、斯洛文尼亚、克罗地亚、波斯尼亚和黑塞哥维那、塞尔维亚、黑山、马其顿、科索沃、保加利亚、匈牙利、捷克、斯洛伐克、波兰、德国、奥地利、比利时、法国、瑞士、意大利、英国
中 国 — 中 亚 — 西 亚 经 济 走 廊	从新疆出发,穿越中亚地区,抵达波斯湾、地中海沿岸和阿拉伯半岛	新疆*	中亚五国和西亚的伊朗、沙特、土耳其等17个国家和地区
中 国 — 中 南 半 岛 经 济 走 廊	以中南半岛为基础,以新加坡为终点,北起中国云南昆明和广西南宁,以公路、铁路网络为主要载体,纵贯中南半岛,越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚等多数国家和地区均处于沿线位置。	云南*、广西*	越南、老挝、柬埔寨、泰国、缅甸、马来西亚
中 巴 经 济 走 廊	起点在新疆喀什,终点在巴基斯坦瓜达尔港,全长3000公里	新疆*、西藏*	巴基斯坦
孟 中 印 缅 经 济 走 廊	经中国昆明出发,连接印度、孟加拉国、缅甸三国	云南*	印度、孟加拉国、缅甸

注:*表示民族地区的省区。

① 参见蔡亚军:《内蒙古2016年外贸进出口超700亿元 俄蒙为主要贸易伙伴》,中国新闻网, <http://www.chinanews.com/cj/2017/01-19/8129828.shtml>, 2017年1月19日。

② 参见云南省发展改革委:《云南2017年“一带一路”建设交出“成绩单”》,中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/51879.htm>, 2018年4月15日。

（二）民族地区地缘区位优势没有带来明显的贸易竞争优势

2015年,民族地区的空运口岸、水运口岸、公路口岸、铁路口岸合计分别为18个、26个、60个、11个,分别占全国的25.71%、19.26%、85.71%、55.00%;内蒙古、吉林、黑龙江、广西、云南、西藏、新疆等7个省区进出口额、出口额、进口额合计分别为1434.47亿美元、674.62亿美元、759.85亿美元,占中国进出口额、出口额、进口额的3.63%、2.97%、4.52%;而东部地区的进出口额、出口额、进口额的占比为90.42%、91.40%、89.10%,中部地区为3.51%、2.99%、4.21%(见表2)。^①通过对比可以发现,民族地区的进出口额、出口额、进口额远远低于东部地区,民族地区空运口岸、水运口岸、公路口岸、铁路口岸在全国的占比也低于东部地区和全国平均水平。实际上,2018年6月,中欧班列累计开行已突破9000列,运送货物近80万标箱,到达欧洲14个国家42个城市,运输网络覆盖亚欧大陆主要区域。^②但是其始发地却极少是内蒙古、吉林、黑龙江、广西、云南、西藏、新疆等民族地区,导致民族地区虽然拥有良好的地缘和口岸优势,却依然无法摆脱成为东部,甚至中部一些地区贸易出口的通道,没有办法聚集起明显的产业优势和区域发展优势,无法形成贸易竞争优势。

表2 民族地区开放口岸数量及进出口额统计表 单位:个;亿美元

省 区	空运口岸	水运口岸	公路口岸	铁路口岸	进出口	出口	进口
内蒙古(对蒙古9个,对俄罗斯4个)	3	0	11	2	114.35	32.44	81.91
吉林(对朝鲜14个,对俄罗斯2个)	2	1	11	3	89.79	13.62	76.17
黑龙江(对俄罗斯15个)	4	15	4	2	119.05	32.34	86.71
广西(对越南7个)	3	8	6	1	605.59	315.26	290.33
云南(对越南3个,对老挝3个,对缅甸4个)	3	2	11	1	137.47	75.71	61.76
西藏(对印度1个,对尼泊尔2个)	1	0	3	0	6.82	5.23	1.59
新疆(对蒙古4个,对哈萨克斯坦6个,对吉尔吉斯斯坦2个,对巴基斯坦1个,对塔吉克斯坦1个)	2	0	14	2	361.40	200.02	161.38
民族地区	18	26	60	11	1434.47	674.62	759.85
东部地区	39	110	24	13	35744.90	20779.57	14965.33
中部地区	10	8	0	1	1388.01	680.58	707.44
全 国	70	135	70	20	39530.33	22734.68	16795.65

数据来源:中国口岸协会主编:《中国口岸年鉴2016》。

① 根据中国口岸协会主编:《中国口岸年鉴2016》,中国海关出版社2016年版相关数据计算而得。

② 参见王文博:《开通中欧班列深化税收合作机制 央企加速布局“一带一路”建设》,新华网,http://www.xinhuanet.com/2018-07/20/c_1123153225.htm,2018年7月20日。

（三）民族地区与“一带一路”沿线国家的贸易关系不够深入

“一带一路”的中蒙俄、新亚欧大陆桥、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅六大经济走廊联通国家超过 40 个。由于数据获得问题,本文选择其中 32 个“一带一路”沿线国家。由于“一带一路”沿线国家的经济发展程度存在较大的差异,导致“一带一路”沿线国家与中国贸易的差异较大。“一带一路”沿线国家与中国大部分地区通过陆上进行联通,对中国进口贸易优于出口贸易,只有缅甸和老挝对中国的出口贸易高于进口贸易。这些国家和地区对中国商品比较依赖,对中国商品的进口额占其全国进口总额比值超过 20% 的国家是俄罗斯、蒙古、吉尔吉斯斯坦、柬埔寨、越南、泰国、缅甸、巴基斯坦等,超过 10% 的是伊朗、捷克、波兰、哈萨克斯坦、沙特、老挝、印度。2016 年,中国出口总额占全球出口总额的 17%,中国进口总额占全球进口总额 12%。^① 以此作为参照物,俄罗斯等 32 个“一带一路”沿线国家对中国的外贸出口额占其出口总额的比重低于中国进口总额占全球进口总额的比重,双边贸易关系,尤其对华出口贸易尚有较大的挖潜空间。

（四）民族地区与“一带一路”沿线国家贸易水平较低的原因

虽然民族地区拥有明显的地缘优势,但是与“一带一路”沿线国家的贸易关系不够深入。即使民族地区拥有较多数量的对外贸易口岸,但是其贸易开放程度和贸易水平依然低于东部地区、中部地区和全国平均水平。这主要是由于东部地区的产业环境、产业产值优于民族地区,进出口贸易活跃,而民族地区经济基础相对薄弱,产业链条不完整,^②导致民族地区虽然拥有良好的地缘和口岸优势,但是依然无法摆脱成为东部,甚至中部一些地区贸易出口的通道,没有办法聚集其明显的产业优势和区域发展优势。

但是,很多后发国家和地区,在没有产业优势和经济发展优势的情况下,通过提升贸易开放水平实现了经济腾飞,如中国香港、新加坡、马来西亚等。这些国家和地区一个很重要的相似点就是贸易便利化程度高,而相对于这些国家和地区,甚至与中国东部地区相比,民族地区贸易便利化水平还较低,^③贸易便利化水平低是民族地区没有充分发挥区位优势的重要因素,也是民族地区贸易增长的制约因素,是导致民族地区不能从中国更大的开放格局中获取发展红利的重要原因。沿着这样一个逻辑,贸易便利化水平提高可以发挥口岸优势,促使民族地区商品市场和要素市场畅通,并且可以将资金、技术、人才等生产要素充分盘活,进而实现民族地区的贸易增长和经济发展。因此,本文选择贸易便利化作为研究视角,测度民族地区和“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平,并对贸易便利化水平对民族地区对外贸易开放的影响进行了实证研究。

三、民族地区贸易便利化水平的度量

（一）贸易便利化水平指标体系的构建

贸易便利化的内涵在于简化各种通关和行政管理手续,强化电子商务和电子政务在贸易中的作用,保护知识产权等。本文参考威尔逊(Wilson)对贸易便利化指标体系的构建方法,在

^① 32 个“一带一路”沿线国家和中国的进口、出口的比值均通过万德数据库的中国宏观数据和全球宏观数据板块整理计算得出。

^② 参见吕晓军:《西部地区对外贸易现状及对策》,《企业经济》2012 年第 1 期。

^③ 参见崔鑫生:《中国省域贸易便利化现状分析》,《国际贸易》2017 年第 4 期。

此基础上构建民族地区与“一带一路”沿线国家贸易便利化水平的测评指标体系。威尔逊贸易便利化指标体系包括口岸效率、金融和电子商务、海关和边境管理、政府和规制环境等4个一级指标。在此基础上,本文加入市场准入指标,这个指标指两国政府间对各种进出口贸易的限制措施,最终会以数量的结果出现,^①以国内市场规模指数和外国市场规模指数作为市场准入指标。本文的贸易便利化水平测评指标体系中包括5个一级指标,22个二级指标,基本上涵盖了贸易便利化所涉及的全部内容(见表3)。

表3 贸易便利化水平测评指标体系

一级指标(权重)	二级指标(权重)	取值范围	数据来源	指标属性
口岸效率(20%)	公路口岸设施质量	1—7	GCR	正向指标
	铁路口岸设施质量	1—7	GCR	正向指标
	航空口岸设施质量	1—7	GCR	正向指标
金融和电子商务(20%)	互联网使用人数	0—100	GCR	正向指标
	固定宽带互联网订阅	0—100	GCR	正向指标
	新技术的可获得行	1—7	GCR	正向指标
	企业对新技术的吸收	1—7	GCR	正向指标
	金融服务的便利性	1—7	GCR	正向指标
	金融服务的可获得行	1—7	GCR	正向指标
	国家信用评级	0—100	GCR	正向指标
海关和边境管理(20%)	非常规支付	1—7	GCR	正向指标
	贸易壁垒程度	1—7	GCR	正向指标
	海关程序	1—7	GCR	正向指标
	清廉指数	0—10	GCR	正向指标
政府和规制环境(20%)	政策制定的透明和稳定性	1—7	GCR	正向指标
	政府解决法规冲突效率	1—7	GCR	正向指标
	司法的独立性	1—7	GCR	正向指标
	政府官员的徇私舞弊	1—7	GCR	正向指标
	犯罪和暴力造成的商业成本	1—7	GCR	正向指标
	警察服务的可靠性	1—7	GCR	正向指标
市场准入(20%)	国内市场规模指数	1—7	GCR	正向指标
	外国市场规模指数	1—7	GCR	正向指标

之所以这样设计贸易便利化测评指标体系,是因为口岸效率能够体现公路口岸、铁路口岸和航空口岸设施质量及运输服务的可用性,体现了在交通运输和运输效率上的优势,可以促进运输服务贸易出口;金融和电子商务有助于通过互联网快速实现国际贸易,提高了贸易范围和过境效率;海关和边境管理的便捷和清廉有助于提供方便的出入境手续,降低交易成本,提高

^① 参见易先忠、欧阳晓、傅晓岚:《国内市场规模与出口产品结构多元化:制度环境的门槛效应》,《经济研究》2014年第6期。

贸易和投资的吸引力;良好的政府和规制环境可以实现完备的知识产权保护制度和技术引进体系,也可以吸引更多的外国直接投资(FDI),能够实现技术外溢和集聚效应;市场准入体现了市场的开放性和吸引力,通过互补的国内市场规模和国外市场规模形成良好的市场竞争环境。^①

(二)数据来源和说明

基于数据的可得性和完整性考虑,本文收集并整理了中国、中国民族地区,以及俄罗斯等32个“一带一路”沿线国家的2007—2016年口岸效率、金融和电子商务、海关和边境管理、政府和规制环境及市场准入等5个方面的数据;本文的二级指标及其取值范围主要来源于《全球竞争力报告》(Global Competition Review, GCR),并参考《全球贸易报告》(World Trade Report)。此外,除了基于数据的可得性和完整性选择这些国家作为样本外,还考虑到这样的选择有助于问题研究的一致性,同时避免内生性问题。

(三)贸易便利化水平的测度

本文测度贸易便利化指数,首先对各个指标确权,得到贸易便利化指数各个评价指标的权重;其中口岸效率、金融和电子商务、海关和边境管理、政府和规制环境及市场准入等5个一级指标均匀分布,各占20%。考虑到数据的一致性,本文对互联网使用人数、固定宽带互联网订阅、国家信用评级、清廉指数等四个二级指标也按照1—7的取值范围处理(在于消除变量自身变异大小和数值大小的影响),之后二级指标的权重也均等化处理。最后利用加权和方法计算得出2007—2016年民族地区和俄罗斯等32个“一带一路”沿线国家的贸易便利化指数的平均测评结果。贸易便利化综合评价模型可以表示为式(1)。

$$TFI = \sum_{i=1}^n W_{xi} \times Z_i \quad (1)$$

其中, TFI 为贸易便利化水平值, Z_i 为一级指标标准化后的指标值, W_{xi} 为一级指标的权重,在式(1)中 $n=5$; $Z_i = \sum_{j=1}^n X_j / n$, $X_j = y_j / y_j^{max}$, X_j 是标准化后的二级指标数据, y_j 是第 j 个二级指标的原始数据, y_j^{max} 是同类二级指标的最大值。计算贸易便利化水平结果如表4和表5。

表4 全国各区域的贸易便利化水平

	口岸效率	金融和电子商务	海关和边境管理	政府和规制环境	市场准入	贸易便利化水平
民族地区	3.90	2.84	3.61	3.66	6.05	4.01
东部地区	4.88	3.56	4.52	4.58	7.57	5.02
中部地区	4.69	3.42	4.35	4.40	7.28	4.82
西部地区	4.38	3.20	4.06	4.11	6.80	4.51
全 国	4.41	3.22	4.09	4.14	6.85	4.54

注:通过《全球竞争力报告》和《全球贸易报告》等相关数据计算得出。

从表4可知,民族地区的贸易便利化水平低于东部地区、中部地区、西部地区和全国平均水平,其中金融和电子商务、海关和边境管理是其主要制约因素。

从表5可以发现,发达国家的贸易便利化水平高于发展中国家,与民族地区陆上联通的发展中国家的贸易便利化水平普遍偏低。民族地区的贸易便利化水平为4.01,仅高于俄罗斯、

① 参见安虎森、皮亚彬、薄文广:《市场规模、贸易成本与出口企业生产率“悖论”》,《财经研究》2013年第5期。

蒙古、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、越南、老挝、柬埔寨、缅甸和巴基斯坦等国家和地区。较低贸易便利化水平的“一带一路”沿线国家的贸易水平也比较低,通过对2016年世界货物贸易出口总值进行排名发现:前三十名中的“一带一路”沿线的发展中国家和地区只有中国、印度、越南和泰国,其他均是发达国家和地区。^①“一带一路”沿线国家中货物贸易出口总值排名^②与表5中的贸易便利化水平排名高度一致,意味着贸易便利化水平和贸易开放水平高度相关,即提高贸易便利化水平,有助于民族地区贸易开放水平的改善。

表5 “一带一路”沿线国家的贸易便利化水平

国 家	口岸效率	金融和电子商务	海关和边境管理	政府和规制环境	市场准入	贸易便利化水平
俄罗斯	3.55	3.00	3.09	3.11	5.83	3.72
蒙 古	2.57	2.50	3.73	3.11	2.72	2.93
伊 朗	3.55	6.39	3.61	3.59	5.25	4.48
罗马尼亚	2.91	8.90	4.86	3.27	4.56	4.90
克罗地亚	4.22	11.16	4.58	3.44	3.80	5.44
波斯尼亚和 黑塞哥维那	2.05	7.40	4.10	3.37	3.24	4.03
塞尔维亚	2.77	8.10	5.03	3.14	3.73	4.55
黑 山	3.39	9.13	6.09	3.84	2.04	4.90
马其顿	3.07	9.12	4.96	3.63	3.05	4.77
保加利亚	3.23	9.57	4.76	2.94	4.09	4.92
匈牙利	4.01	13.44	5.20	3.51	4.59	6.15
捷 克	4.55	12.75	4.92	3.48	4.76	6.09
斯洛伐克	3.85	12.70	5.51	3.11	4.29	5.89
波 兰	3.25	10.63	5.09	3.60	5.22	5.56
德 国	6.10	16.88	5.66	5.48	6.15	8.05
比利时	5.59	16.32	5.41	4.83	5.09	7.45
法 国	6.21	15.96	5.28	4.77	5.81	7.61
瑞 士	6.35	18.79	5.62	5.77	4.75	8.26
意大利	4.10	12.08	3.89	3.51	5.71	5.86
英 国	5.56	16.96	6.35	5.23	5.85	7.99
哈萨克斯坦	3.64	3.07	3.70	3.66	4.38	3.69

① ② 相关数据通过万德数据库的全球宏观数据板块整理计算得出。

吉尔吉斯斯坦	2.82	2.34	3.89	2.88	2.76	2.94
沙 特	4.73	11.43	4.65	4.85	5.20	6.17
土耳其	4.25	8.55	3.98	3.63	5.27	5.14
越 南	3.27	2.89	3.97	3.80	4.87	3.76
老 挝	4.00	2.77	3.85	3.93	2.98	3.50
柬埔寨	3.19	2.21	4.11	3.14	3.46	3.22
泰 国	4.45	6.11	4.11	3.65	5.30	4.72
緬 甸	2.21	1.65	2.73	2.72	3.93	2.65
巴基斯坦	3.63	2.81	3.64	3.18	4.67	3.59
印 度	4.16	3.22	4.31	4.16	6.20	4.41

注:通过《全球竞争力报告》和《全球贸易报告》等相关数据计算得出。

既然贸易便利化水平成为影响民族地区贸易开放水平的重要因素,那么探寻民族地区和“一带一路”沿线国家贸易便利化对贸易开放水平的影响作用成为本文下一步论证的重点。为此,本文将结合一个扩展的引力模型,对民族地区贸易便利化和贸易开放水平的关系进行实证研究。

四、民族地区贸易便利化影响贸易开放水平的实证分析

(一) 模型的设定与数据来源

贸易引力模型由廷伯根(Tinbergen)和波依霍宁(Poyhonen)最早提出,认为贸易规模和经济总量呈现正相关的关系,而与国家间的距离呈反比关系;^①林尼曼(Linnemann)和伯格斯特兰(Bergstrand)将人口变量扩展到引力模型,并用人均收入替代了人口数量,丰富了贸易引力模型的形式。^②实际上,地理因素、贸易成员经济规模、人口等因素和其他政策因素,包括特惠政策,在国家间贸易中作用也非常明显,^③是可以引入标准引力模型的。

标准的引力模型包括市场规模、地理位置和贸易政策的虚拟变量等三类解释变量。本文在一个标准的引力模型的基础上引入贸易便利化等指标对民族地区贸易便利化和贸易开放水平的关系进行实证分析。这样一个扩展的引力模型可以设定为式(2):

$$\begin{aligned} \ln EXP_{ij} = & \alpha_0 + \alpha_1 \ln GDP_i + \alpha_2 \ln GDP_j + \alpha_3 \ln POP_i + \alpha_4 \ln POP_j + \\ & \alpha_5 \ln DIS_{ij} + \alpha_6 \ln TFI_j + \alpha_7 \ln TAF_j + \mu_{ij} \end{aligned} \quad (2)$$

① 参见 J. Tinbergen, “Shaping the World Economy Suggestions for an International Economic Policy,” New York: The Twentieth Century Fund, 1962; P. Poyhonen, “A Tentative Model for the Flows of Trade between Countries”, *Weltwirtschaftliches Archiv*, Vol. 90, No. 1, 1963。

② 参见 J. H. Bergstrand, “The Generalized Gravity Equation, Monopolistic Competition, and the Factor Proportions Theory in International Trade,” *The Review of Economics and Statistics*, Vol. 71, No. 1, 1989。

③ 参见行伟波、李善同:《本地偏好、边界效应与市场一体化——基于中国地区间增值税流动数据的实证研究》,《经济学(季刊)》2009年第4期。

其中: EXP_{ij} 指 i 国对 j 国的出口量,用这样一个规模指标来表示贸易开放水平,之所以不用相对指标,是为了避免与 GDP 指标在实证中形成干扰,导致估计方程失真。 GDP_i 和 GDP_j 是 i 国和 j 国的国内生产总值, POP_i 和 POP_j 是 i 国和 j 国的人口总量; DIS_{ij} 指 i 国对 j 国的地理距离, TFI_j 是 j 国的贸易便利化水平, TAF_j 是 j 国的关税水平。出口数据来自联合国商品贸易数据库(www.comtrade.un.org),进口国和出口国的 GDP、人口、关税数据来自万德数据库,贸易便利化数据来自上文计算结果,出口国和进口国的距离从距离计算网站(www.distance.com)获得,单位为公里。

本文对贸易引力模型的解释变量设计见表 6。

表 6 解释变量的含义和说明

解释变量	预期符号	解 释
GDP_i	不确定	反映出口国的经济发展能力;一般情况下,GDP 的提高可以促进本国需求水平和供给水平
GDP_j	+	反映进口国的进口需求能力和经济规模总量;一般情况下,进口国经济规模越大,贸易流量就会越大
POP_i	不确定	反映出口国的人口数量,人口越多,市场规模越大,可能会降低出口而自己消费;当然也可能因生产能力提高而增加出口,故对贸易的影响方向不确定
POP_j	不确定	反映进口国的人口数量;一般情况下,人口增加可能促使消费需求增加和进口增加,但是也可能通过贸易政策和国内分工的深化来降低国际贸易,故对贸易的影响方向不确定
DIS_{ij}	-	运输成本越高,越阻碍贸易发展
TFI_j	+	贸易便利化能正向促进国际贸易的发展
TAF_j	-	关税越高,越阻碍贸易发展

(二)估计结果及解释

对面板数据进行估计,同样需要考虑数据的平稳性和协整关系。本文通过 ADF 单位根检验,发现所有滞后一期变量在 5% 的显著水平上都是平稳序列。由于本文数据相对较短,故直接对模型进行估计。在此基础上,根据豪斯曼(Hausman)检验的结果,本文放弃随机效应模型,选择固定效应模型,具体估计结果见表 7。本文锁定贸易变化指标,不断加入出口国 GDP、关税、贸易便利化等指标对式(2)进行估计,得到模型 1—3。在所有估计模型中,模型 3 的拟合程度较高,估计结果也比较显著,同时模型 3 的解释力也更强。在模型 3 中,除了进口国和出口国的人口数量不显著外,其他变量都至少在 10% 的水平上显著。从模型 1—3 的比较来看,贸易便利化有助于促进国际贸易。民族地区的贸易便利化水平提高 1%,贸易额将增加 1.24%。贸易便利化水平是双边贸易中的最大引力来源;同时贸易便利化的改善可以缓解地理距离对贸易的约束,因为随着贸易便利化的改善,距离对贸易增长的负作用在减少。

因此,在控制距离的情况下,提高贸易便利化水平,是可以促进民族地区和“一带一路”沿线国家的双边贸易增长和区域一体化增长的。欧盟内部、北美自由贸易区的实践也证明了贸

易便利化可以打破边境效应带来的“距离之谜”,实现贸易增长和经济发展。从这个角度来讲,加强“一带一路”基础设施建设,提高贸易便利化水平,必然会增进民族地区和“一带一路”沿线国家的贸易关系,尤其是民族地区和其邻近国家的贸易关系。这是因为贸易便利化会通过创造自由的贸易环境而降低贸易的交易成本,进而可以增加中间产品和服务贸易机会,自然就会提高民族地区和“一带一路”沿线国家的贸易开放水平。

表 7 贸易引力模型的估计结果

解释变量	模型 1	模型 2	模型 3
LnGDP _i			0.37(2.35)**
LnGDP _j	0.85(3.41)***	0.73(3.26)***	0.66(2.79)***
LnPOP _i	0.44(1.42)	0.46(1.27)	0.48(1.06)
LnPOP _j	-0.82(-1.86)	-1.07(-1.49)	-0.97(-1.46)
LnDIS _{ij}	-3.21(3.86)***	-2.27(3.71)***	-2.88(-3.27)***
LnTFI _j		1.36(3.26)***	1.24(3.24)***
LnTAF _j		-0.43(2.15)**	-0.45(-1.88)*
常数项	27.56(4.88)***	18.48(2.41)**	17.94(2.37)**
R ²	0.44	0.73	0.66
F 统计值	5.38	28.18	20.86

注:***、**、* 分别表示在 1%、5%、10%的水平上显著。

五、提高民族地区贸易便利化、推进贸易开放水平的措施建议

贸易便利化已经成为影响民族地区贸易开放水平的重要因素,提高贸易便利化水平可以极大地提高民族地区的对外开放水平。这就需要从民族地区与“一带一路”沿线国家贸易便利化水平指标体系出发,从制约民族地区与“一带一路”沿线国家贸易便利化水平的关键因素入手,既要加强硬件建设,还要强化软件建设,进而达到贸易增长和区域经济发展的目的。

(一)推进基础设施建设,促进互联互通

1. 基础设施互联互通是贸易便利化的基础工程和硬件保障,对于促进贸易发展和提高贸易效率的作用巨大。民族地区应与陆上邻国间形成水陆空协调的国家级枢纽。在北方民族地区,要加大俄罗斯的莫斯科、喀山,蒙古国的乌兰巴托、乔巴山,中国的呼和浩特、乌鲁木齐之间的高速铁路和跨境公路的建设;西部民族地区应进一步强化中巴经济走廊,新疆到中亚各国的铁路、高速公路等建设;南方民族地区要加大大湄公河运输体系,完善跨境高速铁路和高速公路的建设。重点建设枢纽城市和口岸,当然枢纽的节点不一定在中国,可以通过各国间的谈判来确定。

2. 发挥民族地区口岸城市的支点作用,逐步将口岸城市向自由贸易区发展。需要民族地区开放更多的口岸城市,以促进资源要素的流通和优势互补。中国—东盟自由贸易的实践提供了大量有效的、可复制的经验,可以考虑在民族地区口岸城市建设更加开放和一体化的自由

贸易区。

(3)筹建资本平台。可以考虑在民族地区建设开发基金等金融平台,共同推动国际金融机构融资和投资,在不同国家间建立联合金融机构和设立专项基金。除了政策银行、亚投行、丝路基金等方式,还可以考虑建立民族地区和“一带一路”沿线国家合资银行。

(二)加强贸易便利化的机制与能力建设

1. 加快商贸流通体系建设,优化自由贸易发展软环境。民族地区要加快政府职能转变,进行对外贸领域的战略规划、法规标准、政策措施的修订,营造良好的外贸发展环境。可以加快“一带一路”沿线国家食品农产品准入进程,开辟“一带一路”沿线国家商品进口查验绿色通道,简化跨境电商进口商品防伪追溯方式,前置进口商品标签审验程序,优化进口冷链商品查检流程等。

2. 强化通关一体化建设。确保民族地区所有运输方式进口的全部商品适用“一次申报、分步处置”的通关作业流程,以及企业自报自缴税款、海关对税收征管要素审核后置等改革措施;确保外贸进出口企业可在全国任意一个海关完成申报、缴税等海关手续,简化口岸通关环节的手续,压缩口岸通关的时间,实现申报自由,手续简便,通关顺畅。

3. 提高通关效率,加强民族地区与“一带一路”沿线国家的检验检疫交流与合作。开发“海关跨境合作平台”和互认海关监管数据,积极推进“单一窗口”和“经认证的经营者”(AEO);加强中国和“一带一路”沿线国家的监管互认和信息交换,提高通关效率。

(三)强化民族地区与周边相邻国家的双边关系,优化贸易制度体系

民族地区应加快与相邻国家贸易投资协议的双边谈判和修订,加快地区性自贸协定谈判,尤其要开启双边自贸区建设,共同营造公正、透明、高效和安全的营商环境。2017年,中国与蒙古开启了自贸协定联合可行性研究,中国与巴基斯坦签订了38项双边贸易协议。这些双边协议为提高法律法规和行政监管的效率和透明度,提升贸易便利化水平奠定了基础,提高了民族地区和“一带一路”沿线国家的对接效率。

〔责任编辑 马 骅〕