

中国与“一带一路”沿线国家贸易效率影响因素研究

候瑞雪, 王雷

东华大学, 上海

收稿日期: 2022年11月1日; 录用日期: 2022年11月11日; 发布日期: 2022年12月29日

摘要

本文利用时变随机前沿引力模型和贸易非效率模型,对“一带一路”国家的贸易效率及其影响因素进行了实证研究。根据本文实证结果,得出以下结论:我国与“一带一路”沿线诸国产生的贸易额对我国贸易事业发挥着越来越大的影响;同时,各国的贸易效率两极分化现象严重,贸易效率最高的国家贸易效率值达0.876,贸易效率最低的国家其值仅0.015,相对值较大;且中国与“一带一路”沿线各国的贸易效率绝对值也存在相当大的增长空间,有19个国家的贸易效率值不足0.1;中国的经济规模和人均收入将显著促进双边贸易,而地理距离将对双边贸易产生负面影响;关税水平与贸易效率呈负相关关系,贸易便利化水平以及运输便利化水平则与贸易效率呈正相关关系,自由贸易协定的签署也将对贸易效率的提高发挥正向作用。基于上述结论,本文提出以下几条政策建议:加大力度促进我国整体经济发展,不断扩大经济规模、提高人均收入;大力推进基础设施建设、加快简化进出口流程;加大政策力度,因地制宜,全力进军中亚、东亚等相对空白的市场。

关键词

一带一路, 贸易效率, 随机前沿引力模型, 贸易现状

Study on the Influencing Factors of Trade Efficiency between China and Countries along “The Belt and Road Initiative”

Ruixue Hou, Lei Wang

Donghua University, Shanghai

Received: Nov. 1st, 2022; accepted: Nov. 11th, 2022; published: Dec. 29th, 2022

Abstract

This paper uses the time-varying stochastic frontier gravity model and the trade inefficiency model to make an empirical study on the trade efficiency and its influencing factors in “The Belt and Road” countries. Based on the empirical results of this paper, the following conclusions are drawn: the trade volume between China and the countries along the “One Belt and One Road” has an increasing impact on China’s trade cause; at the same time, the polarization of trade efficiency among countries is serious. The trade efficiency of the country with the highest trade efficiency is up to 0.876, while that of the country with the lowest trade efficiency is only 0.015, which is relatively large. In addition, the absolute value of trade efficiency between China and countries along the “One Belt and One Road” also has considerable room for growth, with 19 countries’ trade efficiency of less than 0.1. China’s economic size and per capita income will significantly promote bilateral trade, while geographical distance will have a negative impact on bilateral trade. The tariff level is negatively correlated with trade efficiency, while the trade facilitation level and transportation facilitation level are positively correlated with trade efficiency. The signing of free trade Agreement will also play a positive role in improving trade efficiency. Based on the above conclusions, this paper puts forward the following policy recommendations: strengthen the efforts to promote overall economic development, expand the scale of economy, and improve the per capita income; we will vigorously promote infrastructure construction and speed up the simplification of import and export procedures. We should strengthen policies, adapt to local conditions, and try our best to enter the relatively empty markets in Central Asia and East Asia.

Keywords

The Belt and Road, Trade Efficiency, Stochastic Frontier Gravity Model, Trade Status

Copyright © 2022 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

当前, 国际秩序仍然处于深层次调整之中, 区域经济一体化不断深入, 新兴经济体在国际社会的地位不断增强。以美国为代表的发达国家掀起了“TTIP”和“TPP”等区域贸易合作浪潮, 其合作广度、宽度均达到了空前未有的水平, 但很多发展中国家却由于经济、政治、文化等多方面原因被排斥在外, 难以从此次高水平的区域贸易合作中分得一杯羹。与此同时, 这些新兴经济体及发展中国家又对参与区域贸易合作, 从而激发其经济发展动力、提升经济发展水平抱有迫切的期望。目前, 中国已成为世界上120多个国家的最大贸易伙伴, 经贸合作的范围涉及亚洲、非洲、美洲、欧洲、大洋洲等世界主要地区。如何加快对外开放步伐、提高对外开放质量、并在对外开放中维护切身利益是我国当前面对的一项迫切议题。在此背景下, “一带一路”倡议的提出可谓意义非凡, 对我国而言, “一带一路”大大加快了外贸事业发展的步伐, 从而推动经济发展, 同时, “一带一路”促进了我国与其他发展中国家建立区域经济合作圈, 以此对抗西方发达国家的贸易保护主义; 对其他参与国而言, “一带一路”是推动贸易事业发展的一次不可多得的历史机遇, 为各国参与到更加广泛的区域经济贸易合作搭建了崭新的平台。如今, 越来越多的国家看到了“一带一路”对推动国家经济发展的诸多裨益, 纷纷参与到“一带一路”战略中来,

与此同时, 如何提高双边贸易效率、贸易效率的影响因素有哪些等相关议题开始引发学术界的热烈讨论。

2. 文献综述

2.1. “一带一路”战略的研究综述

目前, 学者们从多方面角度对“一带一路”展开了研究, 本文对一部分研究成果整理结果如下:

冯宗宪[1] (2014)将“一带一路”做出路段划分, 分为国内和国外两个部分, 并提出要处理好国内与国外路段的关系。申现杰、肖金成[2] (2014)研究认为“一带一路”对于中国发挥在世界经济合作的主导作用及影响力具有重要贡献。张良悦等人[3] (2015)从对外开放的角度研究了“一带一路”, 得出了开放与发展的辩证关系, 认为对外开放是机遇, 不打开对外开放的大门, 就是错过了一次难得的历史机遇, 而对内发展是基础, 攘外必先安内, 只有对内发展跟上了对外开放的步伐, 二者才能相得益彰, 并驾齐驱, 而“一带一路”正是当前中国加快走向国际社会步伐的创新举措, 是当前对外开放大趋势下应运而生的产物。对于贸易效率问题, 国内学者施炳展等人[4] (2009)将中国出口贸易增长做出划分, 分为贸易效率、贸易投入、贸易潜力, 其结论是我国出口贸易效率正在下降。鲁晓东、赵奇伟[5] (2010)利用随机前沿引力模型计算了中国的出口潜力, 发现我国出口仍存在巨大的发展空间。陈创练等人[6] (2016)研究发现全球各地区的贸易效率呈不断上升趋势, 且贸易效率较高的现象多出现在不同经济合作组织的国家之间。

2.2. 贸易效率测算的研究综述

李晓钟等人[7] (2019)实证分析了中国与“一带一路”国家贸易效率的影响因素, 运用的模型是时变随机前沿引力模型和贸易非效率模型, 首先测算出贸易潜力, 再计算得出实际贸易值与贸易潜力的比值, 即贸易效率值。研究认为影响中国与“一带一路”国家之间贸易效率的因素包括: 1) 经济规模及发展水平(正相关); 2) 人口基数(正相关); 3) 贸易双方地理距离(负相关); 4) 贸易双方是否沿海(正相关); 5) 金融自由度(正相关); 6) 两国文化交流频率(正相关); 7) 签署自由贸易协定(正相关); 8) 基础设施质量(正相关)。程云洁、董程慧[8] (2019)研究发现, 与贸易增长呈正相关的变量有: 经济规模、货币自由度、人口数、金融自由度、共同语言、签署自由贸易协定等; 且“一带一路”国家贸易效率整体上呈现不断攀升的趋势。徐俊、李金叶[9] (2019)研究得出经济发展水平、对外贸易依存度、人均收入水平、加入世贸组织(WTO)以及拥有共同地理边界与贸易效率呈正相关关系, 而较远的地理距离则会成为双边贸易的障碍, 文化距离对贸易效率的影响两极分化现象严重, 差异较大。

2.3. 研究述评

目前, 学术界已经就“一带一路”议题进行了诸多研究与讨论, 对贸易效率的研究则主要聚焦在理论研究上, 实证分析较少, 对贸易效率影响因素的实证分析也较少, 因此本文选择经济规模、人均收入水平、地理距离、关税水平、贸易便利化水平、运输便利化水平、是否与中国签订自贸协定等影响因素, 对“一带一路”国家贸易效率进行实证分析, 运用的模型是时变随机前沿引力模型与贸易非效率模型, 最后根据实证结果提出针对性的政策建议。

3. 中国与“一带一路”国家贸易现状

3.1. 中国与“一带一路”国家贸易现状整体分析

本文根据联合国商品贸易统计数据库的数据, 计算并整理了2009~2018年10年间中国与“一带一路”国家贸易额占中国对外贸易总额的比例, 得出表1。可以得出, 比值分布在20%至30%之间, 且整体上

呈连年增长的趋势, 因此, 与“一带一路”沿线国家开展的贸易活动对于中国的外贸事业发展有着十分重要的作用。随着“一带一路”沿线国家各项基础设施、政策措施等的完善, “一带一路”将会对中国的外贸增长发挥越来越重要的作用。

Table 1. The proportion of China's trade with "One Belt and One Road" countries to China's total foreign trade

表 1. 中国与“一带一路”国家贸易额对中国对外贸易总额占比

年份	比值	年份	比值
2009 年	23.03%	2014 年	27.14%
2010 年	23.05%	2015 年	26.95%
2011 年	23.78%	2016 年	27.66%
2012 年	24.39%	2017 年	28.01%
2013 年	25.71%	2018 年	28.27%

3.2. 中国与“一带一路”国家区域贸易现状分析

本文根据 UN Comtrade 数据库导出的数据, 本文整理了 2009~2018 年各年度“一带一路”各地区与中国的贸易额占中国与“一带一路”各国总贸易额的数据, 得出表 2:

Table 2. Ratio of regional trade volume with China to total trade volume between China and the Belt and Road

表 2. 各地区与中国贸易额占中国与一带一路总贸易额之比

年份	东南亚	中亚	南亚	东亚	西亚北非	东欧
2009 年	38.41%	6.02%	15.11%	0.38%	22.81%	17.27%
2010 年	37.99%	4.55%	15.82%	0.39%	21.84%	19.50%
2011 年	37.67%	4.12%	15.77%	0.61%	22.58%	19.25%
2012 年	40.86%	4.26%	14.08%	0.53%	22.04%	18.23%
2013 年	42.97%	4.09%	13.23%	0.43%	21.88%	17.40%
2014 年	42.79%	3.78%	13.48%	0.37%	23.29%	16.29%
2015 年	45.25%	2.87%	15.35%	0.26%	23.03%	13.24%
2016 年	44.12%	3.09%	16.46%	0.17%	21.27%	14.89%
2017 年	44.09%	3.36%	16.89%	0.19%	19.95%	15.52%
2018 年	45.48%	3.19%	16.68%	0.24%	18.03%	16.38%

由上表可以得出, 中国与东南亚地区的贸易额占比最大, 处于 35%~50%之间, 且呈连年增长趋势; 西亚北非地区次之, 处于 15%~25%之间; 且在 2015 年后开始呈下降趋势; 东欧地区与南亚地区贸易额常年接近, 处于 10%~20%之间, 2015 年后, 东欧地区有反超南亚地区之势; 东亚与中亚贸易额占比较小, 常年处于 7%以下。

4. 实证分析

4.1. 理论模型

时变随机前沿引力模型

传统引力模型是测算贸易效率应用最广泛的方法, 然而, 此模型存在以下无法克服的缺陷: 1) 贸易效率值 = 实际贸易值/贸易潜力值, 其中, 分母贸易潜力是指两国之间所能达到的最优贸易值, 而传统引力模型得到的只能是平均贸易值而非最优贸易值; 2) 传统引力模型只能包含小部分贸易非效率因素, 一些影响贸易效率的关键因素很可能被笼统地归因到随机扰动项中, 由此得出的贸易潜力值必然存在很

大偏差。

随机前沿分析由 Kpoosmans 等人首次提出, 后来有学者用前沿分析法对传统引力模型进行了变革, 即把随机扰动项拆分成随机误差项和贸易非效率项, 更多贸易阻碍因素可列入贸易非效率项中, 因此该模型可以将贸易障碍因素覆盖地更为全面, 从而获得双边贸易的最优水平, 也可以称为“前沿水平”, 即贸易潜力, 大大消除了传统引力模型的弊端, 随机前沿引力模型也因此得名。

最初人们认为贸易非效率项是不随时间变化而变化的, 但后来学者们发现事实并非如此, 因此学者们引入了时间因素到模型中, 提出了时变随机前沿引力模型。

4.2. 模型设定

在参考前人研究的基础上, 本文选定时变随机前沿引力模型的解释变量如下: 经济规模(用 GDP 表示)、人均收入(用人均 GDP 表示)、两国之间距离(用首都之间距离代表), 这些变量的特点是短期内难以改变; 再选择贸易非效率模型的解释变量如下: 关税水平(用加权平均关税税率表示)、贸易便利化水平(用进出口周转时间表示)、运输便利化水平(用物流绩效指数表示)、是否与中国签订自贸协定(虚拟变量)等, 这些变量的特点是短期内可以人为改变。

本文另外选定关税水平、贸易便利化水平、运输便利化水平、是否与中国签订自贸协定作为模型自变量, 建立贸易非效率模型。

4.3. 样本选取与数据来源

本文选取“一带一路”沿线 59 个国家 2009~2018 年的数据作为样本, 共 590 个观测值。

贸易额数据来源于 UN Comtrade 数据库; GDP 数据、人口数据与收入水平数据、所有产品的加权平均关税税率数据、进出口平均周转时间数据、物流综合绩效指数数据来源于 WDI 数据库, 地理距离数据来源于谷歌地图; 是否与我国签署自贸协定来源于中国自由贸易区服务网。

4.4. 模型检验

目前, 学术界已经就“一带一路”议题进行了诸多研究与讨论, 对贸易效率的研究则主要聚焦在理论研究上, 实证分析较少, 对贸易效率影响因素的实证分析也较少, 因此本文选择经济规模、人均收入水平、地理距离、关税水平、贸易便利化水平、运输便利化水平、是否与中国签订自贸协定等影响因素, 对“一带一路”国家贸易效率进行实证分析, 运用的模型是时变随机前沿引力模型与贸易非效率模型, 最后根据实证结果提出针对性的政策建议。

4.4.1. 时变随机前沿引力模型

Table 3. Hypothesis test results of time-varying stochastic frontier gravity model

表 3. 时变随机前沿引力模型假设检验结果

零假设	$\ln(H_0)$	$\ln(H_1)$	LR 统计量	1%临界值	检验结论
贸易效率非时变	-729.34	-680.08	267.35	6.63	拒绝
不存在贸易非效率	-697.81	-680.08	243.13	6.63	拒绝
不加入经济规模变量	-774.63	-680.08	306.92	9.21	拒绝
不加入收入水平变量	-712.04	-680.08	254.17	9.21	拒绝
不加入距离变量	-684.19	-680.08	198.63	6.63	拒绝

时变随机前沿引力模型对函数形式较为依赖, 因此, 须对模型函数形式进行检验, 根据假设检验结

果, 合理项保留, 不合理项删除, 以此保证模型函数形式的合理性。本文所进行的假设检验共涉及以下几项:

检验时变性。零假设 $H_0: \eta = 0$, 若检验结果显示拒绝该假设, 则说明贸易效率的时变性存在, 其值不为 0, 应该选用时变随机前沿引力模型。

检验贸易非效率项的存在性。零假设 $H_0: \mu = 0$ 若检验结果显示拒绝该假设, 则说明贸易非效率项存在, 应该使用随机前沿引力模型; 若接受该假设, 则说明贸易非效率项不存在, 应该运用传统引力模型。

所选解释变量的检验。解释变量通过似然比法进行检验。假设包含全部解释变量与去掉其中一个解释变量所得的对数似然函数值无显著差异, 若检验结果拒绝该假设, 则说明该解释变量的加入是合理的。检验结果如表 3 所示。

根据上表的检验结果可知:

贸易效率非时变的假设被拒绝, 说明引入时变随机前沿引力模型是更为合理的。不存在贸易非效率项的假设被拒绝, 说明应该运用随机前沿引力模型, 而非传统引力模型。不加入经济规模变量、不加入收入变量、不加入距离变量的假设均被拒绝, 说明这些解释变量的引入是合理的。

4.4.2. 贸易非效率模型

本文对贸易非效率模型的假设检验主要包含对四个解释变量的检验, 检验结果如表 4 所示:

Table 4. Hypothesis test results of the trade inefficiency model

表 4. 贸易非效率模型假设检验结果

零假设	$\ln(H_0)$	$\ln(H_1)$	LR 统计量	1%临界值	检验结论
不加入关税变量	-866.07	-835.27	106.35	6.63	拒绝
不加入贸易便利化变量	-987.52	-835.27	274.97	6.63	拒绝
不加入运输便利化变量	-893.79	-835.27	157.64	6.63	拒绝
不加入自贸协定变量	-947.26	-835.27	213.81	6.63	拒绝

根据上表可知: 不加入关税水平变量、不加入贸易便利化水平变量、不加入运输便利化水平变量、不加入自贸协定变量的假设均被拒绝, 这说明这些解释变量的引入是合理的。

4.5. 实证结果

4.5.1. 时变随机前沿引力模型实证结果

本文根据“一带一路”沿线 59 个国家 2009~2018 年的数据对随机前沿引力模型进行了估计, 虽然前文已证实贸易效率时变性的存在, 但为增加严谨性, 本文列出时变模型与非时变模型的结果进行对比, 结果如表 5 所示。

由回归结果可知, η 值在 1% 的水平上显著大于 0, 由此可证实贸易效率的时变性, 且贸易非效率项呈随时间递增的趋势, 因此建立时变随机前沿引力模型是必要且合理的, 以下分析均根据时变模型的回归结果。

根据时变模型的回归结果可知, 除距离变量以外其他变量的系数均显著大于零, 这与预期相符。

1) 经济规模变量。两国的 GDP 变量均在 1% 的水平上通过了显著性检验, 且均大于 0, 这说明两国的国内生产总值确实对两国贸易存在重要影响。而中国此项变量的系数值远大于“一带一路”沿线国家此项变量的系数值, 这说明我国的经济规模因素对双边贸易的影响更为显著, 本文分析这是由于我国人口基数较大, 因此, 我国国内生产总值的提高将会大幅度促进双边贸易发展。

2) 人均收入变量。两国的人均收入变量分别在 1%、5% 的水平上通过了显著性检验, 且均大于 0, 这说明人均收入变量的确对双边贸易存在重要的影响。而中国此项变量的系数大于“一带一路”沿线国家此项变量的系数值, 这可能是因为中国的人口基数较大, 中国的人均收入提高将会对贸易额产生更为明显的提升作用。

3) 距离变量。距离变量的系数估计值在 1% 的显著性水平上小于 0, 这与预期相符, 两国地理距离越远, 则由于交通通畅度、物流成本等因素, 贸易阻碍就越大, 即贸易非效率值越大。

4) 贸易非效率项。贸易非效率项的估计结果在 1% 的显著性水平上大于 0, 这与预期相符, 贸易非效率项的存在是贸易效率未能达到最优状态的原因, 后文将对贸易非效率项做出更详细的解释。

Table 5. Empirical results of time-varying stochastic frontier gravity model

表 5. 时变随机前沿引力模型实证结果

变量	时变模型 TVD		时不变模型 TI	
	系数	Z 值	系数	Z 值
$\ln GDP_{it}$	15.817***	5.02	12.367***	5.08
$\ln GDP_{jt}$	0.883***	13.63	0.855***	12.82
$\ln AGDP_{it}$	16.974***	5.62	13.561***	5.30
$\ln AGDP_{jt}$	0.121**	1.61	-0.112**	-1.47
$\ln DIS_{ij}$	-1.078***	-4.05	-1.173***	-4.24
常数项	334.696***	5.14	263.164***	5.24
μ	2.081***	5.14	2.067***	5.65
η	0.019***	2.78		
$\ln \sigma^2$	0.686***	3.34	0.595***	2.89
$\frac{1}{\log it(\gamma)}$	2.307***	9.74	2.399***	10.15
σ^2	0.503	0.103	0.551	0.113
γ	0.090	1.949	0.916	0.181
σ_u^2	0.457	1.033	0.505	1.136
σ_v^2	0.045	3.173	0.045	0.031

注: ***, **, * 分别代表在 1%、5%、10% 水平下显著。

4.5.2. 贸易效率测算及分析

本文根据上表得出的结果, 利用所收集的 59 个国家的各项数据, 得出这些国家 2009~2018 年的 10 年平均贸易效率值如表 6 所示。

分析以表 6 可知:

中国与“一带一路”各国贸易效率的两极分化现象严重。贸易效率最高的国家为吉尔吉斯斯坦, 其贸易效率值高达 0.876, 贸易效率最低的国家是波黑, 贸易效率值仅 0.015。

中国与“一带一路”国家贸易效率值普遍较低, 整体上亟待改善。贸易效率值达到 0.5 及以上的国家仅 6 个, 贸易效率值处于 0.1 到 0.5 之间的国家有 34 个, 19 个国家的贸易效率值不足 0.1, 这说明中国与“一带一路”沿线国家的贸易主要是与少数特定的国家, 与大多数国家的贸易效率仍亟待改善, 政府应注重开展与更多国家的贸易合作, 从而促进外贸事业发展。

Table 6. Average trade efficiency of each country in 10 years
表 6. 各国 10 年平均贸易效率值

国家	10 年平均贸易效率值	国家	10 年平均贸易效率值
新加坡	0.412	斯洛伐克	0.115
泰国	0.298	匈牙利	0.198
越南	0.776	斯洛文尼亚	0.189
马来西亚	0.608	克罗地亚	0.091
印度尼西亚	0.209	波黑	0.015
菲律宾	0.235	黑山	0.076
缅甸	0.621	塞尔维亚	0.036
柬埔寨	0.199	阿尔巴尼亚	0.089
文莱	0.127	罗马尼亚	0.073
老挝	0.376	保加利亚	0.067
印度	0.365	马其顿	0.023
巴基斯坦	0.301	伊朗	0.312
孟加拉国	0.079	伊拉克	0.311
阿富汗	0.029	土耳其	0.094
斯里兰卡	0.106	约旦	0.266
尼泊尔	0.067	黎巴嫩	0.142
不丹	0.094	以色列	0.134
哈萨克斯坦	0.440	沙特阿拉伯	0.137
乌兹别克斯坦	0.068	也门	0.136
土库曼斯坦	0.059	阿曼	0.784
塔吉克斯坦	0.272	阿联酋	0.379
吉尔吉斯斯坦	0.876	卡塔尔	0.045
俄罗斯	0.743	科威特	0.286
乌克兰	0.138	巴林	0.104
白俄罗斯	0.045	格鲁吉亚	0.107
波兰	0.132	阿塞拜疆	0.033
立陶宛	0.109	亚美尼亚	0.027
爱沙尼亚	0.127	埃及	0.148
拉脱维亚	0.122	蒙古	0.283
捷克	0.186		

4.5.3. 贸易非效率影响因素分析

本文对贸易非效率模型进行估计, 得出估计结果如表 7 所示:

Table 7. Regression results of trade inefficiency model

表 7. 贸易非效率模型的回归结果

变量	系数	z 值
TAF _{jt}	0.341***	1.617
TDF _{jt}	0.065**	1.672
TPF _{jt}	-0.162***	-2.836
FTA _{jt}	-0.074***	-6.073
常数项	1.392***	1.034

注: **、*、* 分别代表在 1%、5%、10% 水平下显著。

根据上表的回归结果可分析得出:

1) 关税水平的系数估计值大于 0, 通过了 1% 水平上的显著性检验, 与预期相符。由此可得出, 关税水平与贸易非效率呈正相关关系, 关税水平越高, 贸易阻力越大, 贸易非效率值越大, 贸易效率越低。

2) 贸易便利化水平的系数估计值大于 0, 通过了 5% 水平上的显著性检验, 这与预期相符。本文中贸易便利化水平用进出口平均周转时间来代表, 进出口平均周转时间越长, 贸易非效率值越大, 贸易效率越低。

3) 运输便利化水平的系数估计值小于 0, 通过了 1% 水平上的显著性检验, 回归结果与预期相符。物流综合绩效指数越大(代表运输便利化水平越高), 贸易非效率值越小, 二者呈负相关关系。

4) 是否签订自贸协定的系数估计值小于 0, 通过了 1% 水平上的显著性检验, 这同样与预期相符。签订自贸协定将会促进贸易效率的提高, 减小贸易非效率值, 因此自贸协定变量与贸易非效率项呈负相关关系。

5. 结论与政策建议

5.1. 结论

根据本文实证结果, 可得出贸易现状、贸易效率、贸易效率影响因素三个方面的结论如下。

5.1.1. 贸易现状方面

“一带一路”正对中国的贸易增长发挥着愈加重要的作用, 中国与“一带一路”沿线国家所产生的贸易额对中国总贸易额的占比呈逐年增长态势, 本文所统计的 59 个国家在 2018 年与中国的贸易额达到 14697.33 亿美元, 贸易体量惊人。

5.1.2. 贸易效率方面

我国与“一带一路”国家的贸易效率目前阶段存在着较为严重的两极分化现象, 即与不同国家之间的贸易效率差异较大, 贸易效率最高的国家贸易效率值达 0.876, 贸易效率低的国家贸易效率值仅仅 0.015, 可见贸易效率水平分化之大; 且我国与“一带一路”国家贸易效率的绝对值仍亟待提高, 整体贸易效率不高, 贸易效率值达到 0.5 及以上的国家仅仅只有 6 个, 贸易效率值处于 0.1 到 0.5 之间的国家有 34 个, 且仍有 19 个国家的贸易效率值不足 0.1, 这些国家与中国的贸易效率存在非常大的增长空间。

5.1.3. 贸易效率的影响因素方面

由时变随机前沿引力模型得出, 由于人口基数影响, 我国的经济规模以及人均收入会对两国贸易产生十分显著的促进作用, 而“一带一路”国家的经济发展水平与人均收入对两国贸易也存在促进作用; 地理距离则会对两国贸易产生负面作用。由贸易非效率模型得出, 关税水平、贸易便利化水平、运输便利化水平、是否签订自贸协定都会对贸易效率产生一定作用, 其中, 关税水平与贸易效率呈负相关关系, 贸易便利化水平、运输便利化水平与贸易效率呈正相关关系, 签订自贸协定也将对贸易效率的提高发挥促进作用。

5.2. 政策建议

基于以上研究结论, 现提出以下几点政策建议:

加大力度促进我国整体经济发展, 不断扩大经济规模、提高人均收入。时变随机前沿引力模型的结果显示, 中国的经济规模、人均收入将会对双边贸易产生十分显著的促进作用。就我国当前经济发展现状来看, 当务之急是推进改变经济增长模式, 拉动内需, 实现创新驱动发展。

为提高运输与贸易便利化水平, 政府需要大力推进基础设施建设、加快简化进出口流程。另外, 要

大力推进更多国家与中国签订自贸协定, 加强深度合作, 促进贸易事业发展。

加大政策力度, 因地制宜, 打开东亚、中亚等地区市场。数据显示, 中国与东亚地区、中亚地区存在非常大的贸易发展空间, 而与东南亚地区的贸易额较大, 在这类市场占有率较高的国家未来很可能会存在市场饱和的现象, 因此, 需注意开拓新的市场, 切忌“将鸡蛋放在同一个篮子里”类事件的发生。

参考文献

- [1] 冯宗宪. 中国向欧亚大陆延伸的战略动脉——丝绸之路经济带的区域、线路划分和功能详解[J]. 人民论坛·学术前沿, 2014(4): 79-85.
- [2] 申现杰, 肖金成. 国际区域经济合作新形势与我国“一带一路”合作战略[J]. 宏观经济研究, 2014(11): 30-38.
- [3] 张良悦, 刘东. “一带一路”与中国经济发展[J]. 经济学家, 2015(11): 51-58.
- [4] 施炳展, 李坤望. 中国出口贸易增长的可持续性研究——基于贸易随机前沿模型的分析[J]. 数量经济技术经济研究, 2009(6): 64-74.
- [5] 鲁晓东, 赵奇伟. 中国的出口潜力及其影响因素——基于随机前沿引力模型的估计[J]. 数量经济技术经济研究, 2010(10): 21-35.
- [6] 陈创练, 谢学臻, 林玉婷. 全球贸易效率和贸易潜力及其影响因素分析[J]. 国际贸易问题, 2016(7): 27-39.
- [7] 李晓钟, 杜添豪, 王舒予. 中国与“一带一路”沿线国家贸易影响因素及潜力研究[J]. 国际经济合作, 2019(3): 17-29.
- [8] 程云洁, 董程慧. “一带一路”倡议下新疆与周边国家出口贸易效率及潜力研究[J]. 新疆大学学报(哲学·人文社会科学版), 2020, 48(1): 1-10.
- [9] 徐俊, 李金叶. 我国与“一带一路”沿线国家贸易效率及其门槛效应——基于随机前沿模型和面板门槛模型[J]. 中国流通经济, 2019, 33(5): 22-29.