

贸易便利化对我国汽车行业出口的影响及贸易潜力研究

——基于跨国面板数据模型的实证分析

何奕¹ 程凯¹ 王雪² 骆秀培¹

¹ (西南财经大学, 成都 611130) ² (新疆财经大学, 乌鲁木齐 830012)

〔摘要〕 在国际贸易繁荣的景象下时有贸易保护主义的存在, 推动贸易便利化成为大势所趋。本文利用与我国汽车行业贸易最密切的47个国家为样本实证研究得出, 贸易便利化4个一级指标对我国汽车行业出口的影响从大到小依次为电子商务、口岸效率、海关环境、规制环境。然后利用跨国面板数据进行实证研究表明贸易便利化对我国汽车行业出口贸易有显著影响, 并且通过提高贸易便利化来推动贸易只在“出口不足”的国家有效。

〔关键词〕 汽车行业 贸易潜力 贸易便利化 模拟分析 引力模型

DOI: 10.3969/j.issn.1004-910X.2017.06.001

〔中图分类号〕F426 〔文献标识码〕A

1 问题的提出与文献综述

改革开放以来, 我国汽车行业经过了几十年的发展, 不管是生产技术还是营销策略都已经日渐成熟, 在这种情况下我国汽车行业的出口量不断增加, 在我国出口的商品与服务中占的比重与日俱增。而与之相对应的是, 自从WTO成立以来, 追求贸易自由化的呼声越来越高, 因此贸易便利化便成各国谈判的热点与趋势。贸易便利化可以促进跨国贸易的增长, 削弱传统的关税和非关税壁垒对跨国贸易的限制。而互联网普及程度、贸易保护流行程度、海关环境、港口设施建设质量等级等便利化因素在降低贸易成本中的作用日趋重要, 因此改进贸易便利化便成了推进我国汽车行业出口贸易的重要政策。研究各国的贸易便利化水平, 对促进我国与世界各国汽车行业的贸易是具有现实意义的。

Dollar 和 Kraay (2001)^[3] 测算了贸易便利化对人均国内生产总值的影响, 并得出 APEC 成员

国贸易便利化提升1%, 则人均国内生产总值提高4.3%的结论。汪洁和全毅(2015)^[2] 对2015海上丝绸之路的贸易便利化研究中得出贸易便利化对出口额的影响超过了GDP对出口额的影响, 但其贸易便利化指数的计算中各个一级指标所占权重只引用了Wilson, Mann 和 Qtsuki (2003)^[12] 的测算, 没有进行实际的检验。王伟(2015)^[4] 以完成所有程序所需的时间来作为贸易便利化的评价指标, 用引力模型分析了东亚国家贸易便利化对出口的影响。李辉和陆道芬(2014)^[8] 选取了进出口成本、进出口手续数目和进出口时间为贸易便利化的衡量指标, 得出了APEC成员国贸易便利化的改变对中国进出口贸易的影响。杨军, 黄洁等(2015)^[6] 研究得出了节约通关时间的贸易便利化能促进世界经济增长和社会经济福利的提高。谢娟娟和岳静(2011)^[10] 将口岸效率、海关环境、电子商务和国内规制环境4个一级指标纳入了贸易便利化指标, 经过实证分析最终得出

收稿日期: 2016-09-05

基金项目: 国家自然科学基金“基于复杂网络视角的中国外资经济产业空间结构研究”(项目编号: 71303192); 新疆财经大学硕士研究生科研创新项目“‘中巴经济走廊’建设背景下南疆四地州的商贸物流业发展对策研究”(项目编号: XJUF2016K054)。

作者简介: 何奕, 西南财经大学国际商学院副教授。研究方向: 外商直接投资、区域经济。程凯, 通讯作者, 西南财经大学国际商学院硕士研究生。研究方向: 国际投融资与风险管理。王雪, 新疆财经大学工商管理学院硕士研究生。研究方向: 战略管理。骆秀培, 西南财经大学国际商学院硕士研究生。研究方向: 国际结算与融资。

了贸易便利化大于关税税率对贸易流量的影响作用。李斌,段娅妮等(2014)^[7]将定性分析与定量分析结合分析了贸易便利化对我国服务贸易出口的影响,得出贸易便利化对我国服务贸易出口具有显著影响,并且在落后国家影响更为显著。孙林和倪卡卡(2013)^[9]在研究东盟贸易便利化对中国农产品的出口影响中,得出东盟提高海关效率、提升港口质量等级、增加英特网普及率和减少贸易壁垒能促进国际农产品对东盟的出口。张晓静和李梁(2015)^[5]以“一带一路”为背景,研究了不同区域不同贸易便利化水平对中国出口贸易影响的异质性。曾铮和周茜(2008)^[1]通过层次分析法对贸易便利化指标进行了测评。

上述文献对于本文汽车行业贸易便利化相关指标的测定提供了分析思路和框架。但是,上述的这些文献从未有对我国汽车行业的出口影响进

行实证研究,而且以往研究有关各个一级指标赋权没有进行合理的测定,或者根本就没有测定。对于贸易便利化的模拟分析也存在缺陷,没有考虑模拟分析是否对所有国家都适用,因为很有可能模拟分析出来的预测值已经超过了某些国家整个市场的整体容量了。基于前面所述,本文将沿着这些方向进行研究。

2 贸易便利化评价指标体系构建及测度

2.1 贸易便利化评价指标体系框架

本文借鉴谢娟娟和岳静(2011)对贸易便利化指标的构想,采用了世界经济论坛公布的全球竞争力报告、世界银行的世界发展指标(WDI)数据库和透明国际的调查数据,构建了比较完善的测评体系。整个测评体系有4个一级指标,9个二级指标如表1所示。

表1 贸易便利化的衡量指标

一级指标	二级指标	指标得分区间	数据来源
口岸效率	港口设施	1~7	全球竞争力报告
	道路设施	1~7	全球竞争力报告
	航空设施	1~7	全球竞争力报告
规制环境	法规的透明度	1~7	全球竞争力报告
	司法的独立性	1~7	全球竞争力报告
	法规对于解决争端的有效性	1~7	全球竞争力报告
电子商务	互联网用户数	0~100	全球竞争力报告
海关环境	海关程序	1~7	全球竞争力报告
	清廉指标	0~10	透明国际

资料来源:根据全球竞争力报告和透明国际整理。

2.2 贸易便利化评价指标解释

2.2.1 口岸效率 (Port Efficiency)

即评价运输效率和运输成本的贸易便利化指标,衡量一国道路、港口和航空设施建设等级及工作效率,分数越高说明该国口岸越高效。本文主要选取了3个二级指标:

(1) 港口设施: 港口的基础设施建设优劣。其数据取值范围为1~7分,当取值为1分时,说明港口基础设施建设落后;当取值为7分时,说明港口基础设施建设已经达到世界先进水平。

(2) 航空设施: 航空的基础设施建设优劣。其数据取值范围为1~7分,当取值为1分时,说明航空基础设施建设不发达;当取值为7分时,说明航空基础设施建设达到先进水平。

(3) 道路设施: 道路基础设施建设优劣以及工作效率。其数据取值范围是1~7分,1=该国道路建设落后,7=该国道路建设发达。

2.2.2 规制环境 (Regulatory Environment)

指一国法律与法规的透明性与规范性,从宏观角度反应从事国际贸易的政策环境。本文主要

设置了3个二级指标:

(1) 法规的透明度: 一国的法规明确清楚并且当法规有变化时会明确通知企业法规的变化。其数据取值范围是1~7分, 取1分时说明该国法规透明度十分低; 取7分时说明该国法规透明度极高。

(2) 法规对于解决争端的有效性: 表明一国的法规是否会受外在因素的影响而不能发挥应有的效用。其取值范围是1~7, 当取1分时说明该国法规是无效的、完全被控制的; 当取7分时说明该国法规是一套独立、中立和有效程序。

(3) 司法的独立性: 表示一国的司法是否会被官员、市民与企业影响。它的取值范围是1~7分, 当取1分时说明该国司法完全不独立; 当取7分时说明该国司法独立于政府官员、市民和企业的政治影响。

2.2.3 电子商务 (Electronic Commerce)

指一国是否具有充足的现代化通讯设施, 因为这些设施可以方便供应商与消费者进行磋商与交易。其数据范围是0~100分, 这项分数是依据100个人中使用互联网的人数来定的, 取0分时说明没有人使用互联网; 取7分时说明所有人都在使用互联网。

2.2.4 海关环境 (Customs Environment)

海关环境需要考虑的因素有很多, 本文重点考虑的是海关规则的透明度和过海关时的程序。本文主要选取了腐败的指标和海关程序这2个二级指标:

(1) 清廉指标: 各国专家对于一国腐败程度的评价。其数据的取值范围0~10分, 当取0分时说明十分腐败; 当取10分时说明基本没有腐败现象。

(2) 海关程序: 海关程序的复杂程度。其数据的取值范围1~7分, 1分时表示海关程序很繁琐, 阻碍了贸易的发生; 7分时表示海关程序很有效率, 促进了贸易的发生。

2.3 贸易便利化测度

在以往的研究中, 许多学者在计算贸易便利化指数的过程中都只是将各一级指标求简单平均数, 但这样往往是难以说服人的, 因为口岸效率、

规制环境、电子商务和海关环境对中国汽车行业的出口影响是不尽相同的。因此, 本文先将各一级指标纳入引力模型中进行回归, 找出他们对中国汽车行业出口影响的大小关系, 从而确定在计算贸易便利化指数中的相应权重。引力模型通常有3种解释变量: (1) 地理位置, 比如: 地理距离、接壤与否等; (2) 区域一体化的虚拟变量, 如: 是否为欧盟成员、是否有自由贸易安排等; (3) 市场规模大小, 如: 国土面积、GDP、人口数目等。通常在用引力模型做实证分析时, 为了防止异方差问题的干扰, 采用取对数的形式。基本模型是:

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_j + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + \xi_{ij} \quad (1)$$

其中 Export_{ij} 表示我国汽车行业对其它国家的出口额, GDP_i 表示 i 国的国民生产总值, GDP_j 表示 j 国的国民生产总值。 pop_i 表示 i 国的人口总数, pop_j 表示 j 国的人口总数。 dist_{ij} 表示 i 国首都到 j 国首都的距离。 tariffs_j 表示进口国的加权平均关税税率。 policy_{ij} 表示两国之间是否有贸易互惠政策。 Autocar_i 表示我国汽车行业总产量。

将口岸效率、规制环境、电子商务、海关环境分别纳入模型 (1) 中, 得到下面模型 (2) ~ (5):

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_j + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + a_9 \text{PE}_j + \xi_{ij} \quad (2)$$

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_j + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + a_9 \text{RE}_j + \xi_{ij} \quad (3)$$

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_j + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + a_9 \text{EC}_j + \xi_{ij} \quad (4)$$

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_j + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + a_9 \text{CE}_j + \xi_{ij} \quad (5)$$

对公式 (2)、(3)、(4) 和 (5) 分别进行回归分析, 得到各个贸易便利化一级指标的估计结果, 如表2所示:

表2 模型的回归结果

贸易便利化 一级指标	系数	T 值	P 值
PE	0.679328	6.662005	0.0000
RE	0.209369	2.454466	0.0000
EC	1.713751	24.63172	0.0000
CE	0.510653	4.820080	0.0000

根据表2,对4个一级指标电子商务、口岸效率、海关环境、规制环境影响程度的大小进行计算,可以得到在计算贸易便利化指数的过程中它们所占的权重分别为55%、21.85%、16.4%、6.75%。由此可得出贸易便利化指数的计算公式:

贸易便利化指数(TF) = 0.55 电子商务 EC + 0.2185 口岸效率 PE + 0.164 海关环境 CE + 0.0675 规制环境 RE

2.4 数据来源

考虑到数据的准确性与完整性,本文采用2007~2014年我国的出口贸易数据来进行估计。在考虑到与我国汽车行业的贸易量的大小以及贸易密切程度的情况下,本文选取的样本为51个国家,与这些国家的贸易量占了我国汽车行业对外贸易的绝大多数,因此最终选取这47个国家来作为样本对贸易便利化进行估计。

各项指标的具体数据来源:(1) GDP(2005年不变价美元)、人口数目的数据来自世界银行的世界发展指标(WDI)数据库;(2) 两国间的距离使用的是各国首都与北京之间的距离,所有数据都是使用网站 www.indo.com “距离计算器”计算来的;(3) 我国汽车行业的总产量的数据是

来自中华人民共和国国家统计局的数据库;(4) 是否存在双边贸易政策是计量模型中的一个虚拟变量,本文是以是否存在自由贸易协定为依据,若存在则为1,若不存在则取0。该项主要以我国自由贸易区服务网为依据;(5) 我国对各个样本国家的汽车行业出口额(选取的HS8708类)数据来自联合国商品贸易统计数据库;(8) 特别说明:2014年古巴的GDP的相关数据世界银行数据库有缺失,因此最后来自中华人民共和国驻古巴共和国大使馆经济商务参赞处的古巴公布的部分经济数据;(9) 贸易便利化相关的各项指标分别来自世界经济论坛公布的全球竞争力报告和透明国际公布的腐败指数;(10) 进口国的加权平均关税税率来自世界经济论坛公布的全球竞争力报告。

3 贸易便利化对汽车出口影响的实证分析

3.1 模型的构建

本文主要为了研究贸易便利化对我国汽车行业出口贸易的影响以及预测我国汽车行业出口潜力,因此在这里需要把贸易便利化的指数纳入模型(1)中,得到扩展的引力模型:

$$\ln \text{Export}_{ij} = a_0 + a_1 \ln \text{GDP}_i + a_2 \ln \text{GDP}_j + a_3 \ln \text{pop}_i + a_4 \ln \text{pop}_j + a_5 \ln \text{dist}_{ij} + a_6 \text{tariffs}_{ij} + a_7 \text{policy}_{ij} + a_8 \ln \text{Autocar}_i + a_9 \text{TF}_j + \xi_{ij} \quad (6)$$

其中 Export_{ij} 表示我国汽车行业对其它国家的出口量。

3.2 实证结果及分析

3.2.1 基本引力模型的回归结果分析

本文利用 Eviews6.0 软件,对2007~2014年中国与主要汽车行业出口目标国的面板数据进行实证分析。对于公式(1)的回归结果如表3所示:

表3 基本的引力模型的回归结果

解释变量	系数	标准误差	T 值	P 值
a_0	1491.189	161.9121	9.209864	0.0000
$\ln \text{GDP}_i$	7.564004	0.625002	12.10236	0.0000
$\ln \text{GDP}_j$	0.916527	0.006497	141.0799	0.0000
$\ln \text{Autocar}_i$	-0.988541	0.094489	-10.46197	0.0000
policy_{ij}	0.771687	0.047639	16.19860	0.0000
$\ln \text{pop}_i$	-81.66853	8.531891	-9.572149	0.0000

续 表

解释变量	系 数	标准误差	T 值	P 值
$\ln pop_j$	0.571423	0.005751	99.36237	0.0000
$tariffs_j$	0.020773	0.001344	15.46005	0.0000
$\ln dist_{ij}$	-0.360408	0.020596	-17.49879	0.0000
调整后的 R^2	0.999882			
F 统计值 (P 值)	396828.4 (0.0000)			

从表3可以看出模型里各个变量都通过了显著性检验,解释变量对于我国汽车行业出口贸易流量有很好的解释力。除了我国汽车行业总产量与进口国的加权平均关税税率之外,各个解释变量的回归系数符号与预测符号大致相同。我国汽车行业总产量之所以与预测结果相反,主要是因为我国是一个人口大国,经过了改革开放几十年的发展,人民生活水平有了很大的提高,并且我国汽车行业经过几十年的发展现在生产成本已大

大降低,导致汽车的总体价格下降,能够满足普通大众的消费水平了。

3.2.2 扩展的引力模型的回归结果分析

将贸易便利化指数纳入模型(6),便得到了扩展的引力模型,如前面模型(6)所示。再根据2007~2014年中国与主要汽车行业出口目标国的面板数据,对模型(6)进行实证分析,得到如表4所示的结果:

表4 扩展的引力模型的回归结果

解释变量	系 数	标准误差	T 值	P 值
a_0	1303.758	238.6191	5.463762	0.0000
$\ln GDP_i$	6.533401	0.791417	8.255324	0.0000
$\ln GDP_j$	0.720875	0.014232	50.65195	0.0000
$\ln Autocar_i$	-0.988771	0.087201	-11.33895	0.0000
$policy_{ij}$	0.756708	0.022043	34.32905	0.0000
$\ln pop_i$	-71.34956	12.41646	-5.746370	0.0000
$\ln pop_j$	0.787439	0.017050	46.18504	0.0000
$tariffs_j$	0.029451	0.003553	8.290034	0.0000
$\ln dist_{ij}$	-0.260537	0.018788	-13.86758	0.0000
TF_j	1.782108	0.105914	16.82596	0.0000
调整后的 R^2	0.994756			
F 统计值 (P 值)	7905.028 (0.0000)			

由表4可知,除贸易便利化指数外,各个解释变量的回归系数符号与表4相同,并且都在1%的显著性水平下通过了检验。根据表4的估计结果,可以得到如下的方程:

$$\ln Export_{ij} = 1303.8 + 6.53 \ln GDP_i + 0.72 \ln GDP_j + (-71.35) \ln pop_i + 0.79 \ln pop_j + (-0.26) \ln dist_{ij} + 0.03 tariffs_j + 0.76 policy_{ij} + (-0.99) \ln Autocar_i +$$

$$1.78 TF_j + \xi_{ij}$$

从该方程中可以得出两国分别的GDP、加权平均关税税率、进口国人口数和贸易便利化指数都与我国汽车行业出口额成正相关。而我国汽车行业总产量、两国间的距离和出口国人口数与我国汽车行业出口额成负相关。同时,两国间有互惠贸易协定会促进我国汽车行业的出口贸易。根

据上述模型可以看出,在其他因素不变的情况下,我国国内生产总值每增加1%,则会带动我国汽车行业出口额增加6.53%。进口国经济规模的弹性估计值为0.72,表明其他条件不变时,进口国GDP每增加1%,则对我国汽车需求将增长0.72%。距离阻隔系数为-0.26,表示我国到进口国的距离每增加1%,则会导致我国汽车行业出口额减少0.26%。进口国人口数对我国汽车行业出口贸易的影响系数为0.79,说明保持其他条件不变,进口国人口数每增长1%,则会促进我国汽车行业出口贸易增长0.79%。在几个阻隔因素中,我国人口数的阻隔最为大,阻隔系数为-71.35,这反映我国人口数每增加1%,则会产生71.35%的内需。 $policy_{ij}$ 的回归系数表明了我国汽车行业出口贸易的两国间签订自由贸易协定的比没签订自由贸易协定的出口额多0.76%。在其他因素不变的情况下,我国汽车行业的产量每增加1%,则会引起我国汽车行业的出口额减少0.99%,这主要是因为我国经过改革开放几十年的发展,人们生活水平有了大的提升,并且在此期间汽车行业也有了大的发展,使得生产成本大大降低,导致汽车价格大幅度降低,已经能满足大多数人的消费了,从而大众对汽车的需求大大增加,并且需求增加量大于汽车行业产量增加的量。一般情况下,加权平均关税税率会抑制贸易的发生,但是在本文中,当其他因素不变时,加权平均关税税率每增加1%,则会导致我国汽车行业出口增长0.03%,这是因为虽然很多时候进口国以关税来限定商品和服务的进口,以求实现贸易顺差和保护国内企业,但是对于它们特别需求的商品而又自己没有生产能力的,它们会制定某些促进此类商品贸易的政策,因此在此种情况下才会有本文回归分析所显示的结果。在出口量产生的正面影响中,贸易便利化指数的作用效果仅比我国国内生产总值小,其回归系数达到了1.78,这说明在其他因素不变时,进口国贸易便利化指数每提高1%,则我国汽车行业对其的出口贸易将增加1.78%。

3.2.3 基本引力模型和扩展的引力模型的回归结果比较

通过两次回归结果可以看出,两国分别的GDP、两国的人口数、两国间的距离、贸易互惠政策存在与否、我国汽车行业总产量和加权平均关税税率的系数符号在两个估计中都一致。从变量GDP来看,我国国内生产总值一直是我国汽车行业出口贸易正向影响因素最大的变量,同时,进口国的国内生产总值对我国汽车行业出口贸易也呈正相关。这个结果符合了引力模型的理论,即两国的GDP越高,则越能促进两国间的贸易。

从人口数来看,进口国人口数在两次估计中都是成正相关,而出口国人口数都与我国汽车行业出口成负相关,这是我国现实国情决定的。我国汽车行业总产量在两次估计中都是成负相关,这是我国国内复杂的需求导致的。两国距离在两次回归中都是成负相关,这是因为距离越远,则信息交流越难,文化差异越大,导致成本越高。贸易互惠政策存在与否和加权平均关税税率同时都在促进我国汽车行业出口贸易。通过两次回归分析的比较,还可以发现进口国的贸易便利化影响比进口国GDP的影响还大,因此我国汽车行业的伙伴国应该把重心提高放在国内GDP向提高贸易便利化水平的工作上。

4 贸易潜力预测与模拟分析

由表5可知进口国贸易便利化对我国汽车行业出口贸易的正向影响仅仅低于我国国内生产总值,但是如果提高贸易便利化后究竟对我国汽车行业出口贸易产生多大的影响呢?本文模拟提高贸易便利化水平后再计算贸易潜力额。随后对比模型(6)的预测潜力和实际出口额,找出已经出口过度的国家与出口不足的国家,如果模型(6)预测出口额大于实际出口额,则该国为出口不足国;如果模型(6)预测出口额小于实际出口额,则该国为出口过度国。最后再将模拟预测的出口额同模型(6)预测的出口额、实际出口额比较,找出提高贸易便利化水平是否有助于挖掘出口不足国的出口潜力。

假设本文的样本国家贸易便利化水平同时提高40%,即 $NTF = 1.4TF$,NTF为推进40%后的贸易便利化水平,TF为原贸易便利化水平。基于新的NTF,在模型(6)回归方程的基础上,充

分考虑人口数、GDP、两国距离等8个变量,模拟计算出我国汽车行业对主要出口目标国的出口额。本文模拟的是2014年我国汽车行业对主要出口目标国的潜在出口额(由于篇幅限制,表略)。

我国汽车行业出口贸易目标国中26个样本国家已经处于出口过度状态,对于这种类型的国家,即使提高贸易便利化水平也不一定能推进我国汽车行业的出口贸易,因为对这种国家的过度出口会损害到它们本国汽车产业,因此容易受到贸易保护主义者的制裁,对于这类国家,能做的是提高我国汽车产品质量,抓住现有市场份额的同时开拓新的市场。与此相反的是,像冰岛、挪威、英国、瑞士、日本、德国、美国、法国、奥地利、爱尔兰、葡萄牙、希腊、土耳其、埃及、巴西、秘鲁、菲律宾、印度尼西亚、印度、埃塞俄比亚和布隆迪这种处于出口不足的国家,提高贸易便利化水平,则有助于我国汽车行业对该类国家的潜在市场进行挖掘。特别像挪威、冰岛、瑞士、法国、奥地利、印度尼西亚、印度、埃塞俄比亚和布隆迪这类国内市场还有很大潜力的国家,提高贸易便利化水平能明显推动我国汽车行业对它们的出口,这是因为我国汽车行业在这类国家出口贸易受限制很可能便是因为这些国家的规制环境、口岸效率等等水平低下。

从总体来说,贸易便利化对我国汽车行业出口贸易的正向影响虽然很大,但是在考虑是否完全通过提升进口国贸易便利化来促进我国汽车出口时,应该先考虑我国汽车行业对该国的出口是否已经达到饱和,如果忽视这个问题可能会导致提升贸易便利化水平后很难达到预想的效果。

5 结论与政策建议

5.1 研究结论

本文基于扩展的引力模型,加入贸易便利化指数,建立计量经济模型。分析了贸易便利化对我国汽车行业的影响,并对其进行了模拟分析与出口预测,得到以下结论:

(1) 我国汽车行业与47个样本国家的出口贸易中,两国距离、两国人口数、两国GDP、两国间互惠贸易政策、加权平均关税税率、我国汽车行业总产量和贸易便利化指数都对我国汽车出

口贸易有显著影响。除了两国距离、我国人口数与我国汽车行业生产总量外,其他变量与我国汽车行业出口额都是成正相关。

(2) 口岸效率、规制环境、电子商务和海关环境4个贸易便利化一级指标都对我国汽车行业有促进作用,其中促进作用最大的是电子商务,这是由于互联网用户数逐年递增,网络交易已经成为一种主流。规制环境对我国汽车行业出口贸易的促进作用最小,这是因为随着自由贸易的推进,世界上限制贸易的因素已经变的越来越少了,因此改进规制环境对推动贸易的效果也不是那么明显了。至于口岸效率和海关环境对我国汽车行业的出口也有显著的正向效应。

(3) 47个样本国家的贸易便利化水平参差不齐,各国在贸易便利化方面均有一定进步空间。贸易便利化对我国汽车行业出口贸易的正向影响很大,仅次于我国国内生产总值。但也不是对所有国家而言推动贸易便利化都能促进我国汽车行业的出口,对于处于出口过度的国家,若还是一味提升贸易便利化水平来促进我国汽车行业的出口,那可能会适得其反,招致贸易保护者的制裁政策,从而阻碍出口。因此在选择以提高贸易便利化水平来促进我国汽车出口时,应选择贸易潜力待挖掘的,也就是处于“出口不足”的国家。

5.2 政策建议

5.2.1 大力发展电子商务,提高口岸效率

电子商务是影响我国汽车行业出口贸易最大的贸易便利化一级指标,利用互联网通信实现贸易无纸化来推动贸易便利化,从而促进我国汽车行业出口贸易。口岸效率也直接影响着国际贸易的便利程度,通过促进道路、航空和港口基础设施建设来提高口岸效率,减少贸易成本,创造更多贸易成本和机会。

5.2.2 改善规制环境,减少海关程序复杂性,积极进行廉政建设

创造高效、公平和透明的规制环境对我国汽车行业出口贸易的发展起着十分重要的作用,也是推动一国贸易的客观要求。要求规制环境差的国家改善法治水平,积极进行廉政建设,保护企业在贸易中不被公共行为侵害,防止企业投资和

贸易成本增加。海关程序简洁能很好的缩短贸易时间,降低贸易成本,促进贸易。

5.2.3 加强国际合作,推动贸易便利化谈判进程

在推动贸易便利化的过程中应该积极同各国合作与交流,积极推动WTO关于贸易便利化的谈判。在学习他国贸易便利化的经验的过程中,可以借鉴区域贸易合作、跨国合作等等成功经验。积极参与WTO贸易便利化谈判中,争取在贸易便利化规制制定中占据主动地位,切身保障本国利益。

参 考 文 献

- [1] 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): 4~9
- [2] 汪洁,全毅. 21世纪海上丝绸之路贸易便利化研究[J]. 对外经济贸易大学学报, 2015, (6): 36~46
- [3] Gundlach E, De Pablo J N, Weisert N. Education Is Good for the Poor: A Note on Dollar and Kraay (2001) [R]. Working Paper, 2001, (100): 92~107
- [4] 王伟. 基于引力模型的贸易便利化对东亚区域贸易影响实证研究[J]. 统计与决策, 2015, (3): 159~161
- [5] 张晓静,李梁. “一带一路”与中国出口贸易: 基于贸易便利化视角[J]. 亚太经济, 2015, (3): 21~27
- [6] 杨军,黄洁,洪俊杰,等. 贸易便利化对中国经济影响分析[J]. 国际贸易问题, 2015, (9): 156~166
- [7] 李斌,段娅妮,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[J]. 对外经济贸易大学学报, 2014, (1): 5~13
- [8] 李辉,陆道芬. CAREC成员国贸易便利化对中国进出口贸易的影响[J]. 区域经济评论, 2014, (5): 96~101
- [9] 孙林,倪卡卡. 东盟贸易便利化对中国农产品出口影响及国际比较——基于面板数据模型的实证分析[J]. 国际贸易问题, 2013, (4): 139~147
- [10] 谢娟娟,岳静. 贸易便利化对中国——东盟贸易影响的实证分析[J]. 世界经济研究, 2011, (8): 81~86, 89
- [11] 何奕,程凯. 我国汽车行业出口贸易的影响因素及出口潜力研究——基于面板数据的实证分析[J]. 工业技术经济, 2016, (12): 130~136
- [12] Wilson J S, Mann C L, Otsuki T. Trade Facilitation And Economic Development: A New Approach To Quantifying The Impact [J]. World Bank Economic Review, 2003, 17 (3): 367~389
- [13] 盛斌,廖明中. 中国的贸易流量与出口潜力: 引力模型的研究[J]. 世界经济, 2004, (2): 3~12
- [14] 方虹,彭博,冯哲,等. 国际贸易中双边贸易成本的测度研究——基于改进的引力模型[J]. 财贸经济, 2010, (5): 71~76

The Trade Facilitation Effect on Our Country Automobile Industry's Export and Trade Potential Research ——Based on Empirical Analysis of the International Panel Data Model

He Yi¹ Cheng Kai¹ Wang Xue² Luo Xiupei¹

(1. Southwestern University of Finance and Economics, Chengdu 611130, China;

2. Xinjiang University of Finance, Urumqi 830012, China)

(Abstract) In international trade prosperity, sometimes, there is still the existence of trade protectionism, and promoting trade facilitation become an inevitable trend. By using 47 countries as sample which most closely trade with our country automobile industry to make empirical study, this paper obtains four level trade facilitation's indicators, which impact on the export of our country automobile industry from large to small in turn for e-commerce, the efficiency of ports, customs environment, regulation environment. However, using multinational panel data to empirical studies show that trade facilitation to our country automobile industry export trade has a significant effect, and it is effective to promote trade by increasing trade facilitation only in insufficient export countries.

(Key words) automobile industry; trade potential; trade facilitation; simulation analysis; gravity model

(责任编辑: 王 平)