

分类号：
UDC：

密级：
编号：2020020175

江西科技师范大学硕士学位论文

贸易便利化对中国跨境电商出口的影响
——以中东欧国家为例

The impact of trade facilitation on China's cross-border e-commerce
exports: A case study of Central and Eastern European countries

常妮

导师姓名：王凌洪

一级学科名称/专业学位类别： 国际商务

二级学科名称/专业学位领域： _____


学科专业方向/专业研究方法： 国际贸易

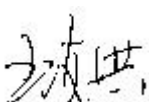
种类（在相应方框内打√）：

全日制学术学位硕士研究生

全日制专业学位硕士研究生

非全日制专业学位硕士研究生

作者： 

导师： 

学位论文独创性声明


本人声明所呈交的学位论文是本人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。据我所知，除了文中特别加以标注和致谢的地方外，论文中不包含其他人已经发表或撰写过的研究成果，也不包含为获得 江西科技师范大学 或其他教育机构的学位或证书而使用过的材料。与我一同工作的同志对本研究所做的任何贡献均已在论文中作了明确的说明并表示谢意。


学位论文作者签名（手写）： 签字日期： 2022 年 6 月 1 日

学位论文版权使用授权书

本学位论文作者完全了解江西科技师范大学有关保留、使用学位论文的规定，有权保留并向国家有关部门或机构送交论文的复印件和磁盘，允许论文被查阅和借阅。本人授权江西科技师范大学可以将学位论文的全部或部分内容编入有关数据库进行检索，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存、汇编本学位论文。

（保密的学位论文在解密后适用本授权书）

学位论文作者签名（手写）：

导师签名（手写）：

签字日期：2022 年 6 月 1 日

签字日期：2022 年 6 月 1 日

摘要

“一带一路”倡议背景下，随着国家间关税壁垒的降低，通过利用有关贸易便利化政策来加强贸易合作的国家也与日俱增。另外，随着中国跨境电商平台优势的凸显，中国在深挖中东欧国家市场、深化中国-中东欧“16+1”合作时，如何利用中东欧国家贸易便利化政策措施来有效地促进中国跨境电商的出口及解决贸易便利化过程中发现的问题成为当前重要的挑战。

首先，本文分别阐述了国内外学术界在贸易便利化和跨境电商领域的研究现状，进一步包括两者之间关系的研究；其次，文章对中国跨境电商和中国跨境电商对中东欧地区出口的发展状况进行了分析；再次，将贸易便利化对中国跨境电商的影响机理归纳梳理，为后文的实证分析部分打下了理论基础；此外，通过四个一级指标和十二个二级指标对贸易便利化评价指标体系进行构建，利用spass26.0软件，采取主成分分析方法，对16个中东欧国家的综合贸易便利化水平及分指标贸易便利化水平进行了计算及分析；最后，贸易便利化综合得分和分指标贸易便利化得分纳入到贸易引力模型中进行拓展，并分别做实证分析。综上，分别得出以下结论：第一，通过主成分分析方法发现中东欧国家贸易便利化水平整体上呈中上水平；进一步分析贸易便利化一级指标，反映出由于各个国家间国别、地域、设施等因素的差异会导致不同贸易便利化水平存在较大差异；其中中东欧国家的基础设施贸易便利化水平与电子商务贸易便利化水平均有所增长，但增长幅度并不大，海关环境贸易便利化水平有了进一步上升，规制环境贸易便利化水平却有下降趋势。第二，通过拓展的引力模型，实证结果表明贸易便利化显著地促进了中国跨境电商的出口，并且除了规制环境外，基础设施、海关环境、电子商务各因素均显著地促进中国跨境电商的出口，其中电子商务的促进作用最大；其次是海关环境；最后是基础设施。此外，在研究过程中发现了贸易便利化过程中存在的问题，最后对提高贸易便利化水平提出了针对性对策。

关键词：贸易便利化；跨境电商；引力模型

ABSTRACT

In the context of the Belt and Road Initiative, tariff barriers among countries are gradually lowered. More and more countries have adopted relevant trade facilitation policies and measures to develop their own trade. In addition, with the prominent advantages of China's cross-border e-commerce platform, the present issues facing China as it deepens the market of CEE countries and deepens China-CEE "16+1" cooperation include how to employ trade facilitation policies and measures to effectively promote the export of China's cross-border e-commerce and solve problems in the trade facilitation process.

This paper firstly describes the academic circles at home and abroad in three aspects: trade facilitation, cross-border e-commerce, and further research includes the correlation between the two. Secondly, it summarizes the development status of China's cross-border e-commerce and the status quo of China's cross-border e-commerce exports to central and Eastern European countries. Third, the impact of trade facilitation on China's cross-border e-commerce is examined, laying the theoretical groundwork for the empirical research that follows.

Furthermore, through the four level indicators and 12 secondary indicators to build the evaluation index system of trade facilitation, using SPSS 26.0 software, using principal component analysis method to comprehensive level 16 central and eastern European countries trade facilitation is calculated and analyzed, based on this separately to the four primary index trade facilitation are calculated and analyzed; Finally, the trade gravity model is expanded with the complete score of trade facilitation and the score of trade facilitation index, and carries on the empirical analysis. In a word, draw the following conclusions: First, by the principal component analysis method, it is found that the trade facilitation level of CEE countries is above medium level on the whole; Further analysis of the first-level indicators of trade facilitation shows that there are great differences in different levels of trade facilitation due to the differences of countries, regions, facilities and other factors. Among them, the level of infrastructure trade facilitation and e-commerce trade facilitation in CEE countries have increased, but the increase is small, the level of customs environmental trade facilitation has further increased, but the level of regulatory environmental trade facilitation has a downward trend. Secondly, through

the expanded gravity model,the empirical research manifests that smooth will boost China's cross-border e-commerce exports,and except for the environmental regulation, infrastructure,customs environment and e-commerce indicators have significantly boosted China's cross-border e-commerce,among which e-commerce has the greatest promoting effect.Secondly,customs environment;Finally,infrastructure.In addition,the problems found in the research process will provide targeted countermeasures to improve trade facilitation.

Key Words:Trade facilitation,Cross-border E-commerce,Gravitation model

目 录

第 1 章 绪论.....	1
1.1 研究背景与意义.....	1
1.1.1 研究背景.....	1
1.1.2 研究意义.....	2
1.2 文献研究综述.....	2
1.2.1 关于贸易便利化的研究.....	2
1.2.2 关于跨境电商的研究.....	4
1.2.3 关于贸易便利化与跨境电商关系的研究.....	5
1.2.4 文献述评.....	6
1.3 研究内容与研究方法.....	6
1.3.1 研究内容.....	6
1.3.2 研究方法.....	7
1.3.3 技术路线图.....	8
1.4 研究创新与局限.....	8
1.4.1 研究创新.....	8
1.4.2 研究局限.....	9
第 2 章 中国跨境电商及对中东欧国家出口现状.....	10
2.1 中国跨境电商发展现状.....	10
2.1.1 市场规模高速增长.....	10
2.1.2 以出口为主导的贸易结构.....	11
2.1.3 完善的配套环境.....	12
2.2 中国跨境电商对中东欧国家出口现状.....	12
2.2.1 出口规模不断扩大.....	12
2.2.2 出口地区差异较大.....	13
2.3 本章小结.....	14
第 3 章 贸易便利化对跨境电商出口影响的理论机制.....	16
3.1 基于贸易便利化的理论基础.....	16
3.1.1 自由贸易理论.....	16
3.1.2 交易成本理论.....	16

3.1.3 区域经济一体化理论.....	17
3.2 基于贸易便利化评价指标体系.....	17
3.3 本章小结.....	19
第4章 贸易便利化指标评价体系的构建及测算.....	20
4.1 指标评价体系的构建.....	20
4.1.1 指标选取与说明.....	20
4.1.2 各级指标说明.....	21
4.1.3 指数构建方法的选取.....	22
4.2 贸易便利化指数测算.....	23
4.2.1 数据标准化处理.....	23
4.2.2 相关性检验.....	23
4.2.3 贸易便利化指数测算.....	23
4.3 贸易便利化指标测算结果与分析.....	25
4.3.1 综合指标测算结果与分析.....	25
4.3.2 单一指标分析.....	27
4.4 本章小结.....	32
第5章 中东欧国家贸易便利化对中国跨境电商出口影响的实证分析.....	33
5.1 模型设定与说明.....	33
5.1.1 模型设定.....	33
5.1.2 变量说明与数据来源.....	34
5.2 模型检验.....	36
5.2.1 平稳性检验.....	36
5.2.2 协整检验.....	36
5.2.3 内生性检验.....	37
5.2.4 F 检验与 Hausman 检验.....	37
5.3 实证结果及分析.....	38
5.3.1 综合指标实证结果及分析.....	38
5.3.2 分指标实证结果及分析.....	39
5.4 本章小结.....	40
第6章 结论与对策.....	41
6.1 结论.....	41
6.1.1 中东欧国家贸易便利化水平总体处于中上水平.....	41

6.1.2 贸易便利化对中国跨境电商出口具有积极作用.....	41
6.2 提高贸易便利化水平对策.....	42
6.2.1 改善基础设施建设.....	42
6.2.2 提升海关环境.....	42
6.2.3 规范制度环境.....	43
6.2.4 侧重优化电子商务水平.....	43
6.2.5 加强贸易便利化的国际合作.....	44
参考文献.....	45
攻读学位期间的研究成果及所获荣誉.....	48
致谢.....	49

第1章 绪论

1.1 研究背景与意义

1.1.1 研究背景

自从全球经济危机后，世界经济放缓，世界各国的发展都遇到了许多问题，不可避免的是贸易保护主义以及贸易摩擦的出现，然而，伴随经济全球化的发展，国家间的贸易也越来越多，但是传统的国际贸易形式所带来的“贸易非效率”问题也在不断增加。为了改变这种时局，中国在2013年9月部署“一带一路”倡议，旨在国家间要素的自由流动以及经济合作的互利共赢。世界贸易组织也自1995年就将贸易便利化加入了“多哈发展议程”中，经过多年来的研究，终于在2013年12月签订了《贸易便利化协定》。同时伴随着协定的生效以及我国“一带一路”倡议的提出，各国陆续推出了贸易便利化政策，贸易便利化下涉及到的国家间货物的进出口手续、通关与检验等环节越来越精简，提高了物流效率，降低了贸易成本，加强了各国之间互联互通、平等互利、合作共赢，为中国与其他国家间的贸易合作带来了发展机遇。

目前传统的国际贸易发展已接近饱和，无法有力地拉动国家经济发展，相较于传统的国际贸易，跨境电子商务可以依托互联网平台，使贸易双方信息对称，有效完成买卖双方货物的交付问题，简化贸易流程，降低了中间成本，已经成为国际间重要的贸易形式。此外，“一带一路”背景下的各项贸易便利化措施也极大地促进了跨境电商发展，我国的跨境电商业务也发展迅速，其在线交易优势渐渐凸显。自“一带一路”倡议提出后会发现各国之间的贸易无论是陆运还是海运运输，都需要经过中东欧国家，中东欧国家拥有天然的地理优势。“16+1”中国-中东欧国家博览会的顺利举办，双边合作对话机制倡议的发起，中国-中东欧“丝路电商”发展得到推动。而且2020年初爆发的新冠疫情至今余波未定，对全球经贸环境依旧存在影响，中东欧国家经济逐渐复苏，前景向好，但中东欧贸易便利化程度还无法满足两国的经贸合作要求，依旧存在制约跨境电商发展的不便利因素。因此本文以中东欧国家为样本，研究贸易便利化对中国跨境电商出口的影响，有着非常重要的意义。

1.1.2 研究意义

(1) 理论意义

在理论层面，贸易便利化对于分析双边贸易流量有着十分重要的地位，国内外学者有着深刻研究，并且卓有成效，但对其贸易便利化水平、发展情况有较少的研究成果。本文将中东欧国家作为目标国，在国内外学者的研究基础上，构建了贸易便利化指标体系，对中东欧国家贸易便利化程度进行了测量，完善了贸易便利化相关的理论体系；此外，贸易便利化对中国跨境电商出口的影响作用进行了实证分析，所以在一定程度上深化了贸易便利化和跨境电商之间关系的相关研究；最后，根据在实证过程中发现的贸易便利化问题提出了相应的对策，对改善贸易便利化具有一定的参考价值。

(2) 现实意义

在现实层面，随着各国经济的合作，全球贸易的总规模也在不断增加，贸易过程中产生的“非效率”问题以及存在的贸易隐性壁垒等问题也日益受到各界人士的重视，在面对新冠疫情对国际经贸的重大影响时，确定贸易便利化指标来衡量双边的贸易流量就显得十分重要，因此测算贸易便利化指数。“一带一路”倡议下各国的贸易往来都需要经过中东欧国家，中国-中东欧国家之间的贸易前景向好，具有借鉴意义，选择中东欧国家为研究对象，并阐述了中东欧国家贸易便利化水平现状及存在的问题；最后，根据实证结果提出中东欧国家贸易便利化水平的建议，从而作为一份参考，进一步加强中东欧国家的贸易便利化建设水平，解决贸易过程中存在的隐性贸易壁垒所带来的贸易不便利现象，增强我国跨境电商出口效率，同时加强我国与中东欧国家的贸易合作，实现中国-中东欧国家“17+1”大于18的合作增量。

1.2 文献研究综述

1.2.1 关于贸易便利化的研究

(1) 贸易便利化效应的定性研究

国内外学者对于贸易便利化效应的定性研究涉及到贸易便利化的各个方面。早期，UNCTAD（1968）在贸易便利化内涵阐释中只侧重货物通关手续、进出口贸易流程。后 OECD（2003）将贸易便利化内涵进一步扩充，其中贸易便利化措施涉及到了国际贸易的全过程。王美中（2014）表示在国际上对于贸易便利化的定义没有一致的标准，其范围也将扩大。Willson, Mann, Otsuki（2003）通过

建立贸易便利化指数，表明 APEC 内部贸易流动的变动为 9.9%，其中贸易便利化程度为 1%。其中一级指标港口效率变化最大为 55.7%。秦阳（2002）研究过程中表明，贸易便利化措施所获得的收益要高于其过程中所消耗的成本，并且对于发展中国家来说贸易便利化所解决的非效率贸易问题所带来的收益远远高于降低关税壁垒问题所获得的收益。Douglas H. Brook，Susan F. Stone（2010）研究表明高昂运费、延迟通关时间、无效管理体制等是除了关税壁垒外影响贸易成本的其他因素，为降低贸易成本可以通过改善体制和加强信息对称。张鲁青（2009）的研究结果显示，贸易便利化不仅可以使贸易发展得到推动，而且可以使政府财政收入得到上涨、刺激投资。毛艳华，杨思维（2015）以“海上丝绸之路”为基准，考察沿线各国贸易便利化程度，并讨论其存在的问题，最后针对问题提出了贸易便利化建设的相应建议。

（2）贸易便利化效应的定量研究

国内外学者多以模型为基础，来进行量化分析。Wilson（2003）通过贸易引力模型研究表明贸易便利化措施对贸易发展有极大的推动作用。此外，Portugal-Perez，Wilson（2012）认为，简化贸易也能促进经济增长，提高贸易福利。同样国内学者杨军，黄洁、洪俊杰、董婉璐（2015）从 GTAP 模型出发，探讨了贸易便利化对我国的社会与经济产生的作用。Peter Walkenhorst（2004）利用引力模型研究过程中发现，随着跨境手续越来越复杂，所带来的贸易费用也会越来越高，若使贸易费用减少，发达国家会受到损失，其中受益更多的是发展中国家。方晓丽，朱明侠（2013）采取贸易引力模型测度贸易的便利化程度，实证结果发现随着贸易便利化水平的提升进而导致一个个国家的出口增长。Hummels（2001）根据 CEG，采用 Probit 模型，求得了等效的贸易便利化关税，也就是说，每天节省的通关时间相当于从价关税减少 0.5%。Francois（2015）采取 CEG 模型研究发现，如果商品贸易费用降低 1.5%，则全球平均利润增加 720 亿美金，其中发展中国家是最大的受益者，其中中国却会减少 1.5% 的年均收入。孔庆峰，董虹蔚（2015）利用拓展引力模型，研究发现贸易便利化相比于区域经济组织或者关税减免等更能提高“一带一路”沿线国家间的贸易，并且研究表明提高贸易潜力的方法之一就是增加贸易便利化水平，贸易潜力在地区之间的作用比同一地区国家之间更高。李波，杨先明（2018）研究表明，贸易便利化指数对企业具有强大的推动作用，特别是倾向形成产业集群企业的生产率增长。杨逢珉，陈凯（2019）利用微观行业数据测算得出出口产品质量，基于此回归结果表明贸易便利化会产生替代效应，以产品低价来代替产品质量升级；同时也会产生收入效应，贸易便利化降低成本，促进出口，促使出口产品质量升级；但收入效应远小于替代效应，所以产品质量升级会因贸易便利化而受到限制；贸易便利化的阻碍能力

会因出口产品质量的升级而增强。

1.2.2 关于跨境电商的研究

(1) 影响跨境电商的因素研究

如今跨境电商在国际贸易中有着举足轻重的地位,受到越来越多国内外学者的关注,由此国内外学者也进行了深入研究。在政策方面,巩从杰(2019)通过将“一带一路”区域与东中西部对比,研究了“一带一路”红利对中国跨境电商的影响,实证分析表明“一带一路”倡议实施显著地促进了中国跨境电商的发展,但由于各区域电子商务发展水平的差异,所以在一定程度上“一带一路”倡议红利的释放对各区域跨境电商的影响也是不同的。张益丰,王晨(2019)利用拓展的引力模型,研究发现进口国的市场规模、贸易开放度、赴中国的游客数量对中国的跨境电商出口起到了推动作用,而贸易距离、消费差距对中国跨境电商出口具有负面影响,最后针对结论提出了相应的建议。鞠雪楠,赵宣凯,孙宝文(2020)根据敦煌网跨境出口等数据,实证研究发现互联网的发展水平显著地促进了跨境电商平台的规模与跨境电商结构占比。张锡宝,石以涛,徐保昌(2020)通过双重差分法,发现主体间信息的分散化限制跨境电商的发展,最后针对此结论提出要加大对网络基础设施建设方面的投入力度,从而提升信息化水平。

(2) 跨境电商的影响效应研究

关于跨境电商的影响效应研究,国内外学者围绕多个角度展开了研究。Benjamin, Wigand(1995)表明通过电子商务平台可以使企业直接接触,进一步降低中间成本,重置产品价值链,最终增加交易效率。Gessner, Snodgrass(2015)通过对比得出传统贸易相较于电子商务来说其发展速度更慢,而由于跨境电商企业要想进入国际市场,在所难免会遭遇贸易壁垒,这就阻碍了跨境电商的发展。马述忠,陈奥杰(2017)构建模型研究跨境电商进行产品销售时B2B或者B2C贸易模式的选择,最终结论表明了跨境电商中B2B业务模式使消费提高,整体的经济效果下降,因此建议通过B2B的方式来促进跨境电商产品的营销,同时完善B2C模式的监管。罗娜,罗乐娟(2018)实证得出一国跨境电商的发展可以促进本国的进出口贸易,并且还能在一定程度上促进其他国家的进出口贸易发展。常鑫,司传煜(2019)利用门槛效应模型方法,基于“一带一路”实证研究表明跨境电商有助于国家间的贸易合作,可以明显削减贸易距离效应,并且促进贸易的增长。梅寒(2020)通过实证检验得出跨境电商可以显著的对国际贸易有“降本促效”功能,并且是由于开放程度、经济实力等的原因,对我国和发达国家的影响更强。

(3) 跨境电商的运营模式研究

跨境电商企业在开展业务时涉及到不同的主体以及多样的运营模式。跨境孟亮, 孟京(2017)分析了电商企业对海外仓模式的选择, 通过总结海外仓的不同运营模式特点, 将消费品跨境电商企业为目标对象, 提出了海外仓建设存在的问题, 最后表明消费品跨境电商出口企业要以自身实际情况为基准, 根据商品性质、品牌定位、业务规模等发展状况来选择海外仓最合适的方案。邬佳伟, 韩曙东(2018)基于规模迅速增加的跨境电商及相应的物流服务功能标准等现状上, 建立了相符合的物流服务体系来适应多元化的跨境电商运营模式, 并针对体系运作模式的差异化, 最后提出了相应的构建策略。李芬娟, 易海峰(2019)分析跨境电商的出口贸易效应时考虑到跨境电商的商业模式包括 B2B 以及 B2C 模式, 其中主要以 B2B 为主, 同时 B2C 模式也在快速发展, 对比发现 B2B 模式现金流具有周期性, 容易波动且低利润, 而 B2C 模式则恰好相反, 最后提出要注意不同运营模式的贡献差异性, 我国应优先发展 B2B 模式来促进出口。颜谢霞(2019)通过实证研究比较 B2B 与网络零售的出口跨境电商对贸易的影响, 结论表明 B2B 模式正向显著地影响出口跨境电商规模, 相反情况下则网络零售模式呈现负面作用, 根据结果提出企业应该选择适合自己的运营模式并提出了现实建议。

1.2.3 关于贸易便利化与跨境电商关系的研究

跨境电商的发展涉及到贸易便利化下的各项措施环节, 国内外学者也由此进一步深入探讨。Mesut, Kilig C(2011)将金融危机作为研究背景, 结果表明电子商务在贸易过程中使成本减少, 使效率得到改善, 从而缓解了金融危机带来的影响。Nuray(2011)研究表明跨境电商对产品供应链具有调节作用, 对产品进行精确分工, 增加产品的产量, 从而增加贸易过程中的贸易便利化水平。王冠凤(2014)以上海自贸区为研究背景, 研究分析了自由贸易区在贸易便利化措施下的运营, 同时指出跨境电商的发展与贸易便利化程度有着直接的联系, 为上海自贸区的发展提出了一些相应意见。陆露(2018)利用贸易引力模型, 实证研究发现, 在高收入国家中, 管制环境是最大的影响因素, 而在其它国家中, 电子商务对其出口的影响最大。柴利, 董晨(2019)同样利用拓展贸易引力模型, 实证研究发现贸易便利化对跨境电商出口有明显的推动作用, 并且跨境电商出口东亚、南亚、西亚、中亚区域的影响程度会因贸易便利化措施的不同而不同, 最终根据实证结果提出了建议措施。张锡宝, 石以涛, 徐保昌(2020)通过双重差分法进行实证分析得出一国贸易便利化政策措施中跨境综合实验区的成立可以显著地促进跨境电商的发展, 并且针对研究结论, 提出了主要建议。王俊娟(2021)通过层次分析法, 实证研究发现中国的跨境电商进出口环节简化, 海关氛围较好,

其贸易便利化效应效果明显，而且其出口贸易便利化效益更高；此外，对于不同国家的跨境电商中，国家收入水平的高低对于贸易便利化效应的影响程度不同，出口贸易便利化效应更强的是高收入国家的跨境电商，而低收入水平国家的跨境电商中不存在进口贸易便利化效应。

1.2.4 文献述评

关于贸易便利化效应的研究，国内外学者的研究十分全面，主要采用了贸易引力模型、GTAP、CEG模型方法进行研究，研究结果主要概括为三个方面：一方面贸易便利化政策的颁布施行，会带来贸易成本的逐步减少，还可以提高贸易和福利水平；另一方面贸易便利化措施下，有利于发展中国家获得更多的利益；最后是有利于出口的贸易，促使出口产品质量升级。

对于跨境电商方面的研究，已有不少学者从不同角度进行了探讨，研究内容分为影响跨境电商发展的因素、跨境电商的影响效应、以及跨境电商的运营模式。研究结果主要概括为：一是“一带一路”红利、互联网发展、贸易距离等因素会影响跨境电商的发展水平；跨境电商的发展会带来成本的降低、效率的增强、贸易的增长以及消费者福利的增加；三是跨境电商B2B运营模式是目前的主要运营模式，要优先发展，从而促进出口，增大贸易规模。

此外，国内外学者将跨境电商与贸易便利化之间的关系也进行了深入研究，通过实证会发现贸易便利化对跨境电商的发展有着不同程度的影响，但仍存在着诸多待解决问题，仍有研究价值，两者之间关系还需要进一步深入研究。

本文，关于贸易便利指标体系的构建是参照了众多学者的方法，即采用Wilson学者的做法。由于相比于传统贸易，跨境电商有其自身特征，所以在进行指标选择时要考虑跨境电商本身的特性。此外，梳理文献时，会发现国内外选择研究贸易便利化对象时主要针对“一带一路”沿线国际或者欧盟国家，对于欧洲区域中东欧国家的研究较少，所以有待进一步深挖中东欧区域的贸易便利化水平，从而有助于双方的贸易合作以及中国跨境电商的出口。

1.3 研究内容与研究方法

1.3.1 研究内容

第一章是绪论。首先是本文的研究背景与意义；然后是国内外学者分别对贸易便利化、跨境电商的有关研究，进一步深化包括跨境电商与贸易便利化之间的关系的文献研究综述，再次是研究内容包括六个章节，五种研究方法；最后是研

究创新主要体现在研究对象以及贸易便利化指标上,研究局限主要体现在数据的缺失及获取方面。

第二章是中国及对中东欧国家跨境电商发展的现状。为进一步研究贸易便利化下中国对中东欧国家跨境电商出口状况,首先介绍当前中国跨境电商发展现状;然后介绍中国对中东欧国家跨境电商出口的交易现状,为后文做好铺垫。

第三章是理论机制。从贸易便利化的理论依据和评价指标体系两个角度,论述了贸易便利化对跨境电商出口的作用机理,为后文实证研究莫下了理论依据。

第四章是贸易便利化指数的构建及测算。构建中东欧国家贸易便利化指数包括4个一级指标以及12个二级指标,用主成分分析法测算2012-2019年中东欧国家贸易便利化综合指数以及分指标指数,并分别对测算结果及中东欧国家现状进行分析。

第五章是实证分析。通过设定的拓展引力模型,对模型进行相关检验,分别对综合指标、分指标回归结果加以分析,研究贸易便利化对中国跨境电商出口的影响。

第六章是结论与对策。结合实证回归结果提出结论,并对中国跨境电商出口中东欧国家过程中出现的贸易便利化问题给予相应的对策。

1.3.2 研究方法

本文基于国内外学者已有的研究基础上,以国际贸易基础理论为导向,主要通过以下几种方法论述:

(1) 文献分析法:通过参考国内外学者相关文献,分析贸易便利化以及跨境电商的相关研究,并进一步了解贸易便利化与跨境电商之间的联系。

(2) 比较分析法:对比中东欧国家的贸易便利化得分,可以相对得到各个国家在中东欧的整体排名及地位,然后发现国家之间的差距,从而分清侧重点,对中东欧国家贸易便利化进行针对性优先改革。

(3) 定性与定量结合分析法:将中东欧国家贸易便利化对中国跨境电商出口现状进行定性研究,对中东欧国家贸易便利化指数进行定量测算。

(4) 实证分析法:利用stata15.0软件对2012-2019年中国-中东欧国家面板数据进行实证分析。利用拓展引力模型,分别研究贸易便利化综合以及分指标在促进中国跨境电商出口中东欧国家方面的影响程度。

1.3.3 技术路线图

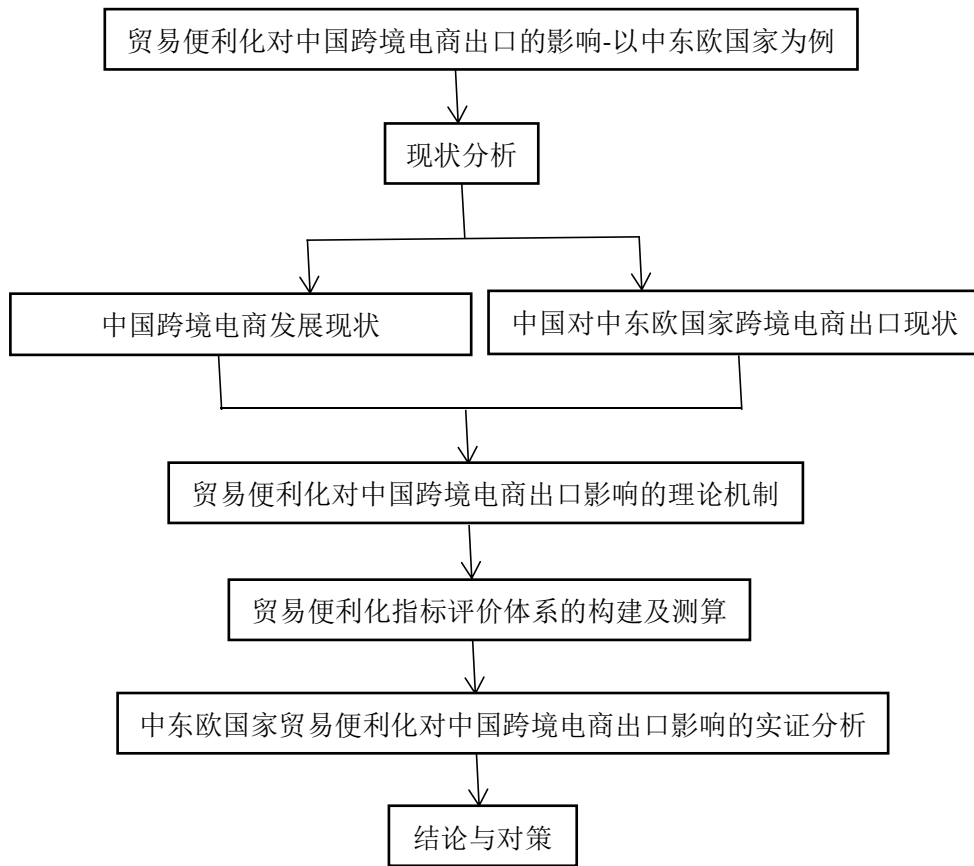


图 1-1 技术路线图

1.4 研究创新与局限

1.4.1 研究创新

当前,国内外学者多以亚洲或“一带一路”沿线国家和欧洲的国际机构为研究目标,研究贸易便利化的作用,很少将中东欧国家作为研究对象。本文以中东欧国家为研究对象,研究贸易便利化对中国跨境电商出口的影响。此外,国内外学者对于贸易便利化指标评价体系中的二级指标有不同的选择,本文由于一国的规制环境与知识产权的保护力度息息相关,企业创新能力的高低也离不开电子商务的发展,所以在已有研究基础上对贸易便利化体系进行了完善,加入了知识产权保护、企业创新能力二级指标影响因素。

1.4.2 研究局限

由于中东欧 16 个国家的政治、经济、文化等因素不同，以及贸易便利化指标体系的构建原则的差异，所以会导致无法全面考虑各种指标。此外，中国跨境电商出口数据无法直接获得，根据艾瑞咨询的方法计算每个国家，会有一定偏差；在进行 2012-2019 年面板数据回归时，2014 年波黑国家以及 2017 年马其顿国家的部分数据缺失，进而导致最后回归结果不够精准。

第2章 中国跨境电商及对中东欧国家出口现状

如今中国跨境电商依托互联网加快了全球线上跨境消费模式,成为当今推动外贸发展的新型贸易方式。虽然中东欧国家交易规模远不如东盟壮大,但随着中国-中东欧国家博览会及电商合作机制的加深,中国-中东欧国家之间的跨境经贸合作关系前景向好。因此,本章主要包括两个方面:一是中国跨境电商发展现状,二是中国跨境电商在中东欧地区的发展状况。

2.1 中国跨境电商发展现状

2.1.1 市场规模高速增长

相比于传统外贸,跨境电商发展迅猛,根据海关总署统计数据可知其总体发展态势,具体如图2-1所示。

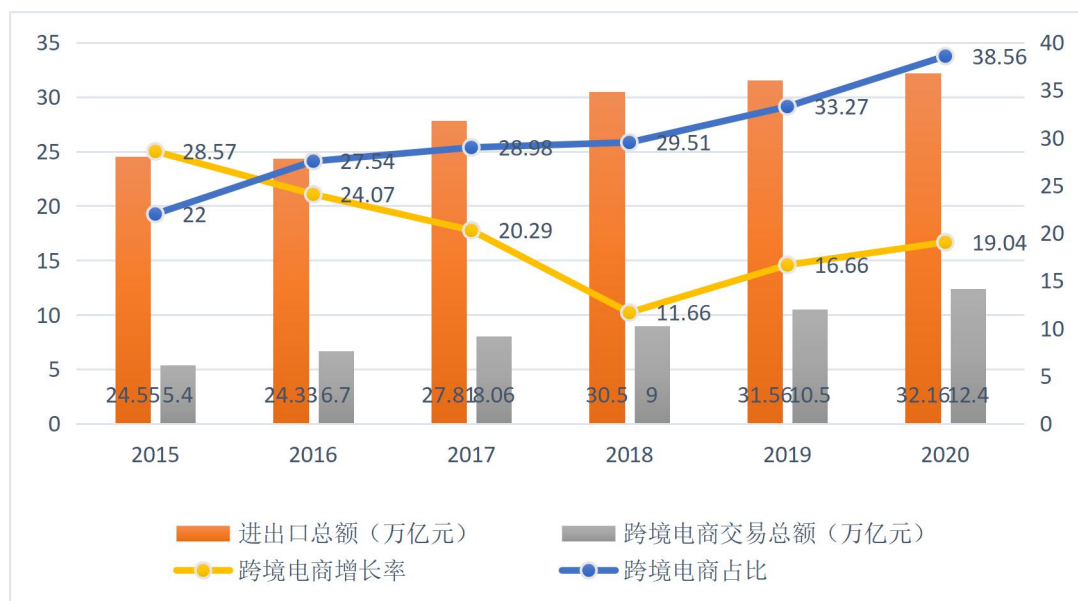


图 2-1 2015-2020 年中国进出口总额及跨境电商市场总额与增长率

数据来源:国家统计局、电子商务研究中心

由图2-1所示,中国进出口总额在2015年为24.55万亿元,2016年为24.33万亿元,呈下降趋势,由2018年开始恢复增长,中国到2020年进出口总额为32.16万亿元。而跨境电商市场规模在2015-2020年都持续上涨,从2015年5.4万亿元上升到2020年的12.4万亿元,增长率在2015年达到28.57%,但在2016-2018年间呈下降趋势,其原因可能因为国家经济的下滑、商品结构的调整

等原因,但两者的增长速度相比之下,传统进出口外贸总额要远远落后于跨境电商增长率,且2019年、2020年开始升温。此外,两者总额占比不断上涨,2015年占比为22%,2020年达到了38.56%,具有强大活力。且在2020年初,新冠疫情突然爆发,全球贸易出现萎缩现象,但跨境电商贸易状况较好,其进出口总额达12.4万亿元,增长率达到19.04%。由此可见,跨境电商市场规模具有较高的增长势头。

2.1.2 以出口为主导的贸易结构

中国跨境电商的交易格局是以出口为主,往往出口大于进口,存在明显的顺差,具体如图2-2所示。

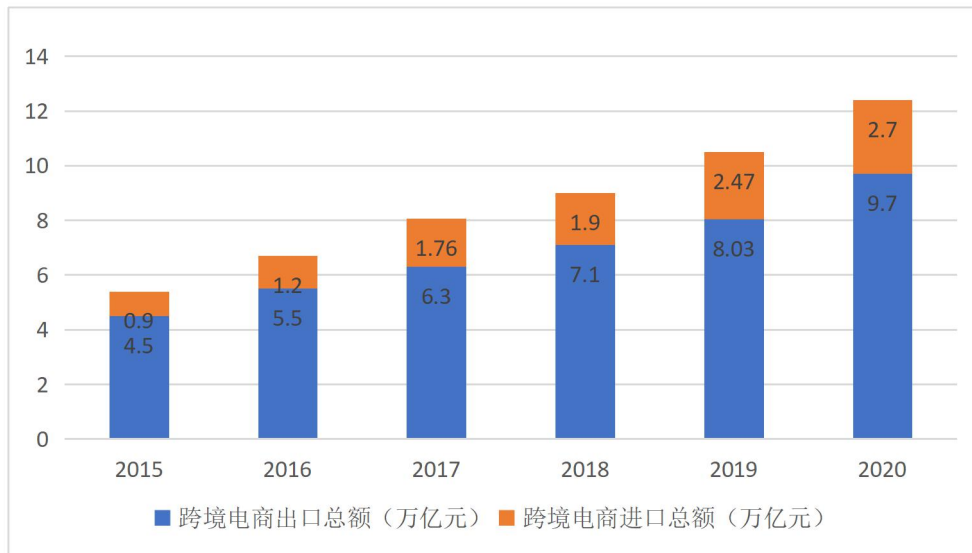


图 2-2 2015-2020 年中国跨境电商进出口结构

数据来源: 国际统计局、电子商务研究中心

由图2-2可以看出,2015-2020年中国跨境电商出口总额和进口总额都趋上升,其市场份额也在逐步增长。一方面,互联网发展、消费者可支配收入增加以及品牌价值观念的输入等,通过跨境电商提供的平台消费者开始购买海外的产品,所以跨境电商的进口规模也在逐年上升,2015年进口规模仅为0.9万亿元,而2020年达到了2.7万亿元,进口占比达到21.77%,具有一定发展潜力。另一方面,总的来看,中国的跨境电子商务交易格局一直是以出口为主,其出口总量远远超过了进口量,且逐年上升,面对2020年特殊时期新冠疫情的爆发,我国的跨境电子商务产品出口额已达9.7兆人民币,其出口额已呈现增长态势,出口占比达到78.23%。由于全球新冠疫情反复、余波未定,国外市场仍对我国产品存在较大需求,加之国家对我国跨境电商相关红利政策的发布以及发达国家的相关鼓励政策的推出,跨境电商出口仍将继续增长。

2.1.3 完善的配套环境

跨境电商拥有一个完善的配套环境，分别体现在供应链体系、人才资源、国家政策方面。首先，跨境电商供应链体系经过长期的对手竞争与产品的优化升级，依靠劳动力与土地优势上形成了高端的制造业产能与优质的网络运营平台，并不断提高产品质量以及培养优秀人才，供应链网络也具有强大的规模优势以及上下游整合性的成本优势。如今跨境电商供应链体系中高端的制造产能、有效的产品线、高质量水准的产品已经成为了本行业的核心竞争力。其次是跨境电商的人才资源。由于中国人口众多，并且国家不断加强人才建设，国内经验丰富的电商人员也为跨境电商提供了专业人才与前沿理念。此外，随着大学生就业政策的推行，大学生供给也在不断输出，从而电商、计算机、管理等专业人才为中国跨境电商带来丰富专业的人才资源。最后是跨境电商相关政策。自从跨境电商兴起以来，国家一直在出台利好政策包括海关监管、检验检疫、交易支付、物流配送等各方面环节，从而提高贸易便利化水平，促进国家间的合作。此外，尤其疫情影响下，跨境电商展露自身优势，在逆势下增长，国家鼓励跨境电商综合试验区的设立、加强监管体系，有助于跨境电商的健康发展。总之，基于供应链体系、人才资源以及国家政策各方面的不断助推，为中国跨境电商的发展营造了完善的配套环境，相信中国跨境电商的发展也将会不断提升。

2.2 中国跨境电商对中东欧国家出口现状

2.2.1 出口规模不断扩大

由于在研究过程中无法直接获取跨境电商出口中东欧国家的数据，所以基于国内外学者的做法以及艾瑞咨询集团计算数据的方法，采用的公式为：

中国跨境电商出口额=中国出口额*中国跨境电商总出口额/中国的总出口额
具体可由下图可知。

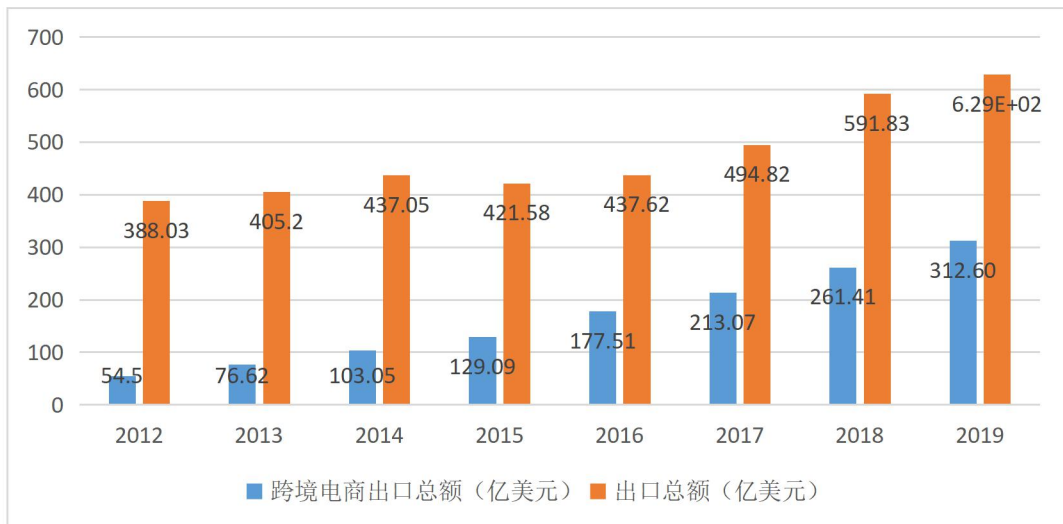


图 2-3 2012-2019 年中国及中国跨境电商对中东欧国家出口规模

数据来源：国家统计局、电子商务研究中心

首先，由图 2-3 可知，2012-2015 年中国对中东欧国家出口规模趋向上升，从 2012 年 388.03 亿美元上升至 2019 年 628.98 亿美元，增长幅度达到了 62%，但由于中东欧国家区域位置较为偏远，需求较小，所以中国的贸易出口额也较低。其中在 2015 年有所下降，主要被影响的原因可能在于中国当下经济的疲软或者个别中东欧国家加入欧盟国家时受到了欧盟国家政策的限制。从 2016 年开始中国出口总额又趋于上升，其原因可能在于这期间国家努力加强“一带一路”建设，推动了中国与中东欧国家之间的贸易合作，所以总体上来看中国对中东欧国家的出口较为稳定。其次，可以看出 2012-2019 年中国跨境电商对中东欧国家的出口总额持续保持上升趋势，从 2012 年 54.50 亿美元上升至 2019 年 312.60 亿美元，增长幅度超过了 470%，原因可能在于中国一直大力鼓励中国跨境电商的发展，发布了一系列的政策红利；中国跨境电商的营销能力也在不断提高；与中东欧国家的合作在不断加深。在中国“一带一路”倡议的不断践行以及中国跨境电商的高速发展下，对中东欧国家的出口规模也将进一步提升。

2.2.2 出口地区差异较大

由于中东欧各国之间经济、政治、文化以及地理位置等各种因素存在差异，所以中国跨境电商对中东欧各个国家的出口额也不尽相同，具体如下图 2-4 所示。

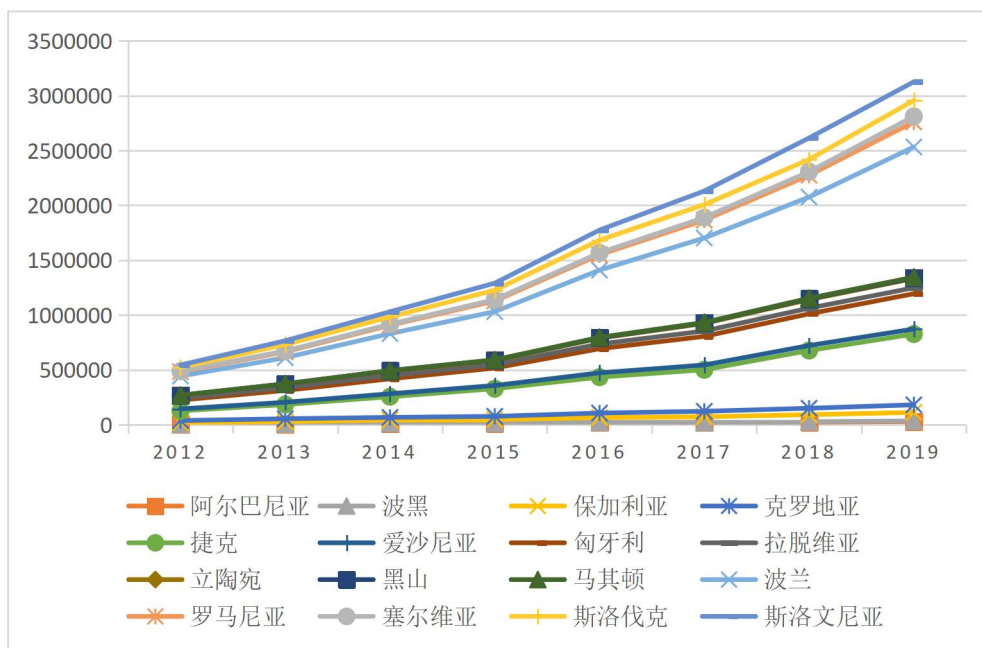


图 2-4 2012-2019 年中国跨境电商对中东欧各国的出口额（万美元）

数据来源：国家统计局、电子商务研究中心

如图 2-4 可以看出，中国跨境电商对中东欧国家出口中规模最大的国家主要是斯洛文尼亚，保加利亚，而其他国家相比之下则较少，其中出口额较低的主要是克罗地亚，保加利亚等。总体来看，2012-2019 年间中国跨境电商对 16 个中东欧国家的出口额都呈上升趋势，但对各个国家的出口额存在较大差异，其中中国跨境电商对斯洛文尼亚、保加利亚国家的出口规模增长最为明显。以 2015 年为例，中国跨境电商分别出口波黑、马其顿、黑山国家为 1836.62 万美元、2649.60 万美元、4107.76 万美元，而出口捷克、匈牙利、罗马尼亚国家分别为 251889.20 万美元、159149.14 万美元、96829.75 万美元，可见 2015 年间中国跨境电商出口的最高和最低的国家相差将近 100 倍，原因可能在于各个国家的地理位置或者目前的发展程度的差异，且中国与捷克、匈牙利、罗马尼亚国家有较高的政治互信，已经建立了友好的战略伙伴关系，在跨境电商方面有更多的合作机会。

2.3 本章小结

首先，本章从三个特征方向介绍了中国跨境电商的现状。然后通过计算求出了中国跨境电商对中东欧国家出口额，一方面为后文的实证部分打下了基础；另一方面可以观察中国跨境电商对中东欧国家的出口现状，结果表明在 2012-2019 年间中国跨境电商出口中东欧国家总体规模呈上升趋势，但是各个国家由于各种不确定因素存在区域差异，导致中国跨境电商对中东欧各国的出口规模也存在较大差别，其中中国跨境电商对捷克、匈牙利、罗马尼亚国家的出口额

最大，保加利亚、波黑等国家的出口额最少。长远来看，中东欧国家拥有较大的发展潜力，企业应该深挖中东欧区域市场，致力于坚持我国“一带一路”倡议以及中国“走出去”战略，中国的跨境电子商务与中东欧地区的经贸合作将会得到进一步的发展，为中国的电子商务发展提供有力的支持。

第3章 贸易便利化对跨境电商出口影响的理论机制

鉴于当前国内和国外有关资料,学术界关于贸易便利化理论的理论依据尚不多见,本文从贸易便利化的现有理论依据和贸易便利化一级指标为依据,对中国跨境电商的发展进行了深入的分析,为后文实证部分打下了理论基础。

3.1 基于贸易便利化的理论基础

3.1.1 自由贸易理论

亚当·斯密的绝对优势理论,表示一国在生产某种商品时,必然会付出比其它任何一种商品更低的价格,并且具有较高的生产力。因此,一个国家必须在国内输出更有效率的产品,但是,如果在这两类商品上,国家生产上都处在下风,按照他的说法贸易就无法进行。基于此,大卫·李嘉图的比较优势理论,表明哪怕某一国所有产业的生产力低下,但各国只要专注于大宗商品的制造与出口,并大量进口弱勢品,就能在全球范围内获利。在新古典贸易理论中,赫克歇尔-俄林在价值劳动理论中,从供给和需求的理论体系出发,对生产、替代、组合等各种因素进行了研究,把成本看作是国家的差别,按各种因素的强弱程度来制造不同的商品,但生产要素的效率是相同的。通过这些理论会发现只有减少贸易壁垒,采取自由贸易才能有效利用资源,提高国民福利水平。而贸易便利化和跨境电商的理论是相通的,贸易便利化降低贸易壁垒,促进商品的自由流通,实现跨境电商贸易,进一步扩展了自由贸易,从而有助于提高国民福利水平。

3.1.2 交易成本理论

科斯首先提出了一种基于交易成本的理论来说明公司的生存理由,即通过市场的方式实现某些业务的交易费用,该成本就是交易成本。威廉姆森则认为采购商品时寻求企业签订契约,在契约签订前,契约签订中,或契约签订后这一系列过程中都会产生成本,包括违约而产生的违约金、调整产品而产生的成本、监督企业履约而产生的成本,都是交易成本。此外,威廉姆森指出,影响贸易费用的主要原因有很多,首先是不确定性交易,即在寻求其他厂商,重新拟定签约时会产生的交易成本;其次是频率,即采购的频率越高,伴随着交易费用的提高;最后是资产专用性,这就是由于一种特殊的资本结构,从而使其产生了一种更高的

交易费用。在贸易过程中，由于基础设施质量低所导致运输中物流效率的低下、海关环境的繁琐所导致通关的效率低下、规制环境的不健全所导致的寻租行为以及电子商务水平发展滞后所带来的信息不对称等问题，都会产生交易成本，而贸易便利化就是通过简化通关过程中一系列贸易流程及手续等问题，提高交易效率，降低交易成本。

跨境电商的兴起为降低贸易成本提供了更优质的平台，相较于传统贸易，跨境电商主要依托互联网进行商品的线上销售，减少了搜索成本，简化了贸易的流程及手续，减少了营销过程中的中间商环节，线上交流降低了信息的交换成本，零库存的管理方式减少了缔约成本，新型的物流模式也提高了物流的效率，最终降低了贸易过程中所产生的各种交易成本，从而促进跨境电商发展。

3.1.3 区域经济一体化理论

区域经济一体化理论指在地理区域位置相近的，在一定程度上达成共识，即通过减少关税和非关税壁垒，使尽早实现要素的自由流通，使经济一体化实现的国际经济组织。其包括五个层次，第一种是自由贸易区，即废除加盟国之间的货物贸易关税壁垒的自由贸易带，但是对于非加盟国，每个加盟国都可以设置不同的贸易壁垒；第二种是关税同盟，对非加盟国实行一致的关税壁垒；第三种是共同市场，即加盟国之间的关税同盟和生产要素的自由转移；第四种是经济联盟，即经济整合关系到共同市场和宏观经济的和谐；第五种是政治同盟，在经济联盟的基础上，成员国制定有关贸易和生产要素自由流动的重大经济和贸易政策，实行一致的对外经济政策。其中，关税同盟理论还分为静态经济理论与动态经济理论。此外，协议性国际分工理论由日本作家小岛清提出，指两个生产要素相近以及经济发展水平相近的国家互相达成协议，进行国际分工合作，从而达到规模经济。

在“一带一路”倡议下，贸易便利化使各国之间的合作持续增强。通过简化海关程序，有效地提高交易的效率，减少交易费用，从而促进交易的便利化程度，进一步有助于跨境电商的发展。同时，随着我国自贸区的不断加强，我国的自贸区建设成绩斐然，如今也已经签订了多个区域性优惠贸易协定，相信我国的区域经济贸易也将会不断增长，从而有利于国家之间的跨境电商合作。

3.2 基于贸易便利化评价指标体系

纵观已有文献，大多数的国内外学者都是依据学者 John S. Wilson 构建贸易便利化评价指标体系，并且卓有成效。基于此，本文从贸易便利化一级指标角度

来分析对跨境电商的影响。

(1) 基础设施对跨境电商的影响

基础设施质量的好坏往往决定物流的效率高低,跨境电商贸易的发展与物流效率息息相关。跨境电商特点包括批量小、批次多、订单分散,而跨境物流往往距离远、时间长、运输形式多样,所以对基础设施有较高的要求。一方面,基础设施建设质量越高物流效率越高,从而减少跨境电商的交易时间;另一方面,基础设施建设越强固,跨境电商物流中运载量越重,越能增加货物的供给,从而减少物流成本,最终减少跨境电商的交易成本。因此,基础设施的建设对跨境电商的发展有着极其重要的作用,通过高质量的基础设施建设可以提高物流效率,增加货物供给,最终降低交易成本。

(2) 海关环境对跨境电商的影响

海关环境影响着跨境电商的通关流程及通关环节。跨境电商的通关流程涉及到货物报关环节及清关环节,海关环境涉及到填写报关和清关时的时间及成本,报关及清关环节越繁琐,所需要消耗的时间越多,通关效率越低,相应的花费的成本就越高。所以,跨境电商对海关环境的要求也更高,当海关提高关境环境、减少跨境电商通关环节时,会缩短跨境时间,提高跨境效率,进而减少跨境的交易成本。因此,海关应该简化通关流程,精简报关和清关所涉及的各个环节,提升海关的监管力度,进而提高通关效率,减少贸易费用,进而有助于跨境电商的发展。

(3) 规制环境对跨境电商的影响

规制环境涉及到政府规章制度的保障水平,为贸易的各个环节提供了良好的环境,从而为跨境电商交易提供了司法保护。政府的规章制度主要包括对跨境双方货物贸易进行有效监管,面对争端纠纷时采取高效的法规手段,保障稳定的政治环境,加强政策的透明度,建立完善的产权保护体系等方面,通过这些规章制度,为跨境电商提供良好环境,可以有效促进贸易的发展,减少交易费用。

(4) 电子商务对跨境电商的影响

电子商务可以看出国家的信息通信技术水平以及国家在进行贸易时互联网的使用情况,互联网为跨境电商提供了运营平台,跨境电商的各个业务环节都依赖于互联网的支撑,跨境电商线上产品的生产、销售、推广、支付等流程与电子商务信息技术息息相关,此外,线下的物流配送以及通关等手续也需要电子商务信息技术来完成。因此,电子商务为跨境电商缩短了搜寻时间,减少了贸易的中间环节,简化了海关手续,减少了交易费用,为跨境电商的发展提供了有利的条件。

3.3 本章小结

本章首先基于贸易便利化基础理论,研究得出贸易便利化和跨境电商两者的理论紧密联系,各理论都会有助于跨境电商的发展。然后通过借鉴学者 Wilson 的做法构建贸易便利化的一级指标,通过分析发现各指标的作用,通过加强基础设施建设、优化海关环境水平、创造有效的规制环境、提高电子商务的信息技术水平等方面,可以在一定程度上提高跨境物流效率,降低了交易费用,简化了贸易,促进了跨国电子商务发展,同时也为后文实证分析部分打下了理论基础。

第4章 贸易便利化指标评价体系的构建及测算

本章主要内容就是构建和测算贸易便利化指标,通过计算整理得出中国及中东欧国家的贸易便利化综合得分,从而为后文实证分析部分做铺垫。通过借鉴国内外学者的做法构建科学完整的指标评价体系,然后对变量进行相关性检验,采取主成分分析法对贸易便利化指标进行测算,求得2012-2019年中国及中东欧国家贸易便利化综合指数,并对测算结果及整体贸易便利化现状进行分析;然后为了更加全面地分析中东欧国家贸易便利化现状,测算得出了各个一级指标的得分,分析测算的结果进而做出更细致的分指标贸易便利化现状分析。

4.1 指标评价体系的构建

随着现代科学技术的进步,国际贸易模式也在不断提升,根据《贸易便利化协定》的相关规定以及进出口涉及的相关环节,通过借鉴 Wilson、Mann and Otsuki (2005) 的做法来构建四大衡量指标包括港口效率、海关环境、制度环境以及电子商务,在已有学者相关研究的基础上,构建指标评价体系。

4.1.1 指标选取与说明

根据构建贸易便利化指标评价体系的相关原则和权威研究实践,将基础设施、海关环境、规制环境和电子商务4个一级指标,以及其下细分选取了具有代表性的12个二级指标,来构建贸易便利化评测体系,整体的构建体系具有科学性,具体如表4-1所示:

表 4-1 贸易便利化测评体系

一级指标	二级指标	得分范围	数据来源
基础设施 (T)	公路基础设施质量 (T1)	1-7 分	全球竞争力报告
	铁路基础设施质量 (T2)	1-7 分	
	航空基础设施质量 (T3)	1-7 分	
	港口基础设施质量 (T4)	1-7 分	
海关环境(C)	非关税壁垒盛行度 (C1)	1-7 分	全球竞争力报告
	边境通关效率 (C2)	1-7 分	
规制环境(R)	司法独立性 (R1)	1-7 分	全球竞争力报告
	政府监管负担 (R2)	1-7 分	
	解决纠纷的法律效率(R3)	1-7 分	
	知识产权保护 (R4)	1-7 分	
电子商务(E)	互联网用户占比 (E1)	1-100 分	全球竞争力报告
	企业创新能力 (E2)	1-7 分	

4.1.2 各级指标说明

一、基础设施 (T)

基础设施在国际贸易往来中扮演着重要角色,基础设施质量的高低直接影响到贸易的物流效率、交易成本以及市场运作。其中在跨境电商交易往来中,对物流的时效性有更高的要求,基础设施质量越高越有助于跨境电商的进出口规模。交通运输包括公路、铁路、航空以及港口等,因此一级指标基础设施细分下,二级指标与之对应,具体包括公路基础设施质量(T1),用于说明国家的公路基础设施建设的品质标准,公路运输一般指汽车运输;铁路基础设施质量(T2)用于反映铁路运输的基础设备下的车站、通信设备以及运输安全技术设备下事故救援设备等建设情况;航空基础设施质量(T3)用于反映机场、塔台、航站楼等基础建设的质量情况;港口基础设施质量(T4)用于反映港口航道、码头、泊位等港口设施的质量高低及运营能力。其中分数范围为1-7分,分数越高,表面各指标对应的基础设施建设质量、配置、效率越好。

二、海关环境 (C)

海关环境主要表现在货物进出口手续办理的繁琐度及通关效率情况等,在跨境电商进出口业务中,进出口流程则与一般贸易手续不同。对应二级指标中非关

税壁垒盛行度（C1）反映了非关税壁垒发生的数量及贸易限制水平，分数范围为1-7分，分数越高，表面贸易壁垒的限制门槛越低，非关税壁垒情况越少，贸易便利化水平越高；边境通关效率（C2）指边境的机构在货物通关业务上的效率情况，分数范围为1-7分，分数越高，其效率越高。

三、规制环境（R）

规制环境主要衡量了政府规章制度的保障水平，为贸易的各个环节提供了良好的环境，为跨境电商交易提供了司法保护。二级指标分别选择了司法独立性（R1），用于衡量司法独立于政府、个人、公司的程度高低以及受到外界的干扰的影响深浅。其得分范围1-7分之间，得到的分数越高，表明司法的独立性越强；政府监管负担（R2）衡量政府履行职能监管过程中所受到的负担轻重程度，其得分范围为1-7分，得分越高代表监管所带来的负担越轻；解决纠纷的法律效率（R3）衡量面对争端纠纷时法律的解决效率水平，得分范围为1-7分，得到的分数越高，争端解决的法律效率越高；知识产权保护（R4）衡量国家对知识产权的保护力度，得分范围为1-7分，得到的分数越高，对知识产权的保护力度越高。

四、电子商务（E）

电子商务反映了一个国家的信息通信技术水平以及国家在进行贸易时互联网的使用情况，互联网为跨境电商提供了运营平台，跨境电商的各个业务环节都依赖于互联网的支撑，提高办事效率，减少了交易成本。选择的二级指标包括互联网用户占比（E1），反映了互联网使用率，得分范围为1-7分，得分越高，使用互联网的人数则越多；企业创新能力（E2）衡量了企业创新能力的高低以及吸收与利用新技术的水平，得分范围为1-7分，得分越高，则企业创新能力水平越高。

4.1.3 指数构建方法的选取

在确定了贸易便利化一级指标和二级指标的基础上，还需要建立贸易便利化的综合指数以及计算各个指标所对应的权重大小，最终才能求出相应的贸易便利化水平。然而国有多种方式构建贸易便利化综合指数，为了精简多个指标，减少信息损失的同时使数据更加精准以及防止出现异方差的情况，用主成分分析法对贸易便利化综合指数进行测算，确定各指标的权重比例。

4.2 贸易便利化指数测算

4.2.1 数据标准化处理

基于各二级指标的得分范围不同,为了使各数据之间的比较更加有意义,需要将十二个二级指标采取标准化处理消除量纲,变成0-1之间的可比数据进行测算。选取的标准化处理方法是最大值法,即:

$$Y_i = X_i / X_{\max} \quad (4-1)$$

其中 X_i 为12个二级指标中某个指标的原始得分数据, X_{\max} 为12个指标中得分最高的数据,经计算得出 Y_i 为0-1的数值,使得二级指标数据具有可比性,为下文测算打下基础。

4.2.2 相关性检验

在采用主成分分析法之前需要检验12个二级指标变量之间的相关性,才能决定是否可以使用主成分分析法,利用SPSS26.0软件,使用KMO和Bartlett sphericity来测量变量间的相关性,测试结果如下:

表4-2 KMO和巴特利特检验

KMO和巴特利特检验		
KMO 取样適切性量数		0.732
巴特利特球形度检验	近似卡方	136.874
	自由度	66.00
	显著性	0.00

如上表4-2 KMO和巴特利特检验结果所示, KMO是衡量各变量间关系的一个关键因素, KMO数值愈高,各变量间的共线关系愈好,根据KMO标准,其检验值应该大于等于0.6,结果表明, KMO取样適切性量数结果是0.732,表明适合采取主成分分析。根据巴特利特球形度检验标准,统计量更高更好,伴随概率要小于0.05,显著性结果显示为0.00,表明变量间相互独立,指标间存在多元,可以利用主成分分析法的降维思想,表明可以做主成分分析。

4.2.3 贸易便利化指数测算

通过SPSS26.0进行主成分分析,一般来说,主成分的累计方差达80%以上的前几个成分作为主成分,且具有线性性,并且得到的每个主成分之间互不关联。SPSS26.0软件运行结果发现前4个主成分的累计方差百分比为84.102%,几乎涵盖了12个二级指标的所有信息,所以提取4个主成分。经SPSS26.0软件计

算得出成分矩阵表如下表所示:

表 4-3 主成分矩阵

	F1	F2	F3	F4
T1	0.497	0.506	0.308	-0.508
T2	0.821	0.036	-0.431	-0.043
T3	0.678	0.111	0.037	-0.098
T4	0.76	0.068	0.552	-0.187
C1	0.429	0.475	0.52	0.352
C2	0.608	0.353	-0.376	-0.471
R1	0.89	-0.291	-0.145	0.111
R2	0.399	-0.732	0.412	-0.024
R3	0.787	-0.541	-0.119	0.032
R4	0.924	0.152	-0.197	0.118
E1	0.312	0.545	-0.118	0.62
E2	0.888	-0.18	0.044	0.241

经 SPSS26.0 软件计算并整理得出 4 个主成分对应的初始特征值如下:

表 4-4 初始特征值

主成分	初始特征值
F1	5.822
F2	1.89
F3	1.259
F4	1.12

根据表 4-3 以及表 4-4, 将每个指标所对应的主成分系数除以每个主成分所对应的初始特征值的平方根, 由此可以获得以下公式:

$$F1=0.206T1+0.340T2+0.281T3+0.315T4+0.178C1+0.252C2+0.369R1+0.165R2+0.326R3+0.383R4+0.129E1+0.368E2 \quad (4-2)$$

$$F2=0.368T1+0.026T2+0.081T3+0.049T4+0.346C1+0.257C2-0.212R1-0.532R2-0.394R3+0.111R4+0.396E1-0.131E2 \quad (4-3)$$

$$F3=0.274T1-0.384T2+0.033T3+0.492T4+0.463C1-0.335C2-0.129R1+0.367R2-0.106R3-0.176R4-0.105E1+0.039E2 \quad (4-4)$$

$$F4=-0.480T1-0.041T2-0.093T3-0.177T4+0.333C1-0.445C2+0.105R1-0.023R2+0.030R3+0.111R4+0.586E1+0.228E2 \quad (4-5)$$

以上 F_i 是主成分 ($i=1, 2, 3, 4$), $T_1, T_2, \dots, C_1, C_2$ 对应着相应的二级指标, 其中提取的 4 个主成分解释了全部方差贡献率的 84.102%, 说明这 4 个主成分可以代表 12 个二级指标信息量的 84.102%。将各二级指标的系数相加, 乘以对应的主成分贡献率, 再除以四个主成分的累积贡献率, 得到以下综合评价模型:

$$F=0.169T_1+0.149T_2+0.171T_3+0.233T_4+0.262C_1+0.102C_2+0.169R_1+0.039R_2+0.105R_3+0.232R_4+0.201E_1+0.218E_2 \quad (4-6)$$

此外，需要对（4-6）进行归一化整理，即将每个指标对应的模型系数除以总的模型指标系数之和，各二级指标对应的权重由此可以得出，得到贸易便利化综合指数公式为：

$$TF=0.082T_1+0.073T_2+0.084T_3+0.114T_4+0.128C_1+0.050C_2+0.082R_1+0.019R_2+0.051R_3+0.113R_4+0.098E_1+0.106E_2 \quad (4-7)$$

将相当于标准化的一级指标的二级指标指数模型系数相加，计算得出各一级指标的权重值，然后分别计算四个一级指标权重值为：0.352, 0.178, 0.266, 0.204，可以得到一级指标的评测公式为：

$$TF_1=0.352T+0.178C+0.266R+0.204E \quad (4-8)$$

4.3 贸易便利化指标测算结果与分析

4.3.1 综合指标测算结果与分析

综上，可以利用求得的二级指标贸易便利化模型公式（4-7）测算出2019年中国以及16个中东欧国家的贸易便利化综合指数。同理可得2012-2018年的中国以及16个中东欧国家贸易便利化综合指数情况，结果如下表所示：

表 4-5 2012-2019 年中国及 16 个中东欧国家贸易便利化综合指数

国家	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
爱沙尼亚	0.930	0.943	0.942	0.921	0.953	0.965	0.967	0.968
立陶宛	0.818	0.834	0.815	0.828	0.842	0.829	0.856	0.876
拉脱维亚	0.800	0.814	0.817	0.821	0.799	0.772	0.853	0.868
斯洛文尼亚	0.815	0.792	0.764	0.792	0.800	0.796	0.851	0.843
中国	0.848	0.861	0.859	0.835	0.862	0.879	0.851	0.840
捷克	0.830	0.824	0.818	0.819	0.822	0.815	0.865	0.840
波兰	0.690	0.696	0.731	0.747	0.758	0.7414	0.797	0.786
黑山	0.753	0.757	0.748	0.720	0.728	0.7413	0.762	0.780
罗马尼亚	0.573	0.608	0.685	0.687	0.690	0.700	0.766	0.777
匈牙利	0.757	0.751	0.741	0.712	0.696	0.714	0.767	0.754
克罗地亚	0.707	0.719	0.703	0.707	0.693	0.692	0.781	0.752
斯洛伐克	0.712	0.693	0.684	0.862	0.677	0.678	0.776	0.744
保加利亚	0.652	0.673	0.667	0.672	0.706	0.703	0.730	0.741
塞尔维亚	0.548	0.570	0.576	0.565	0.590	0.624	0.694	0.706
阿尔巴尼亚	0.673	0.645	0.649	0.704	0.708	0.726	0.715	0.688
马其顿	0.677	0.728	0.760	0.750	0.748	0.000	0.631	0.640
波黑	0.591	0.639	0.000	0.524	0.551	0.545	0.588	0.601

数据来源：计算整理所得

表 4-5 是以 2019 年中国及 16 个中东欧国家贸易便利化综合指数数据进行排名，然后依此对 2012-2018 年数据进行排列。根据学者曾铮、周茜（2008）的方法，以贸易便利化水平评分的规定范围来确定国家的便利性。观察数据可以看出，中东欧国家贸易便利化水平总体处于中上水平，爱沙尼亚 2012-2019 年贸易便利化综合指数一直稳居第一，其次便是立陶宛国家，两者的贸易便利化指数一直大于 0.8 分，说明两个国家都非常便利。此外，由于影响贸易便利化的因素较多，贸易便利化指数会处于波动状态，其中中国、拉脱维亚、斯洛文尼亚以及捷克国家视为非常便利化国家，贸易便利化平均指数都达到 0.8 分以上；波兰、黑山、匈牙利、克罗地亚、斯洛伐克以及马其顿国家视为比较便利国家，贸易便利化平均指数在 0.7-0.8 之间；保加利亚和阿尔巴尼亚国家视为一般便利国家，贸易便利化平均指数在 0.6-0.7 之间；波黑国家的贸易便利化平均指数小于 0.6 则为不便利国家，说明波黑国家的便利化水平较为落后，需要加强基础设施建设，提高便利化水平。

由中国及中东欧国家 2012-2019 各年贸易便利化指数对比来看，会发现中国

的贸易便利化指数高于大多数的中东欧国家，这也得益于中国-中东欧国家多年来的合作机制，尤其每年的“16+1”贸易博览会平台的搭建，加深了中国与中东欧国家的深度合作。同时，各个国家的贸易便利化水平整体上也都是趋向上升状态，其中爱沙尼亚、立陶宛、捷克国家由于自身经济、政治、文化等优势，多年来贸易便利化水平程度都非常高，排名也一直位于前列，反映出国家在开展贸易时的优势所在。此外，塞尔维亚以及波黑国家由于地理位置以及经济基础等因素的限制，其贸易便利化程度较低，导致其贸易便利化指数与其他国家相差较大，但是逐年也在朝向便利化国家发展，也反映出两国对世界经济贸易合作抱有的积极态度，并且有了一定进展。随着便利化国家的增多，整体上中东欧各国的开放程度也会越大，中国与各国之间的贸易流量也会随着贸易便利化程度的增加而增加，为了加强国家间的贸易合作，中东欧各国应加强自身贸易便利化水平。

4.3.2 单一指标分析

为了更加全面清晰地研究中东欧贸易便利化水平现状，在贸易便利化综合分析的基础上还需要对四个具有代表性的一级指标进行分析，由上节可知四个一级指标权重为：0.352, 0.178, 0.266, 0.204，然后利用贸易便利化指数公式(4-7)可求得16个中东欧国家各个单一指标的贸易便利化得分，依次以对2019年中东欧国家的一级指标贸易便利化数据由高到低进行排名，最后以此为基准对2012-2018年数据进行排序，具体测算整理结果及分析如下。

(1) 基础设施

首先，通过对2012-2019年中东欧国家基础设施贸易便利化指数进行测算并整理，得到以下结果：

表 4-6 基础设施贸易便利化得分

国家	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
爱沙尼亚	0.296	0.292	0.293	0.294	0.313	0.327	0.327	0.324
立陶宛	0.318	0.314	0.304	0.303	0.307	0.304	0.304	0.312
拉脱维亚	0.282	0.290	0.296	0.299	0.291	0.295	0.304	0.308
波兰	0.202	0.197	0.238	0.248	0.258	0.273	0.286	0.286
克罗地亚	0.273	0.281	0.284	0.280	0.279	0.285	0.286	0.286
斯洛文尼亚	0.293	0.292	0.292	0.288	0.281	0.280	0.286	0.283
捷克	0.306	0.300	0.288	0.283	0.280	0.282	0.282	0.266
黑山	0.229	0.236	0.242	0.240	0.236	0.248	0.254	0.259
保加利亚	0.217	0.232	0.242	0.238	0.241	0.248	0.256	0.252
匈牙利	0.256	0.251	0.259	0.253	0.245	0.246	0.247	0.251
斯洛伐克	0.256	0.242	0.244	0.247	0.242	0.243	0.250	0.240
罗马尼亚	0.164	0.177	0.209	0.208	0.201	0.214	0.244	0.235
阿尔巴尼亚	0.228	0.210	0.216	0.242	0.241	0.231	0.231	0.224
塞尔维亚	0.168	0.174	0.181	0.187	0.190	0.209	0.226	0.218
马其顿	0.212	0.214	0.221	0.233	0.247	0.000	0.192	0.195
波黑	0.144	0.157	0.000	0.146	0.158	0.161	0.165	0.169

数据来源：计算整理所得

由上表 4-6 可知，2012-2019 年间立陶宛、爱沙尼亚国家基础设施贸易便利化水平总体较高；波兰、克罗地亚、拉脱维亚国家的基础设施贸易便利化水平也在逐年增加；相反斯洛文尼亚、捷克国家的基础设施贸易便利化水平却呈下降趋势；马其顿、波黑国家的基础设施贸易便利化总体处于低下水平。

一方面，基础设施便利化水平越高，效率越高，消耗成本就越低，所以中国在“一带一路”建设中，要扩大出口，积极合作，尤其是国家基础设施贸易便利化水平高，从而增加贸易流量。另一方面，中东欧国家的交通基础设施建设还是较为滞后的，从 2012-2015 年的《全球竞争报告》中可以看出其与欧盟国家贸易便利化水平相比相差较远，进而会阻碍贸易发展。随着欧盟的东扩，多个中东欧国家相继加入欧盟，也得到了一些支持与资助，其中波兰国家对铁路、机场、码头的扩建与整修，从表 4-6 中可以看出其基础设施水平逐年有了一定上升。如今，中国投资建设港口基础设施，加强了与港口沿岸的产能合作。此外，中欧陆海快线的高效连接、匈塞铁路的建立以及中匈商贸物流园区也已经拥有了完善的基础设施、便捷的交通，陆海空运输四通八达，为中国-中东欧贸易合作带来优越平台。总之，中东欧各国应加强自身基础设施建设质量，提高基础设施贸易便利化水平。

(2) 海关环境

其次,通过将中东欧国家 2012-2019 年海关环境贸易便利化指数进行测算并整理,得到以下结果:

表 4-7 海关环境贸易便利化得分

国家	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
爱沙尼亚	0.178	0.178	0.178	0.170	0.178	0.178	0.177	0.177
斯洛文尼亚	0.161	0.165	0.169	0.164	0.164	0.159	0.168	0.176
捷克	0.156	0.153	0.160	0.166	0.172	0.170	0.174	0.169
克罗地亚	0.137	0.152	0.166	0.171	0.169	0.161	0.167	0.167
拉脱维亚	0.151	0.161	0.168	0.166	0.163	0.162	0.169	0.167
阿尔巴尼亚	0.142	0.136	0.131	0.132	0.144	0.142	0.154	0.159
匈牙利	0.159	0.163	0.171	0.162	0.142	0.146	0.158	0.158
斯洛伐克	0.157	0.158	0.165	0.163	0.153	0.152	0.157	0.157
立陶宛	0.155	0.156	0.153	0.150	0.153	0.150	0.152	0.157
波兰	0.141	0.147	0.158	0.154	0.160	0.155	0.157	0.157
罗马尼亚	0.121	0.128	0.142	0.155	0.158	0.151	0.151	0.156
波黑	0.137	0.143	0.000	0.141	0.133	0.124	0.147	0.154
塞尔维亚	0.124	0.134	0.149	0.143	0.135	0.134	0.142	0.149
保加利亚	0.127	0.135	0.147	0.143	0.143	0.139	0.146	0.148
黑山	0.146	0.149	0.153	0.153	0.156	0.149	0.149	0.147
马其顿	0.144	0.153	0.162	0.156	0.158	0.000	0.138	0.135

数据来源: 计算整理所得

由上表 4-7 可知,在 2012-2019 年间,爱沙尼亚国家的海关环境贸易便利化水平程度一直保持较高水平,且排名稳居第一;斯洛文尼亚、捷克国家跃入第二、第三名,仅次于爱沙尼亚国家,自 2015 年有所增长;而立陶宛国家在 2019 年的排名大幅度下降;塞尔维亚、保加利亚、黑山、马其顿国家海关环境贸易便利化水平较差。

通过倡导自由贸易国家的不懈努力,关税壁垒在逐渐降低,海关程序、通关手续、贸易法规以及非关税壁垒等受到了广泛的关注。由表 4-7 可以看出,斯洛文尼亚、捷克国家的海关环境贸易便利化水平有所上升。在 2019 年 6 月,中国与中东欧国家在技术标准等方面积极深化实质性合作。迄今为止,签了 95 份海关检疫文件,包括了 15 个国家,推动着中国-中东欧国家的海关环境贸易便利化水平。中东欧国家也表示中国出口进入中东欧市场较为便利,而中东欧国家进入中国却相对困难,为此中国同中东欧国家之间也在积极调整市场准入环节,积极扩大优质农产品的输入。中国海关需要和中东欧国家海关开展合作,积极联系和

沟通, 畅通贸易通道, 提升海关环境的贸易便利化水平。

(3) 规制环境

再次, 通过对 2012-2019 年中东欧国家规制环境贸易便利化指数进行测算并整理, 得到以下结果:

表 4-8 规制环境贸易便利化得分

国家	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年	2018 年	2019 年
爱沙尼亚	0.265	0.265	0.265	0.263	0.263	0.263	0.262	0.264
捷克	0.194	0.194	0.197	0.213	0.212	0.216	0.223	0.225
立陶宛	0.193	0.196	0.194	0.202	0.206	0.206	0.212	0.220
罗马尼亚	0.153	0.156	0.181	0.195	0.189	0.203	0.229	0.219
黑山	0.209	0.201	0.194	0.186	0.180	0.183	0.197	0.211
拉脱维亚	0.204	0.203	0.200	0.204	0.192	0.181	0.195	0.210
斯洛文尼亚	0.204	0.195	0.185	0.194	0.199	0.200	0.200	0.204
匈牙利	0.197	0.197	0.193	0.181	0.168	0.178	0.182	0.185
保加利亚	0.162	0.157	0.149	0.154	0.162	0.159	0.168	0.183
波兰	0.196	0.196	0.192	0.203	0.192	0.175	0.173	0.176
塞尔维亚	0.143	0.147	0.146	0.144	0.148	0.151	0.166	0.174
斯洛伐克	0.172	0.161	0.160	0.163	0.163	0.166	0.174	0.172
马其顿	0.178	0.198	0.208	0.197	0.180	0.000	0.136	0.149
克罗地亚	0.166	0.167	0.168	0.160	0.157	0.153	0.147	0.148
阿尔巴尼亚	0.168	0.155	0.156	0.159	0.157	0.162	0.164	0.146
波黑	0.164	0.174	0.000	0.147	0.144	0.144	0.132	0.129

数据来源: 计算整理所得

由表 4-8 可知, 爱沙尼亚国家规制环境贸易便利化程度较高, 2012-2019 年间一直稳居于首位; 捷克、立陶宛、罗马尼亚国家规制环境贸易便利化水平呈上升趋势, 排名位于前列, 得分也有很大的提高; 波兰、马其顿、克罗地亚、阿尔巴尼亚以及波黑国家八年来规制环境贸易便利化水平波动较大, 呈下降趋势; 整体来看, 除了阿尔巴尼亚、波黑等个别国家的规制环境贸易便利化得分较低, 大多数国家的规制环境贸易便利化水平良好。

在规制环境贸易便利化中, 中东欧国家积极加强司法力度, 积极解决纠纷的法律效率, 并且加强对知识产权的保护力度, 从而打造一个良好的规制环境, 提升各国的规制环境贸易便利化水平。由于一级指标规制环境下有四个二级指标, 但其权重却是 0.266, 使得每个二级指标所占有的权重较少, 归结其原因在于国家对规制环境所涉及的多个关键性产业具有较高的控制, 所以提升规制环境所带来的贸易便利化水平并不显著, 后文实证分析结果也显示规制环境的改善对于中国跨境电商出口中东欧国家的影响也是最小的。

(4) 电子商务

最后,通过对2012-2019年中东欧国家电子商务贸易便利化指数进行测算并整理,得到以下结果:

表4-9 电子商务贸易便利化得分

国家	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年
爱沙尼亚	0.196	0.203	0.202	0.202	0.204	0.204	0.204	0.204
立陶宛	0.171	0.182	0.183	0.186	0.185	0.187	0.187	0.187
拉脱维亚	0.180	0.177	0.175	0.177	0.181	0.181	0.186	0.183
斯洛文尼亚	0.193	0.177	0.174	0.181	0.185	0.189	0.189	0.181
捷克	0.199	0.198	0.197	0.199	0.194	0.192	0.185	0.180
斯洛伐克	0.170	0.177	0.176	0.177	0.185	0.183	0.187	0.175
波兰	0.168	0.168	0.164	0.164	0.164	0.171	0.170	0.168
罗马尼亚	0.137	0.145	0.146	0.151	0.148	0.147	0.157	0.167
塞尔维亚	0.119	0.128	0.132	0.131	0.142	0.151	0.161	0.165
黑山	0.137	0.158	0.153	0.150	0.154	0.163	0.168	0.163
马其顿	0.145	0.156	0.156	0.161	0.165	0.000	0.162	0.161
匈牙利	0.166	0.167	0.158	0.157	0.163	0.171	0.170	0.160
阿尔巴尼亚	0.125	0.141	0.147	0.149	0.161	0.170	0.169	0.159
保加利亚	0.148	0.146	0.141	0.149	0.156	0.158	0.157	0.158
克罗地亚	0.171	0.154	0.153	0.153	0.153	0.155	0.158	0.152
波黑	0.149	0.157	0.000	0.137	0.139	0.147	0.142	0.149

数据来源:计算整理所得

由表4-9可知,2012-2019年间爱沙尼亚国家电子商务贸易便利化水平一直排名第一,得分稳定;罗马尼亚、塞尔维亚、黑山、马其顿国家呈上升趋势;捷克国家有大幅度下降。保加利亚、波黑国家电子商务贸易便利化水平较差。

如今电子商务依托互联网技术已经成为重要的贸易往来形式,在2019《全球竞争力报告》的数据显示中会发现大多数中东欧国家的互联网用户占比都达到了70%以上,同时注重加强企业的创新能力。再2016年12月,匈牙利、罗马尼亚、保加利亚国家率先为建立中东欧国家电子商务市场迈出了重要一步。此外,中东欧国家非常注重电子商务的发展,中国同中东欧等国家共建“丝路电商”,提升各国的电子商务贸易便利化水平,共享数字经济时代带来的红利,加强国家之间的经贸往来。

4.4 本章小结

本章主要是基于已有研究的基础上,借鉴相关学者的思想构建了由4个一级指标,12个二级指标组成的贸易便利化评价指标体系,具有代表性及层次性。为了使数据更加完整及准确,使用SPSS26.0测试数据相关性,使用主成分分析提取主成分,获取一级指标和二级指标的权重值。利用求得的贸易便利化综合指数模型,测算求出2012-2019年中国及中东欧国家贸易便利化综合水平,研究发现中东欧国家贸易便利化水平较好,尤其爱沙尼亚和立陶宛国家的贸易便利化水平较高,而波黑国家的便利化水平则最差,其他国家的便利化水平则较为便利。进一步,计算中东欧国家2012-2019年4个一级指标贸易便利化分数,对结果进行了分析并对分指标贸易便利化现状进行分析。进而反映出国家间国别、地域以及设施的差异所导致的不同贸易便利化水平的差异,所以各个国家需要重视本国的贸易便利化水平,巩固基础设施建设、优化海关环境、制定有效的规章制度以及提升电子商务的普及率,从而强化本国的贸易便利化水平,增加国家间的贸易合作。

第5章 中东欧国家贸易便利化对中国跨境电商出口影响的实证分析

本章基于第四章作出进一步分析,首先,分别建立拓展以及分指标引力模型并做出说明。其次,用平稳性检验、协整检验等方法检验模型的相关性,最后,为了研究中东欧国家不同贸易便利化水平对中国跨境电商出口的影响程度,根据贸易便利化综合指标及分指标实证结果进行相应分析。

5.1 模型设定与说明

5.1.1 模型设定

基于已有国内外学者的研究,对于双边贸易流量的研究主要采用的是引力模型,这个想法最初是由牛顿的万有引力定律而来,经过时代的发展,而后学者 Tinbergen(1962)与 Poyhonen(1963)后将此运用到了研究贸易流量的领域,其他学者随后进一步深入研究,有了一定成效。鉴于此,本文采用引力模型来进行贸易实证研究。双边引力模型基本模型公式为:

$$T_{ij}=A(Y_i Y_j / D_{ij}) \quad (5-1)$$

T_{ij} 为 i 、 j 国的总贸易量, A 为常数, Y_i 为 i 国的 GDP, Y_j 为 j 国的 GDP, D_{ij} 为 i 、 j 国首都之间的地理距离。

由于模型中存在 GDP 以元为单位的数据,为了修改度量单位,将数据变小,所以需要取对数可以将数据转换为正态分布,从而修正异方差性,得到取对数后的贸易引力模型形式为:

$$\ln \text{Exp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln \text{GDP}_i + \beta_2 \ln \text{GDP}_j + \beta_3 \ln D_{ij} + \mu \quad (5-2)$$

公式中, Exp_{ij} 为 i 国对 j 国的双边贸易流量, β_0 为常数项, β_1 、 β_2 、 β_3 为系数, GDP_i 为 i 国 GDP, GDP_j 为 j 国的 GDP, D_{ij} 为 i 、 j 国首都之间的地理距离, μ 为随机误差项。

为了更有力地诠释现实中国家间的贸易经济情况,国内外学者对国家间的贸易领域有了更加深入的研究,越来越多的解释变量被引入到引力模型中,试图去检验变量间存在的关系。由于本文研究的是中国对 16 个中东欧国家跨境电商出口的情况,为了避免在回归中出现多重共线性的情况,需要剔除中国的 GDP 和人口变量。所以基于本文的研究目的以及相关学者的已有研究,将进口国贸易便利化水平、进口国人口数量、进口国税率加入到引力模型的基本模型中,从而得到

拓展引力模型为:

$$\text{LnExp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnGDP}_i + \beta_2 \text{LnD}_{ij} + \beta_3 \text{LnTF}_i + \beta_4 \text{LnPOP}_i + \beta_5 \text{LnTar}_i + \mu \quad (5-3)$$

其中, Exp_{ij} 为中国对中东欧国家中 i 国的跨境电商出口额, β_0 为常数项, β_1 、 β_2 、 β_3 、 β_4 、 β_5 为系数, GDP_i 为进口国各中东欧国家的 GDP, D_{ij} 为中国和各中东欧国家首都之间的距离, TF_i 为中心变量, 即各中东欧国家的贸易便利化水平, POP_i 为各中东欧国家的人口数量, Tar_i 为各中东欧国家的贸易关税税率, μ 为随机干扰项。

由于综合指标贸易便利化指数无法直接全面的反映对中国跨境电商出口的影响, 而四个级指标表示不同贸易便利化措施, 所以要将分指标纳入模型中做实证研究, 模型构成如下:

$$\text{LnExp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnGDP}_i + \beta_2 \text{LnD}_{ij} + \beta_3 \text{LnT}_i + \beta_4 \text{LnPOP}_i + \beta_5 \text{LnT}_i + \mu \quad (5-4)$$

$$\text{LnExp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnGDP}_i + \beta_2 \text{LnD}_{ij} + \beta_3 \text{LnC}_i + \beta_4 \text{LnPOP}_i + \beta_5 \text{LnT}_i + \mu \quad (5-5)$$

$$\text{LnExp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnGDP}_i + \beta_2 \text{LnD}_{ij} + \beta_3 \text{LnR}_i + \beta_4 \text{LnPOP}_i + \beta_5 \text{LnT}_i + \mu \quad (5-6)$$

$$\text{LnExp}_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \text{LnGDP}_i + \beta_2 \text{LnD}_{ij} + \beta_3 \text{LnE}_i + \beta_4 \text{LnPOP}_i + \beta_5 \text{LnT}_i + \mu \quad (5-7)$$

以上模型中, T_i 、 C_i 、 R_i 、 E_i 变量分别为贸易便利化中的一级指标, T_i 代表基础设施, C_i 代表海关环境, R_i 代表规制环境, E_i 代表电子商务。其他变量与模型公式 (5-3) 中代表的变量相同。

5.1.2 变量说明与数据来源

考虑到数据的可得性和结果的全面性与严谨性, 文章选取的数据是 2012-2019 年中国对 16 个中东欧国家的面板数据 (由于 2019 年希腊国家才加入中东欧国家, 因此不作为本文研究样本), 通过拓展引力模型对数据进行分析, 各变量说明如下所示:

表 5-1 变量及解释说明

变量	变量含义	单位	预期符号	数据来源
Exp_{ij}	中国对中东欧各国的跨境电商出口额	万美元	/	经国家统计局、电子商务研究中心、网经社统计和公式(5-4)计算得出
GDP_i	各中东欧国家的国内生产总值	万美元	+	世界银行
D_{ij}	中国与各中东欧国家首都之间的地理距离	千米	-	CEPII、www.indo.com、EIA 计算得出
TF_i	各中东欧国家贸易便利化水平	---	+	《全球竞争力报告》根据公式(4-7)计算得出
POP_i	各中东欧国家的人口数量	人	+/-	世界银行
Tar_i	各中东欧国家的贸易关税税率	%	-	《全球竞争力报告》

(1) 进口国的 GDP，往往反映该国的经济规模，进口国 GDP 与贸易需求量成正比，进口国的 GDP 与消费者的购买能力成正比，进口国需求量的增加会带来跨境电商货物出口量的增长，因此解释变量 GDP_i 对应的预期符号为正。

(2) 各国家首都之间的距离无法得到精确测量，两国之间的距离越远，则贸易过程中需要的运输费用也更高，高昂的运输成本在一定程度上会减少国家跨境电商的出口额，因此解释变量 D_{ij} 对应的预期符合为负。

(3) 贸易便利化水平是该模型的核心解释变量，中东欧各国的贸易便利化水平越高，货物交易的通关程序越简化，通关效率越高，所带来的贸易成本越低，则跨境电商的出口量也会增加，因此解释变量 TF_i 对应的预期符号为正。

(4) 一方面国家人口数量的增加，会带来消费需求的增加，进而进口额增加；另一方面，人口数量的增加会带来更多的就业岗位，产业结构发生调整，国际分工发生变化，从而贸易量发生变化，因此解释变量 POP_i 对应的预期符号不确定。

(5) 关税税率影响国际贸易，关税税率越高跨境电商贸易量增长越缓慢，因此解释变量 T_i 对应的预期符合为负。

5.2 模型检验

5.2.1 平稳性检验

由于下节的内容需要进行实证回归分析,所以利用 LLC 单位根检验方法,对面板数据做出平稳性检验,从而防止存在伪回归。如下表所示:

表 5-2 变量的平稳性检验

变量	原始序列		差分一阶序列	
	统计量	P-value	统计量	P-value
LnExp	-4.1210	0.0000	-14.3712	0.0000
LnPOP	-9.0297	0.0000	-18.1592	0.0000
LnGDP	-25.8860	0.0000	-60.4056	0.0000
LnTF	-18.6960	0.0000	-43.2175	0.0000
LnTar	-6.9834	0.0000	-62.2694	0.0000

由表 5-2 检验结果所示,面板数据中的变量 LnExp、LnPop、LnGDP、LnTF、LnTar 拒绝了原假设,表中原始序列和差分一阶序列为平稳序列数据,因此平稳性检验通过。

5.2.2 协整检验

为检验自变量和因变量之间长期的协整关系是否存在,检验方法为 kao 检验和 westerlund 检验,检验结果如下表所示:

表 5-3 变量协整检验

检验方法	统计量	P-value
kao	-5.9546	0.0000
westerlund	5.0810	0.0000

如表 5-3 检验结果所示,面板数据通过了 kao 检验与 westerlund 检验, LnExp、LnPop、LnGDP、LnTF、LnTar 之间存在协整关系,可以进行实证回归分析。

5.2.3 内生性检验

为了防止模型出现内生性问题，确保结论的稳健性，通过测试模型中每个变量的内生性，纳入自变量、因变量滞后一期，采用的是稳健的杜宾-吴-豪斯曼检验，检验结果如下：

表 5-4 Durbin-Wu-Hausman Test

模型	变量检验	F 值	P 值
(5-3)	TF	1.77265	0.1857
(5-4)	T	1.45405	0.2303
(5-5)	C	1.85948	0.1753
(5-6)	R	1.7702	0.1860
(5-7)	E	1.46257	0.2290

如上表 5-4 所知，DWH 检验结果中，p 值均大于 0.05，表示接受原假设，变量都是外生变量，内生性问题不显著。

5.2.4 F 检验与 Hausman 检验

本章采用的是 16 个中东欧国家的面板数据，面板数据的样本容量足够大，可以提供足够多的信息，多重共线问题变少，回归估计的结果会更加准确，可以选择面板数据回归分析的模型有三种。在实际操作中具体选用哪一种模型需要采用相关计量检验方法来检验数据，识别方法，最后进行确定。

一方面，在确定固定效应模型还是混合 OLS 模型时，可以采用 F 检验来进行筛选。利用 stata15.0 软件进行检验，结果如下表所示：

表 5-5 F 检验

模型	F 值	P 值
拓展引力模型	8.50	0.0000

由表 5-5 所知，模型进行 F 检验后 P 值等于 0.0000，说明拒绝建立混合 OLS 模型的原假设，需要采用固定效应模型。

另一方面，需要采取 hausman 检验，从模型固定效应和随机效应模型中进行筛选，同样利用 stata15.0 软件进行检验，检验结果如表所示：

表 5-6 Hausman Test

Chi2(4)	P 值	结论
6.25	0.2829	随机效应模型

由表 5-6 所知, 模型进行 hausman 检验后 $P > 0.05$, 说明拒绝采用原假设, 要采用随机效应模型进行回归。

综上所述, 最终对面板数据分析选择的是随机效应模型。

5.3 实证结果及分析

5.3.1 综合指标实证结果及分析

通过利用 stata15.0 软件, 通过随机效应模型, 对 2012-2019 年中东欧 16 个国家的面板数据做回归分析, 回归结果如下:

表 5-7 综合指标回归结果

解释变量	系数	T 统计量	P
_Cons	19.57***	9.02	0.000
LnGDP _i	0.882***	5.84	0.000
LnD _{ij}	-1.083***	-9.87	0.000
LnTF _i	3.094***	5.28	0.000
LnPOP _i	0.119	0.62	0.536
LnTar _i	-0.357***	-2.73	0.006
R ²	0.624		
F	8.50		
P	0.0000		

注: *、**、***分别表示在 10%、5%、1%下的显著性水平

根据表 5-7 所知, 预期系数符号和各解释变量的系数符号是一致的, 拟合优度 R^2 为 0.624, F 统计量为 8.50, 除了进口国人口解释变量之外, 其余解释变量都通过了 1%显著性检验, 说明对中国跨境电商出口均有显著性的促进作用, 实证结果的具体分析如下:

进口国国内生产总值 (GDP_i): GDP 可以反映一国的经济水平, 其回归系数为 0.882, 说明在控制其他条件不发生变化时, 进口国 GDP 每增长 1%, 中国跨境电商对中东欧国家的出口额将增长 0.882%, 随着进口国 GDP 的增长, 中国跨境电商的出口额也将增大。

进口和出口国首都之间距离 (D_{ij}): 两国首都之间相隔距离越远导致的运输成本越高, 这就会抑制中国跨境电商对中东欧国家的出口额。其回归系数为 -1.083, 有显著性的负向作用, 说明在控制其他条件不发生变化时, 两国首都距离每增加 1%, 中国跨境电商对中东欧国家的出口额将下降 1.083%。

进口国贸易便利化水平 (TF_i): 贸易便利化水平数值越高, 跨境电商的出口量越大, 从表中可以看出贸易便利化的回归系数是最高的, 有促进跨境电商出

口作用，所以应该着重提高贸易便利化水平，其回归系数为 3.094，表示在控制其他条件不发生变化时，贸易便利化水平每增加 1%，中国跨境电商的出口额将增加 3.094%。

进口国人口数量（ POP_i ）：人口数量对贸易需求量的影响是不确定的，回归系数为 0.119，表明在控制其他条件不发生变化时，人口数量每增加 1%，中国跨境电商出口额会增加 0.119%，其回归变量系数未通过显著性水平的检验，所以在最终的拓展引力模型中应该剔除人口这一解释变量。

进口国关税税率（ Tar_i ）：关税税率的高低会影响到贸易额，关税税率越高，中国跨境电商的出口受到的约束力越大，其回归系数为-0.357，显著为负，说明在控制其他条件不发生变化时，进口国关税税率每增加 1%，中国跨境电商出口额将减少 0.357%，所以为了提高两国的贸易额，应该适当降低关税，增加中国跨境电商对中东欧国家的出口。

5.3.2 分指标实证结果及分析

因为中国跨境电商出口额会受到不同贸易便利化指数的影响而存在差异，所以为了研究不同贸易便利化指标对于中国跨境电商出口的促进作用，需要将各一级指标纳入贸易便利化分指标模型（5-4）、（5-5）、（5-6）、（5-7）中，然后延续上节的随机效应模型，通过 stata15.0 进行回归，得到的回归结果为：

表 5-7 分指标回归结果

解释变量	(5-4)	(5-5)	(5-6)	(5-7)
_Cons	20.85***	24.28***	22.22***	23.70**
LnGDP _i	0.949***	1.082***	1.174***	0.956***
LnD _{ij}	-1.005***	-1.066***	-1.165***	-1.047***
LnPOP _i	0.0634	-0.154	-0.313	-0.00962
LnTar _i	-0.251*	-0.338**	-0.470***	-0.336**
LnT _i	2.468***			
LnC _i		2.549***		
LnR _i			0.216	
LnE _i				2.622***
R ²	0.6167	0.5967	0.5402	0.5947

注：*、**、***分别表示在 10%、5%、1%下的显著性水平

根据表 5-7 回归结果可知，除了规制环境（R）外，基础设施（T）、海关环境（C）、电子商务（E）的回归系数都为正且在 1%水平上显著，说明均会正向促进中国跨境电商的出口。其中，电子商务（R）对中国跨境电商出口中东欧国家的促进作用最高，回归系数为 2.622，说明当下互联网技术较为发达且在其他条件不发生变化时，进口国中东欧国家的电子商务（E）水平每提高 1%，中国

跨境电商对中东欧国家的出口额会增加 2.62%；其次是海关环境（C），回归系数为 2.549，表明在其他条件不发生变化时，进口国海关环境（C）质量每提高 1%，中国跨境电商对中东欧国家的出口量将增加 2.55%；再次是基础设施（T），回归系数为 2.468，说明中东欧国家的基础建设较为健全且在其他条件不发生变化时，进口国基础设施（T）建设质量每提高 1%，中国跨境电商对中东欧国家的出口量就会增加 2.17%；最后规制环境（R）并不显著，回归系数为 0.216，对于中国跨境电商出口中东欧国家的影响是最小的。

由此可见，中东欧国家应该在贸易便利化的现有基础上，根据贸易便利化分指标对中国跨境电商出口量的不同影响程度来进行针对性改革，需要着重加强与电子商务贸易便利化水平高的国家合作，降低交易成本，提升中东欧国家的贸易流量。

5.4 本章小结

本章通过设定贸易引力模型，对其进行检验，首先研究了贸易便利化综合指标对中国跨境电商出口的影响，研究表明，在控制其他条件不发生变化时，贸易便利化的回归系数是最高的，对跨境电商的出口有显著的促进作用。进一步发现，中国跨境电商出口会因为中东欧国家不同贸易便利化分指标的影响存在差异。通过加强中东欧国家基础设施建设，简化海关环境的贸易流程，优化电子商务贸易便利化水平等都会显著性地促进中国跨境电商对中东欧国家跨境电商的出口。所以，中东欧国家应该对贸易便利化进行针对性改革；中东欧国家跨境电商企业应该着重加强与基础设施、海关环境、电子商务贸易便利化水平高的国家合作，进而有效提高双边的贸易流量。

第6章 结论与对策

贸易便利化水平对于国家间的贸易合作起着至关重要的作用,贸易便利化的改革方案也涉及到各个方面,实证结果显示不同贸易便利化指标对于中国跨境电商出口的影响程度不同,结合实证分析,发现研究过程中暴露了不同指标贸易便利化的缺陷,因而对中东欧国家贸易便利化的改革方向提出相应的建议,从而提高贸易便利化水平,进而加强中国跨境电商发展。

6.1 结论

6.1.1 中东欧国家贸易便利化水平总体处于中上水平

本文在分析贸易便利化对中国跨境电商出口的理论机制的基础上,利用主成分分析方法构建了中东欧国家贸易便利化评价指标体系,通过测算得出2012-2019年中国及16个中东欧国家贸易便利化综合指数。结果表明,中东欧国家贸易便利化水平总体上处于中上水平。其中,中国、立陶宛、斯洛文尼亚、拉脱维亚以及捷克等国家为非常便利国家。因为地理位置、经济发展水平以及其他因素的影响,塞尔维亚和波黑的贸易便利化水平相对较差。为了进一步分析,对2012-2019年中东欧各国的贸易便利化进行了更为详细的研究,对中东欧国家四个一级指标的贸易便利化得分进行了测量,从四个一级指标着手,对中东欧各国的经济发展状况进行了初步的研究,结果反映出由于国别、地域以及设施等因素的差异,部分国家存在存在较大差异。

6.1.2 贸易便利化对中国跨境电商出口具有积极作用

通过拓展的贸易引力模型,根据贸易便利化综合指标实证结果发现,贸易便利化显著地促进中国跨境电商的出口,在控制其他条件不发生变化时,贸易便利化水平每增加1%,中国跨境电商的出口额将会提高3.094%。贸易便利化分指标结果显示,除了规制环境外,基础设施、海关环境、电子商务指标均会正向显著地促进中国跨境电商的出口。其中,电子商务对中国跨境电商出口中东欧国家的促进作用影响最高;其次是海关环境;最后是基础设施。所以,总体来看贸易便利化对中国跨境电商出口具有积极作用。

6.2 提高贸易便利化水平对策

6.2.1 改善基础设施建设

在研究贸易便利化分指标基础设施对中国跨境电商出口的影响时,实证结果显示回归系数为 2.468,正向显著促进中国跨境电商的出口,因此中东欧国家要积极改善基础设施建设,实现国家间的互联互通。

首先,中东欧各个国家应该借机利用“一带一路”倡议,关注互联互通项目地顺利进行,提高基础设施方面的投入建设,对公路、铁路、航空、港口建设进行针对性地分析,发现其中存在的问题,并做出可以改善的措施,促进国家间的互联互通。其次,中东欧各个国家之间存在区域差异,其总体的基础设施水平并不高,但中国与爱沙尼亚国家在基础建设方面有较好的合作,像波黑、马其顿等国家的的基础设施水平较为落后,可以向爱沙尼亚这样基础建设水平高的国家学习,加强基础建设的投入,尤其改善轨道交通物流等建设,提高物流效率,完善基础设施建设。最后,中东欧 16 个国家中基础设施水平高的国家应该主动利用基建技术水准、人力资源、资金投入等能力,协助落后国家基础设施建设的发展,可以将本国的一些夕阳产业适当输出,达到双赢,从而促进基础设施建设的完善,实现互联互通。

6.2.2 提升海关环境

在研究贸易便利化分指标海关环境对中国跨境电商出口的影响时,实证结果显示其回归系数为 2.549,仅次于电子商务的促进作用。因此,中东欧国家应该提升海关环境,营造良好的通关氛围,简化贸易程序,提高通关效率。

首先,中东欧国家应该明确规定海关监管法律体系,为各个海关环节提供法律保障,另外要公开相关的海关政策以及海关收费标准,防止腐败,提高海关环境的透明度,提升海关环境质量。其次,加强区域间的海关合作,减少贸易壁垒,可以借鉴发达国家的通关体系结构,尤其中国与中东欧国家的农产品贸易合作有较大发展空间,可以通过对接海关政务处理系统,实现一体化服务,利用电子化通关方法,简化贸易程序,提高通关效率。最后,贸易过程中海关检验检疫上仍需要较高的时间及成本,所以在保证单单一致,单证合一的基础上,中东欧国家仍需要进一步简化通关过程中的贸易程序,通关时间的减少会带来通关成本的下降。

6.2.3 规范制度环境

在贸易便利化分指标实证结果及分析过程中,会发现结果显示规制环境并不显著,回归系数为0.216,对于中国跨境电商出口中东欧国家的影响作用是最小的,所以中东欧国家应该进一步推动制度环境的规范性,提升政策的透明度。

首先,中东欧各国应该明确制定贸易相关的法律法规,规范制度环境,公开发布相关贸易信息,保证信息的充分传达,加强政府政策的透明度,从而避免不必要的贸易冲突,营造良好的制度环境。其次,中东欧各国要保证司法的独立性,不得随意干涉司法机关对案件的审批,加强社会舆论的监管,保证权力以及监管制约的有效性,牵动周边国家的制度建设,从而合理利用相关法律法规机制有效解决贸易争端。最后,中东欧国家在进行贸易出口时,除了了解当地的贸易政策,还需要时刻注意各国政策法规的突然变动,可以通过提前做好的预警机制,减小贸易成本,也可以及时作出调整,解决问题,进一步提升贸易环境。

6.2.4 侧重优化电子商务水平

在研究贸易便利化分指标电子商务对中国跨境电商出口的影响时,实证结果发现四个一级指标中电子商务对中国跨境电商出口中东欧国家的促进作用最强,回归系数为2.622。所以,中东欧国家应该着重加强本国的电子商务水平,进而推动中国的跨境电子商务发展。

首先,由于电子商务表现出国家的信息通信技术水平以及国家在进行贸易时互联网的使用情况,同时跨境电商的各个运营环节都离不开互联网的支撑,包括在线选品、物流派送、通关手续等,所以电子商务信息技术的发展会直接影响跨境电商的运作。因此,中东欧国家应该加强对电子商务的推广,推广电子商务常识,制定相关政策红利,不断鼓励互联网的创新,从而为加强电子商务信息技术水平打下坚实基础,助推跨境电商的贸易便利化水平。其次,从电子商务贸易便利化的分析过程中会发现,爱沙尼亚国家的电子商务贸易便利化得分一直很高,而且其综合贸易便利化的水平也很高,这也在一定程度上反映出电子商务影响着贸易便利化的水平,中东欧国家可以发挥区域合作交流的优势,实现信息共享平台,刺激信息技术能力的开发,将网络科技技术与跨境电商贸易有效结合,从而提升贸易便利化的效率。最后,中东欧国家在利用互联网信息技术平台时,也要加强安全管理意识,预先做好预警机制,防范互联网平台中的信息泄露等问题,做好相关保障工作,提高交易的有效达成。此外,爱沙尼亚国家的互联网信息技术较高,可以给予其他落后国家指导,共建合作共赢目标,促进各国的贸易便利化水平。

6.2.5 加强贸易便利化的国际合作

一方面，发达国家往往技术能力较高，像捷克、斯洛伐克等发达国家可以积极地通过传递经验、技术支持、资金资助等方式为落后的国家提供帮助，从而解决各国在贸易便利化过程中遇到的困难。而落后的国家也应该对于帮助给予回应，积极参与贸易便利化的经验学习，并不断优化自身的贸易便利化结构方式，找到适合自身发展水平的贸易便利化管理程序。其他的国家也应该注重贸易便利化的水平，不断提升基础设施、海关环境、规制环境、电子商务方面的建设。另一方面，随着跨境电商的发展，其出口规模将越来越大，中东欧国家要把握好机会，在与中国的跨境电子商务领域开展贸易合作的同时，还应与世界各国开展更多的经贸往来。在进行贸易往来时要顾及每个国家经济、政治、文化及法律等因素的不同，制定差异性策略，同时考虑到各国消费者偏好及人均水平的差异，对产品进行差异性采购，从而提高相关产品的合作，进一步加快贸易便利化进程，促进跨境电商的发展。

参考文献

- [1] 王中美,全球贸易便利化的评估研究与趋势分析[J].世界经济研究,2014,03:47-52+88.
- [2] 秦阳.贸易便利化:一箭双雕[J].中国海关,2002,(09):32-33.
- [3] 张鲁青.贸易便利化及中国的应对策略[J].首都师范大学学报(社会科学版),2009,03:138-142.
- [4] 毛艳华,杨思维.21世纪海上丝绸之路贸易便利化合作与能力建设[J].国际经贸探索,2015,31(04):101-112.
- [5] 杨军,黄洁,洪俊杰,董婉璐.贸易便利化对中国经济影响分析[J].国际贸易问题,2015,09:156-166.
- [6] 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[J].国际贸易问题,2013(09):68-73.
- [7] 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[J].国际贸易问题,2015(12):158-168.
- [8] 李波,杨先明.贸易便利化与企业生产率:基于产业集聚的视角[J].世界经济,2018,41(03):54-79.
- [9] 罗娜,罗乐娟.基于“一带一路”的跨境电商对我国进出口贸易影响实证研究[J].商业经济研究,2018,(20):132-134.
- [10] 杨逢珉,程凯.贸易便利化对出口产品质量的影响研究[J].世界经济研究,2019,(01):93-104+137.
- [11] 巩从杰.“一带一路”红利对跨境电商的影响效应研究[J].商业经济研究,2019,06:132-135.
- [12] 常鑫,司传煜.跨境电商对贸易距离效应的影响——基于“一带一路”区域的实证[J].商业经济研究,2019,10:123-126.
- [13] 颜谢霞.出口跨境电商对我国进出口贸易影响实证研究——基于B2B模式和网络零售模式的比较[J].商业经济研究,2019,15:136-139.
- [14] 李芬娟,易海峰.我国跨境电商发展现状、问题及其出口贸易效应研究——以我国对欧盟的出口贸易为例[J].商业经济研究,2019,17:138-141.
- [15] 张益丰,王晨.中国跨境电商出口贸易潜力及影响因素研究[J].西部论坛,2019,2905:85-92.
- [16] 梅寒.跨境电商发展及其对我国国际贸易“降本促效”效应研究[J].商业经济研究,2020,01:116-119.
- [17] 鞠雪楠,赵宣凯,孙宝文.跨境电商平台克服了哪些贸易成本?——来自“敦煌网”数据的经验证据[J].经济研究,2020,5502:181-196.
- [18] 张锡宝,石以涛,徐保昌.贸易便利化与我国跨境电商发展——基于双重差分法的实证分析[J].华东经济管理,2020,3402:94-103.
- [19] 马述忠,陈奥杰.跨境电商:B2B抑或B2C——基于销售渠道视角[J].国际贸易问题,2017,03:75-86.
- [20] 孟亮,孟京.我国跨境电商企业海外仓模式选择分析——基于消费品出口贸易视角[J].中国流通经济,2017,3106:37-44.
- [21] 邬佳伟,韩曙东.多元化运营模式下跨境电商物流服务体系构建[J].商业经济研究,2018,22:88-90.

- [22] 王冠凤. 贸易便利化机制下的上海自由贸易试验区跨境电子商务研究——基于平台经济视角[J]. 经济体制改革, 2014, 03: 38-42.
- [23] 陆露. 贸易便利化对中国跨境电商出口的影响效应研究[D]. 华东师范大学, 2018.
- [24] 柴利, 董晨. “一带一路”沿线亚洲国家贸易便利化对中国跨境电商出口规模的影响[J]. 商业经济研究, 2019(14): 134-138.
- [25] 王俊娟. 我国跨境电商发展的贸易便利化效应——基于“一带一路”沿线国家的经验分析[J]. 商业经济研究, 2021(02): 70-73.
- [26] 聂思梦. 贸易便利化对我国跨境电商发展的影响——基于 59 个跨境电商综试区的面板数据分析[J]. 对外经贸, 2021(03): 31-34.
- [27] 王瑞, 顾秋阳, 钟冰平. 跨境电商需要什么样的贸易便利化?——来自中国 35 个城市跨境电商综试区的证据[J]. 浙江学刊, 2020(04): 100-110.
- [28] 刘子臻. 贸易便利化水平对我国跨境电子商务发展的影响效应研究[D]. 哈尔滨工业大学, 2020.
- [29] 孙倩倩. “一带一路”背景下贸易便利化对中国跨境电商出口的影响研究[D]. 华南理工大学, 2019.
- [30] 秦阳. 贸易便利化: 一箭双雕[J]. 中国海关, 2002(09): 32-33.
- [31] 吴芬. 贸易便利化与中国跨境电商的发展研究[D]. 浙江大学, 2017.
- [32] 李楠. 跨境电商与贸易便利化的互动机制探讨[J]. 大众投资指南, 2021(13): 19-20.
- [33] 张赠富, 张英杰. 贸易便利化影响跨境电商出口的机制分析[J]. 贵阳学院学报(自然科学版), 2021, 16(02): 35-38.
- [34] 尹飞霄. 跨境电商与贸易便利化的互动机制探析[J]. 企业科技与发展, 2019(03): 52-53+56.
- [35] 张倩莹. 中欧班列沿线国家贸易便利化水平对贸易规模的影响研究[D]. 大连海事大学, 2020.
- [36] 陈思远. 中东欧国家贸易便利化测算及对中国出口中东欧的影响[D]. 辽宁大学, 2020.
- [37] 苏燕莎. “一带一路”国家贸易便利化水平的测算及对贸易规模的影响[D]. 山东大学, 2019.
- [38] 樊兢. “一带一路”倡议背景下 RCEP 成员国贸易便利化水平测算及贸易潜力研究[J]. 商业经济研究, 2018(23): 124-127.
- [39] 张梦婷, 平晨鑫, 顾秋阳, 王瑞. 基于 AHP 的中国跨境电商贸易便利化评价指标体系研究[J]. 当代经济, 2020(4).
- [40] 朱妮娜, 石墨菡. 我国跨境电子商务对贸易便利化发展影响分析[J]. 对外经贸, 2016(12).
- [41] 程中海, 王小月. 中国跨境电商出口贸易便利化影响因素研究[J]. 商业经济研究, 2020(5).
- [42] 许娇, 陈坤铭, 杨书菲, 林星君. “一带一路”交通基础设施建设的国际经贸效应[J]. 亚太经济, 2016(3).
- [43] 于倩, 武云蕾. 中国—东盟自由贸易区各国贸易便利化的测度及对中国出口贸易的影响[J]. 全球化, 2019(06): 58-72+135.
- [44] 白宇航. 贸易便利化措施水平与跨境电子商务交易规模关系研究[D]. 沈阳: 沈阳工业大学, 2016.
- [45] 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).
- [46] APEC, The Impact of Trade Liberalization in APEC[R], APEC, 1998.

- [47] Wilson, John S, Catherine Mann, and Tsunehiro Otsuki. Assessing the Benefits of Trade Facilitation: A Global Perspective[J]. *World Economy*, 2005, 28(6).
- [48] Guy H. Gessner, Coral R. Snodgrass. Designing e-commerce cross-border distribution networks for small and medium-size enterprise incorporating Canadian and U.S. trade incentive programs[J]. *Research in Transportation Business & Management*, 2015, 16: 84-94.
- [49] Robert Benjamin, Rolf Wigand. Electronic Markets and Virtual Value Chains on the Information Superhighway[J]. *Sloan Management Review*, 1995, 36(2): 62.
- [50] Douglas H. Brook, Susan F. Stone. Infrastructure and Trade Facilitation in Asian APEC[J]. *Asian Development Review*, 2010, 27(1): 135-159.
- [51] John S. Wilson, Catherine L. Mann, Tsunehiro Otsuki. Trade Facilitation and Economic Development: A New Approach to Quantifying the Impact[J]. *The World Bank Economic Review*, 2003, 17(3): 367-389.
- [52] Nuray Terzia. The impact of e-commerce on international trade and employment[J]. *Procedia Social and Behavioral Sciences*, 2011(24): 745-753.
- [53] Wang, M., Qiu, Q. & Choi, C. How will the Belt and Road initiative advance China's Exports?[J]. *Asia Pacific Business Review*, 2019, 25(1): 81-99.
- [54] Walkenhorst P. Domestic and International Environmental Impacts of Agricultural Trade Liberalisation [J]. *Fujian Architecture & Construction*, 2004, 244(1-4): 63-75.
- [55] DJulan Du, Yi fei Zhang Does One Belt One Road initiative promote Chinese overseas direct investment?[J]. *China Economic Review*, 2017, 10: 10-16.
- [56] Hummels, D., "Time and a Trade Barrier." Department of Economics, Indiana: Purdue University, Mimeo, 2001.
- [57] Wang, M., Qiu, Q. & Choi, C. How will the Belt and Road initiative advance China's Exports [J]. *Asia Pacific Business Review*, 2019, 25(1): 81-99.
- [58] Mayneris, F., S. Poncet, and T. Zhang. Improving or Disappearing: Firm-level Adjustment to Minimum Wages in China[J]. *Journal of Development Economics*, 2018, (135): 20-42.
- [59] Mesut Savrul, Cüneyt Kılıç. E-Commerce As An Alternative Strategy In Recovery From The Recession[J]. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 2011, 24.
- [60] Gessner G H, Snodgrass C R. Designing e-commerce cross-border distribution networks for small and medium-size enterprises & Management, 2015, 16: 84-94.
- [61] Francois, Joseph, and Miriam Manchin. Institutions, Infrastructure, and Trade, Policy Research Working Paper No. 4152, The World Bank, 2007.9.
- [62] He, B Regionalism as an Instrument for Global Power Contestation: The Case of China[J]. *Asian Studies Review*, 2020, 44(1): 79-96.
- [63] Tzogopoulos, G. N. Greece, Israel and China's 'Belt and Road' Initiative[J]. *Mideast Security and Policy Studies*, 2017(139): 1-4.

攻读学位期间的研究成果及所获荣誉

研究成果:

[1]第一作者. 华为手机出口欧洲市场研究[J]. 商情, 2021 (18)。

致谢

时间过得很快，两年的硕士生涯就要告一段落了，期间有了很多的收获与感悟，相信多年以后也一定会怀念我的研究生生活。在即将步入社会的时刻，我也由衷地感谢每一个关心关照我的人。

首先，我要忠心的感谢我的导师。我是导师的第一个学生，我也为此感到非常的光荣，我也一直秉持着导师“教学相长”的理念。从最初毕业论文的选题一直到写作结束这整个期间，导师都很耐心的听我的想法，让我有自己的思考过程与方向，同时为我提供论文的写作思路，并提出各方面不足的意见，在写作过程中也会解答我的各种疑惑。而且在困难的时候，导师会及时的帮助我、关心我，让我拥有了动力，老师所做的一切，我将铭记于心。

其次，我要感谢所有的代课老师、辅导员以及领导。在校期间是他们不辞辛劳地营造了良好的学习氛围，传授了专业知识，并且安排了各类学习课程以及各类活动，提高了我的专业知识，升华了我的研究生生活。

再次，我要感谢所有同学及朋友。无论在生活中还是学习中是他们陪伴我度过了研究生阶段，在同一个屋檐下共同学习，在遇到困难时，又能及时给予我帮助与关心，使我的研究生生活更加精彩而满足。

最后，我要感谢家人们。他们一路的陪伴与照顾，激励我不断前进，鼓励我勇敢克服困难，自信并且坚定。

我将铭记在江西科技师范大学的两年研究生学习阶段留下的美好回忆，铭记校训“明德精业”，通过不断努力且勇敢的信念大步前进，相信前方道路会更加美好与光明。