

“海丝”沿线国家物流绩效对中国出口贸易的影响

王丽燕¹, 吴思萍²

(1. 福建商学院 国际经贸学院, 福建 福州, 350016;

2. 福建师范大学协和学院 国际商学系, 福建 福州, 350117)

【摘要】世界银行的《物流绩效指数报告》显示,“海丝”沿线国家的物流绩效水平普遍较低,海关通关效率、物流基础设施水平、物流服务水平 and 追踪货物能力成为其主要制约因素。在传统引力模型的基础上,增加其他变量,实证分析物流绩效对我国出口“海丝”沿线国家的影响,研究发现“海丝”沿线国家物流绩效总体及其六个分项指标水平均与我国对其出口贸易量呈正相关关系。“海丝”沿线国家应通过区域物流合作提高各国清关效率、贸易和运输基础设施质量、物流服务质量和追踪查询货物能力,构建“海丝”沿线各国命运共同体。

【关键词】物流绩效; 出口贸易; 海上丝绸之路; 引力模型

【中图分类号】F746.12 **【文献标识码】**A **【文章编号】**2096-3300(2021)03-0038-09

一、问题的提出

跨境物流是国家贸易往来的重要节点,其对贸易的产生和完成的作用不容忽视,拥有可靠且高效的物流体系不仅能提升各国的物流服务能力,还能有效提高一国的贸易竞争力。长期以来,大量学者都从物流对国际贸易的影响这一角度展开研究,但在早期,对一国物流绩效水平的衡量存在困难,所做研究中有关物流绩效的评估是根据学者自己的需要来构建评估体系,带有主观性。2007年世界银行基于对跨国货运代理商和快递的绩效调研得出了一项可以衡量各国物流发展水平的指数——物流绩效指数(LPI指数),该指数是评估各国物流基础设施的重要指标,也在一定维度上反映了贸易的便利程度。随着“物流绩效指数”被逐渐认可和普及,越来越多的统计机构和国际组织用这项指标来反映各国物流发展情况,用其进行物流绩效与贸易相关性

研究。Hausman^[1]、Nguyen^[2]、Puerta^[3]、Marti^[4]和侯方森^[5]等的研究均表明物流绩效与国际贸易间存在互相促进的关系,一国物流水平提高会促进其国际贸易的发展,而国际业务的增加又能进一步推动该国物流绩效水平的提高;Korinek^[6]等实证发现,LPI项下的物流基础设施的改善会对一国的出口贸易产生影响,且影响作用居于六个分项指标之首。

如前所述,国内外关于物流绩效与国际贸易关系的研究成果已有不少,且大部分学者均证实了物流绩效对出口贸易存在显著正向影响。2013年10月习近平主席在访问东南亚国家和中亚时提出了“一带一路”倡议,倡议的核心目标是发展中国与“一带一路”沿线国家互联互通,以点带线、以线带面,逐渐形成互利共赢、多元高效的经济体系,同时也为我国的发展提供良好的外部环境。近年来,我国学者基于“一带一路”战略构想,专门分析了

收稿日期: 2020-12-09

作者简介: 王丽燕(1981-),女,福建莆田人,副教授,硕士,研究方向: 国际服务贸易。

“一带一路”沿线国家物流绩效水平对区域贸易的影响。黄伟新^[7]等采用 LPI 指数及其分项指标,借助贸易引力模型对中国同“丝绸之路经济带”国家出口机电产品的影响进行实证分析,发现改善物流绩效的措施不同,会对中国机电产品出口影响产生差异;孙慧^[8]等选取 2012 年截面数据,并利用 LPI 指数实证分析了国际物流绩效对中国与“一带一路”沿线国家中间产品出口的影响,研究表明影响出口的主要因素是基础设施质量;游俊雄^[9]等基于“一带一路”沿线国家近五年的进出口数据,分析指出我国的国际货物流通发展水平有待提高;赵珊珊^[10]等通过研究单一的陆上“丝绸之路经济带”沿线国家物流水平对新疆国际贸易的影响,发现沿线国家物流的提升会对双边贸易产生促进作用;康晓玲^[11]等认为,“丝绸之路经济带”沿线的物流水平的改善有利于我国农产品的出口。以上研究均证实了物流绩效水平的提高有利于促进“一带一路”沿线国家间贸易的发展。

作为“一带一路”重要构成的海上丝绸之路,自商周时期萌芽至今,一直是联通世界各国往来交流的重要纽带。对我国而言,共建 21 世纪海上丝绸之路的战略构想,发展我国同“海丝”沿线国家的贸易往来,有利于拓展贸易伙伴,构建良好贸易环境,形成出口贸易持续发展动力。但目前关于物流与贸易相关性的研究多集中在我国全局或“一带一路”总体贸易层面,而关注“海上丝绸之路”的特殊性,以我国与“海丝”沿线国家贸易专门视角研究物流绩效对贸易影响的文献却不常见。本文旨在研究“海丝”沿线国家的物流体系发展水平对我国向其出口商品总额的影响,以此证明促进跨境物流体系区域合作可以作为构建“海丝”沿线各国命运共同体的重要抓手。为此,使用世界银行发布的《物流绩效指数》报告,着重对“21 世纪海上丝绸之路”沿线国家的物流绩效数据进行整理,在传统的引力模型基础上引入物流绩效、开放程度、双边贸易关系及地理位置等变量进行实证分析,以探讨物流绩效对我国向沿线国家开展出口贸易的影响,并

提出物流绩效改善的针对性建议,以期为促进我国对“海丝”沿线国家贸易提供有价值的决策参考。

二、“海丝”沿线国家物流绩效水平现状分析

自 2013 年“一带一路”倡议提出后,官方没有对“一带一路”限定过范围。“一带一路”构想是通过“丝绸之路”的文化内涵来打造一个包容又开放的国际经济合作平台,不提倡制作相关名单和地图。但在本文中,界定“海上丝绸之路”的空间范围是十分必要的。借鉴国家发改委所提出的“21 世纪海上丝绸之路”重点方向,同时根据数据的可得性,最终选取“海丝”沿线 35 个国家作为研究样本,并将其分为高收入国家、中等收入国家和低收入国家三个小组。

从总体物流绩效水平来看,根据世界银行 2007、2010、2012、2014 和 2016 年发布的《物流绩效指数报告》,“海丝”沿线高收入国家组物流绩效水平平均分最高的年份为 2016 年的 3.59,中等收入国家组物流绩效水平平均分最高的是 2014 年的 2.68,低收入国家组物流绩效水平平均分最高的是 2012 年的 2.39;就平均水平而言,“海丝”沿线国家的物流水平相对较低,得分几乎不足 3.5 分,基本达不到“良好”的标准;另一方面,一国的物流绩效与其收入水平有一定的关联,高收入国家的物流绩效水平比中低收入国家高。其次,进一步分析物流绩效指数项下的六个分项指标可知,三类国家的物流绩效各分项指标得分情况差异明显,高收入国家的 LPI 各项指标考核情况均高于中低收入国家,且得分差距较大;三类国家的货物运输及时性情况均不错,高收入国家组这一指标平均分为 3.9,低收入国家的平均分也达到 2.9,是所有指标中得分最高的;高收入国家组其他五项指标的分数均约 3.5,属于中等水平;与此同时,清关程序的效率较低是普遍制约中低收入国家物流绩效水平的重要因素,尤其是低收入国家,该项指数的分值甚至低至 2.19;而贸易和运输基础设施质量更是中低收入国家物流发展的短板,数值分别为 2.42 和 2.1;除此之外,中低收入国家的物流服务质量和追踪查询货

物的能力得分也不高，平均分分别是 2.56 和 2.26，与满分 5 分有较大的差距。综上所述，“海丝”沿线各国的物流绩效水平普遍不高，且发展不平均。若想提高“海丝”沿线国家的总体物流绩效水平，可以从提高清关效率、提升贸易和运输基础设施质量、改善物流服务和提高追踪查询货物的能力等方面入手。

三、物流绩效影响我国对“海丝”沿线国家出口的理论机制

随着全球化的不断加深，全球性劳动分工的格局已经形成并不断发展，在国际市场上产品的生命周期也呈现不断缩短的趋势。随着原材料、中间品以及最终制成品的价值链在全球范围内不断拉伸，生产、分销与消费各环节日渐分离，国际竞争持续加剧，当代国际贸易对于物流系统的时效性和稳定性的要求越来越高，物流系统对贸易的影响力不断上升。“海丝”沿线国家物流绩效水平的提高和改善，将极大程度上提升我国对“海丝”沿线国家贸易的物流时效，加快商品流通的速度，提升商品流通的便捷性；更为便捷的物流条件也有利于挖掘我

国与“海丝”沿线国家的贸易潜力，密切双边贸易联系，扩大双边贸易额。为此提出核心研究假设：

H1：“海丝”沿线国家的物流绩效水平越高，越有利于商品的安全快速流通，从而越有利于我国对其出口贸易活动的开展。

从物流绩效的具体表现来看，各个子维度的影响关系略有不同。首先，物流质量提升在很大程度上会影响到我国向“海丝”沿线国家的出口。具备完善的贸易和运输基础设施、能够提供质量较高且有价格竞争力的运输服务的“海丝”沿线国家，将会是出口商优先选择的目标国家。其次，物流效率提高也会影响到我国向“海丝”沿线国家的出口。便捷高效的清关程序、较高的准时送达率将有助于加快我国出口产品流入该国，确保货物在最短时间内到达消费者的手中；提高追踪查询的效率也有利于进出口商掌握商品的实时位置，便于安排生产、运输、销售和转售等环节的工作。物流绩效影响我国对“海丝”沿线国家出口的内在机制如图 1 所示。

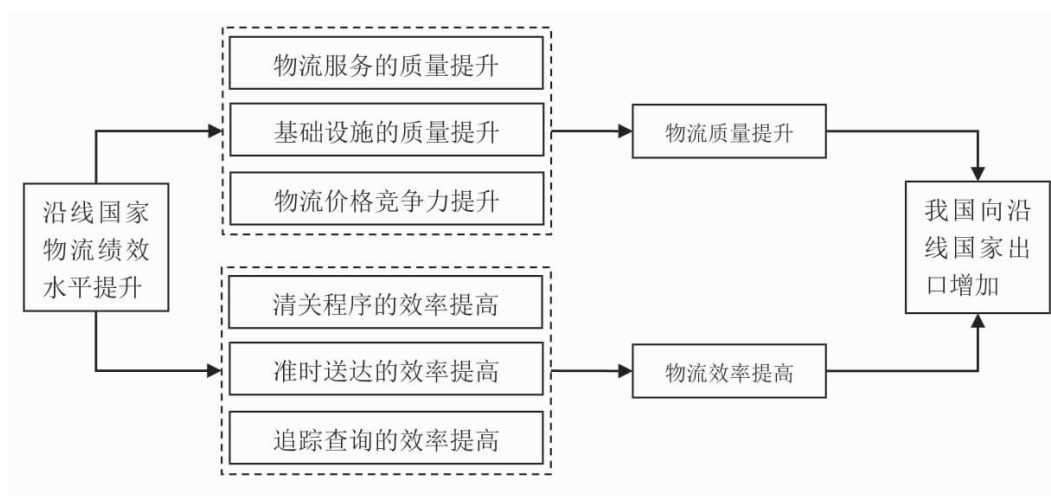


图 1 物流绩效影响我国对“海丝”沿线国家出口的内在机制

Fig. 1 Internal mechanism of Impact of logistics performance on China's exports to countries along the “Maritime Silk Road”

四、实证分析

(一) 模型的构建

为了深入分析我国出口“海丝”沿线国家的影

响因素，特别是物流绩效因素的影响情况，借鉴其他学者研究成果中的变量选取情况，对传统引力模型进行扩展，在经济规模、人口规模和距离三个变

量的基础上,引入物流绩效水平、各国的贸易开放程度、各国与我国双边贸易关系和地理位置四个变量,最终构建的模型如下:

$$\ln EXP_{it} = \alpha + \beta_1 \ln GDP_{it} + \beta_2 \ln DIST_{it} + \beta_3 \ln LPI_{it} + \beta_4 \ln POP_{it} + \beta_5 \ln OPEN_{it} + \beta_6 BOR_i + \beta_7 POLICY_i + \mu_{it} \quad (1)$$

其中, EXP_{it} 表示 t 年我国出口至 i 国的贸易总额; GDP_{it} 表示 t 年 i 国的 GDP 额; $DIST_{it}$ 表示 t 年 i 国与我国的距离成本; LPI_{it} 表示 t 年 i 国的物流绩效水平; POP_{it} 表示 t 年 i 国的人口规模; $OPEN_{it}$ 表示 t 年 i 国的贸易开放程度; BOR_i 表示 i 国是否与我国接壤; $POLICY_i$ 表示 i 国是否与我国签订了自由贸易协定。

(二) 数据来源及变量处理

1. 被解释变量:我国对“海丝”沿线各国的出口额。选取“海丝”沿线35个国家作为研究样本,并通过联合国贸易数据库(UN Comtrade)取得我国出口这些国家的贸易额数据。

2. 核心解释变量 “海丝”沿线各国的物流绩效水平。采用世界银行公布的国际物流指数(LPI指数)衡量,数据来源于世界银行历次发布的《物流绩效指数报告》,该报告中的国际物流指数(LPI指数)包含清关程序效率(custom)、贸易和运输基础设施质量(infra)、有价格竞争力的运输服务(shipment)、物流服务质量(service)、追踪查询货物的能力(trace)以及货物在预定时间内到达收货人的频率(time)六个分项指标。评分范围从1~5,数值越高,说明该国的物流绩效发展水平越高。自2007-2018年,世界银行的国际贸易部门每两年编写一期全球《物流绩效指数报告》,考虑到物流绩效综合指数及其相关子项指标数据并不是每一年都发布的,而个别国家在报告发布期间内,由于战争等原因存在部分年份或指标的数据缺失。因此,在实证分析时,对缺失年份的数据使用相邻两期物流绩效指数的平均值。

3. 控制变量: (1) “海丝”沿线各国的经济规模。一国的经济规模越大,经济发展水平越高,国内市场对进口商品的需求越大,从而有利于我国对

其出口商品。这一变量采用“海丝”沿线国家的GDP来衡量,数据来源于世界银行数据库。预期各国的GDP水平与我国对其出口贸易额呈正相关关系。(2) “海丝”沿线各国与我国的距离成本。一般情况下,进口国与出口国的距离越远,交易成本越高,越不利于贸易额的增长。用两国首都之间的直线距离乘以燃油价格指数代表距离成本。其中,两国首都之间的直线距离由谷歌地球获得,燃油价格指数数据来源于德国技术合作署(GTZ)统计报告。预期我国对各国的距离成本与我国对其出口贸易额存在负相关关系。(3) “海丝”沿线各国的人口规模。进口国的人口规模越大,国内市场规模越大,对我国出口商品的市场需求越大。数据来源于世界银行数据库。预期“海丝”沿线各国的人口规模与我国对其出口贸易额呈正相关关系。(4) “海丝”沿线各国的贸易开放程度。“海丝”沿线各国的开放程度越高,对国际贸易活动设置的贸易壁垒越少,越有利于我国商品出口到该国市场。这一变量采用各国商品进出口贸易额占各国GDP比重来衡量,数据均来源于世界银行数据库。预期“海丝”沿线各国的开放度与我国对其出口贸易额呈正相关关系。(5) “海丝”沿线各国与我国的双边贸易关系。进口国与出口国之间签订贸易协定,将会为两国的贸易营造良好的外部环境,有利于双边贸易活动的开展。该变量为虚拟变量,主要通过各国是否与我签订了自由贸易协定来确定,是为“1”,否为“0”。预期其与被解释变量间存在正相关关系。(6) “海丝”沿线各国的地理位置。预期进口国与出口国领土有接壤,则贸易活动的开展会更加便利,更有利于货物的出口。该变量为虚拟变量,通过查询谷歌地图来确定,是为“1”,否为“0”。预期其与被解释变量间存在正相关关系。有关变量的描述性统计如表1所示。

(三) 实证检验

未检验各变量的平稳性,直接进行回归可能会导致伪回归问题出现,为避免模型的估计结果无效,在回归前对各变量进行平稳性检验。采用单位根检

验,对数据进行 LLC 检验。如表 2 所示,结果表明,在 1% 的显著性水平上, p 值均小于 0.01,所以变量不存在单位根,通过了平稳性检验。

解释变量间的多重共线性常常会影响到参数的估计,导致模型存在误差、不够稳健,在回归前,采用方差膨胀因子(VIF)方法对变量间进行检验,

检验结果如表 3 所示。各解释变量的 VIF 最大值为 6.98, VIF 的平均值为 3.19,均低于经验值 10; VIF 倒数的最大值为 0.543,均小于经验值 1。这说明模型中各变量间不存在多重共线性,变量选取合理,可进行下一步研究。

表 1 变量的描述性统计

Tab. 1 Descriptive statistics of variables

变量	均值	标准差	最小值	最大值
$\ln EXP_{it}$	21.806	1.606	17.782	24.995
$\ln GDP_{it}$	25.148	1.382	22.026	28.607
$\ln POP_{it}$	16.317	1.692	13.331	21.015
$\ln OPEN_{it}$	-0.873	0.601	-2.497	0.060
$\ln LPI_{it}$	1.087	0.141	0.713	1.712
$\ln DIST_{it}$	12.935	0.479	11.524	13.588

表 2 主要变量的平稳性检验

Tab. 2 Stationarity test of main variables

变量	t 统计量	p 值
$\ln EXP_{it}$	-13.145	0.000 0
$\ln GDP_{it}$	-10.077	0.000 0
$\ln POP_{it}$	-53.414	0.000 0
$\ln OPEN_{it}$	-8.758	0.000 0
$\ln LPI_{it}$	-10.334	0.000 0
$\ln DIST_{it}$	-13.060	0.000 0

表 3 主要变量的多重共线性检验

Tab. 3 Multicollinearity test of main variables

变量	VIF	1/VIF
$\ln GDP_{it}$	5.66	0.177
$\ln POP_{it}$	6.98	0.143
$\ln OPEN_{it}$	2.40	0.416
$\ln LPI_{it}$	2.44	0.410
BOR_i	2.46	0.407
$\ln DIST_{it}$	1.84	0.543
$POLICY_i$	2.52	0.396
mean VIF	3.19	

1. 物流绩效指标总体回归结果分析

采用 Stata 15.0 进行回归分析,并对模型进行拉格朗日乘数检验(LM Test),最终得出在“随机效应”与“混合效应”二者之间,应选“混合效应”的结论。同时考虑到面板数据的双重性,采用“异方差——序列相关——截面相关”稳健型标准误的方法来进行回归。结果见表 4。可看出方程的拟合效果较好,较好地说明了“海丝”沿线国家物流绩效对我国出口影响的效应。从回归结果来看,核心解释变量“海丝”沿线国家的物流绩效水平与我国对其出口贸易额呈正相关关系,估计结果的系数为 1.034,即 LPI 指数高的“海丝”沿线贸易伙伴国,我国对其出口贸易额会更高,具体表现为物流绩效水平每提升 1%,贸易出口额就将平均增加 1.034%。因为 LPI 指数越高说明物流发展水平越好,交易效率越高,出口成交额越大,从最终回归结果看,在所列的几个因素中,该因素对出口贸易的带动作用最为明显。这个结论也与本文的预期相符。其他控制变量的回归结果显示,与我国向“海丝”沿线国家出口额呈正相关关系的变量有进口国的 GDP、进口国的人口总数、进口国的贸易开放度和我国是否与其签订贸易协议,而呈负相关关系的变量有与我国的距

离成本和是否与我国国境接壤。这个结果说明: 第一, 用 GDP 表示的“海丝”沿线进口国的经济发展水平越高, 我国对其出口贸易额越高; 第二, “海丝”沿线国家与我国的距离成本越高, 越不利于我国对其出口贸易的开展; 第三, 沿线国家人口总数越大, 消费潜力越大, 我国对其贸易额越高; 第四,

“海丝”沿线贸易伙伴国的开放度越高, 越有利于我国对其出口; 第五, 双边贸易协定的签订对我国出口“海丝”沿线国家有正向的带动作用; 最后, “海丝”沿线各国与我国国境是否接壤, 与我国向该国出口商品额负相关, 不过结果并不显著。

表 4 模型回归结果

Tab. 4 The regression result of the model

变量	模型 1	模型 2	模型 3	模型 4	模型 5	模型 6	模型 7
$\ln LPI_{it}$	4.914*** (9.34)	-0.146 (-0.45)	0.576** (2.01)	2.121*** (6.41)	1.024*** (3.33)	1.019*** (3.33)	1.034*** (3.49)
$\ln GDP_{it}$		1.024*** (30.65)	0.957*** (32.86)	0.616*** (12.02)	0.568*** (12.62)	0.589*** (12.86)	0.639*** (13.91)
$\ln DIST_{it}$			-0.868*** (-11.86)	-0.526*** (-6.51)	-0.392*** (-5.47)	-0.341*** (-4.55)	-0.240*** (-3.17)
$\ln POP_{it}$				0.313*** (7.86)	0.482*** (12.62)	0.449*** (11.00)	0.382*** (9.16)
$\ln OPEN_{it}$					0.686*** (10.86)	0.676*** (10.73)	0.516*** (7.50)
BOR_{it}						-0.205** (2.21)	-0.015 (-0.14)
$POLICY_{it}$							0.541*** (5.11)
常数项	16.466*** (28.56)	-3.784*** (-5.18)	8.336*** (6.96)	5.711*** (4.92)	4.228*** (4.13)	3.528*** (3.30)	1.832* (1.69)
F 值	87.23	620.26	611.58	547.29	596.12	502.65	405.52
Adj_ R^2	0.183	0.763	0.827	0.851	0.886	0.887	0.894

注: *、**、*** 分别代表在 10%、5%、1% 的显著性水平, 括号内为标准误。

2. 物流绩效指数分项指标回归结果分析

为进一步研究“海丝”沿线各国物流绩效水平的各分项指标对我国出口贸易的具体影响, 以期找到提升各国物流绩效水平、共建“海丝”命运共同体的突破口, 以物流绩效指标下六个分项指标分别替换总体回归中的 LPI 变量, 逐步进行回归, 结果

如表 5 所示。“海丝”沿线国家物流绩效水平的六个分项指标均对我国出口贸易存在良好的正向作用, 但影响程度不一, 其中清关程序效率的影响作用最大, 系数为 1.701, 说明“海丝”沿线国家进口国清关效率平均每提高 1%, 中国对其出口额将平均增加 1.701%; 影响因素按作用大小依次排列为物流服

务质量、贸易和运输基础设施质量、追踪查询货物的能力、有价格竞争力的运输服务、在预定时间内到达收货人的频率；结合“海丝”沿线国家物流绩效水平现状分析来看，前四项分项指标恰好是制约沿线国家物流水平的主要因素。

(四) 稳健性检验

为了确保回归结果的可靠性，避免由于遗漏变量、反向因果等所带来的内生性问题，应对回归结果进行稳健性检验。常见的稳健性检验主要是通过替换模型中的有关变量或采用不同的估计方法来实

表 5 LPI 分项指标回归结果
Tab. 5 LPI sub index regression results

变量	模型 1 lnCustom	模型 2 lnInfra	模型 3 lnShipment	模型 4 lnService	模型 5 lnTrace	模型 6 lnTime
lnGDP _{it}	0.561*** (12.18)	0.559*** (12.34)	0.684*** (15.45)	0.605*** (13.22)	0.642*** (13.94)	0.710*** (15.81)
lnDIST _{it}	-0.189** (-2.54)	-0.220*** (-2.93)	-0.243*** (-3.17)	-0.234*** (-3.14)	-0.249*** (-3.33)	-0.257*** (-3.36)
lnPOP _{it}	0.442*** (10.45)	0.410*** (9.67)	0.356*** (8.68)	0.375*** (9.41)	0.385*** (9.43)	0.347*** (8.30)
lnOPEN _{it}	0.426*** (6.15)	0.450*** (6.28)	0.532*** (7.46)	0.446** (6.23)	0.478*** (6.81)	0.561*** (7.83)
BOR _{it}	-0.134 (-1.29)	-0.078 (-0.74)	-0.015 (-0.14)	-0.047 (-0.46)	-0.070 (-0.67)	-0.022 (-0.21)
POLICY _{it}	0.547*** (5.32)	0.561*** (5.35)	0.530*** (4.96)	0.564*** (5.39)	0.549*** (5.22)	0.547*** (5.06)
lnCustom _{it}	1.701*** (5.97)					
lnInfra _{it}		1.231*** (4.53)				
lnShipment _{it}			0.720** (2.17)			
lnService _{it}				1.500*** (4.66)		
lnTrace _{it}					1.170*** (4.28)	
lnTime _{it}						0.343 (1.04)
常数项	1.511 (1.43)	2.095* (1.94)	1.540 (1.40)	2.190** (2.03)	2.102* (1.94)	1.600 (1.45)
F 值	432.84	415.25	396.79	416.60	412.63	392.58
Adj-R ²	0.900	0.896	0.892	0.897	0.896	0.891

注：*、**、***分别代表在10%、5%、1%的水平上显著，括号内为标准误。

现,本文借鉴刘京华、张华荣^[12]的方法,采用加入被解释变量的滞后值的方法以控制内生性所带来的影响,采用系统GMM两步法重新进行回归。表6的回归结果表明,在控制有关变量后,“海丝”沿线国家的物流绩效水平与我国对其出口贸易额依然呈

正相关,估计结果的系数为1.017。“海丝”沿线国家物流绩效水平的六个分项指标对我国出口贸易影响的估计系数的正负号同样没有改变,研究结论与之前的基准回归一致,模型通过了稳健性检验。

表6 基于系统GMM两步法的稳健性检验

Tab. 6 Robustness test based on system GMM two-step method

变量	模型1 lnLPI	模型2 lnCustom	模型3 lnInfra	模型4 lnShipment	模型5 lnService	模型6 lnTrace	模型7 lnTime
LPI指数	1.017*** (2.64)						
LPI各个分项指标		2.126*** (3.87)	3.543** (2.78)	0.532** (0.37)	2.043*** (1.38)	4.429** (1.98)	0.708* (2.59)
控制变量	控制	控制	控制	控制	控制	控制	控制

注: *、**、***分别代表在10%、5%、1%的显著性水平,括号内为标准误。

五、结论与政策建议

根据世界银行发布的《物流绩效报告》,海丝沿线国家的物流水平普遍不高,特别是中低收入国家的物流水平较低,可能的原因是在清关效率水平、贸易和运输基础设施质量、物流服务质量和追踪查询货物能力这四项指标上的得分较低。由此可见,物流整体水平较低成为制约“海丝”沿线国家经济发展的软肋,发展国内物流体系成为“海丝”沿线国家的迫切需要。从总体物流绩效指标回归结果看,“海丝”沿线各国的物流水平提高对我国向其出口贸易有比较显著的促进作用;从各个分项指标来看,物流绩效的六个方面的提升都将有利于我国出口贸易活动的开展,其中各国海关清关效率的影响最大,其后分别是物流服务质量、贸易和运输基础设施质量、追踪查询货物的能力、有价格竞争力的运输服务、在预定时间内到达收货人的频率。提高“海丝”沿线国家的物流水平,不仅有利于当地国家的经济建设,对我国的出口贸易也有重要的意义,我国提出的打造“海丝”沿线国家命运共同体的战略构想是十分正确且可行的。实现物流基础设施互联互通必将有利于提高各国贸易便利化水平,最终构建“海丝”各国高标准自由贸易网络。

首先,我国可以推动“海丝”沿线伙伴国海关之间的合作,通过双方协商签订通关合作协定,大力建设通关信息平台,简化通关手续,进行海关工作人员培训,提高各国海关通关效率。其次,由于“海丝”沿线有许多中低收入国家,其国内的经济水平相对落后,财政能力有限,自行开展物流基础设施的建设比较困难。我国可以通过丝路基金和亚洲基础设施投资银行等组织和机构,将资金投入沿线各国的基础设施建设中,提高“海丝”沿线各国的物流基础设施质量。最后,为了提升“海丝”沿线各国的物流企业服务质量,提高其追踪查询货物的能力,可以鼓励我国实力较强的物流设施建设企业和物流服务提供企业实施“走出去”战略,通过各种方式参与到“海丝”沿线国家的物流市场中去,将先进的管理经验和物流技术带到“海丝”沿线各国,通过技术溢出效应和知识溢出效应提高东道国的物流发展水平。倡导举办物流行业合作洽谈会或博览会,共享行业最新资讯和先进技术,构建政府、行业协会和企业合作平台,实现各国物流企业的信息互通和业务合作,推动各国深入开展物流合作。

参考文献:

- [1] HAUSMAN W H, LEE H L, SUBRAMANIAN U. The impact of logistics performance on trade [J]. *Production and Operations Management*, 2013, 22(2): 236-252.
- [2] NGUYEN H O, TONGZON J. Causal nexus between the transport and logistics sector and trade: the case of Australia [J]. *Transport Policy*, 2010, 17(3): 135-146.
- [3] PUERTA R, MARTI L, GARCIA L. Logistics performance and export competitiveness: European experience [J]. *Empirica*, 2014, 41(3): 467-480.
- [4] MARTI L, PUERTS R, GARCIA L. Relevance of trade of international trade facilitation in emerging countries' exports [J]. *The Journal&Economic Development*, 2014, 23(2): 202-222.
- [5] 侯方森. 现代物流: 国际贸易的加速器 [J]. *财经科学*, 2008(4): 108-114.
- [6] KORINEK J, SOURDIN P. To what extent are high-quality logistics services trade facilitating? [M]. Paris: OECD Publishing, 2011.
- [7] 黄伟新, 龚新蜀. 丝绸之路经济带国际物流绩效对中机电产品出口影响的实证分析 [J]. *国际贸易问题*, 2014(10): 56-66.
- [8] 孙慧, 李建军. “一带一路”国际物流绩效对中间产品出口影响分析 [J]. *社会科学研究*, 2016(2): 16-24.
- [9] 游俊雄, 陈梦, 杨珊妮. “一带一路”下中国与沿线国家国际物流发展研究 [J]. *商业经济研究*, 2018(12): 153-155.
- [10] 赵珊珊, 李红. “丝绸之路经济带”沿线国家物流水平对新疆国际贸易的影响研究 [J]. *干旱区地理*, 2017, 1(4): 897-905.
- [11] 康晓玲, 宁婧. 丝绸之路经济带国际物流绩效对中国农产品出口影响的实证分析 [J]. *西北大学学报(哲学社会科学版)*, 2016, 46(2): 126-131.
- [12] 刘京华, 张华荣. 知识产权保护驱动版权产业发展的实证研究 [J]. *东南学术*, 2020(6): 150-159.

The Impact of Logistics Performance of Countries along the “Maritime Silk Road” on China’s Export Trade

WANG Liyan¹, WU Siping²

(1. International Business College, Fujian Business University, Fuzhou 350016, China;

2. Internatioal Commerce Department, Concord University College
Fujian Normal University, Fuzhou 350117, China)

Abstract: The world bank’s “The logistics performance index report” shows that the logistics performance level of countries along “The 21st-Century Maritime Silk Road” are generally low, and customs clearance efficiency, logistics infrastructure level, logistics service level and cargo tracking ability become the main constraints. Based on the traditional gravity model, this paper adds other variables to empirically analyze the impact of logistics performance on China’s export to countries along “The 21st-Century Maritime Silk Road”. It is found that the overall logistics performance and its six sub indicators of countries along “The 21st-Century Maritime Silk Road” are positively correlated with China’s export trade volume to them. Through regional logistics cooperation, countries along the “Maritime Silk Road” should improve the efficiency of customs clearance, the quality of trade and transportation infrastructure, the quality of logistics services and the ability to track and query goods so as to build a community of common destiny for countries along the “Maritime Silk Road”.

Key words: logistics performance; export trade; Maritime Silk Road; gravity model

(责任编辑: 杨成平)