

# 制度质量、物流绩效与双边贸易

——海陆丝绸之路国家的比较

郭苏文(副教授), 李丽丽

**【摘要】** 选取“一带一路”沿线64个国家为样本,并将其划分为海陆丝绸之路国家两个子样本,研究制度质量和物流绩效对于国家间双边贸易的影响。借助于扩展引力模型进行实证研究发现:制度质量总体上可以显著促进国家双边贸易的发展,但是在分地区中仅对海上丝绸之路国家影响显著;物流绩效总体上可以显著促进国家双边贸易的发展,在分地区中对于海上丝绸之路国家的影响程度更大;制度质量和物流绩效的交叉项可以显著促进陆上丝绸之路国家贸易的发展,但是对于海上丝绸之路国家影响不显著。

**【关键词】** 一带一路; 制度质量; 物流绩效; 交叉效应; 双边贸易

**【中图分类号】** F740      **【文献标识码】** A      **【文章编号】** 1004-0994(2018)18-0046-6

## 一、引言

2013年秋,习近平提出共建“一带一路”的合作倡议,随后有64个国家响应并先后加入其中。这64个国家大多是新兴经济体和发展中国家,总人口约48亿,经济总量约21万亿美元,分别占世界总人口的63%和经济总量的29%<sup>[1]</sup>,拥有广阔的市场空间和巨大的发展潜力<sup>[2]</sup>。然而,受全球总经济需求不足的影响,近年来我国同“一带一路”沿线国家的双边贸易停滞不前:2013年我国与“一带一路”国家的双边贸易总和为11094亿美元,而2016年仅为10993亿美元。因此,如何充分利用“一带一路”的建设机遇,进一步开拓亚欧国际市场,扩大我国和“一带一路”沿线国家的双边贸易规模,就成了一个亟待研究的问题。

影响双边贸易的因素有很多,经济学家North等<sup>[3]</sup>就曾提出“制度启动贸易”的命题,认为制度与贸易有密不可分的联系。拉丁美洲地区通过经济一

体化进程保证了其签订的贸易协定的制度质量,从而促进了贸易和经济的发展<sup>[4]</sup>,而欧洲一些外围国家制度质量的下降,则导致了欧洲整体贸易的衰退和经济增长率的下降<sup>[5]</sup>。

制度质量是一个国家贸易优势的来源之一,制度的差异引发了贸易的流动<sup>[6]</sup>。高制度质量的国家腐败程度低、合同的执行性高,可以有效降低交易成本从而促进贸易的发展<sup>[7][8]</sup>。制度质量还会影响一个国家从贸易中获益的情况,低制度质量的国家从贸易中获利较少,高制度质量的国家才是贸易的最大赢家<sup>[9]</sup>。进一步的研究认为,制度质量会影响一国所处的国际价值链分工地位,制度质量越高的国家,其国际价值链地位就越高,越容易发展对外贸易并从中获利<sup>[10][11]</sup>。国内学者如张海伟等<sup>[12]</sup>、郭苏文和黄汉民<sup>[13]</sup>、陈立敏等<sup>[14]</sup>也得出类似的结论。

在过去的几十年里,全球生产共享已经成为世界贸易的一个决定性特征<sup>[15]</sup>。随着全球产业价值链

**【基金项目】** 教育部人文社会科学基金项目(项目编号:16YJC90124); 博士后基金面上项目(项目编号:2016M592628); 重庆市教委科学技术研究项目(项目编号:KJ1600101); 西南政法大学校级科研项目(项目编号:2015XZQB-11)

的细化和深化,国际贸易越来越依赖于高效的物流系统。缺少现代物流的共同发展,全球价值链传播带来的好处就无法实现<sup>[16]</sup>。学者们借助世界银行公布的物流绩效指数研究发现,物流绩效水平与运输成本、运输时间等贸易摩擦息息相关<sup>[17]</sup>,提高物流绩效水平可以降低贸易成本,其对贸易的影响大于实质性的关税壁垒削减<sup>[18]</sup>。物流绩效的改善可以显著提高一个国家的出口能力<sup>[19][20]</sup>,但在进口方面,物流绩效对内陆国和临海国的贸易影响由于地理环境的差异而存在异质性<sup>[21]</sup>。随着全球化的发展,正式贸易壁垒减少,提高物流绩效等贸易便利化措施则成为促进贸易的重要手段<sup>[22]</sup>。

综上所述,学者们在制度质量、物流绩效与双边贸易关系的研究方面取得了丰硕的成果,但这些研究大多从单一角度出发,很少考虑制度质量和物流绩效对双边贸易的综合影响。制度质量较高的国家一般会有较高的物流绩效,制度质量和物流绩效对双边贸易的影响可能存在相互促进的关系。同时,由于海陆丝绸之路国家间存在自然环境和运输能力的差异,也可能会导致制度质量和物流绩效对不同地区国家的双边贸易产生不同的影响。为了分析以上问题,本文进行以下扩展:①综合制度质量和物流绩效及其交叉效应来研究对于国家间双边贸易的影响;②对比研究制度质量和物流绩效的双边贸易效应在海陆丝绸之路国家间的异质性。

## 二、理论分析与假设提出

由于国家间的双边贸易面临着来自国际市场的交易风险、不确定性和信息不对称等问题<sup>[23]</sup>,贸易双方在进行交易时必须秉承谨慎的态度,需要进行事前的信息搜集。这使得国家间贸易成本提高,包括风险成本、信息搜集成本等。一国制度质量的高低会影响相关风险的大小。在制度质量较高的国家,一方面,其市场制度比较完善,交易环境相对公平和安全,能够保证契约的顺利履行,降低交易失败的风险,使得交易的风险成本下降;另一方面,其经济自由度往往也会比较高,自由市场的激烈竞争使得生存下来的企业更加看重商誉的作用,注重诚信交易,从而降低消费者的信息搜集成本,提高贸易双方的贸易效率。因此,制度质量越高的国家越容易成为其他国家的目标贸易对象并构建贸易合作关系。据此,本文提出如下假设:

假设1:制度质量越高的国家,其双边贸易规模越大。

国际贸易的发展离不开国际物流的发展,而国际物流的进步更使得产品内贸易成为国际贸易的主要发展趋势。产品内贸易意味着产品生产不再是在单一国家主导下进行,而是需要集合全球众多国家的不同中间产品。当涉及全球众多国家的不同中间产品进出口时,物流绩效的相关指标如物流相关基础设施的质量、海关清关时的效率等都将直接影响中间产品的贸易成本,并进而影响最终产品的成本<sup>[24]</sup>。因此,一个国家物流绩效水平越高,在对外贸易中不必要的手续越少,有关程序越精简,贸易的安全性也就越高,贸易双方的交易成本就越低,交易效率就越高。在产品内贸易大发展的国际背景下,高物流绩效的国家能够更加快速地融入全球价值链分工体系中,更加有效地同其他国家建立贸易关系,促进国家对外贸易的发展。据此,本文提出如下假设:

假设2:国家物流绩效水平的提高会促进双边贸易的发展。

制度质量和物流绩效总体上呈现显著的正相关关系:制度质量较高的国家,往往其物流绩效水平也较高,反之相反。由于制度质量高的国家更容易发展对外贸易,为了促进对外贸易的发展,高制度质量的国家就会倾向于改善贸易条件并促使国家物流绩效水平得到提高;物流绩效水平较高的国家,为了促进双边贸易的发展,也会倾向于提高国家的制度质量水平,改善对外贸易的条件。制度质量和物流绩效之间存在一种相互促进的机制,因此,在研究制度质量(物流绩效)对国家间双边贸易影响的时候,不仅要考虑制度质量(物流绩效)本身的影响,还要考虑此影响是否受到物流绩效(制度质量)的干扰。据此,本文提出如下假设:

假设3:制度质量和物流绩效的交互影响,对国家间的双边贸易有正向影响。

## 三、模型构建及数据说明

由于物流绩效指数2007年才首次公布,并且到现在为止只有2007、2010、2012、2014、2016年五年的数据,因此,本文选择“一带一路”沿线64个国家并搜集了这五年的相关统计数据,建立模型对本文的假设进行验证。

本文借鉴Behrens等<sup>[25]</sup>的扩展引力模型处理方法,并根据研究需要,构建如下三个模型:

$$\begin{aligned} \ln \text{TRADE}_{ijt} &= \alpha_0 + \alpha_1 \ln \text{INST}_{jt} + \alpha_2 \ln \text{GDP}_{jt} + \\ &\alpha_3 \ln \text{DIST}_{ij} + \alpha_4 \ln \text{POP}_{jt} + \alpha_5 \ln \text{INF}_{jt} + \varepsilon_{ij} \quad (1) \\ \ln \text{TRADE}_{ijt} &= \alpha_0 + \alpha_1 \ln \text{LPI}_{jt} + \alpha_2 \ln \text{GDP}_{jt} + \end{aligned}$$

$$\alpha_3 \text{LnDIST}_{ijt} + \alpha_4 \text{LnPOP}_{jt} + \alpha_5 \text{LnINF}_{jt} + \varepsilon_{ij} \quad (2)$$

$$\begin{aligned} \text{LnTRADE}_{ijt} = & \alpha_0 + \alpha_1 \text{LnINST}_{jt} + \alpha_2 \text{LnLPI}_{jt} + \\ & \alpha_3 (\text{LnINST}_{jt} - \text{LnMINST}) \times (\text{LnLPI}_{jt} - \text{LnMLPI}) + \\ & \alpha_4 \text{LnGDP}_{jt} + \alpha_5 \text{LnDIST}_{ijt} + \alpha_6 \text{LnPOP}_{jt} + \alpha_7 \text{LnINF}_{jt} + \varepsilon_{ij} \end{aligned} \quad (3)$$

其中：*i*表示中国；*j*表示其他国家；*t*表示年份； $\varepsilon_{ij}$ 表示随机误差项；MINST和MLPI分别表示制度质量和物流绩效的平均值；Ln(X)表示对相关变量取对数。

**1. 被解释变量。**TRADE表示双边贸易额，使用“一带一路”国家与中国的进出口总额衡量，代表着国家间双边贸易的发展程度。数据来源于UNCOMTRADE数据库。

### 2. 核心解释变量。

(1)INST表示制度质量，使用经济自由度指数衡量。经济自由度指数由一个总指标和十个分项指标构成，采用百分制(0~100)记值，分值越高代表经济自由度越高。本文使用经济自由度的总指标来衡量国家的制度质量水平，数据来源于《华尔街日报》和美国传统基金会。

(2)LPI表示物流绩效，使用世界银行公布的LPI指标衡量。物流绩效指标由一个综合指标和七个分项指标构成，采用五分制(0~5)记值，数值越大代表物流绩效水平越高。本文采用物流绩效的综合指标衡量一个国家的物流绩效发展水平，数据来源于世界银行WDI数据库。

**3. 控制变量。**DIST表示国家间距离，使用中国首都与其他国家首都的距离衡量，缺失的个别国家数据使用百度地图的距离计算方法计算得到；GDP表示“一带一路”国家的国内生产总值，使用2010年不变价美元衡量，代表其经济发展水平；POP表示总人口，衡量“一带一路”国家市场规模的大小；INF表示基础设施质量，使用“一带一路”国家安全互联网服务器(每百万人)指标衡量。以上数据除距离变量来源于CEPII数据库外，其他数据均来源于世界银行WDI数据库。

为了消除量纲差异对回归结果的影响，本文对所有变量进行了取自然对数的处理。

## 四、实证结果及分析

根据Hausman检验结果，三个模型均确定建立固定效应模型。本文分别对三个模型按照总样本、海上丝绸之路国家样本和陆上丝绸之路国家样本进行回归，结果如表1所示。

**表 1 制度质量对双边贸易的影响**

变量	总样本	海上丝绸之路国家样本	陆上丝绸之路国家样本
常数项	2.396	-5.018*	16.417***
LnGDP	1.297***	1.312***	0.964***
LnDIST	-1.576***	-0.900***	-2.034***
LnINST	1.140***	1.320**	-0.354
LnINF	-0.164***	-0.174***	0.016
LnPOP	-0.205***	-0.165*	0.021
R <sup>2</sup>	0.837	0.853	0.814
DW值	2.316	2.088	2.367
F值	158.078	84.581	66.478
Hausman	39.334***	31.912***	20.351***

注：Hausman一栏中为方差，\*\*\*、\*\*、\*分别表示在1%、5%、10%的水平上显著。下同。

表1中对总样本的回归结果表明，制度质量的提高能够显著促进国家对外贸易的发展。制度质量每提高1%，国家间双边贸易额就会增长1.140%，这有力地验证了假设1的合理性。从控制变量的系数来看，国内生产总值(GDP)系数显著为正，国家间距离(DIST)系数显著为负，此结果和其他学者的研究结论基本相同，而基础设施质量(INF)和总人口(POP)的系数显著为负，与学者们的研究结论相反。本文认为，INF系数显著为负的可能原因是本文使用的基础设施质量指标为国家安全互联网服务器(每百万人)，国家安全互联网服务器的增多会促进互联网经济的发展，而互联网经济的发展则促进了国家多边贸易的发展，相对抑制了国家间双边贸易的发展，因此，回归结果显示基础设施质量和双边贸易呈负相关关系。根据卢小兰、冯柳依<sup>[26]</sup>的研究，人口对贸易有双重影响，一方面人口增加会深化国内分工使得国际贸易减少，另一方面人口规模扩大会创造需求增加国际贸易。所以，POP系数显著为负的可能原因是“一带一路”国家人口规模扩大创造需求的正向影响弱于国内分工深化的负向影响，最终表现为人口规模扩大阻碍双边贸易发展。

表1中对海上丝绸之路国家样本与陆上丝绸之路国家样本的回归结果表明，制度质量对处于不同区位国家的影响存在异质性：制度质量对海上丝绸之路国家的双边贸易有显著的正向影响，制度质量每提高1%，国家间双边贸易额会增长1.32%，而对陆上丝绸之路国家的双边贸易影响不显著。本文认为

可能的原因包括：①海陆丝绸之路国家间的对外商品贸易结构不同。出口商品方面，“一带一路”沿线国家的主要贸易对象国是中国，因此，出口商品结构略有不同但差别不大；进口商品方面，由于各国禀赋不同，中国在陆上丝绸之路地区的东亚、中亚和西亚三大板块形成了以能源为主导的单一型进口商品结构，而在海上丝绸之路地区的南亚、东南亚和东欧三大板块的进口商品结构则相对多元化<sup>[27]</sup>。和海上丝绸之路国家相比，陆上丝绸之路国家的双边贸易结构单一，贸易产品相对低级，产品链条也相对较短，对于制度质量的变化不敏感，导致制度质量对于陆上丝绸之路国家的贸易影响不显著。②地理距离的阻碍作用。陆上丝绸之路国家地形多样、地势复杂，回归结果显示国家间距离对于陆上丝绸之路国家影响巨大，而对于海上丝绸之路国家影响较小；在其他条件相同的情况下，陆上丝绸之路国家的制度质量只有得到极大的提高，才能在制度质量促进贸易发展方面达到同海上丝绸之路国家一样的效果，因此，制度质量对于陆上丝绸之路国家影响不显著。

表2 物流绩效对双边贸易的影响

变量	总样本	海上丝绸之路国家样本	陆上丝绸之路国家样本
常数项	6.656***	-0.404	15.232***
LnGDP	1.138***	1.123***	0.984***
LnDIST	-1.609***	-0.748***	-2.152***
LnLPI	2.880***	3.039***	1.550**
LnINF	-0.186***	-0.230***	-0.035
LnPOP	-0.145*	-0.094	-0.054
R <sup>2</sup>	0.845	0.850	0.812
DW值	2.066	1.562	2.524
F值	163.499	80.733	65.301
Hausman	46.184***	36.956***	12.862**

表2中对总样本的回归结果表明，物流绩效水平的提高可以极大地促进国家间双边贸易的发展。物流绩效每提高1%，“一带一路”沿线国家的双边贸易额会增长2.880%，这验证了假设2的合理性。从控制变量的系数来看，国内生产总值(GDP)显著为正，国家间距离(DIST)显著为负，此结果与学者们的研究结论一致，而基础设施质量(INF)和总人口(POP)的系数显著为负，与学者们的研究相反，可能原因和表1总样本回归中控制变量的分析类似。

表2中对海上丝绸之路国家样本与陆上丝绸之路国家样本的回归结果表明，物流绩效对双边贸易的促进作用对处于不同区位国家的影响程度不同，物流绩效的提升对于海上丝绸之路国家的促进作用更强。物流绩效水平提高1%，陆上丝绸之路国家的双边贸易会增长1.550%，而海上丝绸之路国家的双边贸易则会增长3.039%，增长幅度几乎是陆上丝绸之路国家的两倍。参考王爱虎、杨淞晓<sup>[28]</sup>的研究，可能的原因是地理距离的阻碍程度存在差异：相对于海上丝绸之路国家，地理距离对于陆上丝绸之路国家的阻碍作用更大，强烈的地理距离阻碍作用导致在其他条件相同的前提下，陆上丝绸之路国家的物流绩效水平只有得到极大的提升，才能使得物流绩效对贸易的促进效果达到海上丝绸之路国家水平。因此，物流绩效对于陆上丝绸之路国家的贸易影响程度较低。

表3 制度质量和物流绩效的交互项对双边贸易的影响

变量	总样本	海上丝绸之路国家样本	陆上丝绸之路国家样本
常数项	2.905	-3.837	16.283***
LnGDP	1.088***	1.103***	0.776***
LnDIST	-1.548***	-0.747***	-2.086***
LnINST	0.928**	0.890	-0.127
LnLPI	2.522***	2.865***	1.094
(LnINST-LnMINST)× (LnLPI-LnMLPI)	2.037	0.027	10.622***
LnINF	-0.194***	-0.243***	0.042
LnPOP	-0.075	-0.065	0.211
R <sup>2</sup>	0.845	0.855	0.837
DW值	2.298	1.639	2.277
F值	130.816	65.292	60.164
Hausman	46.736***	34.351***	15.596**

表3中对总样本的回归结果表明，制度质量和物流绩效的交互项对国家间的双边贸易没有显著影响。但在控制了制度质量和物流绩效的交互效应之后，制度质量和物流绩效对双边贸易的促进作用均有所下降。根据总样本回归结果，当一国物流绩效水平处于该地区平均水平时，制度质量提高1%会促进该国的双边贸易增长0.928%；当一国制度质量处于该地区平均水平时，物流绩效水平提高1%可以使得该国的双边贸易增长2.522%。

表3中对海上丝绸之路国家样本与陆上丝绸之路国家样本的回归结果表明,制度质量和物流绩效的交互项对处于不同区位的国家的的影响存在异质性:制度质量和物流绩效的交互项对于陆上丝绸之路国家双边贸易的影响显著为正,制度质量(物流绩效)相同的国家中,物流绩效水平(制度质量)越高,双边贸易额就越大,物流绩效和制度质量在国家平均水平上每提高1%,双边贸易额会额外增长10.622%。

制度质量和物流绩效的交互项对于海上丝绸之路国家的双边贸易影响不显著。根据表3的第3列,控制了交互项后,物流绩效对国家间双边贸易起主要促进作用,当一国制度质量处于该地区平均制度质量水平时,物流绩效水平每提高1%,双边贸易额会增长2.865%。可能的原因是,海上丝绸之路国家的对外贸易运输方式较单一,对外贸易主要受到运输方式的限制,物流绩效的提高可以帮助改善运输方式。因此,对于海上丝绸之路国家来讲,物流绩效水平越高,越有利于对外贸易的发展。

## 五、结论

根据前文的分析,本文得出如下结论:

第一,制度质量的提高总体上可以显著地促进国家双边贸易的发展,但是这一促进作用在海陆丝绸之路国家间呈现异质性特征:制度质量对海上丝绸之路国家有显著的正向影响,对陆上丝绸之路国家影响不显著。这主要是因为:①海陆丝绸之路国家间商品贸易结构不同,陆上丝绸之路国家贸易的主要产品是能源产品,单一的商品贸易结构和较低端的贸易产品使得国家对于制度质量的变化不敏感,因此,制度质量对于陆上丝绸之路国家的影响不显著;②复杂的地形地势对陆上丝绸之路国家双边贸易的巨大阻碍作用,导致制度质量对于陆上丝绸之路国家影响不显著。

第二,物流绩效的提高总体上可以显著促进国家间双边贸易的发展,但是对不同地区国家的影响程度不同。物流绩效对于海上丝绸之路国家贸易的促进作用更大,可能是因为地理因素对于陆上丝绸之路国家贸易的阻碍程度更高,强烈的地理阻碍作用导致在其他条件相同的情况下,陆上丝绸之路国家只有其物流绩效水平得到极大的提升,才能使得物流绩效对贸易的促进效果达到海上丝绸之路国家的水平,因此,物流绩效的提高对于陆上丝绸之路国家贸易的促进作用较弱。

第三,制度质量和物流绩效的交互效应总体上对于国家间双边贸易的促进作用不显著,但是在分样本中对于陆上丝绸之路国家的影响显著为正,对于海上丝绸之路国家的影响不显著。这表明物流绩效和制度质量在陆上丝绸之路国家间有显著的相互促进作用,在其他条件都相同的情况下,制度质量和物流绩效的提高对于陆上丝绸之路国家贸易的促进作用比对海上丝绸之路国家的促进作用更大。

第四,控制变量中,国内生产总值的系数为正,地理距离的系数为负,这与前人的研究结论一致。但基础设施质量和总人口的系数与我们的预期相反,可能的原因是:本文选取安全互联网服务器数量作为基础设施质量的替代指标,安全互联网服务器的增多可以促进国家互联网经济的发展,进而会促进多边经济的发展,从而阻碍了国家间双边贸易的发展;而总人口与双边贸易呈负相关关系,可能是因为在“一带一路”地区,人口规模对贸易的双重影响中创造需求的正向影响弱于国内分工深化的负向影响,最终表现为人口规模扩大阻碍双边贸易发展。

## 主要参考文献:

- [1] 高虎城. 深化经贸合作,共创新的辉煌——“一带一路”战略构建经贸合作新格局[J]. 国际商务财会,2014(6):5~7.
- [2] 孙慧,李建军. “一带一路”国际物流绩效对中国中间产品出口影响分析[J]. 社会科学研究,2016(2):16~24.
- [3] North D. C., Alt John. Institutions, institutional change, and economic performance [J]. Social Science Electronic Publishing,1990(1):142~144.
- [4] Laura Márquez-Ramos, Luis Marcelo Florensa, María Luisa Recalde. Understanding the determinants of economic integration in Latin America[J]. Journal of Economic Integration, 2017(3): 558~585.
- [5] Roberta De Santis, Piero Esposito, Ed Elena Masi. Are there common structural determinants of potential output growth in Europe? An empirical exercise for 11 EMU countries [J]. Social Science Electronic Publishing,2017(2):354~362.
- [6] Andrei A. Levchenko. Institutional quality and international trade [J]. Review of Economic Stud-

- ies, 2007(3):791~819.
- [7] Anderson J. E., Marcouiller D.. Insecurity and the pattern of trade: An empirical investigation[J]. Review of Economics and Statistics, 2002(2):342~352.
- [8] Nunn N.. Relationship-specificity, incomplete contracts and the pattern of trade [J]. Quarterly Journal of Economics, 2007(2):569~600.
- [9] Axel Borrmann, Matthias Busse, Silke Neuhaus. Institutional quality and the gains from trade [J]. Kyklos, 2006(3):345~368.
- [10] David Dollar, Matthew Kidder. Global value chain development report 2017: Measuring and analyzing the impact of GVCs on economic development: Chapter 7 institutional quality and participation in global value chains [Z]. World Bank, 2017:161~173.
- [11] Evžen Kocenda, Karen Poghosyan. Export sophistication: A dynamic panel data approach [J]. Karen Poghosyan, 2017(2):117~121.
- [12] 张海伟, 刘国华, 封廷会. 制度对国际贸易的影响机制分析[J]. 东疆刊, 2011(3):93~98.
- [13] 郭苏文, 黄汉民. 制度质量、制度稳定性与对外贸易[J]. 经贸论坛, 2011(4):47~51.
- [14] 陈立敏, 周材荣, 倪艳霞. 全球价值链嵌入、制度质量与产业国际竞争力[J]. 中南财经政法大学学报, 2016(5):118~126.
- [15] Prema Chandra Athukorala, Jayant Menon. Global production sharing, trade patterns, and determinants of trade flows in East Asia [Z]. Working Papers on Regional Economic Integration, 2010.
- [16] Olga Memedovic, Lauri Ojala, Jean-Paul Rodrigue, Tapio Naula. Fuelling the global value chains: What role for logistics capabilities? [J]. International Journal of Technological Learning Innovation & Development, 2010(3):353~374.
- [17] Warren H. Hausman, Hau L. Lee, Uma Subramanian. Global logistics indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns [J]. Policy Research Working Paper, 2010(1):59.
- [18] Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson. Why trade facilitation matters to Africa? [J]. World Trade Review, 2009(3):379~416.
- [19] Abdoulaye Seck. How facilitating trade would benefit trade in Africa [J]. Journal of African Development, 2017(19):358~369.
- [20] Alberto Portugal-Perez, John S. Wilson. Export performance and trade facilitation reform: Hard and soft infrastructure [J]. World Development, 2012(7):1295~1307.
- [21] Alberto Behar, Phil Manners. Logistics and exports [Z]. CSAE Working Paper, 2008.
- [22] Jesus Felipe, Utsav Kumar. The role of trade facilitation in Central Asia [J]. Economics Working Paper Archive, 2010(4):5~20.
- [23] 许家云, 周绍杰, 胡鞍钢. 制度距离、相邻效应与双边贸易——基于“一带一路”国家空间面板模型的实证分析 [J]. 财经研究, 2017(1):75~85.
- [24] 樊秀峰, 余姗. “海上丝绸之路”物流绩效及对中国进出口贸易影响实证 [J]. 西安交通大学学报(社会科学版), 2015(3):13~20.
- [25] Behrens K., Ertur C., Koch W.. ‘Dual’ gravity: Using spatial econometrics to control for multilateral resistance [J]. Journal of Applied Econometrics, 2010(2):1002~1024.
- [26] 卢小兰, 冯柳依. 中国与新兴市场国家双边农产品贸易影响因素及潜力研究 [J]. 价格月刊, 2017(7):42~48.
- [27] 公丕萍, 宋周莺, 刘卫东. 中国与“一带一路”沿线国家贸易的商品格局 [J]. 地理科学进展, 2015(5):571~580.
- [28] 王爱虎, 杨淞晓. “一带一路”国际物流绩效对中国出口贸易影响研究 [J]. 华南理工大学学报(社会科学版), 2017(1):10~18.
- 作者单位:**西南政法大学经济学院, 重庆 401120