

分类号 _____

密级 _____

U D C _____

编号 _____

兰州财经大学

LANZHOU UNIVERSITY OF FINANCE AND ECONOMICS

硕士学位论文

(专业学位)

论文题目 贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响

—— 基于中国对东盟出口数据样本

研究生姓名: 丁显意

指导教师姓名、职称: 姬顺玉 教授

学科、专业名称: 国际商务

研究方向: 国际贸易运营与管理

提交日期: 2023年05月31日

独创性声明

本人声明所呈交的论文是我个人在导师指导下进行的研究工作及取得的研究成果。尽我所知，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。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了谢意。

学位论文作者签名： 丁显意 签字日期： 2023.6.10

导师签名： 姬顺玉 签字日期： 2023.6.10

导师(校外)签名： _____ 签字日期： _____

关于论文使用授权的说明

本人完全了解学校关于保留、使用学位论文的各项规定， _____（选择“同意”/“不同意”）以下事项：

1.学校有权保留本论文的复印件和磁盘，允许论文被查阅和借阅，可以采用影印、缩印或扫描等复制手段保存、汇编学位论文；

2.学校有权将本人的学位论文提交至清华大学“中国学术期刊（光盘版）电子杂志社”用于出版和编入CNKI《中国知识资源总库》或其他同类数据库，传播本学位论文的全部或部分內容。

学位论文作者签名： 丁显意 签字日期： 2023.6.10

导师签名： 姬顺玉 签字日期： 2023.6.10

导师(校外)签名： _____ 签字日期： _____

The Impact of Trade Facilitation on the Export of Producer Services——Based on China's Export Data Sample to ASEAN

Candidate : Xianyi Ding

Supervisor:Shunyu Ji

摘 要

当前，美国等发达国家引领的逆全球化趋势对经济全球化造成了阻碍，各国开始倡导贸易保护主义，国际贸易合作从经济全球化转向区域经济一体化的趋势愈加明显，中国与东盟构建起开放式的区域经济一体化，正在成为国际贸易合作的热点，为了促进贸易的发展，贸易便利化这一议题的研究成为当前学术界关注的重点。近年来，得益于互联网的发展，金融、计算机等生产性服务业为世界经济增长发挥了重要作用，而连接着产业链和价值链的生产性服务贸易，不仅是服务贸易的重要组成部分，更是对于中国提升产业链地位具有重要意义，因此推动其发展尤为关键。由于各国贸易便利化水平的差异，使得生产性服务贸易的发展受到各种制约，为了进一步探究贸易便利化对生产性服务贸易的影响，本文通过理论分析和实证模型进行研究，为推动我国生产性服务贸易的发展提供理论基础。

本文搜集并整理了世贸组织官方统计网站关于中国与东盟各个成员国生产性服务贸易的进出口规模、结构等最新数据，引入全球竞争力报告的数据，为了评估贸易便利化的水平，本文构建了一个评价体系，并选择了 4 个一级指标，12 个二级指标测算贸易便利化水平，最后得出了东盟国家的贸易便利化综合得分。在研究实证分析时，利用扩展的引力模型发现，贸易便利化对生产性服务贸易的出口产生了明显的正向影响。基础设施和海关环境作为贸易便利化的主要指标，对生产性服务贸易出口的促进作用更为显著。基于本文的研究结论，在加强中国和东盟的基础设施建设、完善海关环境方面提出措施建议，以推动我国对东盟的生产性服务贸易出口的发展，为提高我国产业链地位发挥重要作用。

关键词：贸易便利化 生产性服务贸易 引力模型 东盟

Abstract

At present, the anti-globalization trend led by the United States and other developed countries has hindered economic globalization. Countries have begun to advocate trade protectionism. The trend of international trade cooperation from economic globalization to regional economic integration has become more and more obvious. China and ASEAN have built an open In order to promote the development of trade, the research on the topic of trade facilitation has become the focus of current academic circles. In recent years, thanks to the development of the Internet, productive service industries such as finance and computers have played an important role in the growth of the world economy. Trade in productive services connecting the industrial chain and value chain is not only an important part of trade in services, but also It is also of great significance for China to enhance its status in the industrial chain, so it is particularly critical to promote its development. Due to the differences in the level of trade facilitation in various countries, the development of productive service trade is subject to various constraints. In order to further explore the impact of trade facilitation on productive service trade, this paper conducts research through theoretical analysis and empirical models, in order to promote my country's productive service trade. The development of trade in services provides a theoretical basis.

This article collects and organizes the latest data on the import and export scale and structure of productive service trade between China and ASEAN member states from the official statistics website of the WTO, and introduces the data from the global competitiveness report. In order to evaluate the level of trade facilitation, this article constructs An evaluation system, and selected 4 first-level indicators and 12 second-level indicators

to measure the level of trade facilitation, and finally obtained the comprehensive score of trade facilitation for ASEAN countries. In the empirical analysis, the extended gravity model was used to find that, Trade facilitation has had a significant positive impact on the export of productive service trade. As the main indicators of trade facilitation, infrastructure and customs environment have a more significant role in promoting the export of productive service trade. Based on the research conclusions of this paper, measures and suggestions are put forward in strengthening the infrastructure construction of China and ASEAN and improving the customs environment, so as to promote the development of my country's productive service trade export to ASEAN and play an important role in improving the status of my country's industrial chain.

Key words: Trade facilitation; Trade in productive services; Gravity Model of Trade; ASEAN

目 录

1 绪论	1
1.1 研究背景	1
1.2 研究目的	2
1.3 研究意义	2
1.3.1 理论意义	2
1.3.2 现实意义	2
1.4 文献综述	3
1.4.1 关于贸易便利化的研究	3
1.4.2 关于生产性服务贸易的相关研究	5
1.4.3 文献评述	7
1.5 研究路线和研究方法	8
1.5.1 研究路线	8
1.5.2 研究方法	8
1.6 可能的创新和不足	9
1.6.1 可能的创新	9
1.6.2 存在的不足	9
2 相关概念界定和理论基础	10
2.1 概念界定	10
2.1.1 贸易便利化	10
2.1.2 生产性服务贸易	11
2.2 理论基础	12
2.2.1 比较优势理论	12
2.2.2 交易成本理论	13
3 中国与东盟生产性服务贸易发展现状	15
3.1 中国生产性服务贸易发展现状	15
3.1.1 中国生产性服务贸易出口整体规模	15
3.1.2 中国生产性服务贸易出口结构	16
3.2 中国对东盟生产性服务贸易出口现状	17
3.2.1 中国对东盟生产性服务贸易出口规模	17
3.2.2 中国对东盟生产性服务贸易出口结构	18
3.2.3 中国对东盟各国生产性服务贸易出口国别结构	20
4 东盟国家贸易便利化发展水平分析	23
4.1 东盟国家贸易便利化水平测度	23
4.1.1 评价体系构建及指标的选取	23
4.1.2 指标的释义和说明	23

4.1.3 数据处理.....	27
4.2 测算结果分析.....	27
4.2.1 东盟国家贸易便利化水平测算结果分析.....	27
4.2.2 东盟国家贸易便利化一级指标测算结果分析.....	30
5 贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响分析	32
5.1 实证模型构建.....	32
5.1.1 引力模型介绍.....	32
5.1.2 扩展的引力模型构建.....	32
5.1.3 解释变量的选取与数据来源.....	33
5.1.4 方差膨胀因子检验.....	34
5.2 实证结果分析.....	35
5.2.1 总体层面实证结果分析.....	35
5.2.2 稳健性检验.....	37
5.2.3 贸易便利化四个一级指标回归分析.....	38
5.3 小结.....	40
6 研究结论和建议	41
6.1 研究结论.....	41
6.2 措施建议.....	43
参考文献	45
致谢	50

1 绪论

1.1 研究背景

2022年8月31日，中国国家主席习近平在2022年中国国际服务贸易交易会的贺信中强调：“中国坚持以高水平开放促进高质量发展，不断放宽服务领域市场准入，提高跨境服务贸易开放水平，拓展对外开放平台功能，努力构建高标准服务业开放制度体系。中国愿同世界各国一道，坚持真正的多边主义，坚持普惠包容、合作共赢，携手共促开放共享的服务经济，为世界经济复苏发展注入动力”。服务贸易的地位随着世界经济的复苏变得越来越重要，生产性服务业是服务贸易的重要组成部分之一，对整个服务贸易的发展具有非常重要的意义，其不仅能够连接产业链和价值链，还是评估一个国家或地区在制造业现代化程度和经济发展质量的重要指标之一。在当前的时代背景下，推动产业升级，走向全球价值链的中高端，是我国新阶段开放发展的重要目标之一，而生产性服务贸易则是实现这一目标的重要支撑，是中国制造业高端化、智能化的重要途径，积极推进生产性服务贸易的发展，对于提升我国产业链层次有着显著的积极影响。

在2020年11月15日，东盟及亚太共15个国家正式签署了名为《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）的协议。自RCEP协议于2022年1月1日生效以来，各成员国取消了多种关税和非关税壁垒，进一步促进了亚太地区的开放型经济发展，提高了各国贸易便利化水平，推动了自由贸易区的建设，2022年我国与RCEP其他成员国的进出口总额达到了12.95万亿，其中8.7万亿来自对RCEP其他14个成员国的中间产品进出口，RCEP为深化产业链供应链合作，促进区域贸易发挥了重要作用。近些年来，中国和东盟两大经济体的货物贸易呈现出快速增长的趋势，然而与此形成鲜明对比的是，服务贸易发展滞后，尤其是生产性服务贸易的发展更是明显滞缓。RCEP的生效给我国生产性服务贸易出口带来了更好的发展机遇，贸易便利化对中国和东盟货物贸易的发展具有重要作用，但对于生产性服务贸易是否具有同样的作用？贸易便利化的提升对我国生产性服务贸易出口会产生怎样的影响？如何优化我国与东盟国家的合作模式来提升贸易便利化程度，进而促进我国生产性服务贸易的出口，提高我国全球

产业链地位是目前亟待解决的重要问题。

1.2 研究目的

本文是通过搜集中国与东盟相关的贸易数据来分析贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响，梳理关于生产性服务贸易的理论脉络，研究掌握中国对东盟生产性服务贸易发展的历程和趋势，运用实证模型验证贸易便利化是否影响中国对东盟国家生产性服务贸易的出口，最后探究如何提升贸易便利化水平以及扩大生产性服务贸易出口的具体措施，提升我国生产性服务贸易出口，提高我国产业链地位。

1.3 研究意义

1.3.1 理论意义

作为国际贸易研究中的一个新兴领域，生产性服务贸易被认为是国际分工的重要组成部分，其所具有的特征与传统的商品贸易截然不同，如不可存储性、非标准化、异质性等，研究生产性服务贸易可以拓展贸易理论研究范畴，为贸易理论研究提供新的思路和方法，还可以帮助国家了解自身服务贸易产业的发展状况和竞争力，制定更加科学合理的服务贸易政策，促进服务贸易的可持续发展，具有一定程度的理论意义。

贸易便利化影响着贸易的流动和规模，研究贸易便利化可以帮助理解贸易流动的机制和影响因素，拓宽贸易理论研究的视野，还可以探讨贸易便利化与经济增长、可持续发展等方面的关系，为贸易政策制定提供理论指导。

1.3.2 现实意义

生产性服务贸易是现代服务业的重要组成部分，研究生产性服务贸易可以帮助国家了解现代服务业的发展状况和趋势，推动经济结构向服务业升级和转型，带动就业增长和人才培养，为了进一步提高经济发展的质量和效益，需要加强国际经济合作和贸易交流，提升企业的竞争力和创新能力。

贸易便利化是促进贸易自由化和区域一体化的关键措施。研究贸易便利化可以帮助分析贸易壁垒对贸易的影响，制定措施促进贸易便利化，增加贸易的规模和效益，贸易便利化还可以促进区域经济一体化，增强区域间经济联系，提高区域整体竞争力，因此具有一定程度的现实意义。

1.4 文献综述

1.4.1 关于贸易便利化的研究

(1) 关于贸易便利化对经济与贸易的影响

根据 Wilson (2008) 的研究，贸易便利化对各国经济和贸易发展的影响非常显著。在东盟国家中，关税和非关税壁垒较低，因此贸易便利化水平的提高对区域内的贸易流量具有极大的影响。这表明，东盟国家可以获得巨大的经济利益，例如提高港口效率可以带来 7.5% 的贸易增长。另一项研究由孙林等 (2015) 进行，他们利用动态面板差分 GMM 模型来分析中国与东盟贸易便利化的提升对区域谷物进口的促进作用。而孔庆峰 (2015) 则使用引力模型验证了贸易便利化对“一带一路”沿线国家间贸易的促进作用大于区域经济组织、进出口国家 GDP 和关税减免等因素的影响。在研究过程中，江瑶等 (2018) 得出了结论：贸易便利化对创意产品贸易出口的促进作用非常明显且可靠，实证分析表明，每提高 1% 的贸易便利化水平，可带来创意产品贸易出口额增长 1.7059%。李思奇 (2018) 使用了 GTAP 模型，发现贸易便利化的提升对中国和中亚五国的经济增长和社会福利将有着显著的促进作用，因为贸易条件的改善将促进双方之间的贸易交流和合作。范秋芳等 (2019) 在研究中表明，提高贸易便利化水平、沿线国国内生产总值、沿线国与中国接壤以及与中国签订自由贸易协定等因素对于中国向沿线国家的出口贸易产生积极影响。同时，吴兆丹等 (2020) 的研究结果显示，“一带一路”沿线地区的贸易便利化水平的提高，能够促进我国与该地区国家的贸易总额增长。此外，杨逢珉等 (2021) 的研究对象是“一带一路”沿线国家，他们的研究结论表明，“一带一路”沿线国家提高贸易便利化水平能够有效促进我国农产品出口质量的提升。朱文鹏 (2022) 以 RCEP 成员国为研究样本，证实了提高贸易便利化水平能够显著促进我国对这些成员国的贸易出口潜

力的释放，从而为我国的出口增长提供更大的空间。

(2) 关于贸易便利化评价体系的研究

贸易便利化评价体系的构建研究是目前研究贸易便利化问题的一个研究热点，Wilson（2003）最早开创了港口效率、海关环境、法规环境和电子商务 4 个一级指标和 13 个二级指标来测度贸易便利化，随后国内外学者在此基础上继续完善和优化各级指标来构建贸易便利化评价体系。李斌等（2014）在研究过程中选取了 6 个一级指标、13 个二级指标来构建贸易便利化评价体系，运用熵值法测算出 109 个国家 2007-2011 年的贸易便利化综合得分。张晓静（2015）基于市场准入、边境管理、运输和基础设施以及商业环境等四个方面开发了贸易便利化指标体系。她为每个指标分配了权重，并最终计算出不同国家的贸易便利化水平。张亚斌等（2016）在他们的研究中使用主成分分析法来测量丝绸之路经济带的贸易便利化水平，并应用拓展贸易引力模型来实证分析其对中国贸易流量的影响。陈继勇等（2018）在他们的研究中将贸易便利化指标设置到三级指标，其中物流与基础设施（T）、海关与边境管理（C）、金融与电子商务（F）和政府与监管环境（R）是四个一级指标。此外，他们将这些指标细化为 40 个三级指标，构建了一个能够全面反映“一带一路”沿线国家特色的贸易便利化指标体系。然后，他们利用主成分分析法来测算沿线 65 个国家在 2012 年至 2016 年期间的贸易便利化水平。蒋旦悦（2018）的研究中构建了一个评估体系，包括基础设施、规制环境、金融环境和通关效率等四个影响沿线各国贸易便利化水平的指标，以及 17 个二级指标，通过熵值法确定了这些指标的权重，并测算了“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平。孙玉琴等（2018）在他们的研究中使用铁路、港口、空运和宽带基础设施水平来衡量一国贸易便利化的硬件水平。贸易便利化的软件水平则用海关程序处理负担和贸易壁垒盛行程度这两个指标来衡量。他们利用这两个方面共计 6 个指标作为解释变量，应用基于面板数据的引力模型来实证分析中东欧贸易便利化对中国与欧盟国家产品出口的影响。王微微等（2019）在研究过程中选择了 4 个一级指标、9 个二级指标和 37 个三级指标，构建了衡量贸易便利化水平的评价指标体系，并采用主成分分析法计算了“一带一路”沿线 58 个国家的贸易便利化水平。在此基础上，建立了扩展的引力模型，评估贸易便利化水平对双边贸易的影响。宋周莺等（2020）在研究过程中构建了包括市场准入、海关环境、口岸设施、电子商务、金融环

境和政府政策环境在内的 6 个二级指标和 29 个三级指标的贸易便利化评价体系，并使用主成分法确定权重，测算出“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平。张倩莹(2020) 选择了口岸效率、海关环境、规制环境、金融和信息技术 4 个一级指标和 15 个二级指标，采用主成分法测算贸易便利化水平。马欣员(2022) 设定了口岸效率 T、海关环境 C、监管环境 R、金融电商 F 这 4 个一级指标和 15 个二级指标，并使用主成分法确定指标权重，测算了 60 个“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平。国际上一些研究机构正在构建贸易便利化评估体系，以评估各经济体的贸易便利化水平。其中包括 WTO、OECD、世界银行、世界海关组织等国际研究机构或国际组织，它们在研究贸易便利化评估体系的构建方面都做出了贡献。例如 OECD 的贸易便利化评估体系涉及十一个指标，这十一个指标的取值范围在 0 到 2 之间，在计算方式上，将这十一个指标进行取平均值，便可以计算得出一国的综合贸易便利化指数 (TFI)。

1.4.2 关于生产性服务贸易的相关研究

(1) 关于生产性服务贸易的基础理论研究

根据联合国贸发会统计数据库资料及《中国国际收支平衡表》中分类信息，生产性服务贸易可细分为运输、建筑、计算机和信息服务、金融、保险以及知识产权使用费六大类。其中，运输类指货物的运输和配送，建筑类包括建筑设计、施工、装修等服务，计算机和信息服务类包括软件开发、数据处理、信息技术等服务，金融类包括银行、证券、保险等服务，保险类指各种类型的保险服务，知识产权使用费类包括专利、商标、著作权等知识产权的使用权服务。这六大类覆盖了生产性服务贸易的主要领域，对于促进国际贸易和经济发展具有重要意义。Markusen(1989)的研究中，最早界定了生产性服务贸易的概念，研究认为生产性服务具有非常明显的差异化，且生产性服务具备较高的知识密集性，而贸易是在生产差异化或专业化的中间产品时发生的，这些中间产品的投入组合成规模收益递增，形成生产性服务贸易的最终产出。生产性服务贸易模型由 Francois (1990)提出，他强调生产性服务行业的外部专业化，并主张各国积极参与生产性服务贸易以提高各国的专业化水平，尤其是发展中国家，并推动它们融入国际专业化进程。邓晶等(2015)利用 2005 年至 2014 年 17 个发

展中国家的跨国面板数据进行研究，发现发展中国家的生产性服务贸易自由化有助于本国制造业的升级。孟萍莉(2017)的研究结论表示，生产性服务贸易出口对制造业整体结构升级具有显著的正向推动作用，生产性服务贸易的发展可以带动生产性服务业的快速增长，这有助于推动制造业的转型升级。董展眉(2020)在研究中表示，随着生产性服务贸易出口规模的扩大，生产性服务业市场的规模也会扩大。这将有助于提高国内生产性服务业的劳动生产率，降低生产成本，促进生产性服务业的快速发展，增加产值，从而推动产业结构的优化。原小能等(2022)认为生产性服务技术复杂度出口的提升会有效提升国际贸易竞争优势，高知识密度生产性服务行业的提升对经济增速存在正向影响，而低知识密度生产性服务行业技术复杂度的提升则会产生负向影响，我国需要积极推进贸易结构的转型升级，从规模扩张向质量提升转变。

(2)关于中国生产性服务贸易的研究

武俞辰(2019)在研究过程中表示，我国生产性服务业起步较晚，发展水平相对较低。目前，我国生产性服务业主要以传统的劳动密集型和资源密集型产业如运输和批发零售为主，现代服务业中以知识和技术密集型为特征的部分发展缓慢，水平偏低，导致我国生产性服务贸易的国际竞争力也一直处于低端水平。孟方琳(2020)在研究过程中分析比较了中美两国发现，我国的生产性服务业发展相对滞后，其中高级生产要素对制造业的供给不足，这种供需不平衡也导致了产业融合度低和结构失衡的问题。李娜和魏巍(2020)认为我国生产性服务贸易进出口贸易结构不均衡，提升中国生产性服务贸易需要依靠资源密集型部门的出口带动效应，知识技术密集型部门的进口带动效应，来弥补高端技术上存在的不足。周杰和匡敏(2021)在研究的过程中表示，我国的生产性服务贸易目前已经取得了不少成就，但是在国际竞争方面还存在一定的不足，对外开放程度较低，以及高端生产要素供给不足等问题仍需要进一步解决。张小溪(2021)在研究过程中表示，中国的生产性服务贸易总体呈现增长态势，但经济增长波动对其影响较大，周期性波动较为普遍。目前，中国的生产性服务贸易以中低技术复杂度出口为主，处于成长期，并在全球贸易中处于中低端地位，但依然具有广阔的发展空间。

1.4.3 文献评述

基于本文的选题和研究目标，通过搜集整理贸易便利化和生产性服务贸易的相关文献，可以发现目前学术界在研究贸易便利化这个议题上，大多从两个方面进行探讨，其一是研究贸易便利化对经济与贸易的影响，结论显示贸易便利化水平的提高会对各国进出口贸易产生显著的正面经济效应，提升贸易便利化水平是各国经济增长的重要渠道。其二是研究构建贸易便利化评价体系，目前缺乏一个统一的贸易便利化水平的测算标准，Wilson（2003）开创的贸易便利化评价体系是当前国内外学者运用最广泛的评价体系，国内外学者在此基础上针对不同的研究目标，持续优化和改进。在测算各个国家和地区的贸易便利化水平上，国内学者的数据大多来源于《全球竞争力报告》、《世界贸易报告》和 OECD 等数据库，在处理数据方面，分别采用熵值法、主成分分析法、简单平均法等方法来处理数据，最后测算出贸易便利化指数来对研究对象进行比较分析，得出研究结论。

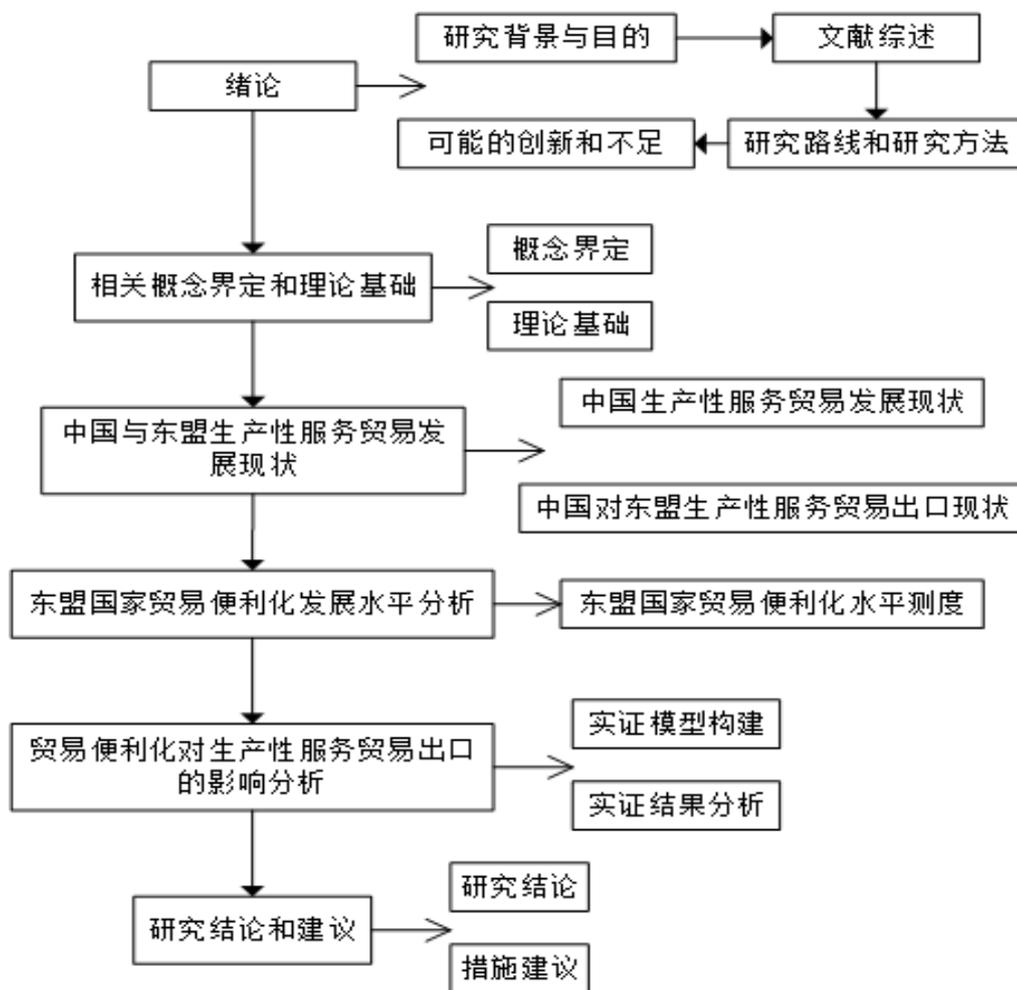
在生产性服务贸易这个议题上，通常情况下，被认为是生产性服务贸易组成部分的服务业有运输服务、建筑服务、电信、计算机和信息服务、金融服务、保险服务以及知识产权使用费等六大类，这些服务业在划分生产性服务贸易包含的产业时，经常被归为生产性服务业。而由这六个生产性服务业形成的跨境服务，就被称为生产性服务贸易，国内学者在研究生产性服务贸易这个议题上，主要围绕我国生产性服务贸易的发展现状措施以及生产性服务贸易在提升我国产业链地位发挥的作用这两个方面进行探讨，关于贸易便利化对生产性服务贸易的影响的相关研究偏少。

总体而言，目前文献都是集中研究贸易便利化对贸易潜力和相关产业的影响，而研究贸易便利化对于生产性服务贸易出口的影响相对偏少，本文在以上文献研究的基础之上，根据前文所提文献的分类方法，选择中国对东盟国家的运输服务、建筑服务、电信、计算机和信息服务、金融服务、保险服务及知识产权使用费等六个生产性服务业的出口贸易额来构建生产性服务贸易这一被解释变量，进一步针对研究对象的实际情况，构建贸易便利化评价体系来研究贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响，进而提出相应的措施建议来促进我国的生产性服务贸易的出口。

1.5 研究路线和研究方法

1.5.1 研究路线

论文的研究思路将按照发现问题→认识问题→分析问题→得出结论的基本研究逻辑进行，具体研究技术路线如下图所示：



1.5.2 研究方法

(1) 文献研究法

首先是对国内外相关学者发表的论文进行搜集和整理，然后针对需要研究的问题，详细阅读了相关文献，进而对所需研究的问题有了更加直观的认识，并总结学术界目前研究的主流方法，本文在前人研究的基础上进行了改进，弥补了前人研究中的缺陷，为后续的研究提供了理论基础。

(2) 定性定量研究法

本文首先根据《全球竞争力报告》的相关数据，构建一个贸易便利化评价体系，然后运用定量的手段计算出东盟各个国家的贸易便利化指数，将各国的贸易便利化指数进行对比，定性分析了实证模型中的问题，最后得出相关结论。

(3) 实证研究法

本文选取了2012-2021年东盟国家的贸易数据，在测算出各国的贸易便利化水平后，再构建一个扩展的引力模型，使用面板数据和stata进行回归分析，本文基于所得回归结果开展研究和分析，进一步提出相应的措施建议。

1.6 可能的创新和不足

1.6.1 可能的创新

在研究视角上，国内学者的研究重点多集中在贸易便利化对货物贸易流量的影响方面，而服务贸易方面的研究涉及相对较少。同时，对于贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响方面，国内相关研究几乎处于空白，而生产性服务贸易是占据中国服务贸易的重要部分，是提升国内产业国际竞争力的重要手段，因此加强这方面的研究具备一定程度的现实意义。

1.6.2 存在的不足

本文的研究中涉及到各个国家的贸易便利化得分，主要数据来源于《全球竞争力报告》，为了得到更完整的数据，本文使用了插值法来填补部分国家的缺失年份数据，这能够更全面地了解各国的贸易便利化水平。尽管使用插值法会带来一定的偏差，但这种方法能够更准确地反映各国的贸易便利化情况。同时，在选用二级指标时尽力考虑了各种因素，并对每个指标进行了权衡，以期达到最佳的评估结果。虽然这些指标可能不足以精确地表示各国真实的贸易便利化水平，但这些指标能够达到全面、客观的评估标准。

2 相关概念界定和理论基础

2.1 概念界定

2.1.1 贸易便利化

对于贸易便利化这一议题，当前学术界并没有统一规范的概念界定，许多国际组织都对其概念内涵有相应的阐述，但其侧重点存在一定差异。各权威组织机构对贸易便利化的界定如下：

世界贸易组织(WTO)所定义的贸易便利化，是指通过简化和协调国际贸易程序，以降低进出口企业的时间和成本，从而实现国际贸易参与方财富增加、消费价格下降以及资源更高效配置等多种效益。该概念的主要目标在于促进贸易自由化、消除各种贸易壁垒，包括关税和非关税壁垒，并且鼓励国际合作和协调，提高全球贸易的效率和公平性。简化和协调国际贸易程序可以提高贸易透明度和可预测性，降低贸易成本和风险，从而推动全球经济的发展和繁荣。世界经济合作与发展组织(OECD)的观点，贸易便利化的范围不仅包括货物流通，还涉及服务、劳动力和资本的流动等方面。OECD将“促进贸易”定义为“贸易便利化”，其主要目的是促进国内和跨国货物贸易的顺畅进行。世界银行(World Bank)认为，贸易便利化是指一系列旨在简化边境的措施，这些措施不仅包括海关制度和监管改革，也包括提高港口和物流效率等。贸易便利化的根本目的是使跨境贸易更加简单、高效，从而降低贸易成本，促进经济增长和发展。根据世界海关组织(WCO)的定义，贸易便利化的重点是简化海关程序。WCO强调，贸易便利化意味着要避免不必要的贸易限制，同时应用现代科技和提高国际协调水平来实现。这种方法可以让国际贸易过程更加简单，贸易成本更低，同时也能保证安全和合规性。联合国贸易和发展会议(UNCTAD)将一切能够减轻贸易事务、降低贸易周转时间和成本的措施视为贸易便利化。过多的文件手续、缺乏透明度的规章制度以及长时间的边境延误等问题都可能减少贸易所带来的潜在收益。贸易便利化的目标是在建立简单、标准化的海关程序、文件手续、运输程序和边境交易的基础上，为跨境贸易提供透明、可预测的环境。贸易便利化需要跨部门合作，包括贸易经营者、服务提供者、海关和监管

机构之间的协调。与此同时, UNCTAD 也强调贸易便利化需要简化货物过境程序。中国海关总署(GACC)认为, 贸易便利化的目的是通过一系列措施, 如简化贸易程序、提高贸易法规的透明度、统一标准、完善规范以及减少限制, 来降低国际贸易活动的交易成本, 促进货物和服务的自由流动, 从而提高国际贸易的效率和竞争力。根据联合国亚太经社会(UNESCAP)的定义, 狭义的贸易便利化只涉及海关行政程序, 而广义的贸易便利化则包括其他一些措施, 例如基础设施建设、国内法规以及贸易技术壁垒等后台措施。

综合以上各种定义, 本文认为贸易便利化是以国际或公认的标准和惯例为基础, 通过协调适用法律法规、简化货物进出口和过境程序和手续、改进和规范物流和基础设施建设等措施, 降低国际贸易活动中的交易成本, 促进货物和服务的自由流动, 为国际贸易创造一个公平、透明、高效的环境。贸易便利化的核心在于简化和协调国际贸易制度和手续, 以提高国际贸易的效率和效益。而本文中后面所做的测评是基于广义的贸易便利化范畴。

2.1.2 生产性服务贸易

目前, 生产性服务业以及以其为基础的生产性服务贸易在学术界尚未形成一致的规范。Machlup (1962) 最先提出了生产性服务业的概念, 认为生产各种知识的行业可以被定义为生产性服务业。Martinelli (1991) 则认为生产性服务业包括与资源分配和流通有关的活动、产品和流程的设计以及与创新相关的活动, 以及与生产本身的组织和管理有关的活动。Markusen (1989) 最早定义了生产性服务贸易的概念, 他认为生产者服务包含差异化和知识密集化的特点, 而贸易则发生在产生差异化或专门化中间产品时, 通过规模收益递增的效应形成生产性服务贸易的最终产出。顾国达和周蕾 (2010) 认为生产性服务贸易存在两种形式: 一种是以跨境交付和境外消费为主, 另一种是跨国公司总部和子公司之间的跨境生产性服务。按照国际管理和分类标准, 一个部门的产品超半数用于生产时, 就被定义为生产性服务部门, 根据联合国统计数据, 生产性服务业包括运输、通讯、建筑、保险、金融、计算机与信息、专利和特许权服务等七大类。而中国的《十一五纲要》将交通运输、现代物流、金融服务、信息服务和商务服务等五大类定义为生产性服务业。可以看出, 虽然国际和国内对

生产性服务的相关定义不尽相同，但是类别差异不大。

本文研究中参考了周杰等(2021)的分类标准，将建筑服务、运输服务、知识产权使用费、电信、计算机和信息服务、金融服务、保险服务六大类服务贸易划分为生产性服务贸易。在研究过程中将以上行业的数据构建为中国的生产性服务贸易出口，使用中国对东盟的六大类生产性服务贸易出口数据来构建中国对东盟国家的生产性服务贸易出口指标。

2.2 理论基础

2.2.1 比较优势理论

比较优势理论是由英国经济学家大卫·李嘉图在 19 世纪初提出的，并成为国际贸易理论的基础。该理论在国际贸易中的应用广泛，也被用于解释不同地区之间的区域分工和合作。比较优势理论是经济学中的一个基本概念，指不同国家或地区之间根据各自资源禀赋、技术水平和生产效率的不同，各自专门从事某种产品的生产，并通过贸易进行交换，以实现利益最大化。比较优势理论的核心观点是，即使某个国家在所有产品的生产上都比其他国家效率低，该国仍然可以通过集中生产和出口它相对擅长的产品，从而实现更大的收益。这样，各国可以通过贸易实现互利互惠的局面，相互依存、相互促进，从而共同发展。比较优势理论指出，每个国家应该专注于其最具竞争力的产品，以实现最大化的经济效益。这意味着，贸易伙伴之间可以通过充分发挥各自的比较优势，实现互惠互利的贸易，以提高全球经济效率。因此，比较优势理论在促进国际贸易中发挥着重要的作用，尤其是在全球化的背景下，各国可以更充分地利用自身的资源和技术，参与全球产业链分工，实现经济增长。贸易便利化和比较优势理论之间的关系是相互促进的。贸易便利化可以促进比较优势的发挥，降低生产和贸易的成本，增强产品的市场竞争力。比较优势理论也可以为贸易便利化提供理论支持，贸易便利化的核心目标在于促进国际贸易自由化和便利化，以实现各国间比较优势的最大化发挥。这一目标的实现，可以通过降低关税和非关税壁垒，简化贸易手续、规范贸易规则、加强知识产权保护等措施来实现。这些措施将有助于促进全球经济一体化，增强国际间贸易和投资的互动，同时

也将刺激经济增长和创新，为各国带来更多机遇和福利。在这一过程中，各国需通过国际合作和协商，共同推进贸易便利化进程，实现共赢和可持续发展。

2.2.2 交易成本理论

交易成本理论是由诺贝尔经济学奖得主奥利弗·威廉姆森提出的一种经济学理论，其主要研究对象是交易成本及其对交易效率的影响。交易成本理论认为，经济主体在进行交易时，面临着各种成本，这些成本会影响交易的效率和市场的运行。如果交易成本过高，将会限制交易的规模和范围，降低市场效率。相反，如果交易成本得到降低，将会促进交易的发展，提高市场效率。交易成本理论和贸易便利化的关系非常紧密。交易成本理论认为，交易成本是影响市场效率和交易规模的主要因素，而贸易便利化则是一种促进交易成本降低的政策。在国际贸易领域，贸易便利化旨在通过减少贸易壁垒、提高贸易效率和降低交易成本等措施，促进全球贸易的发展和增进经济福利。

交易成本理论可以解释贸易壁垒对国际贸易的影响。贸易壁垒可以包括关税、配额、非关税壁垒等措施，这些措施会增加贸易的成本，限制交易规模和范围。例如，征收关税会使进口商品的成本上升，从而推高其价格，从而限制进口规模，因为关税是对外国商品征收的一种税费，是以保护本国产业为目的。采取贸易便利化措施有助于降低贸易壁垒和贸易成本，提高贸易效率，增加贸易流动性，推动全球价值链的深化和协调。交易成本理论还可以解释贸易效率对经济发展的影响。为了提高贸易效率，可以通过降低交易成本、提高交易速度、优化交易方式等措施来实现。其中，数字化平台可以为贸易提供便捷和高效的交易方式，降低交易成本和时间，从而提高贸易效率。此外，改善贸易基础设施和提高物流效率也是提高贸易效率的重要途径。例如，改善港口设施、加强物流配送等，可以优化贸易流程，提高贸易速度和效率。贸易便利化也是促进贸易效率提高的重要手段，通过减少贸易壁垒和简化贸易程序等方式，可以降低贸易成本和提高贸易效率，进而增加经济福利，贸易便利化可以促进贸易效率的提高，从而增加经济福利。此外，交易成本理论还可以解释贸易合作与贸易争端的发生。贸易合作可以通过合作生产、跨国投资、共享技术等方式来实现，降低贸易成本，提高贸易效率。贸易摩擦一般是因为贸易壁垒、不公

平贸易、知识产权等问题引起，增加交易成本和不确定性。贸易便利化可以促进贸易合作的发展，降低贸易争端的发生。最后，交易成本理论还可以为贸易便利化的政策设计提供理论依据。政策制定者可以通过了解交易成本的影响因素，设计降低交易成本的措施，促进贸易便利化的实施。例如，建立数字化贸易平台、完善法律体系、加强技术合作等措施都可以降低交易成本，促进贸易便利化。

3 中国与东盟生产性服务贸易发展现状

3.1 中国生产性服务贸易发展现状

3.1.1 中国生产性服务贸易出口整体规模

我国生产性服务贸易规模总体呈现增长趋势。从图 3.1 中可以发现，生产性服务贸易出口从 2012 年的 736.6 亿美元上升到了 2021 年的 2590.9 亿美元，增长了 251.7%，生产性服务贸易出口在服务贸易出口中，占比从 2012 年的 36.5% 上升到了 2021 年的 65.7%，2012 年，我国服务贸易进出口总额还是 4828.8 亿美元，而到了 2021 年，我国服务贸易进出口总额上升到了 8212.5 亿美元，较 2012 年增长了 70%，其中，服务贸易出口从 2012 年的 2015.8 亿美元上升到 2021 年的 3942.5 亿美元，增长了 95.6%，服务贸易出口在服务贸易进出口总额中，占比从 2012 年的 41.7% 上升到了 2021 年的 48.0%。由此可以看出，生产性服务贸易出口不仅逐年上升，并且已经在我国服务贸易出口中占据了绝对的领先地位，生产性服务贸易出口对拉动我国服务贸易的发展有着举足轻重的作用，为了进一步提高我国在全球产业链上的地位，加速我国从低端劳动密集型产业向高端技术和资本密集型产业转向，未来生产性服务贸易的地位将会日益凸显。

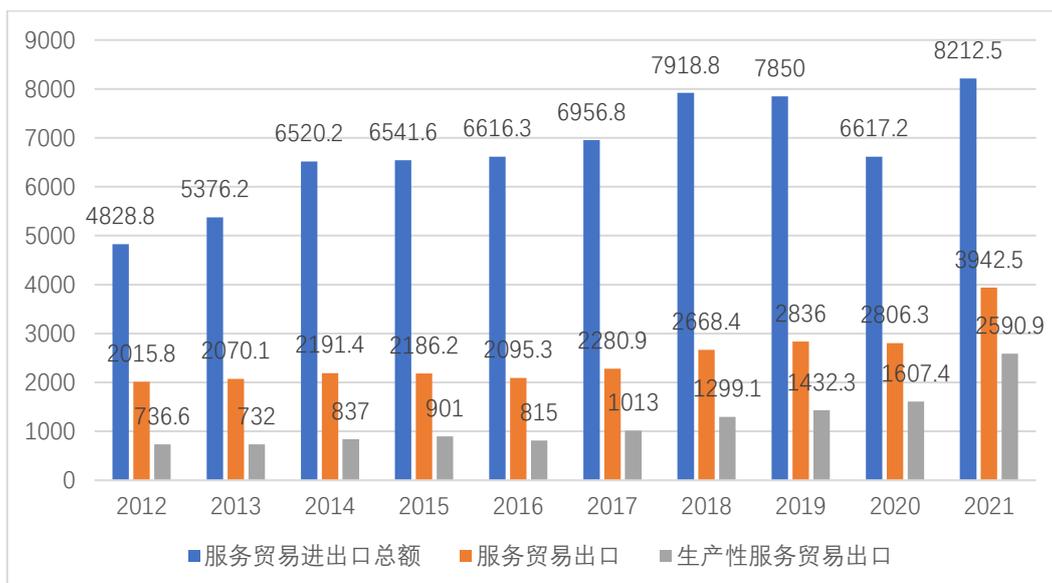


图 3.1 中国生产性服务贸易出口整体规模(单位：亿美元)

数据来源：《中国统计年鉴》

3.1.2 中国生产性服务贸易出口结构

在我国生产性服务贸易的出口结构中，运输服务、电信、计算机和信息服务以及建筑服务分别排在前三名，其中运输服务是占比最大的生产性服务出口贸易，根据表 3.1 的数据，可以看到，2012 年，运输服务出口为 389.1 亿美元，而到了 2021 年，运输服务出口上升到了 1271.9 亿美元，是 2012 年出口数据的 3.3 倍，运输服务出口贸易在生产性服务出口贸易的占比中，从 2012 年的 52.8% 下降到 2021 年的 49.1%。其次是电信、计算机和信息服务出口贸易从 2012 年的 162.4 亿美元上升到 2021 年 794.7 亿美元，是 2012 年出口数据的 4.9 倍，电信、计算机和信息服务出口贸易在生产性服务出口贸易的占比中，从 2012 年的 22.0% 上升到了 2021 年的 30.7%。建筑服务出口贸易从 2012 年的 122.5 亿美元上升到 2021 年的 304.8 亿美元，是 2012 年出口数据的 2.5 倍，建筑服务出口贸易在生产性服务出口贸易的占比中，从 2012 年的 16.6% 下降到 2021 年的 11.8%。这六大生产性服务贸易出口中，知识产权使用费，电信、计算机和信息服务两大类生产性服务出口贸易占比呈现逐年上升的趋势，其中知识产权使用费的上升趋势最为明显，从 2012 年的 10.4 亿美元增长到了 2021 年的 117.8 亿美元，十年时间，增长了 10.3 倍，在生产性服务出口贸易中的占比，从 2012 年的 1.4% 上升到了 2021 年的 4.5%。保险服务的出口贸易增长趋势最为缓慢，从 2012 年的 33.3 亿美元增长到 2021 年的 52 亿美元，仅仅增长了 56%，在生产性服务贸易的占比中，从 2012 年 4.5% 下降到 2021 年的 2.0%。金融服务的出口贸易从 2012 年的 18.9 亿美元上升到 2021 年的 49.7 亿美元，增长了 1.6 倍，在生产性服务贸易的占比中，从 2012 年的 2.6% 下降到 2021 年的 1.9%，尽管增长趋势还在上升，但是绝对增长依然偏低。我国是一个制造业最为齐全的国家，尽管像运输服务和建筑服务这样的传统生产性服务业占比正在下降，但是依然占据着生产性服务贸易出口的半壁江山，得益于我国科技创新发展和相关法律法规的完善，电信、计算机和信息服务、知识产权使用费的占比逐年上升，新兴生产性服务业正在逐步优化我国生产性服务贸易出口结构。

表 3.1 2012 年-2021 年中国生产性服务贸易出口结构 (单位: 亿美元)

年份	运输服务	建筑服务	保险服务	金融服务	电信、计算机和信息服务	知识产权使用费
2012	389.1	122.5	33.3	18.9	162.4	10.4
2013	376	107	40	29	171	9
2014	383	154	46	46	202	6
2015	385	163	50	22	270	11
2016	338	127	41	32	265	12
2017	371	239	40	37	278	48
2018	423	265.9	49.2	34.8	470.6	55.6
2019	460.3	280	47.8	39.1	538.6	66.5
2020	566	251.3	53.8	41.8	607.7	86.8
2021	1271.9	304.8	52	49.7	794.7	117.8

数据来源:《中国统计年鉴》

3.2 中国对东盟生产性服务贸易出口现状

3.2.1 中国对东盟生产性服务贸易出口规模

根据图 3.2 的数据,可以发现在中国对东盟国家的生产性服务贸易出口方面,从 2012 年的 79 亿美元增长到了 2019 年的 148.2 亿美元,增长了 87.6%,在此期间的年均增长率为 11%,生产性服务贸易出口在生产性服务贸易总额中的占比从 2012 年的 53.7%下降到 2019 年的 53.1%,下降了 0.6 个百分点。在生产性服务贸易进口方面,从 2012 年的 68.1 亿美元上升到 2019 年的 130.7 亿美元,增长了 92%,生产性服务贸易进口在生产性服务贸易总额中的占比从 2012 年的 46.3%上升到 2019 年的 46.9%,上升了 0.6 个百分点,2012 年至 2019 年中国出口东盟的生产性服务贸易总额呈平稳递增趋势,2012 年中国对东盟的生产性服务贸易总额为 147.1 亿美元,而到了 2019 年,中国对东盟的生产性服务贸易总额增长到了 278.9 亿美元,总体增长了 89.6%,在此期间的年均增长率为 11.2%。由此可以看出,中国对东盟的生产性服务贸易进出口的增长趋势波动不大,呈现平稳上升的趋势。

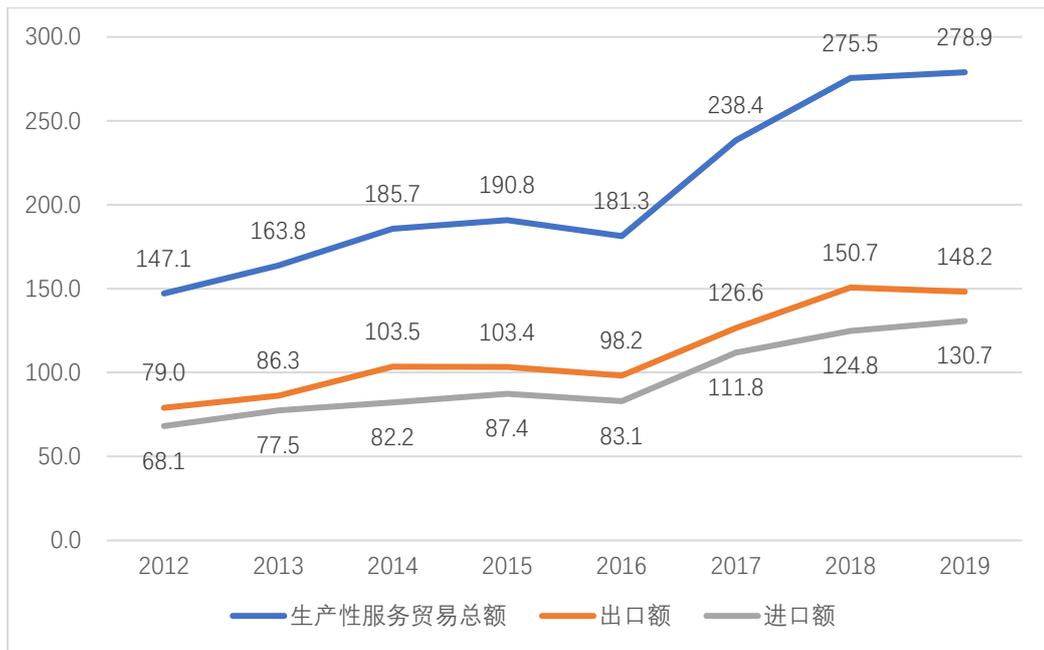


图 3.2 中国对东盟的生产性服务贸易规模(单位:亿美元)

数据来源: WTO 数据库

3.2.2 中国对东盟生产性服务贸易出口结构

前文研究中显示,中国生产性服务贸易出口中,运输服务、建筑服务以及电信、计算机和信息服务这三类生产性服务业占据中国生产性服务贸易出口的前三名,为我国生产性服务贸易出口发挥了重要作用。根据表 3.2,可以发现,中国对东盟的生产性服务贸易出口结构中,运输服务、建筑服务以及电信、计算机和信息服务,从 2012 年的 75.1 亿美元上升到了 2019 年的 138.3 亿美元,8 年时间增长了 84.2%,年均增长率为 10.5%,趋势呈现稳步递增。保险服务、金融服务以及知识产权使用费,从 2012 年的 3.9 亿美元上升到 2019 年的 10 亿美元,增长了 156%,增长趋势极为明显。根据图 3.3,可以看出,运输服务、建筑服务以及电信计算机和信息服务这三类生产性服务业在中国生产性服务贸易出口占比中达到了 94.3%,保险服务、金融服务以及知识产权使用费占比仅仅只有 5.7%,由此可见,这三类新兴生产性服务业的发展潜力非常大,随着我国全球产业链地位的上升,未来进一步提升这三类新兴生产性服务业的地位变得越来越重要。

表 3.2 中国各行业对东盟生产性服务贸易出口 (单位:亿美元)

年份	运输服务	建筑服务	保险服务	金融服务	电信、计算机和 信息服务	知识产权 使用费
2012	49.9	17.5	2.5	0.7	7.7	0.7
2013	53.8	17.8	3.0	0.9	10.3	0.7
2014	61.5	24.4	3.1	1.3	12.7	0.6
2015	58.4	26.6	3.4	1.2	13.1	0.7
2016	55.1	23.4	3.7	1.2	14.0	0.9
2017	67.2	38.7	3.4	1.4	13.1	2.8
2018	75.6	44.1	5.0	1.8	21.3	2.7
2019	73.7	43.8	5.1	1.7	20.8	3.2

数据来源: WTO 数据库

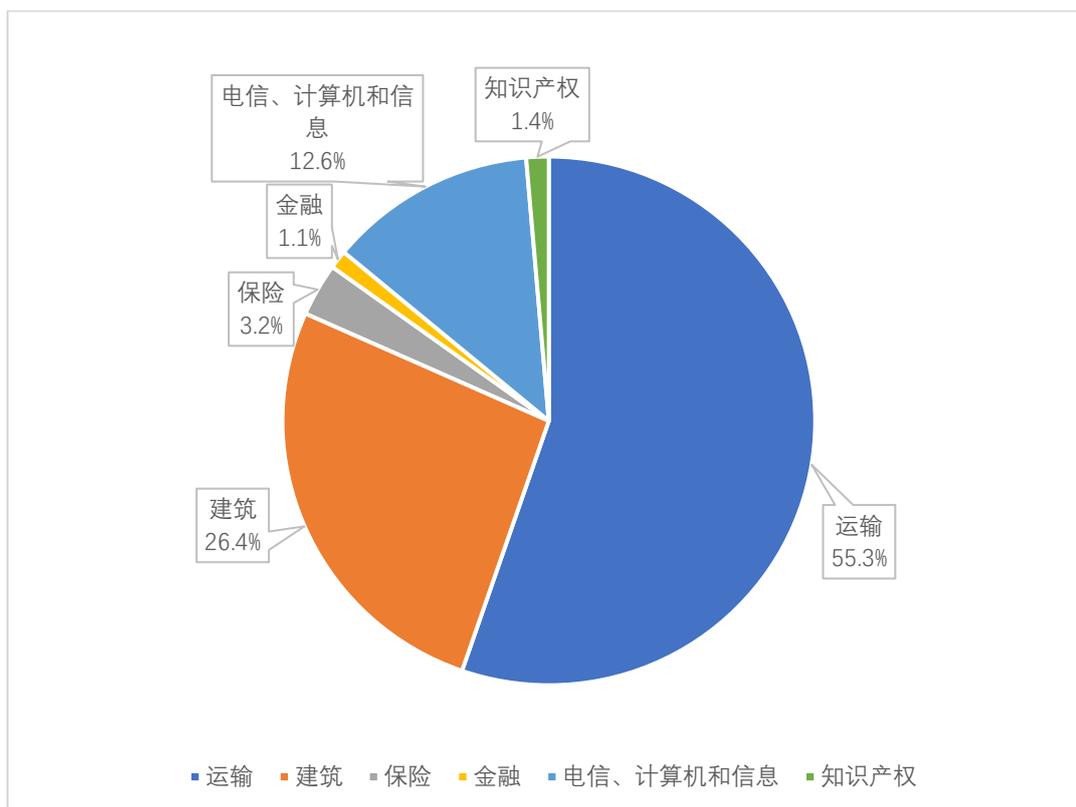


图 3.3 2012-2019 年累计中国各产业对东盟出口总额占比

数据来源: WTO 数据库

3.2.3 中国对东盟各国生产性服务贸易出口国别结构

由于东盟各国经济发展的阶段不同，中国对东盟各国的生产性服务贸易出口具有明显的差异化。根据图 3.4 和图 3.5，可以发现，新加坡、马来西亚和泰国是中国生产性服务贸易出口的前三名，2012 年中国对新加坡生产性服务贸易出口额为 29.93 亿美元，而到了 2019 年，中国对新加坡生产性服务贸易出口达到了 60.68 亿美元，增长了 103%，在此期间年平均增长率为 12.88%。马来西亚作为我国生产性服务贸易出口排名第二的东盟国家，从 2012 年的 11.76 亿美元增长到了 2019 年的 23.09 亿美元，8 年时间增长了 96.3%，年平均增长率为 12%。泰国从 2012 年的 14.15 亿美元增长到了 2019 年的 21.76 亿美元，增长了 53.8%，年平均增长率为 6.7%。新加坡、马来西亚和泰国占比我国生产性服务贸易出口的 71.5%，是我国对东盟国家生产性服务贸易出口的第一梯队，印尼、越南和菲律宾占比我国生产性服务贸易出口的 25.8%，是我国生产性服务贸易出口东盟的第二梯队国家，剩下的文莱、老挝、缅甸和柬埔寨作为第三梯队国家，仅占我国生产性服务贸易出口的 2.7%，由此可以看出，新加坡、马来西亚、泰国、印尼、越南和菲律宾六国是我国生产性服务贸易出口的主要东盟国家，是拉动我国生产性服务业发展的重点对象，文莱、老挝、缅甸和柬埔寨四国由于经济体量小和经济发展落后，对我国生产性服务贸易出口的发展影响比较小，未来随着经济的发展，这四国的潜力可能会日益凸显。

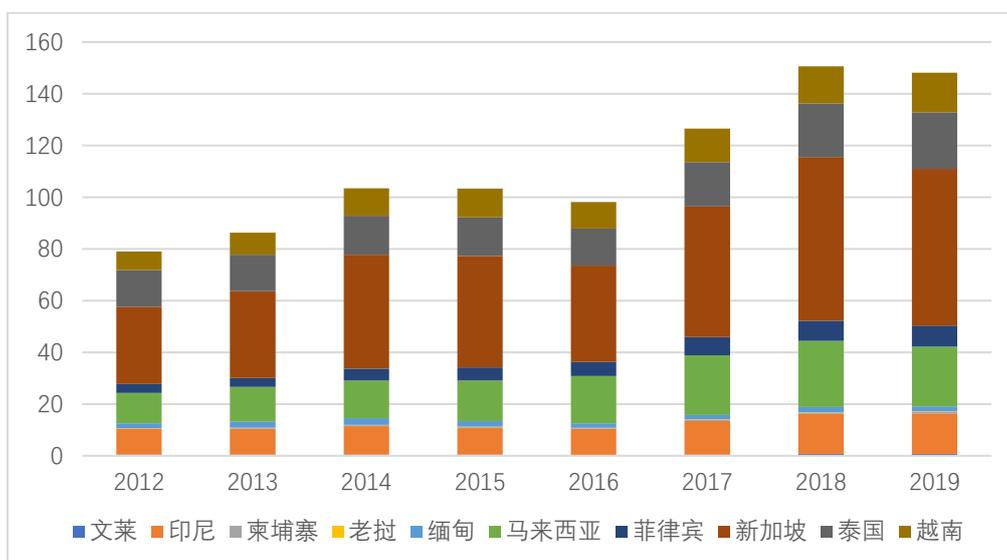


图 3.4 中国对东盟各国生产性服务贸易出口总额

数据来源：WTO 数据库

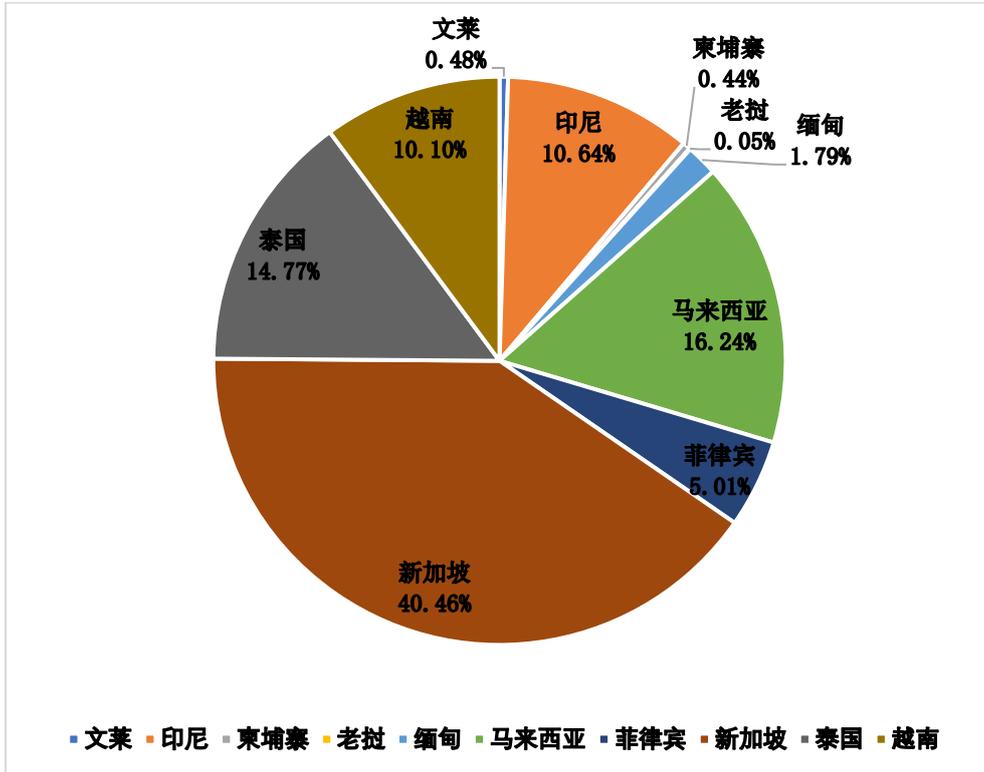


图 3.5 中国对东盟各国生产性服务贸易出口占比

数据来源：WTO 数据库

东盟各国的经济发展情况和资源禀赋差异影响着中国的生产性服务出口贸易，根据表 3.3 中的数据，可以看到，中国对东盟各国的运输服务、保险服务、金融服务、电信、计算机和信息服务以及知识产权使用费这五大类生产性服务贸易出口中，出口最大的国家是新加坡，新加坡是东盟各国中经济发展最强的国家，2021 年，新加坡的人均 GDP 高达 72800 美元，新加坡坐拥马六甲海峡，航运领域处于世界前列，因此运输服务在中国对新加坡生产性服务贸易出口中，占比达到了 64.5%，在东盟十国中比较，新加坡占比也达到了 47.2%，中国对东盟十国的运输服务出口中，新加坡占比接近一半，其次是马来西亚、泰国、越南和印尼，分别占比为 15.8%、12.3%、9.3%、8%，最后是菲律宾、缅甸、文莱、柬埔寨和老挝五国总计仅占 7.4%。建筑服务作为中国对东盟出口的生产性服务贸易产业，仅次于运输服务，2012-2019 年期间，我国对东盟十国出口达到了 236.2 亿美元，泰国和马来西亚是我国建筑服务出口第一梯队国家，分别为 53.44 亿和 50.34 亿美元，总计占比达到 44%，越南、印尼和新加坡是我国建筑

服务出口的第二梯队国家，分别为 39.12 亿、38.09 亿和 35.04 亿，占比达到了 47.5%，最后是菲律宾、柬埔寨、文莱、老挝和缅甸，分别为 16.26 亿、2.71 亿、0.89 亿、0.29 亿和 0.0016 亿美元，总计占比仅为 8.5%，随着经济的发展，未来可以重点向这些国家输出建筑服务。保险服务、金融服务、电信、计算机和信息服务以及知识产权使用费四大类行业属于新兴生产性服务业，新加坡分别占比 45.8%、64.9%、59.7%和 51.6%，未来可以重点加强与新加坡合作。尽管当前我国生产性服务贸易出口的主力军依然是运输服务和建筑服务，但是未来随着东盟各国社会经济的发展，我国新兴生产性服务出口贸易必然会踏上一个新的台阶。

表 3.3 2012-2019 中国各生产性服务行业对东盟各国出口总额(单位：亿美元)

	运输服务	建筑服务	保险服务	金融服务	电信、计算机和信息服务	知识产权使用费
文莱	1.83	0.89	0.00	0.07	1.49	0.01
印尼	39.77	38.09	2.88	0.84	12.41	1.32
柬埔寨	0.63	2.71	0.00	0.00	0.53	0.08
老挝	0.13	0.29	0.00	0.00	0.06	0.00
缅甸	15.78	0.00	0.17	0.01	0.06	0.00
马来西亚	78.42	50.34	5.94	0.67	9.26	0.88
菲律宾	17.87	16.23	1.64	0.40	8.18	0.59
新加坡	233.82	35.04	13.28	6.55	67.47	6.29
泰国	61.11	53.44	4.10	1.03	9.86	2.81
越南	45.84	39.12	1.03	0.56	3.71	0.25

数据来源：WTO 数据库

4 东盟国家贸易便利化发展水平分析

4.1 东盟国家贸易便利化水平测度

4.1.1 评价体系构建及指标的选取

目前,在进行各国的TFI水平的测算时,由于贸易便利化的各个指标和标准的相关数据难以搜集和统计,而使用代理变量又无法全面、系统、准确的测算和分析各国的贸易便利化程度,因此大多数学者都通过构建多层次的指标体系,即不仅包括一级指标,还在模型中添加二级指标以便全面、系统地进行研究,最终测算和评估各个国家的贸易便利化水平,并对测算所得的最终结果进行分析。Wilson通过对贸易便利化的各个方面进行细致的分析和研究,提出了一套科学、客观、实用的评估体系和测算方法,为研究者们提供了一条可行的研究路线。其中,评估体系的构建主要包括对贸易自由化的各个方面进行分类和归纳,构建出相应的指标体系。这些指标体系包括了贸易政策的透明度、关税壁垒的程度、非关税壁垒的程度、服务贸易自由化程度等多个方面。通过这些指标的测算和分析,可以客观、科学地评估一个国家或地区的贸易自由化水平。

本文借鉴Wilson(2003)的贸易便利化指标体系构建方法,在构建贸易便利化测评体系的过程中,参考了东盟国家贸易便利化的现状和面临的挑战,充分考虑了东盟各国的市场规模、技术水平、政策环境等因素,构建了一个包含4个一级指标和12个二级指标的贸易便利化测评体系,用于衡量东盟国家的贸易便利化水平,并根据最后测算的结果对各个国家的TFI水平的差异化进行具体的比较和分析。

4.1.2 指标的释义和说明

表 4.1 各项指标说明

一级指标	二级指标	数据来源	得分范围
监管环境 R	知识产权保护 R1	GCR	1-7
	司法独立 R2	GCR	1-7
	有组织犯罪 R3	GCR	1-7
	法律框架解决争议的效率 R4	GCR	1-7
基础设施 B	公路基础设施质量 B1	GCR	1-7
	港口基础设施质量 B2	GCR	1-7
	航空基础设施质量 B3	GCR	1-7
海关环境 C	贸易壁垒的普遍性 C1	GCR	1-7
	海关手续负担 C3	GCR	1-7
商业环境 F	银行的健全性 F1	GCR	1-7
	风险投资可用性 F2	GCR	1-7
	市场支配程度 F3	GCR	1-7

数据来源：世界经济论坛《全球竞争力报告》

各个指标的解释说明如下：

(1) 监管环境 R：监管环境综合反映了一个国家的法律及政策等内容，可用于衡量一国政策完整性、法律健全性以及治安环境，良好的监管环境有利于提高市场资源配置效率，激励企业进行创新活动。本文的研究过程中通过世界经济论坛发布的《全球竞争力报告》，选取了几个比较突出和重点的方面作为二级指标，而且这 4 个二级指标的得分范围都为 1—7，最后得分越高越表明一国具有完善的法律法规政策，在进行国际进出口贸易中所受到的阻碍就会越小。监管环境指标分为 4 个二级指标：知识产权保护 R1 是衡量在一国境内知识产权能够受到保护的程 度，1 分最低，7 分最高，得分越高代表受到保护的程 度越大；司法独立 R2 可以体现了一个国家司法系统的健全程 度，司法系统对政府、个人或公司影响的独立程 度得分范围在 1-7 分，得分越高代表司法独立性就越 强，也就意味着这个国家的司法系统越健全；有组织犯罪 R3 反映的是一国的犯罪在多大程 度上给一国的企业带来成本，得分范围在 1-7 分，1 分意味着在很大程 度上给企业带来巨大的成本，7 分则意味着根本不施加任何成本，得分越高代

表一国的犯罪对企业施加的成本越小，也就意味着该国治安环境越好，有利于企业的健康发展；法律框架解决争议的效率 R4 指的是一国的企业发生纠纷后，法律解决纠纷的快慢，得分范围在 1-7 分，得分越高代表企业通过法律解决纠纷的效率越高，企业付出的成本也就越低，该国就能吸引更多的企业进来。

(2) 基础设施 B: 该指标主要评价的是一国的交通基础设施，交通基础设施建设是经济社会发展的前提和重要条件，良好的交通基础设施有利于为发展积蓄能量，扩大发展空间，为生产活动提供必要前提。一国的交通基础设施状况越好，那么这个指标的得分就会越高，这个指标的评价标准主要在于该国的交通基础设施的可用性及其质量，主要是通过运输成本来反映贸易便利化是如何影响一国的出口贸易的。对于这个指标得分的具体测算，根据 GCR 报告中的各种指标数据的具体得分，可以发现，这个一级指标下的每个二级指标得分范围都是 1-7，而且越是发达国家，其本身的经济发展水平越高，该项指标的得分越高，代表着一国的交通基础设施建设越完善。而交通基础设施的完善程度，与该国的贸易的运输成本息息相关，进而影响其经济的发展和竞争力。因此，该国的贸易能够更加高效地进行，运输成本也相应地降低。相反，若该项指标得分较低，该国的贸易将面临着高昂的运输成本，从而降低了其在国际市场上的竞争力，贸易成本不仅包括费用成本，也包括时间成本，所以基础设施的质量越高，越有利于降低贸易成本。中国同东盟国家的跨境运输主要分为海陆空三方面，该指标分为 3 个二级指标：公路基础设施质量 B1 是对一国公路交通基础设施的质量进行评价，包含公路的普及程度和道路状况，得分范围在 1-7 分，得分越高代表该国公路基础设施越完善高效；港口基础设施质量 B2 是对一国港口基础设施建设的规范性、高效性和普遍度的评价，得分越高代表该国港口基础设施越完善、运输越高效；航空基础设施质量 B3 反映的是对一国航空基础设施建设的规范性、高效性和普遍度的评价，得分越高代表该国航空基础设施越完善、运输越高效。

(3) 海关环境 C: 主要是评价一国的海关管理水平，海关环境包括对非关税贸易壁垒以及海关通关效率的评价，对于贸易市场参与者而言，能够享受良好的海关环境带来的是通关效率的提升和环节费用的降低，同时也可以减少通关成本，提升通关体验。该指标分为 2 个二级指标：贸易壁垒的普遍性 C1，该指标衡量一国的卫生、产品标准，技术和标签要求等非关税贸易壁垒的普遍性以

及外国进口商品在国内的竞争水平，得分范围在 1-7 分，得分越高代表限制程度越低；海关手续负担 C2，该指标反映的是海关程序通关效率的高低，得分范围在 1-7 分，分数越接近 7 分也就代表着通关效率越高，通关耗费的时间少，商品的通关成本就越低，能够极大促进该国的国际进出口贸易的发展。

(4) 商业环境 F：这一指标反应一国所能提供的各类金融服务的能力和该国国内市场的竞争程度。在一个健康的金融服务生态中，企业能够更加容易地获得资金支持，从而降低其财务风险，使企业更加有信心地进行投资和创新。同时，一个高效、公平、透明的金融服务体系能够减少不良资产的风险，提高金融系统的稳定性，为企业提供更加可靠的金融支持。除了降低金融风险，良好的金融服务环境还能够激发企业的创新活力，通过提供创新型金融产品和服务，金融机构可以帮助企业更好地实现其创新目标，推动产业的技术创新和升级，这将使得企业更具竞争力，为整个产业带来更高的附加值和增长潜力。由于跨国贸易涉及的金额往往很大且周期较长，如果一国能提供成本较低且便利的金融服务，则更有利于促成交易，同时该国国内的市场竞争也在一定程度上反映了市场活跃程度。本文选择的 3 个二级指标分别是：银行的健全性 F1，银行的健全性是指一个国家的银行面对金融危机的处理能力及银行环境的规范程度，该指标的得分范围为 1-7 分，1 分意味着银行可能需要资本重组，7 分意味着银行总体健康，资产负债表健全，该项指标得分越高，银行就越稳健，也就意味着该国能提供更好的金融服务；风险投资可用性 F2，该项指标反映的是拥有创新风险项目的初创企业家获得股权融资的难易程度如何，得分范围在 1-7 分，分数越高代表该国初创企业获得股权融资越容易，国内创新活力越高，商业环境越好；市场支配程度 F3，该项指标反映的是一国国内的市场竞争程度，商业活动是由少数处于垄断地位的企业主导还是分散在各种不同类型的公司进行主导，该项指标得分范围为 1-7 分，1 分代表商业活动由少数垄断集团主导，7 分代表商业活动分布在许多公司中，分数越高代表处于市场垄断地位的集团就越少，该国国内的市场活跃程度越高。

上述 4 个一级指标综合反映了各国之间贸易往来会遇到的各种问题以及各国进行进出口贸易时所面对的整体贸易环境和商业环境。由于部分国家的部分年份贸易便利化细分指标的原始数据大面积缺失，例如缅甸，因此本文在基于数据可得性的基础上，为了确保最终结果的全面性和准确性以及客观性，东盟

十国中剔除了缅甸的数据，选取了 2012 年—2019 年东盟国家原始数据进行具体测算和研究，最后根据结果进行分析得出结论。

4.1.3 数据处理

在本文的贸易便利化指标体系的构成中，部分二级指标的原始数据存在首尾年份和中间连续年份的缺失，因此为了避免造成数据的不准确性，对最终结果产生影响，本文首先对收集到的二级指标的原始数据进行整理，对于缺失年份的数据，目前学术界内采用的主流方法有取平均值法，线性插值法等，本文采用线性插值法对缺失数据进行补齐，最终得到的各个指标的数据都适合贸易便利化测度条件。将原始数据进行标准化处理，使其居于统一的测度标准之下，对二级指标具体的标准化处理过程如下所示：

$$Y_i = X_i / X_{\max} \quad (i=1, 2, 3, \dots, 12)$$

Y_i 表示第 i 个二级指标标准化后的数据， X_i 表示第 i 个二级指标的原始数据， X_{\max} 表示第 i 个二级指标的最大值。采用上述变换进行数据规范化后，取值范围 0-1 之间，以便后文进行测算和具体分析。本文参考张晓静(2015)中的贸易便利化指数计算方法，计算出东盟各个国家不同年份的贸易便利化指数 TFI (Trade Facilitation Indicators, TFI)。

4.2 测算结果分析

4.2.1 东盟国家贸易便利化水平测算结果分析

本文搜集了东盟 9 个国家(缅甸剔除)2012 年至 2019 年的贸易便利化二级指标的数据，将东盟各国不同年份的数据代入进行贸易便利化测算，可计算得出东盟各国贸易便利化水平的最终得分，具体得分以及排名如下表所示。贸易便利化取值的区间范围为[0, 1]，得分越接近 1 表示该国贸易便利化水平越高，越接近 0 代表该国贸易便利化水平越低。

表 4.2 东盟国家贸易便利化得分及排名

年份	类别	文莱	印尼	柬埔寨	老挝	马来西亚	菲律宾	新加坡	泰国	越南
2012	TFI	0.750	0.640	0.648	0.671	0.828	0.592	0.978	0.692	0.565
	排名	3	7	6	5	2	8	1	4	9
2013	TFI	0.768	0.667	0.622	0.655	0.822	0.613	0.964	0.695	0.582
	排名	3	5	7	6	2	8	1	4	9
2014	TFI	0.728	0.679	0.565	0.639	0.858	0.635	0.960	0.682	0.589
	排名	3	5	9	6	2	7	1	4	8
2015	TFI	0.688	0.655	0.562	0.616	0.862	0.620	0.968	0.676	0.609
	排名	3	5	9	7	2	6	1	4	8
2016	TFI	0.648	0.672	0.577	0.621	0.834	0.591	0.975	0.668	0.608
	排名	5	3	9	6	2	8	1	4	7
2017	TFI	0.671	0.701	0.565	0.621	0.825	0.575	0.980	0.687	0.607
	排名	5	3	9	6	2	8	1	4	7
2018	TFI	0.690	0.707	0.564	0.616	0.850	0.589	0.983	0.700	0.590
	排名	5	3	9	6	2	8	1	4	7
2019	TFI	0.704	0.709	0.572	0.626	0.844	0.587	0.991	0.715	0.606
	排名	5	4	9	6	2	8	1	3	7

数据来源：根据《全球竞争力报告》计算所得

如表 4.2 所示的测算结果，本文参考了曾铮和周茜（2008）所提出的等级划分标准。针对东盟各国的贸易便利化综合指标得分，本文将其划分为四个区间。得分 0.8 分以上评为非常便利，得分在 0.7-0.8 分之间评为比较便利，得分在 0.6-0.7 分之间评为一般便利，而得分在 0.6 分以下则评为不便利。从 2012 年至 2019 年的贸易便利化综合得分来看，新加坡和马来西亚的贸易便利化达到了“非常便利”的水平。其中，新加坡从 2012 年到 2019 年，连续 8 年排名第一，贸易便利化得分均在 0.9 分以上。马来西亚连续 8 年排名第二，贸易便利化得分均在 0.8 分以上。这表明，这两个国家在贸易便利化方面表现非常出色。文莱在 2012 年、2013 年、2014 年及 2019 年四年贸易便利化综合得分在 0.7-0.8 之间，达到“比较便利”的等级，2015-2018 年贸易便利化综合得

分在 0.6-0.7 之间,属于“一般便利”的等级。印度尼西亚在 2012-2016 年贸易便利化综合得分还在 0.6-0.7 分之间,属于“一般便利”的等级,但是 2017-2019 年,印度尼西亚连续 3 年贸易便利化综合得分均在 0.7-0.8 分之间,已经达到了“比较便利”的等级。柬埔寨在 2012 年和 2013 年两年贸易便利化综合得分达到了 0.6-0.7 分之间,属于“一般便利”的等级,但是 2014-2019 年贸易便利化综合得分均在 0.6 分以下,连续 6 年都属于“不便利”的等级,贸易便利化水平下降非常明显。老挝从 2012-2019 年连续 8 年贸易便利化综合得分均在 0.6-0.7 分之间,属于“一般便利”的等级,整体来看波动性不大。菲律宾在 2012 年、2016 年、2017 年、2018 年、2019 年贸易便利化得分在 0.6 分以下,属于“不便利”的等级,2013-2015 年得分在 0.6-0.7 分之间,属于“一般便利”的等级,菲律宾只是在 2013-2015 年短暂的达到了“一般便利”的程度,未来仍需继续优化提升贸易便利化水平。泰国在 2012-2017 年贸易便利化综合得分在 0.6-0.7 分之间,还属于“一般便利”的国家,然而到了 2018 年和 2019 年,泰国贸易便利化综合得分便已经上升到 0.7-0.8 分这个区间了,达到了“比较便利”的等级,贸易便利化水平持续上升。越南在 2012 年、2013 年、2014 年及 2018 年贸易便利化综合得分在 0.6 分以下,属于“不便利”的等级,其余年份的贸易便利化综合得分达到了 0.6-0.7 分之间,达到了“一般便利”的等级,整体趋势波动向上。

综上所述,根据 2019 年划分的贸易便利化等级数据,在东盟各个国家中,新加坡和马来西亚的贸易便利化非常便利,属于东盟贸易便利化的领头羊,泰国、印度尼西亚和文莱的贸易便利化属于比较便利,是东盟贸易便利化的第二梯队,老挝和越南的贸易便利化属于一般便利,是东盟贸易便利化的第三梯队,最后就是东盟贸易便利化发展滞后的国家,柬埔寨和菲律宾贸易便利化属于“不便利”的等级。可以看到,东盟各国之间的贸易便利化水平存在较大的差异性,从经济发展程度来看,一个国家的经济越发达,贸易便利化水平就越高,东盟最发达的国家新加坡 2019 年人均 GDP 是 61340 美元,其贸易便利化综合得分为 0.99 分,接近满分,而柬埔寨 2019 年人均 GDP 是 1465 美元,其贸易便利化综合得分仅为 0.57 分。因此,研究东盟不同国家贸易便利化的问题,并针对这些问题提出相应的措施建议,对提升我国生产性服务贸易出口具有不可忽视的作用。

4.2.2 东盟国家贸易便利化一级指标测算结果分析

本文研究中，将监管环境、基础设施、海关环境及商业环境四个一级指标进行测算分析，如图 4.1 所示，数据取 2012-2019 年东盟 9 个国家的监管环境、基础设施、海关环境及商业环境平均值来代表东盟各国的各项一级指标得分。

在监管环境方面，东盟整体的平均得分为 0.694，能超过东盟整体的平均得分的国家只有新加坡、马来西亚和文莱，其中新加坡和马来西亚的得分均超过 0.8 分，得分分别为 0.986 和 0.818，排名东盟国家的前两名，说明这两国在政策制度和法律方面非常完善。印尼、柬埔寨、老挝、菲律宾、泰国和越南均未能达到东盟监管环境的平均值，柬埔寨和菲律宾作为排名最后的两个国家，其监管环境得分低于 0.6，未来还需进一步优化国内的监管环境。

在基础设施方面，东盟整体的平均得分为 0.653，能超过东盟平均水平的国家有 4 个，新加坡、马来西亚、文莱和泰国，得分分别为 0.984、0.823、0.687 和 0.705，这四国的基础设施建设相对东盟其他国家更加完善。得分低于 0.6 分的国家有柬埔寨、老挝、菲律宾和越南，这四国的基础设施建设比较落后。菲律宾排名最后，得分为 0.484，与最高的新加坡相比相差 0.5 分，说明东盟各国基础设施建设的内部差异性极大，好的基础设施建设水平能加快市场要素的流动，对国际进出口贸易的影响是非常显著的。

在海关环境方面，东盟整体的平均得分为 0.695，新加坡和马来西亚超过东盟平均得分，得分为 0.961 和 0.807，剩下的国家均未能达到东盟平均水平，海关环境得分低于 0.6 的国家仅有柬埔寨，良好的海关环境能够加快商品的快速通关，有利于国际进出口贸易的快速发展，优化完善东盟各国的海关环境是当前亟待解决的问题。

在商业环境方面，东盟整体的平均得分为 0.758，新加坡、马来西亚和印度尼西亚超过东盟平均水平，得分为 0.969、0.913 和 0.768，说明这三国的营商环境好于其他东盟国家，其中新加坡和马来西亚的得分高于 0.9 分，这两国的商业环境相差不大，商业环境得分最低的国家为越南，得分为 0.639，最高分和最低分相差 0.33 分，在四个一级指标中，商业环境是差距最小的指标。

总体而言，东盟内部，贸易便利化超过东盟平均水平的国家主要有新加坡

和马来西亚两国。这两个国家的各项一级指标都非常完善，在我国生产性服务贸易出口方面，值得重点关注新加坡和马来西亚。相比之下，其他东盟国家的贸易便利化水平还有较大的提升空间。未来，我国可以加强与东盟其他国家的合作，进一步推动贸易便利化的提升，促进区域经济的发展。

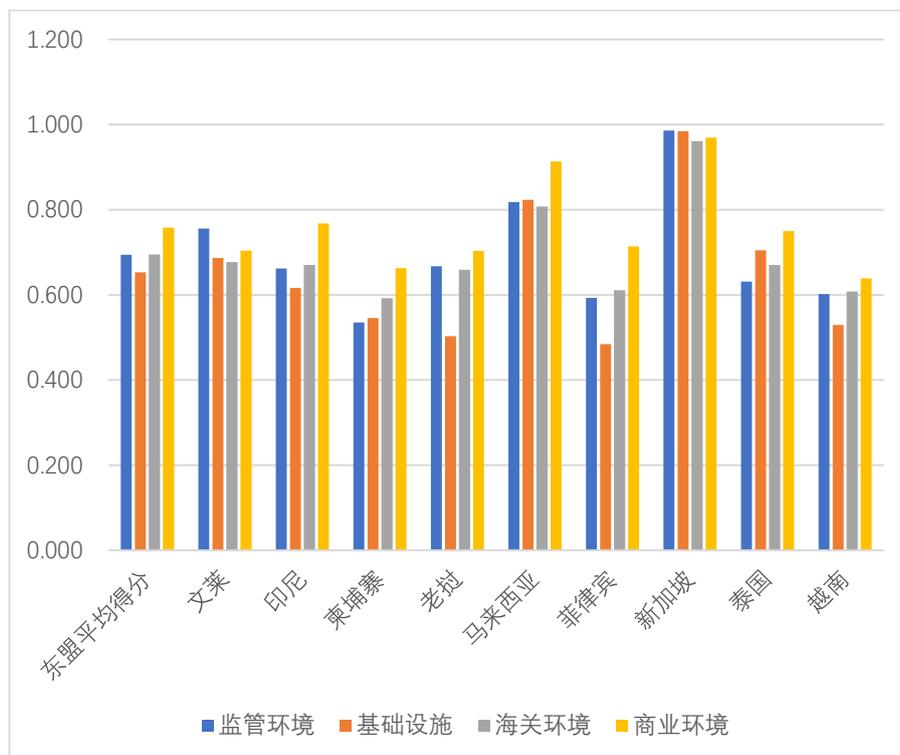


图 4.1 东盟各国的各项一级指标得分

数据来源：前文测算

5 贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响分析

5.1 实证模型构建

5.1.1 引力模型介绍

20 世纪 50 年代初，贸易引力模型开始被广泛应用，并成为国际贸易流量实证研究的主要工具。在后续的研究中，学者根据自己的研究重点，选取不同的解释变量来分析影响双边贸易流量的因素，从而探讨这些因素对贸易流量的影响程度和方向。贸易引力模型的扩展研究，主要是围绕着解释变量的设定展开的，不同的解释变量可以从不同的角度反映贸易的影响因素，例如商品价格、交通设施、经济发展水平等。这些扩展模型不仅丰富了贸易引力模型的研究内容，同时也提供了更多的实证分析方法，为国际贸易研究提供了重要的支持。引力模型的基本形式如下：

$$T_{ij} = A \frac{Y_i Y_j}{D_{ij}}$$

T_{ij} 是 i 国和 j 国的贸易流量，用进出口贸易额来表示， A 是一个常量， Y_i 和 Y_j 分别表示的是 i 国和 j 国的经济规模，使用两国的 GDP 来表示， D_{ij} 指的是 i 国和 j 国的距离，用两国首都的直线距离表示。在实际研究的过程之中，为了方便计算，一般会对等式取对数形式：

$$\ln T_{ij} = a_0 + a_1 \ln Y_i + a_2 \ln Y_j + a_3 \ln D_{ij} + \mu_{ij}$$

a_0 为常数项， a_1, a_2, a_3 等为各个变量的待估参数， μ_{ij} 为随机误差项。

5.1.2 扩展的引力模型构建

本文引入了贸易便利化这个核心解释变量，加入了两国首都之间的地理距离、国内生产总值、贸易关税税率这几个变量，构建扩展的引力模型：

$$\ln EXP_{ijt} = a_0 + a_1 \ln TFI_{jt} + a_2 \ln DIS_{ij} + a_3 \ln GDP_{jt} + a_4 \ln FDI_{it} + a_5 \ln TAR_{jt} + \mu_{ijt}$$

这个模型中， i 代表的是中国， j 代表的是东盟国家，由于缅甸数据缺失严重，剔除了缅甸； t 指的是年份时期，范围是 2012 年到 2019 年； EXP_{ijt} 代表的是 t 时期中国对东盟生产性服务贸易出口额； TFI_{jt} 代表的是东盟各国的 t 时期

的贸易便利化综合指数； DIS_{ij} 代表的是中国和东盟各国首都的地理距离； GDP_{jt} 代表的是 t 时期东盟各国国内生产总值，以 2015 年美元不变价为基准； FDI_{it} 代表的 t 时期中国对东盟各国对外直接投资存量； TAR_{jt} 代表的是 t 时期东盟各国贸易关税税率； μ_{ij} 代表的是随机扰动项。

5.1.3 解释变量的选取与数据来源

表 5.1 模型变量的选取与说明

变量	变量说明	预期符号	数据来源
EXP_{ijt}	t 时期 i 国对 j 国的生产性服务贸易出口额	/	WTO 数据库
TFI_{jt}	t 时期 j 国的贸易便利化综合指数	+	前文测算
DIS_{ij}	i 国和 j 国首都的地理距离	-	CEPII
GDP_{jt}	t 时期 j 国的国内生产总值	+	世界银行
FDI_{ijt}	t 时期 i 国对 j 国的对外直接投资存量	不确定	中国对外直接计公报
TAR_{jt}	t 时期 j 国的贸易关税	-	GCR
R	东盟各国监管环境综合得分	+	前文测算
B	东盟各国基础设施综合得分	+	前文测算
C	东盟各国海关环境综合得分	+	前文测算
F	东盟各国商业环境综合得分	+	前文测算

上表 5.1 变量具体释义如下：

(1) EXP_{ijt} 作为被解释变量，代表的是中国对东盟国家 t 时期的生产性服务贸易出口额，数据来自世界贸易组织数据库。

(2) TFI_{jt} 代表的是东盟各国 t 时期的贸易便利化综合指数，在本文中包括监管环境、基础设施、海关环境、商业环境四个贸易便利化因素，国际贸易的繁荣与否，往往与贸易便利化程度密不可分。贸易便利化程度的提高，能够降低

贸易壁垒，促进贸易自由化和便利化，从而加快国际贸易的发展。因此，对于衡量贸易便利化程度的变量，预期系数的符号应为正。数据来自前文测算。

(3) FDI_{jt} 代表的是中国对东盟各国 t 时期的对外直接投资存量，对外直接投资是否有利于出口贸易目前仍然存在争议，国外学者 Egger (2001) 认为对外投资与出口存在替代关系，Daniels 和 Ruhr (2014) 的研究中也认为资本流动对出口贸易具有替代作用。国内学者陈恩和曾纪斌 (2014) 认为，对外直接投资能够有效提高出口效率。这一观点与外国学者的研究结果不完全一致，需要更多的实证研究来进一步验证，因此该变量的预期符号并不确定。测算数据来自中国对外直接投资统计公报。

(4) 东盟各国在不同时间点上的国内生产总值，用 GDP_{jt} 表示。在一般情况下，国家的经济总量越大，贸易发展的潜力越大，因此，预期系数的符号通常为正。这些数据来源于世界银行数据库。

(5) DIS_{ij} 是一个反映中国和东盟各国家首都之间地理距离的重要变量。一般而言，两个国家之间的物理距离越远，贸易往来所面临的阻碍也越大，这是由于交通、物流等方面的限制造成的。因此， DIS_{ij} 的预期系数应为负数，这表明贸易阻碍随着地理距离的增加而增加。这些数据来源于 CEPII。

(6) TAR_{jt} 代表的是东盟各国 t 时期的贸易关税税率，关税对国际贸易的影响主要表现在其税率高低上。当关税税率越高时，就会对国际贸易造成越大的阻碍，因为高关税会增加商品成本，减少跨国贸易。因此，通常情况下，人们认为关税税率与国际贸易之间存在负相关关系，即关税税率越高，对国际贸易的阻碍就越大，预期系数的符号为负，数据来源于世界经济论坛的《全球竞争力报告》。

(7) R、B、C 和 F 分别代表东盟各国在监管环境、基础设施、海关环境和商业环境四个一级指标 t 时期的水平，通常来说，这四个一级指标的提升会促进国际贸易的发展，所以预期系数符号为正，数据来自前文测算。

5.1.4 方差膨胀因子检验

在进行回归分析时，为了确保模型的准确性和稳健性，需要对所用数据进行预处理，以避免可能出现的多重共线性问题。本文将采用面板数据的方式，

对所搜集的数据进行整理，其中数据的时间跨度为 2012 年至 2019 年。在进行回归分析前，我们将运用方差膨胀因子检验 (VIF) 来判断是否存在强烈的多重共线性问题，以便采取相应措施来解决该问题，保证回归分析结果的可靠性。检验结果如下图所示：

表 5.2 多重共线性检验结果

变量名	VIF
TFI	3.30
DIS	1.82
FDI	1.34
GDP	1.31
TRA	2.27

数据来源：stata 计算所得

根据表 5.2 中的多重共线性检验结果，变量 TFI、DIS、FDI、GDP、TRA 的 VIF 值均小于 10，因此不存在强烈的多重共线性问题。

5.2 实证结果分析

本文的实证是从总体层面、贸易便利化分项指标层面来探究贸易便利化对生产性服务贸易出口的影响，首先对这两个层面都进行回归分析，得到结果之后再具体研究和分析。由于缅甸的贸易便利化数据缺失，故本文选取 2012 年-2019 年的除缅甸外的 9 个东盟国家的面板数据进行处理。

5.2.1 总体层面实证结果分析

根据文献中的回归模型分析，目前在面板数据研究中，固定效应、随机效应和混合 OLS 回归是最为常见的三种模型。为确定在这三种模型中哪种最为适用，研究者通常会采用 F 检验和豪斯曼检验两种方法进行判断。本文使用 stata16 进行了 F 检验和豪斯曼检验，F 检验的 P 值为 0.0000，表明固定效应模

型最为合适；而豪斯曼检验的结果也表明固定效应比随机效应更为适合，其 P 值同样为 0.0000。因此，我们可以得出结论：采用固定效应模型进行研究是最为恰当的选择，由于解释变量中两国首都地理距离属于不变量，因此固定时间进行回归分析，结果如下：

表 5.3 回归结果

变量	固定效应	混合回归
lnTFI	3.282*** (0.984)	2.998*** (0.825)
lnFDI	-0.157** (0.0702)	-0.121* (0.0685)
lnGDP	1.184*** (0.0642)	1.181*** (0.0834)
lnDIS	-0.874* (0.477)	-0.837* (0.458)
lnTAR	-0.175** (0.0818)	-0.192*** (0.0522)
_cons	-19.51*** (4.318)	-20.10*** (4.422)
R ²	0.899	0.893

注：通过stata16测算，***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1, *表示在10%水平上显著，**表示在5%水平上显著，***表示在1%水平上显著。

根据表 5.3 中的回归结果，回归方程如下：

$$\ln EXP_{ijt} = 3.282 \ln TFI_{jt} + 1.184 \ln GDP_{jt} - 0.874 \ln DIS_{ij} - 0.157 \ln FDI_{it} - 0.175 \ln TAR_{jt} - 19.51$$

研究回归分析的具体结果，可以发现解释变量的预期符号与前文的预期一致，以下为具体的分析：

(1) 由表 5.3 的回归分析结果可以看出，贸易便利化 TFI 的回归系数为 3.282，作为核心解释变量，对我国生产性服务贸易出口的影响程度最大，每将贸易便利化水平提高 1%，我国对东盟国家的生产性服务贸易出口额增加 3.282%，由此可见，东盟国家贸易便利化水平的提升的确能够促进我国生产性服务贸易

的出口。

(2) 国内生产总值 GDP 的回归系数为 1.184，是影响我国生产性服务贸易对东盟出口的第二大因素，这表明东盟国家的国内生产总值每增加 1%，我国对东盟国家的生产性服务贸易出口增加 1.184%，一般来说经济规模越大，贸易需求也越高，东盟国家经济规模越大越能促进我国生产性服务贸易对其的出口的增加。

(3) 对外直接投资 FDI 的回归系数为-0.157，其回归系数为负数，这意味着我国对东盟国家的对外直接投资会抑制我国对其生产性服务贸易出口，我国对东盟国家的对外直接投资每增加 1%，对东盟国家的生产性服务贸易出口减少 0.157%。

(4) 中国与东盟国家首都之间的地理距离 DIS 的回归系数为-0.874，回归系数为负，这表明了两个国家的地理距离每增加 1%，生产性服务贸易出口将减少 0.874%，通常来说地理距离越远，运输时间就越长，在进出口贸易当中产生的运输成本也会越高，对我生产性服务贸易出口的抑制作用就越强。

(5) 贸易关税的回归系数为-0.175，回归系数为负值，这意味着东盟国家贸易关税每降低 1%，我国对东盟国家生产性服务贸易出口增加 0.175%，进口国关税是影响国际贸易进出口的重要因素。

5.2.2 稳健性检验

稳健性检验能够提高研究结果的可靠性，增加决策者和研究者对研究结果的信心，以支持进一步的分析和决策制定。为了进一步验证前文实证结果的稳健性，本文利用原始数据，选取了熵值法来计算出贸易便利化指数，替换前文参考张晓静(2015)的简单平均法计算出的贸易便利化指数，然后将其代入回归模型进行稳健性检验，将最后得出的回归结果，进一步分析。根据表 5.4 中的稳健性检验回归结果所示，核心解释变量贸易便利化指数及其他各个变量的显著性水平、回归系数大小与前文的实证结果并未产生明显的差异，证明实证结果稳健。

表 5.4 稳健性检验回归结果

变量	固定效应	混合回归
lnTFI	5.028*** (0.969)	4.234*** (0.917)
lnFDI	-0.292*** (0.0707)	-0.218*** (0.0656)
lnGDP	1.264*** (0.0587)	1.247*** (0.0589)
lnDIS	-0.922** (0.403)	-0.831** (0.404)
lnTAR	-0.260*** (0.0583)	-0.277*** (0.0580)
_cons	-28.03*** (2.919)	-27.71*** (2.940)
R ²	0.918	0.906

注：通过stata16测算，***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1, *表示在10%水平上显著，**表示在5%水平上显著，***表示在1%水平上显著。

5.2.3 贸易便利化四个一级指标回归分析

将监管环境、基础设施、海关环境和商业环境四个一级指标替代贸易便利化综合指标，分别测算东盟国家四个一级指标对于我国生产性服务贸易出口的影响。各分项指标回归结果如下：

表 5.5 贸易便利化各分项一级指标回归结果

变量	R	B	C	F
R	2.285* (1.264)			
B		5.911*** (0.763)		
C			4.277** (1.617)	
F				2.619* (1.504)
lnDIS	-0.375 (0.470)	-1.474*** (0.362)	-0.529 (0.457)	-0.487 (0.505)
lnGDP	1.213*** (0.0679)	1.169*** (0.0493)	1.201*** (0.0659)	1.174*** (0.0705)
lnFDI	-0.129* (0.0737)	-0.184*** (0.0539)	-0.195** (0.0767)	-0.156** (0.0762)
lnTAR	-0.231** (0.0951)	-0.0428 (0.0620)	-0.169* (0.0949)	-0.287*** (0.0763)
R ²	0.886	0.941	0.893	0.886

注：***p<0.01, **p<0.05, *p<0.1, *表示在 10%水平上显著, **表示在 5%水平上显著, ***表示在 1%水平上显著。

根据表 5.5 中的各分项一级指标的回归结果分析, 监管环境、基础设施、海关环境和商业环境都通过了显著性检验, 其中基础设施在 1%的水平上显著, 海关环境在 5%的水平上显著, 监管环境和商业环境在 10%的水平上显著, 基础设施的回归系数达到了 5.911, 是四个指标中影响程度最大, 这意味着基础设施每上升 1 个单位, 我国对东盟国家生产性服务贸易出口增加 5.911%, 其次是海关环境, 对我国生产性服务贸易出口的影响仅次于基础设施, 海关环境的回归系数达到了 4.277, 这表示海关环境每上升 1 个单位, 我国生产性服务贸易对东盟出口增加 4.277%, 最后是监管环境和商业环境, 每上升 1 个单位, 我国生产性服务贸易出口分别增加 2.285%和 2.619%。从这个回归结果中, 可以发现东盟

国家的基础设施和海关环境对我国生产性服务贸易出口的影响较大，监管环境和商业环境目前对我国生产性服务贸易出口的促进作用影响有限，未来我国可以重点与东盟国家加强基础设施建设合作，改善海关环境来促进我国生产性服务贸易的出口。

5.3 小结

本章节通过构建扩展的引力模型，探究东盟国家贸易便利化对我国生产性服务贸易出口的影响，实证模型从贸易便利化的总体层面和 4 个一级指标的细分层面研究了对我国生产性服务贸易出口产生影响的各个变量的关系。从总体层面来看，东盟各国的贸易便利化水平是对我国生产性服务贸易出口影响最大的变量，其次是东盟各国的 GDP 总量，这两个变量均对我国生产性服务贸易出口产生显著的正向影响，对外直接投资、地理距离和贸易关税对我国生产性服务贸易出口具有负向影响。从细分层面来说，东盟国家的基础设施、海关环境、监管环境和商业环境对我国生产性服务贸易出口产生正面影响，基础设施和海关环境两个维度的促进作用更为明显。提高东盟贸易便利化水平，可以重点从加强基础设施建设合作和完善海关环境等方面进行。

6 研究结论和建议

6.1 研究结论

本文通过搜集中国与东盟国家的贸易数据来研究中国与东盟国家生产性服务贸易的发展现状，并构建了贸易便利化评价体系，来测算出东盟国家的贸易便利化综合指数，随后对东盟国家的贸易便利化综合指数和分项指标进行对比分析，得出东盟各国贸易便利化的基本情况，再构建扩展的引力模型来研究贸易便利化对我国生产性服务贸易出口的影响，接着从贸易便利化的总体层面和细分层面来研究影响我国生产性服务贸易出口的各种因素，从实证的角度探究了以下几个问题：我国与东盟国家的生产性服务贸易发展现状如何？东盟国家贸易便利化的基本情况如何？贸易便利化是否影响我国生产性服务贸易出口，对生产性服务贸易产生正向影响和负向影响的因素是什么？如何提高贸易便利化水平？针对这些问题，本文的结论如下：

(1) 我国的生产性服务贸易呈现出迅猛发展的趋势，已成为服务贸易出口的重要组成部分。2021年我国生产性服务贸易出口额为2590.9亿美元，并在服务贸易出口中占比达到65.7%。自2012年至2021年，我国生产性服务出口贸易经历了显著的变化。其中，运输服务出口贸易在生产性服务出口贸易占比略微下降，但出口总额却增长了3.3倍，显示出我国运输服务业在国际市场上的竞争力逐步提升。电信、计算机和信息服务出口贸易增长最为显著，占比从22.0%上升到了30.7%，也显示出我国信息产业的快速发展和竞争优势。建筑服务出口贸易增长较为缓慢，占比从16.6%下降到了11.8%，但是出口总额依然增长了2.5倍，显示出我国建筑服务业在国际市场上的稳步发展。知识产权使用费是六大生产性服务贸易出口中增长最快的，增长了10.3倍，占比从1.4%上升到了4.5%，反映出我国知识产权产业的快速发展。保险服务的出口贸易增长最慢，仅增长了56%，在生产性服务贸易的占比中下降到了2.0%，说明我国保险服务业在国际市场上的竞争力相对较弱。金融服务的出口贸易增长了1.6倍，但在生产性服务贸易的占比中下降到了1.9%，显示出我国金融服务业在国际市场上的竞争压力较大。综上所述，我国生产性服务贸易在国际市场上的竞争力逐步提升，但仍需进一步提高各个行业的国际化水平和核心竞争力，以增强我国生

产性服务业在国际市场上的地位和影响力。未来我国应继续推进生产性服务贸易创新发展，推动经济高质量发展。

从 2012 年至 2019 年，中国对东盟国家的生产性服务贸易出口和进口均有较大幅度的增长，分别增长了 87.6%和 92%。中国对东盟的生产性服务贸易出口以运输服务、建筑服务和电信、计算机和信息服务为主，占比达到了 94.3%。总体来看，中国对东盟的生产性服务贸易出口呈现出稳步递增的趋势，保险服务、金融服务以及知识产权使用费也逐渐增长。这一趋势表明中国对东盟的生产性服务贸易关系持续增强，未来仍有较大发展空间。中国对东盟的生产性服务贸易出口主要集中在新加坡、马来西亚和泰国这三个国家。这三个国家合计占据了我国生产性服务贸易出口的 71.5%。印尼、越南和菲律宾作为中国对东盟的第二梯队，虽然生产性服务贸易出口的增长速度不及前三名国家，但其总量也不可忽视。这三个国家占据了我国生产性服务贸易出口的 25.7%。文莱、老挝、缅甸和柬埔寨作为中国生产性服务贸易出口的第三梯队，增长速度较慢，仅占我国生产性服务贸易出口的 2.8%。中国的生产性服务贸易出口对东盟国家的经济增长起到了积极的推动作用，中国生产性服务贸易出口的地位和重要性也随着时间的推移而不断提升。

(2) 经过测算对比分析显示，东盟国家贸易便利化水平的差异化非常明显，新加坡和马来西亚的贸易便利化已经达到了“非常便利”的水平，并且在过去的几年中保持了较高的得分。文莱在过去几年中也有所提高，但仍需要进一步优化。印度尼西亚在 2017-2019 年连续三年的贸易便利化得分已经达到了“比较便利”的等级，但仍有提高的空间。柬埔寨在过去几年中贸易便利化水平下降明显，至今未能超越东盟的平均水平，需要加强措施提高水平。老挝的贸易便利化水平整体来看波动性不大。菲律宾在过去几年中一直处于“不便利”的等级，需要加强改进。泰国贸易便利化水平持续上升，已达到“比较便利”的等级。越南的贸易便利化水平整体呈上升趋势，但仍需要进一步提高水平。总体来说，东盟各国在贸易便利化方面还有不少工作要做，需要继续努力提高贸易便利化水平。

(3) 根据所建立的计量模型，研究结果表明，东盟国家的贸易便利化对中国生产性服务贸易出口有显著正向影响。随着贸易便利化水平的提升，中国生产性服务贸易出口将获益良多。此外，东盟国家的国内生产总值也对我国生产

性服务贸易出口产生了显著正向影响。然而，我国对东盟的对外直接投资、地理距离和东盟国家的贸易关税等因素却对生产性服务贸易出口产生了抑制作用。进一步的分析发现，从各一级指标的回归结果来看，四项指标对我国生产性服务贸易出口具有不同程度的促进作用。其中，基础设施和海关环境对我国生产性服务贸易出口的促进作用较为明显，而监管环境和商业环境的促进作用则相对较小。

(4) 本文构建的贸易便利化的四个一级指标分别为监管环境、基础设施、海关环境和商业环境，那么提升贸易便利化水平就可以从这四个维度进行思考，通过分析四个一级指标的实证结果，可以发现，基础设施和海关环境是重点，我国作为基建能力发达的国家，可以重点加强和东盟国家的基础设施建设合作，在海关环境方面我国可以加快中国-东盟自贸区建设合作，简化商品通关手续，加快生产要素的国际流动，减少贸易壁垒。监管环境方面，我国可以和东盟国家合作制定政策和法律法规，加强制度管理建设。商业环境方面，我国可以与东盟国家合作，共同推动创新和创业，帮助东盟国家培养更多的创新型企业 and 人才，推动经济转型升级，同时加强我国与东盟的金融服务建设合作，提升金融服务能力，共同推动东盟国家的商业环境不断提升，实现共同发展和繁荣。

6.2 措施建议

为了促进我国生产性服务贸易的出口，提升与东盟国家的贸易便利化，提出具体的措施建议如下：

(1) 加强基础设施建设合作。目前东盟国家的基础设施是影响我国生产性服务贸易出口的重要因素，在东盟各国中，新加坡和马来西亚的基础设施最为完善，柬埔寨、印度尼西亚、老挝、菲律宾和越南五国的基础设施建设低于东盟平均值，剩下的泰国和文莱的基础设施水平虽然超过东盟平均值，但是仍然有待加强，这严重限制了我国与东盟国家生产性服务贸易的发展，我国作为一个基建能力发达的国家，可以充分发挥自身的基建优势，加强与各个东盟国家的基建合作，提高他们的基础设施水平，我国可以与东盟国家共同建设跨境经济合作区，以便货物和人员更加便捷地跨越边界。在公路、港口和航空运输方面，我国都可以进行投资承建，一方面可以消耗我国国内的过剩产能，另一方

面也能促进我国运输服务、建筑服务、金融服务等生产性服务业的发展，提升我国产业链地位。

(2) 推动海关合作，降低贸易壁垒。我国可以加强与东盟国家海关方面的合作，积极构建通关一体化建设，优化通关流程，实现与东盟国家的通关电子化，提高海关通关透明度，实现通关信息共享，提高通关效率。我国可以与东盟国家共同推进物流智能化，在货物流通的效率方面做进一步的提升和优化，削减在货物流通方面的成本支出。例如我国可以推广现代物流技术，例如物联网、大数据和云计算等技术，以提高物流效率。我国可以与东盟国家加强沟通和合作，共同制定海关合作计划和行动方案，以提高海关监管和管理水平。我国和东盟国家可以建立信息共享机制，共享海关数据和信息，加强对跨境贸易的监管和管理，减少非法贸易和走私行为。我国可以向东盟国家提供相关的海关技术支持和培训，提高东盟国家海关官员的专业水平和技术能力，进一步提升海关管理水平。在贸易关税方面，贸易关税对我国生产性服务贸易出口具有抑制作用，那么我国应该积极与东盟国家沟通合作，加快自贸区建设，降低各种贸易关税和各种非关税壁垒，促进贸易自由化的发展。

(3) 优化生产性服务贸易出口结构。在我国生产性服务贸易出口的六大类产业中，按照产业的差异，可以分为传统生产性服务业和新兴生产性服务业，作为传统的生产性服务业，运输服务和建筑服务占比分别为 55.3%和 26.4%，占比总和达到了 81.7%，而作为新兴生产性服务业的电信、计算机和信息服务、金融服务、保险服务和知识产权使用费仅占剩下的 18.3%，随着当前数字经济的崛起，我国应该加快这些新兴生产性服务业的发展，加快从劳动密集型产业向技术密集型产业转化，积极引导国内企业加大研发投入，在金融、保险和知识产权保护方面加强制度建设和政策指引，积极为国内创新型企业提供资金和人力支持，加强人才建设，完善高科技人才培育的制度，吸引全球高端人才的流入，促进我国新兴生产性服务贸易的发展。

参考文献

- [1] Daniels,J.P.,Ruhr,M.V.D..Transportation Costs and US Manufacturing FDI[J].Review of International Economics,2014,22(2):299-309.
- [2] Egger,P.H..European Exports and Outward Foreign Direct Investment:A Dynamic Panel Data Approach[J].Review of World Economics,2001,137(3):427-449.
- [3] Francois J F, Manchin M. Institutions, Infrastructure, and Trade[J]. World Development, 2007,46(1):165-175.
- [4] Francois, J . F . Trade in producer services and returns due to specialization under monopolistic competition [J] . Canadian journal of Economics, 1990, 23(2): 109-124.
- [5] Markusen J.Trade in Producer Services and in Other Specialized Intermediate [J].American Economic Review,1989,79(01):85-95.
- [6] MARTINELLI F A.Demand-oriented approach to understanding producer services in the changing geography of advanced producer services[M].London:Belhaven Press,1991.
- [7] MATHLUP F.The production and distribution of knowledge in the United States[M].New Jersey:Princeton University Press,1962.
- [8] Shepherd B , Wilson J S . Trade Facilitation in Asean Member Countries: Measuring Progress and Assessing Priorities[J]. Journal of Asian Economics,2008,20(4):367-383.
- [9] 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.
- [10] 巴萌. 贸易便利化对我国纺织品出口“一带一路”沿线国家的影响研究[D]. 四川大学, 2021.
- [11] 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.

- [12] 陈恩, 曾纪斌. 我国对外直接投资 (OFDI) 的出口效应研究——基于随机前沿引力模型分析[J]. 工业技术经济, 2014, (7): 94-100.
- [13] 陈继勇, 刘焱爽. “一带一路”沿线国家贸易便利化对中国贸易潜力的影响[J]. 世界经济研究, 2018(09): 41-54+135-136.
- [14] 陈天乐, 王国华. “一带一路”沿线国家贸易便利化水平测算[J]. 中国商论, 2022(04): 69-72.
- [15] 陈俞闽. 贸易便利化对我国经济的影响分析[J]. 经济师, 2017(11): 57-58.
- [16] 邓晶, 张文倩. 生产性服务贸易自由化对制造业升级的影响——基于全球价值链视角[J]. 云南财经大学学报, 2015, 31(06): 45-49.
- [17] 樊秀维. 贸易便利化对中国与 RCEP 成员国服务贸易潜力的影响研究[D]. 吉林外国语大学, 2021.
- [18] 付秀梅, 陈睿姝. “双循环”背景下东盟贸易便利化对中国中药出口贸易影响[J]. 中国海洋大学学报(社会科学版), 2022(02): 75-88.
- [19] 胡艳英, 楼尔基. 互联互通对中国服务贸易出口的影响——基于“一带一路”沿线 50 个国家面板数据的实证分析[J]. 价格月刊, 2018(04): 74-79.
- [20] 黄梦荻. 贸易便利化评估及其对中国出口贸易的影响研究[D]. 西南财经大学, 2019.
- [21] 贾宁宁. 贸易便利化对服务贸易出口的实证研究[D]. 山东大学, 2020.
- [22] 江瑶, 高长春. “一带一路”贸易便利化对创意产品贸易出口的影响研究[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2018(03): 49-59.
- [23] 江瑶, 高长春. “一带一路”贸易便利化对创意产品贸易出口的影响研究[J]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2018(03): 49-59.
- [24] 蒋旦悦. “一带一路”沿线国家贸易便利化评估体系构建及其测度[D]. 苏州大学, 2018.
- [25] 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.
- [26] 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]. 国际商务(对外经济贸易大学学报), 2014(01): 5-13.
- [27] 李光芹. 贸易便利化对我国出口的影响及贸易潜力分析——基于“中欧

- 班列”沿线国家的实证[J]. 商业经济研究, 2021(05):155-158.
- [28] 李江南, 李京. 贸易便利化指标测算及其国际贸易效应的实证研究[J]. 现代商业, 2017(30):59-61.
- [29] 李思奇. “一带一路”背景下中国与中亚五国贸易便利化的经贸效应研究[J]. 东北亚论坛, 2018, 27(04):112-126+128.
- [30] 李轩. 东北亚地区贸易便利化合作路径研究[J]. 东北亚经济研究, 2022, 6(02):40-50.
- [31] 李艳春. “一带一路”沿线贸易便利化对中国西部的出口贸易效应——以四川省为例[J]. 经济研究导刊, 2019(05):26-31.
- [32] 李亦彬. 贸易便利化对我国跨境电商出口的影响研究[D]. 商务部国际贸易经济合作研究院, 2021.
- [33] 刘红英. 中美生产性服务贸易的国际竞争力差异比较[J]. 韶关学院学报, 2022, 43(01):42-46.
- [34] 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.
- [35] 马欣员. 贸易便利化指标测算及其国际贸易效应研究[J]. 统计与决策, 2022, 38(08):144-148.
- [36] 马兆良, 王良红, 秦奕川. 贸易便利化的出口效应——基于中国与 RCEP 成员国数据的实证分析[J]. 江西科技师范大学学报, 2022(02):46-55.
- [37] 孟方琳, 秦玉兰, 赵袁军. 我国生产性服务贸易国际竞争力提升策略研究——基于中美印三国的比较分析[J]. 价格理论与实践, 2019(05):117-122+168.
- [38] 孟萍莉. 中国生产性服务贸易对制造业升级的影响研究[D]. 首都经济贸易大学, 2017.
- [39] 倪能茜, 张微, 张言. 基于 PCA 的上海自由贸易试验区贸易便利化实证研究[J]. 对外经贸, 2022(04):76-79.
- [40] 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.
- [41] 彭虹. 贸易便利化水平对中国农产品出口影响——基于东盟 10 个进口国的实证分析[J]. 中国农机化学报, 2022, 43(02):188-195.

- [42] 任昕. 贸易便利化对小微企业跨境电商出口贸易的影响分析[J]. 营销界, 2019(37):173-174.
- [43] 任祎卓, 顾国达. “一带一路”倡议下的互联互通对中国丝绸出口贸易的影响[J]. 蚕业科学, 2019, 45(06):883-889.
- [44] 石彦泽. 贸易便利化对我国能源贸易的影响分析[D]. 南京大学, 2021.
- [45] 宋周莺, 虞洋. “一带一路”沿线贸易便利化发展格局研究[J]. 地理科学进展, 2020, 39(03):355-366.
- [46] 孙林, 蓝旻, 钟钰. 贸易便利化对中国与东盟区域谷物可获得性的影响:进口贸易流量视角的考察[J]. 农业技术经济, 2015(01)
- [47] 孙玉琴, 苏小莉. “一带一路”倡议下中东欧贸易便利化对中国与欧盟出口影响的比较[J]. 上海对外经贸大学学报, 2018, 25(01):29-36.
- [48] 唐宜红, 顾丽华. 贸易便利化与制造业企业出口——基于“一带一路”沿线国家企业调查数据的实证研究[J]. 国际经贸探索, 2019, 35(02)
- [49] 王微微, 谭咏琳. 贸易便利化水平对“一带一路”沿线国家双边贸易的影响分析[J]. 经济问题, 2019(09):120-128.
- [50] 吴家兴. 中国—东盟自贸区对成员国服务贸易的影响评估[D]. 厦门大学, 2017.
- [51] 吴兆丹, 华钰, 丁小琦. “一带一路”国家贸易便利化对中国外贸的影响[J]. 华东经济管理, 2020, 34(03):53-58.
- [52] 武力超, 钟莹霞, 叶添, 丘卫敏. 行业异质性视角下贸易便利化对出口贸易的影响研究——兼论中国加入CPTPP的机遇与挑战[J/OL]. 长安大学学报(社会科学版):1-18[2022-05-31].
- [53] 薛柔. 中国生产性服务业对外开放对制造业升级的影响研究[D]. 黑龙江大学, 2021.
- [54] 杨逢珉, 田洋洋. “一带一路”沿线国家贸易便利化对我国农产品出口质量影响研究[J]. 暨南学报(哲学社会科学版), 2021, 43(10):96-106.
- [55] 张敬毅, 张莉. 贸易便利化对中国禽肉产品出口的影响——基于38个进口国的实证分析[J]. 中国食物与营养, 2022, 28(01):29-33.
- [56] 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.

- [57] 张亚斌,刘俊,李城霖. 丝绸之路经济带贸易便利化测度及中国贸易潜力[J]. 财经科学, 2016(05):112-122.
- [58] 周杰,匡敏. 中国生产性服务贸易出口的制约因素及对策建议[J]. 价格月刊, 2021(06):58-64.
- [59] 周杰,匡敏. 中国生产性服务贸易出口的制约因素及对策建议[J]. 价格月刊, 2021(06):58-64.
- [60] 周星辰. 贸易便利化对我国金融服务贸易竞争力的影响研究[D]. 华东师范大学, 2019.
- [61] 朱国银. 中美生产性服务贸易国际竞争力比较研究[J]. 农村经济与科技, 2019, 30(07):149-152.
- [62] 朱倩. 贸易便利化对旅游服务贸易国际竞争力的影响研究[D]. 四川外国语大学, 2021.
- [63] 朱文鹏. 贸易便利化对贸易出口潜力影响实证分析——基于我国对 RCEP 成员国出口的样本[J]. 商业经济研究, 2022(06):156-159.
- [64] 李辉,付华. “一带一路”背景下贸易便利化对我国出口贸易的影响研究——基于行业的实证分析[J]. 价格月刊, 2017(06):49-55.
- [65] 范秋芳,王嫚,李苏. “一带一路”沿线国家贸易便利化水平对中国出口贸易影响研究[J]. 工业技术经济, 2019, 38(08):20-31.
- [66] 赵忠秀,李泽鑫. 贸易便利化与中国企业创新: 从国内研发到专利出海[J]. 经济评论, 2022(03):3-21.
- [67] 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.

致 谢

时光飞逝，岁月如梭，在兰州财经大学的三年研究生生活即将结束，在这里，我度过了非常快乐的三年时光，认识了非常多的好朋友，在即将迈入工作岗位之前，我想对我的导师姬顺玉表示最真诚的感谢，感谢您为我提供了宝贵的指导和建议，使我能够完成这篇毕业论文。在我的研究过程中，您给了我许多宝贵的建议和鼓励，使我能够不断进步和改善。我也要感谢我的家人和朋友，他们一直支持我并鼓励我在学习和工作方面取得更大的成就。最后，我还要感谢所有为本研究提供帮助和支持的人员和组织，谢谢你们！