

基于硬数据的东盟贸易便利化水平测算

刘主光 梅丹娜

广西大学经济学院, 中国-东盟金融合作学院, 中国·广西 南宁 530004

【摘要】本文使用基于硬数据测算了2005年至2019年中国-东盟自贸区各国的贸易便利化水平, 研究表明: 在东盟国家中贸易便利化水平程度相差比较大, 既有贸易便利化水平程度很高的国家, 如新加坡, 也有贸易便利化水平程度很低的国家, 如缅甸。

【关键词】中国-东盟自贸区; 贸易便利化; 硬数据

Measurement of ASEAN Trade Facilitation Level Based on Hard Data

Zhuguang Liu, Danna Mei

School of Economics, Guangxi University, China-ASEAN School of Financial Cooperation, Nanning, Guangxi 530004, China

[Abstract] This paper uses based on hard data from 2005 to 2019 China-asean free trade zone and the overall trade facilitation level, in the asean countries, both countries with high level of trade facilitation, such as Singapore, there are also a low level of trade facilitation, such as Burma.

[Key words] China-Asean Free Trade Area; trade facilitation; hard data

【基金项目】2021年度广西社科界智库重点课题“广西加快对接RCEP等国际经贸新规则研究”(Zkzdk-08)。

1 引言

2010年中国-东盟自由贸易区(CAFTA)正式建立, 这是目前世界上人口最多的自由贸易区, 也是发展中国家间最大的自由贸易区。自贸区成立以来, 中国与东盟国家在贸易、投资、金融等领域的贸易往来不断发展, 随着WTO《贸易便利化协定》的出台, 中国、马来西亚和新加坡等国也开始实施《贸易便利化协定》, 提高贸易便利化水平已经成为国际化趋势, 也是促进对外经贸发展中极为重要的一环。因此, 定量测算中国与东盟各国的贸易便利化水平并对其展开评价, 对于加深中国与东盟国家的经贸合作, 提高贸易便利化水平具有重要的理论价值和现实意义。

国内外学者围绕贸易便利化进行了大量研究。在贸易便利化的衡量指标选择方面, 国内外学者对贸易便利化指标体系的构建一般沿用Wilson、Mann and Otsuki (2003)的基本思想, 即运用港口效率、海关环境、制度环境和电子商务四大指标构建国家贸易便利化指标体系。彭羽等人(2014)结合实际情况, 将政府效率、市场准入、边境管理和司法的独立性、金融的可负担性以及法律权利等引入贸易便利化的衡量指标中。刘俊和张亚斌(2016)把金融服务单独作为一级指标以凸出其在现代国际贸易中的重要作用。孔庆丰, 董虹蔚(2015)对“一带一路”国家的贸易便利化指标研究中, 将指标确定为物流、海关、政策与电子商务四个方面。马文秀, 乔敏健(2016)也构建了贸易便利化的测评指标, 并分为一级和二级两个层次。崔日明, 黄英婉(2016)通过将传统贸易理论与现代贸易现实相结合, 进一步分析了影响国际贸易便利化的指标。在贸易便利化水平的测算方面, 曾铮(2008)、方晓丽等(2013)分别使用了简单平均法、层次分析法以及主成分分析法进行测算, 其中主成分分析法有效克服了主观赋权的缺点, 增强了指标权数的客观性和合理性, 因此使用较多。朱剑冰等人(2015)运用德尔菲法构建了包含38个指标的指标体系来对贸易便利化水平进行测算, 该指标体系内容更丰富、覆盖面也更加广泛。在关于中国-东盟的贸易便利化研究方面, 张划娟(2011)提出了推动中国与东盟海关合作, 推动贸易便利化的

措施。孙林等(2015)运用动态面板差分GMM模型分析了中国与东盟贸易便利化对区域谷物可获得性的影响, 并提出应积极推进区域贸易便利化水平提升。曾倩等(2019)以2010—2017年中国与东盟10国贸易数据分析了东盟贸易便利化对中国出口贸易的影响, 提出应加快双边基础设施合作以及促进自贸区立法透明化等建议。通过文献梳理发现, 目前学者关于贸易便利化的研究大多是采用了感知数据来进行测算, 对于东盟贸易便利化的研究也比较少, 本文改变了大多数学者使用感知数据对贸易便利化水平进行测算的方法, 使用更加真实可靠的硬数据作为测算的基础, 来测算东盟各国贸易便利化的水平。

2 东盟贸易便利化硬数据指标体系的构建及来源

基于硬数据的东盟贸易便利化指标的体系采用建立一级和二级指标的方法来构建。一级指标选取的是各国进口与出口贸易便利化指标, 而二级指标选取的则是以世界银行的Doing Business报告中的出口耗时: 单证合规(小时)、出口耗时: 边界合规(小时)、出口所耗费用: 单证合规(美元)、出口所耗费用: 边界合规(美元)、进口耗时: 单证合规(小时)、进口耗时: 边界合规(小时)、进口所耗费用: 单证合规(美元)、进口所耗费用: 边界合规(美元)。硬数据的来源相对比较单一, 本文采用的硬数据来源于世界银行每年公布的《Doing Business》中的Doing Business Database。由于Doing Business Database得到的数据是客观反映一国进出口的实际情况的, 得到结果是比较真实可靠的, 不存在太多的人为的感性认识, 从某种程度上来说比感知数据更据有说服力, 因此本文中称其为硬数据或实际数据。本文对2005年到2019年各国的贸易便利化指数进行了测算。

3 东盟贸易便利化水平测算

3.1 对各二级指标原始数据进行标准化处理, 计算各国二级指标指数TFX2

由于二级指标得到的数据是硬数据, 能真实地反映各国在进出口跨境交易中的实际情况。尽管所采用数据的单位不一样, 但这不影响相关贸易便利化指数的计算。硬数据的原始数据越大, 反映出便利化程度是越低的。具体算法如下: 将各

二级指标的原始数据找出, 同时也将找出该项指标世界范围内的最大值和最小值。然后利用公式 $TFIX2 = 1 - (U_X - U_{\min}) / (U_{\max} - U_{\min})$ 算出该国的二级指数 $TFIX2$ 。其中 U_X 、 $U_{\min}$ 、 $U_{\max}$ 分别代表 X 国二级指标的原始数据、世界范围内该项二级指标的最小值和最大值。在这里 $(U_X - U_{\min}) / (U_{\max} - U_{\min})$ 表示的是该国的这项指标在世界范围的贸易不便利情况的相对位置。为了反映该项指标的贸易便利情况的相对位置, 作者采用了用 1 减去该指数的办法来处理。这样得到的二级指数 $TFIX2$ 的值仍然在 0 到 1 之间, 而且其值越大, 同样也是反映贸易便利化水平越高。0 表示该国该项二级指标是世界范围最差的, 如果指数为 1, 表示该国该项二级指标是世界范围最高的。这样才能准确反映该国该项二级指标是世界范围内贸易便利化的水平, 而不是在指定区域东盟范围内的水平。

3.2 计算各一级指标指数 $TFIX1$

在对各原始数据进行标准化处理后, 再采用简单加权平均方法, 计算出各一级指标的指数。算法如下: 这里出口和进口的贸易便利化一级指标都有 4 个二级指标, 那么一级指标的指数 $TFIX1 = \sum TFIX2_i / 4$ 。以 2019 年中国的出口贸易便利化指标为例, 二级指标有 4 项, 4 项二级指数出口耗时: 单证合规、出口耗时; 边界合规和出口耗费: 单证合规、出口耗费; 边界合规的二级指数分别为 0.98、0.93、0.96 和 0.88, 那么中国的出口贸易便利化一级指数为上述四者的平均值 0.94。

3.3 计算各国最终的国别贸易便利指数 $TFIX$

在各一级指标指数计算出来之后就可以计算各国 $TFIX$ 了。将出口贸易便利化指数和进口贸易便利化指数这两个指数进行平均, 求得各国最终的 $TFIX$ 了。

3.4 计算东盟整体贸易便利指数

将东盟各国的国别指数进行简单加权平均就得到东盟整体便利化指数。

4 2005-2019 年东盟贸易便利化水平分析

按照上述方法算得的 TFI 取值范围为 0—1。1 代表目前世界范围内贸易完全便利化水平程度最高的国家, 0 代表目前世界范围内贸易便利化水平程度最低的国家。数值越大说明该国贸易便利化水平程度越高。本文根据 TFI 得分值分为四个等级: 0.9—1 分以上为非常便利, 0.8—0.9 分为比较便利, 0.5—0.8 分为一般便利, 0.5 分以下为不便利。从理论上来说, 存在 TFI 为 1 的国家, 但实际上可能性不大。因为不会存在一个国家在贸易便利化的各个指标上都是世界范围内最好的。当然 TFI 为 0 的国家也不会出现。

以 2019 年计算出的数据为例对东盟各国贸易便利化水平进行分析。在东盟国家中贸易便利化水平程度相差比较大。既有贸易便利化水平程度很高的国家, 比如新加坡, 其 TFI 高达 0.95, 是贸易非常便利的国家, 马来西亚、中国、泰国以及老挝的 TFI 值分别为 0.94、0.93、0.93 以及 0.91, 也属于贸易非常便利的国家。也有贸易便利化水平程度很低的国家如缅甸, 其 TFI 只有 0.74。处于第二层次水平的越南、柬埔寨、印度尼西亚、菲律宾以及文莱, 其 TFI 值分别为 0.86、0.85、0.84、0.84 以及 0.80, 属于贸易比较便利的国家。

从 2019 年的数据可以计算得到这一年各国贸易便利化指数占比的数据, 各国贸易便利化指数占比变化不大。高于十个国家个平均指数的国家按高到低依次是新加坡、马来西亚、中国、泰国、老挝, 各自高于平均水平的 9.1%、8.3%、7.5%、6.7% 和 4.6%。还是新加坡的 TFI 占比最大。文莱、菲律宾、柬埔寨、印度尼西亚、越南的 TFI 还是与平均水平基本持平。最落后的缅甸的

TFI 低于区域内的平均水平, 占平均水平的 84.8%, 是东盟十一国区域内贸易很不便利的国家。对比近几年的数据, 可以得出的结论是, 新加坡、马来西亚贸易便利化水平的地位较高, 一直处于第一第二, 地位基本没有发生变化。

横向分析即从东盟各国贸易便利化水平来看, 将计算得到的这每个国家 15 年的贸易便利化指数取平均数可以得到东盟国家 15 年的贸易便利化指数均值。东盟各国家贸易便利化平均水平程度相差也比较大, 既有贸易便利化水平程度很高的国家如新加坡, 其 TFI 高达 0.95, 是贸易非常便利的国家, 也有贸易便利化水平程度很低的国家——老挝, 其 TFI 只有 0.64。当然这还不包括由于数据缺失而没有测算的缅甸。处于第二层次水平的马来西亚、中国以及泰国, 其 TFI 是 0.90、0.88 和 0.85, 也是贸易便利化水平非常便利的国家。其次印度尼西亚、菲律宾、文莱、越南的 TFI 分别为 0.84、0.81、0.80、0.80, 属于贸易一般便利的国家。而柬埔寨的 TFI 为 0.74, 其贸易便利化水平还有待越高。

由这几个国家 2005 至 2019 年的贸易便利化指数的数据可以还计算得到这 15 年东盟贸易便利化指数占比的数据, 从这个数据出发, 可以分析域内每个国家在东盟内部所占据的位置和变化趋势。新加坡、文莱、印度尼西亚、马来西亚、中国这五个国家在十年间是域内贸易便利化占比高于平均水平的, 其中新加坡的贸易便利占比最高, 这与新加坡的国家战略定位是紧密相连的。新加坡依托马六甲海峡, 在国际贸易中发挥着“轴心”的作用。其较高的贸易便利化程度和金融便利化程度是吸引世界各大经济体投资的关键因素, 因此该国在整个东盟中贸易便利化一直处于领先地位。文莱的油气资源丰富, 其国家的发展较多依赖能源的出口, 所以其贸易便利化指数多数年份高于一般水平, 但近些年, 该国的贸易便利化程度相对而言有所下降。马来西亚在东盟中发展水平相对较高, 因而配套的贸易便利化指数占比也比较高。印度尼西亚是一个海洋民族, 国家对于港口的建设投入的力度也比较大, 所以其贸易便利化指数占比较高。中国作为世界贸易量最大的国家, 与之相适应的贸易便利化占比也应该是一个较高的水平, 但是近些年便利化程度不如前几年增长迅猛。柬埔寨、老挝、菲律宾、越南、文莱这五个国家贸易便利化指数在东盟中占比相对较低。其中的原因也不尽相同。柬埔寨和老挝是世界上最不发达的国家之一, 加之柬埔寨国家海岸线较短, 海岸良港较少, 所以其贸易便利化指数占比比较靠后。同理, 老挝更是东盟中唯一一个不靠海的国家, 并且其经济发展水平也很低, 所以贸易便利化指数占比最低。

从总体分析, 东盟贸易便利化水平可以划分为三个梯队, 第一梯队为新加坡、马来西亚、中国, 第二梯队为文莱、印度尼西亚、越南、菲律宾、泰国, 第三梯队为柬埔寨、老挝。整体呈纺锤状排列。三个梯队的国家要采取向下帮扶和发挥自身独特优势相结合的策略来推动东盟向着更加平稳和高质量的方向发展。

参考文献:

[1] 毕红毅, 江璐. 东盟国家贸易便利化水平对中国出口贸易的影响研究[J]. 经济与管理评论, 2017, 33(05): 121-126.

[2] 曾倩, 曾先峰, 岳婧霞. 东盟贸易便利化对中国出口贸易的影响[J]. 经济体制改革, 2019(02): 187-194.

作者简介:

刘主光(1976—), 男, 湖南涟源人, 经济学博士, 广西大学经济学院教授, 硕士生导师, 研究方向为国际贸易与投资、东盟研究。

梅丹娜(1998—), 女, 湖北宜昌人, 广西大学经济学院硕士在读, 研究方向为国际贸易。