

一、研究背景

2013年“一带一路”倡议的提出，既顺应时代发展的进程，也符合我国战略目标的需要。我国与南亚、西亚以及中亚的贸易交流由于运输条件的欠缺和地理位置的阻碍始终处于较低水平，而“一带一路”倡议则旨在对沿线国进行基础设施建设投资，进而减少我国与相应国家的贸易往来受地理因素的制约。从“一带一路”倡议提出至今，我国已投入建设大量的战略通道和支点项目，并对沿线国家进行了交通、能源、通信三大方面的基础设施投资，这些投资作为公共产品不仅有效地促进当地的经济腾飞，更提高了我国与相关国家的交通便捷程度，缩短贸易运输的时间与成本，进而提升贸易便利化水平，推动双边贸易的发展。

二、研究思路与主要内容

本文通过划分空间区域，对比地理距离因素在我国出口贸易中对沿线国和非沿线国的影响程度，基于二者差异性的探讨，对提出“一带一路”倡议的必要性进行验证；同时将“一带一路”虚拟变量引入引力模型进行实证分析，并以该倡议的提出作为分界线划分不同的时间区域，对比分析不同时期地理距离因素在我国出口贸易中影响程度的变化，从而论证该倡议提出对促进贸易的政策有效性。最后在前述分析的基础上，为我国后续基础投资建设提出建议，以期推动我国与沿线相关国家的贸易交流与发展。

1. 理论分析

在两国的贸易交流中，两国的地理位置越近，贸易的成本越低，双方贸易交流也随之增加。交通通道以及港口建设等交通设施条件的改善能有效降低地理因素的阻碍，促进双边贸易发展。与其他发达国家相比，中国与“一带一路”沿线国家间交通阻碍较大，运输条件缺乏因此中国与沿线国家的贸易交流严重受限，长期以来在中国总对外贸易中所占份额较少。

2. 实证分析

在传统引力模型 $\ln T_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln G_i G_j + \beta_2 D_{ij} + \mu$ ①基础上添加“一带一路”政策虚拟变量 S ，得： $\ln T_{ij} = \beta_0 + \beta_1 \ln G_i G_j + \beta_2 D_{ij} + \beta_3 S + \mu$ ②

1. “一带一路”倡议提出的必要性分析

(1) 地理距离对中国与沿线国和非沿线国出口贸易的影响

将 2001-2017 年间中国出口贸易数据分为非沿线国（119 国）与沿线国（57 国）两大类，按公式①分别对两类数据分别进行回归。

（2）“一带一路”虚拟变量对出口贸易的影响

首先利用 2001-2017 年的中国与全球贸易的面板数据，按公式①、②进行回归。由结果可知，“一带一路”沿线国家在中国的对外贸易中所处地位较低，且我国与“一带一路”沿线国的贸易往来中，距离对贸易的阻碍作用远大于全球平均水平。

2. “一带一路”倡议提出对中国出口贸易的政策效应

（1）“一带一路”倡议对地理距离影响出口贸易的政策效应

分别利用 2001-2012 年以及 2013-2017 年两阶段的贸易数据，分别对全球、沿线国和非沿线国进行回归。由结果可知，虚拟变量的负向效应小幅下降，沿线国中地理距离对贸易的阻碍作用减小，非沿线国中地理距离对贸易的影响几乎未发生变化。因此，“一带一路”倡议实施以来，沿线国与我国的之间贸易阻碍确实得以降低，增加了我国对沿线国的出口贸易；且该减少正是“一带一路”倡议带来的政策效应，而非经济交通发展带来的自然结果。

（2）“一带一路”政策效应的进一步分段研究

为了对一带一路倡议的实施效应进行更准确的分阶段研究，分别以 2010、2011、2012 年为界，将 2001-2017 年间的贸易数据分为两阶段进行对比，发现以 2010 年为分界线的两阶段政策效应更加明显。究其原因在于我国在 2008 年金融危机以后，正式提出“一带一路”倡议之前，对沿线国的国家就开始有投资政策上的倾向。

三、结论

1. 中国与“一带一路”沿线国家间的贸易总量虽逐年上升，但仍处于较低水平，与中国对外平均贸易水平间存在较大差距。因此我国应当积极与沿线国家交流协商，提升我国与沿线国家间的贸易水平。

2. 中国与贸易伙伴国的国内生产总值均对我国出口贸易存在促进作用，因此应始终坚持发展国内经济，另外也要通过对沿线国家的投资和帮扶，促进相关国家的生产率发展和经济效率的提高，以此带动当地对我国出口规模需求的扩大。

3. 地理距离在中国对外贸易中起到较大的负向作用，但该负向影响正在减小

且效果显著，说明“一带一路”倡议的确对贸易具有积极影响。因此我国应当继续推进与沿线国的基础设施和交通通道建设，以此减少地理因素对贸易造成的影响。

四、汇报点评

这篇文章是史倩同学自己写的文章，从她论文初稿的主要内容来看，她以“一带一路”倡议的提出为背景来研究地理距离因素对我国出口贸易的影响。一直以来，我国与南亚、西亚以及中亚的贸易交流由于运输条件的欠缺和地理位置的阻碍始终处于较低水平，由于“一带一路”倡议实施后加强了对沿线国进行基础设施建设投资，进而减少我国与相应国家的贸易往来受地理因素的制约，因此“一带一路”倡议的提出具有一定的合理性。

作者的文章架构是：在理论分析后构建模型，通过划分空间区域，对比地理距离因素在我国出口贸易中对沿线国和非沿线国的影响程度，并使用处理后的2001-2017年间中国出口贸易数据进行实证检验；同时将“一带一路”虚拟变量引入引力模型，在实证部分，分别利用2001-2012年以及2013-2017年两阶段的贸易数据，分别对全球、沿线国和非沿线国进行回归。从这些分析中，作者得出结论：1. “一带一路”沿线国家在中国的对外贸易中所处地位较低，距离对贸易的阻碍作用远大于全球平均水平；2. “一带一路”倡议实施以来，沿线国与我国之间贸易阻碍确实得以降低，增加了我国对沿线国的出口贸易；且该减少正是“一带一路”倡议带来的政策效应，而非经济交通发展带来的自然结果。因此，在结论部分，作者进行总结时提出的一些建议也都是围绕着进一步加强和实施“一带一路”相关政策进而促进我国出口贸易进行的。但是，我认为，一个政策的提出和实施不应只看到好处，“一带一路”倡议实施以来确实有很多积极作用，但现实中也出现了许多问题。但在作者的论文初稿中，我并没有看到有关该政策的不足之处。也许是本人自己的研究方向与之差别太大且对“一带一路”相关内容的了解确实不够深入，因此若有评论不当之处，还请见谅。

这篇文章的研究背景是基于2013年“一带一路”的政策，我国与南亚、西亚以及中亚的贸易交流由于运输条件的欠缺和地理位置的阻碍始终处于较低水平，而“一带一路”倡议则旨在对沿线国进行基础设施建设投资，进而减少我国与相应国家的贸易往来受地理因素的制约。目前我国已投入建设大量的战略通道

和支点项目，并对沿线国家进行了交通、能源、通信三大方面的基础设施投资，这些投资不仅有效地促进当地的经济腾飞，更提高了我国与相关国家的交通便捷程度，缩短贸易运输的时间与成本，提升贸易便利化水平，推动双边贸易的发展。

文章包含规范的理论分析和实证分析，理论分析部分阐明了两国的地理位置越近，贸易的成本越低，双方贸易交流也随之增加。交通通道以及港口建设等交通设施条件的改善能有效降低地理因素的阻碍，促进双边贸易发展。实证部分有两个模型，一个是传统的引力模型，另一个是在传统引力模型基础上添加了代表“一带一路”政策的虚拟变量。文中将 2001-2017 年间中国出口贸易数据分为非沿线国（119 国）与沿线国（57 国）两大类，按传统引力模型分别回归，研究地理距离对中国与沿线国和非沿线国出口贸易的影响。利用 2001-2017 年的中国与全球贸易的面板数据，对两个公式进行回归，得到距离对贸易的阻碍作用远大于全球平均水平。利用 2001-2012 年以及 2013-2017 年两阶段的贸易数据，分别对全球、沿线国和非沿线国进行回归。虚拟变量的负向效应小幅下降，沿线国中地理距离对贸易的阻碍作用减小，非沿线国中地理距离对贸易的影响几乎未发生变化。

文章的结论包括：中国与“一带一路”沿线国家间的贸易总量虽逐年上升，但仍处于较低水平，与中国对外平均贸易水平间存在较大差距。中国与贸易伙伴国的国内生产总值均对我国出口贸易存在促进作用。地理距离在中国对外贸易中起到较大的负向作用，但该负向影响正在减小且效果显著，说明“一带一路”倡议的确对贸易具有积极影响。

五、个人感想

随着中国对外开放水平的不断加深以及“一带一路”倡议的深入实施，中国与“一带一路”沿线国家间的贸易总量虽逐年上升，但仍处于较低水平，与中国对外平均贸易水平间存在较大差距。因此我国应当积极与沿线国家交流协商，提升我国与沿线国家间的贸易水平。中国与贸易伙伴国的国内生产总值均对我国出口贸易存在促进作用，因此应始终坚持发展国内经济，另外也要通过对沿线国家的投资和帮扶，促进相关国家的生产率发展和经济效率的提高，以此带动当地对我国出口规模需求的扩张。