

地理、文化与贸易增长^{*}

韩会朝 徐康宁

内容提要:对贸易增长的传统研究主要基于制度与贸易政策的视角,缺少对地理与文化因素的考虑。本文从理论机理和实证分析的角度揭示了地理文化因素与贸易增长之间的紧密联系。特定的地理与文化因素促进了全球生产网络的形成,而全球生产网络的兴起又反过来加深了地理文化因素与贸易增长之间的联系。本文对涉及88个国家1995—2013年的跨国贸易数据的实证研究结果验证了这一点,其中地理与文化的核心变量对贸易增长的影响在近几十年来呈现上升趋势。研究还表明,自由化的贸易政策对贸易增长的推动力近些年有所下降。中国正在实施的“一带一路”战略含有明确的地理和文化指向,重视并发挥对外贸易中的地理与文化作用在政策层面具有积极意义。

关键词:贸易增长 地理 文化 一带一路

一、引言

虽然近两年增速有所放缓,但从长周期看,国际贸易近几十年的快速增长是世界经济发展的一大特点。根据联合国贸易发展组织(UNCTAD)公布的数据,按可比价格测算,1980—2013年国际贸易的年均增长速度达到6.5%,远高于同期世界经济的年均增长速度2.9%。然而在国际贸易快速增长的同时,一个不容忽视的现象是,贸易增长显现明显的国别差异。例如,同期东亚国家的平均增长率为8.8%,而地处撒哈拉以南非洲国家的平均贸易增长率仅为3.8%。在经济全球化深入发展的今天,世界上绝大部分国家都已采取了较为开放性的贸易政策,但为何在贸易增长上仍表现出显著的国别差异?

从有关贸易增长的传统研究来看,经济史学者普遍认为,长期的技术进步导致了国际运输成本的下降,从而推动了贸易增长(Findlay & O'Rourke, 2007; Jacks & Meissner, 2009)。这种观点虽然较好地解释了世界贸易的整体发展变化,却并不能充

分解释在同一时期内,不同国家在贸易增长上的显著差异。受制度经济学的影响,更多学者从制度和贸易政策的视角进行研究,其中较为主流的观点认为,一国采取何种制度和贸易政策是影响该国贸易增长差异的主要原因。例如, Milner & Kubota (2005)对发展中国家1970—1999年民主化与贸易自由化的关系进行了实证研究,结果表明民主化改革促进了贸易自由化,从而推动了对外贸易的增长;胡昭玲、杜威剑(2014)对213个国家和地区1960—2012年贸易数据进行了实证研究,结果表明民主化与政府治理效率影响一国对外贸易的表现,民主化程度较高和效率高的政府更倾向于采取更为自由的贸易政策,其对外贸易依存度也会较高。

然而一些学者近年来的研究却表明,传统观点所认为的制度与贸易政策对贸易增长的影响被夸大。例如 Sachs (2005)以非洲国家为例,指出非洲一些国家受西方殖民文化的影响,在制度上采取了类似西方的民主化体制,但并未表现出包括贸易增长在内的较好的经济表现;Nenci (2009)对经济史的

^{*} 韩会朝、徐康宁,东南大学经济管理学院,邮政编码:211189,电子邮箱:hhecseu@163.com, xkn@seu.edu.cn。本文受国家自然科学基金重点项目“当前国际资源环境变化背景下加快我国经济发展方式转变的研究”(09AZD047)的资助。本文获得第九届中华发展经济学会优秀论文奖,感谢会议期间中山大学陈广汉教授、武汉大学马颖教授、西北大学马莉莉教授等对本文的修改建议。感谢匿名审稿人的意见和建议,当然文责自负。

实证研究也表明,在一战之前,关税减让对国际贸易增长存在显著作用,但二战以后关税减让对贸易增长的作用趋向于不明显。Sachs(2005)等学者的研究促使人们从新的视角思考贸易增长问题,在这些新的研究视角中,地理与文化因素受到学者越来越多的关注。

关于地理对贸易增长的影响,斯密(1776)早在18世纪就指出,一国的地理条件影响其对外贸易活动,继而影响世界各地文明的兴衰。然而在其后的贸易理论发展中,地理因素受到普遍的忽视,无论是李嘉图的比较优势理论,还是赫一俄的要素禀赋理论,在其理论框架中,国家成为一个没有地理特征的抽象的点,国家之间因为地理距离而产生的贸易成本不存在。20世纪80年代以来,随着新贸易理论的发展,地理距离及其产生的贸易成本在贸易研究中开始受到重视,但对地理影响贸易活动的机理仍然没有一致的看法,甚至存在截然相反的结论。例如,Cairncross(1997)提出了“距离的消亡”(the Death of the Distance)概念,指出交通技术的改进以及全球化的发展,国际运输成本趋向下降,地理距离等因素对贸易活动的影响变得不再重要。然而,Hummels(1999)、Dislier & Head(2008)的研究表明,近几十年来,地理距离所产生的贸易成本对贸易活动的影响不是变小而是变大了,国内学者逮建、施炳展(2014)的研究也表明,伴随着中国对外开放程度的加深,中国内陆地区由于地理区位所产生的国内贸易成本不降反升,因而中国内陆地区在贸易增长上面临着更大的困境。Chaney(2013)针对当前研究中的争议,指出地理距离对贸易活动的影响至今仍是一个谜。此外,国家之间除了地理上的差异,还存在文化上的差异,近些年来随着对贸易问题的深入研究,越来越多的学者开始关注文化因素对贸易的影响。例如Campbell(2010)研究了1870—2000年的国际贸易,指出由于历史原因造成的不同国家之间的文化相似性影响贸易模式,并且这种影响跨越了不同的世纪;Melitz(2008)、Peri & Silven-te(2010)、Oha et al(2011)和 Egger & Lassmann(2012)的研究表明,语言和移民等文化因素影响了贸易增长。

二、理论机理与模型设定

实际上,地理与文化因素一直影响着贸易活动,

自然也 and 贸易增长有着密切的关联。地理遥远的国度,无论因技术进步而导致运输成本下降多少,其贸易运输成本总是大于相邻之国的贸易运输成本。文化缘故(语言、宗教、习俗等)相同或相近的国家,开展贸易的交易费用总是低于其他条件相同但缺乏文化缘故的两国开展类似贸易的交易费用。在哥伦布时代的5个世纪之后,拉丁美洲的一些国家至今仍保持与西班牙之间的某种不同一般的贸易联系,不能不说文化缘故的特殊作用。

(一)地理与文化影响贸易增长的理论机理

近几十年来,国际分工出现新的变化,突出表现在以跨国公司为主导的产品内分工成为主要的分工模式。在这一新的分工模式下,全球价值链出现解构,同一产品的不同生产环节重新分布于不同的国家或地区,由此推动了全球生产网络的兴起。在这一过程中,地理与文化因素对全球生产网络的形成有着重要的影响,而全球生产网络的兴起又加深了地理、文化因素与贸易增长的联系。

首先,地理与文化因素影响全球生产网络的形成。尽管现代交通方式已有较大改进,一国生产的产品可以顺利地通达全球各地,但贸易成本仍然不可忽视。Andersen & Wincoop(2004)的研究表明,主要由运输距离、国界等地理因素所决定的贸易成本相当于关税水平的170%,该研究以发达国家为样本,如果换成发展中国家,相关的贸易成本会更高。此外,贸易成本还来自贸易活动中的沟通成本和交易成本。在贸易双方文化相近的情况下,信任基础也会较好,因而有利于商务谈判和贸易问题的协调,可以说文化因素对贸易成本也有不容忽视的影响。基于以上考虑,地理邻近和文化相似的国家或地区之间进行生产分工,将会显著降低贸易成本,从而易于形成全球生产网络。

其次,全球生产网络的兴起加深了地理、文化因素与贸易增长之间的联系。在全球生产网络下,由于不同的生产环节分布于不同的国家或地区,各环节在生产流程上又相互衔接,如果一个环节出现问题,势必会对整个生产环节产生影响,从而产生连锁反应和放大效应。因此,在全球生产网络兴起之后,对处于不同生产环节的国家交货及时性和生产协同性提出了更高的要求,而地理邻近与文化相似的国家或地区之间,能够更好地满足这种分工要求,易于形成更为紧密的产品内分工关系,从而有力地促

进彼此之间的贸易增长。

东亚生产网络就是一个明显的例子。东亚地区已经成为全球的制造中心,是全球贸易最为活跃的地区,在这一现象的背后,特定的地理与文化因素发挥了重要作用。东亚生产网络的形成,一方面得益于东亚各国在地理上的邻近和海上通道的畅通连结,另一方面,历史上的文化联系促进了各国之间的文化相似性(如儒家文化),因而东亚国家之间具有贸易便利性和较低的贸易成本优势,构成了东亚地区形成全球生产网络的优势条件。全球生产网络形成之后,东亚地区在地理和文化上的紧密关系能够较好地满足产品内分工对交货及时性和生产协同性的内在要求,因而深化了东亚国家之间紧密的分工关系,推动了彼此之间的贸易增长。

(二)模型设定

基于以上理论分析,地理与文化对贸易活动仍有着重要影响,因此需要对传统的贸易引力模型进行相应的拓展,以便于进行下一步的实证研究。

贸易引力模型是贸易研究中应用最为广泛的一个模型,最早由 Tinbergen(1962)提出,其基本的表达式为:

$$E(Trade_{ij}) = A_i^\alpha A_j^\beta Dist_{ij}^{-\theta} \quad (1)$$

式中, i, j 表示参与贸易的两个国家, $E(Trade_{ij})$ 表示*i*国与*j*国双边贸易流量的预测值, A_i 和 A_j 表示贸易双方的经济规模, $Dist_{ij}$ 表示双边地理距离, α, β, θ 为弹性系数且为正值。贸易引力模型的基本表达式说明,贸易流量与贸易双方的经济规模成正比,与贸易双方的地理距离成反比。

贸易引力模型在实际应用中不断得到改进,例如 Andersen & Wincoop(2003)引入了贸易双方的多边贸易阻力,由此说明双边贸易量取决于相对贸易成本;LeSage & Pace(2008)将空间相关因素引入模型中,提出了一般化的空间引力模型;Novy(2010)将国内贸易等因素的多边贸易阻力引入模型。不管何种形式,基本的假设前提是贸易成本与地理距离相关。

传统贸易引力模型在应用中包含了地理因素,但主要是地理距离等基本变量,对国家的具体地理特征考虑还不够,因而不能更全面地反映地理因素对贸易的影响,同时传统贸易引力模型对文化因素的影响基本未考虑。基于以上分析,我们将式(1)进

行适当的拓展,考虑到地理与文化变量对贸易活动的影响比较复杂,并不一定表现为线性关系,因此以指数形式将这两个变量引入模型,拓展后的贸易引力模型如下式:

$$E(Trade_{ij}) = A_i^\alpha A_j^\beta Dist_{ij}^{-\theta} e^{\lambda_1 Geo_{ij} + \lambda_2 Cul_{ij} + \lambda_3 L_{ij}} \quad (2)$$

式中, Geo_{ij} 为除地理距离之外的其他地理影响变量, Cul_{ij} 为文化变量, L_{ij} 为其他可能影响的变量, λ 为各变量系数。为了使式(2)具有经济学上的意义,对两边进行求导,增加残差项后将贸易流量的预测值变为真实值,最终得到下式:

$$\ln Trade_{ij} = \alpha \ln A_i + \beta \ln A_j - \theta \ln Dist_{ij} + \lambda_1 Geo_{ij} + \lambda_2 Cul_{ij} + \lambda_3 L_{ij} + \epsilon_{ij} \quad (3)$$

式中,对被解释变量的贸易流量取对数后,在经济学含义上,各解释变量的系数反映了各变量的变化对贸易增长的影响情况。

三、实证分析

(一)变量选择与数据来源

在式(3)的解释变量中,除了地理距离变量($Dist$)外,其他具体解释变量的选择如下:对经济规模变量*A*最为常见的是以贸易双方的GDP规模为代表,本文采取这一方法;对于地理变量(Geo),McCallum(1995)的研究发现,国家之间的地理边界对贸易流量有重要影响;Sachs(2005)指出,一国是否具有临海优势对其对外贸易开展也有重要影响。基于相关研究,本文选择贸易双方是否存在地理接壤($Contig$)与临海条件(Sea)两个地理变量。其中 $Contig$ 是虚拟变量,如果贸易双方存在地理接壤,则赋值为1,否则为0;对于变量 Sea ,由于贸易双方的临海情况存在三种可能,因此将该变量设定为序值变量,如果贸易双方都为内陆国家,则赋值为0,如果贸易双方之一为临海国家,则赋值为1,如果贸易双方都为临海国家,则赋值为2。

在文化变量选择上,选择贸易双方是否存在共同语言($Comlang$)、殖民关系($Colony$)以及文化距离($Culture_d$)这三个变量,以此作为文化变量的代理变量。其中 $Comlang$ 与 $Colony$ 为虚拟变量,如果贸易双方存在共同语言、殖民关系,则分别赋值为1,否则赋值为0。文化距离的概念来源于Hofstede(2001),在其测算方法中,每个国家的文化因素按六

个维度进行量化,这六个维度分别是:权力距离、个人/集体主义、男性化/女性化、不确定性规避、长期/短期倾向、任性性与约束,国家之间的文化距离反映了国家之间在文化习俗、思维方式等方面的差异程度,其计算公式如下:

$$Culture_d_{ij} = \sum_{k=1}^n [(C_{ik} - C_{jk})^2 / CV_k] / n \quad (4)$$

式中, i, j 表示参与文化差异比较的两个国家, k 表示不同的文化衡量维度, C 表示在某一维度上的得分, CV 表示某一维度上的方差, n 为文化的维度个数。式(4)的值越大,说明两国之间的文化距离越大,意味着两国在文化上的差异越大。

此外,考虑到贸易政策对贸易活动的影响,在模型中增加贸易政策的控制变量。较多的文献使用贸易依存度作为贸易政策的代理变量,以此反映一国的开放程度,但这种变量选择存在一些问题,一是贸易依存度与国家大小等其他因素有关,并不一定是贸易政策的适合代理变量,另一个问题是内生性问题。一些文献选择关税率作为一国贸易政策的代理变量,但现实中,国家之间的贸易壁垒越来越多地体现在非关税方面,因此关税率也未必是贸易政策较好的代理变量。综合考虑以上情况,本文选择 KOF 全球化指数中的子指标作为代理变量(Pol),该指标对一国的平均进口关税率、隐蔽的进口壁垒、贸易征税情况、资本账户限制等四个维度进行综合量化得分,较为全面地反映了一国在贸易政策上的开放

程度,并有效避免了内生性的影响。该指标得分越高,表明该国贸易政策越开放。由于进口国的贸易政策对贸易流量影响相对更大,因此在实证分析中选择进口国的贸易政策变量代入模型。另外,考虑到贸易政策对贸易活动存在滞后影响,在实证分析中以该变量的滞后一期代入回归模型。

在数据来源上,被解释变量的贸易数据来自 CEPII 中的 BACI 数据库;解释变量中,GDP 规模来自世界银行的全球发展指数数据库(WDI),贸易双方的地理距离($Dist$)、是否存在地理接壤($Contig$)、临海条件(Sea)、是否存在共同语言($Comlang$)、殖民关系($Colony$)等来源于 CEPII 中的 Geography 数据库,文化距离($Culture_d$)的数据是根据 Horstede 提供的国别数据进行测算得出,^①以 KOF 子指标衡量的贸易政策变量(Pol)的数据来自于瑞士经济学院网站。^②

(二)样本选择与变量描述性统计

在样本数据选择上,首先排除了伊拉克、叙利亚等存在战乱影响的国家,再排除贸易规模较小的国家(以 2013 年对外贸易规模大于 10 亿美元作为样本选择标准),根据数据的可获得性,最终选择了 88 个国家、时间跨度为 1995—2013 年的数据。总体样本为 88 个国家之间的双边贸易数据,按照 2013 年的贸易规模测算,所选样本国家的贸易规模占当年全球贸易总规模的 90.4%,因此所选择的样本具有较强的代表性。各变量的描述性统计如表 1 所示。

表 1 各变量描述性统计

变量	观测值	均值	标准差	最小值	最大值
lnTrade	133432	10.330	3.412	0.000	19.863
lnDist	133432	8.652	0.871	4.742	9.886
Contig	133432	0.028	0.164	0.000	1.000
Sea	133432	1.800	0.423	0.000	2.000
Culture_d	133432	11.123	7.034	0.000	43.538
Comlang	133432	0.119	0.323	0.000	1.000
Colony	133432	0.021	0.144	0.000	1.000
lnGDP _i	133432	25.439	1.816	20.955	30.302
lnGDP _j	133432	25.420	1.831	20.955	30.302
Pol	133432	64.662	20.051	8.39	98.26

(三) 回归结果分析

在回归之前,为了防止解释变量之间的共线性问题导致回归结果有误,首先进行共线性检验。检验结果表明,各变量之间的相关系数都较低,最高不超过0.393,可以认为解释变量之间不存在共线性问题,可以进行下一步的回归分析。为了分析不同类型变量对贸易增长的影响,按变量类别依次加入相关变量进行回归,同时控制了年份效应。另外,考虑到不同变量对贸易增长影响可能会随着时间而变化,将样本按照时间维度进行分组回归。为了消除个别年份的影响,从而得出更一般性的趋势变化,将样本分为前后大致相等的两个时间段,即1995—2003年和2004—2013年。最终的回归结果如表2所示。

列(1)显示了地理变量对贸易增长的影响,各变量的系数符合预期,并且在1%水平上显著,从拟合度来看,仅地理变量就解释了21.25%的贸易增长的国际差异。模型(2)增加文化变量后,拟合度有进一步提高,模型(3)进一步增加了经济规模和贸易政策变量,拟合度达到了74.01%,各变量都在1%的水平上显著,说明设定的模型较好地解释了各国贸易增长情况。根据模型(3)的回归结果,地理距离回归系数为1.064,说明贸易双方的地理距离每增加1倍,双边贸易规模将下降约1倍,这是一个显著的影响。这说明,一国的地理区位对其贸易增长有影响,该国越临近国际主要市场,越有利于其对外贸易增长。非洲国家为何在贸易增长上长期滞后,一个重要原因就是其远离国际主要市场。此外,回归结果还显示,贸易双方如果存在地理接壤、具有临海条件,双边贸易量将显著增加。对于文化变量,贸易双方的文化距离越大,越不利于双边贸易增长,而贸易双方存在共同语言或殖民关系,有利于双边贸易增长。从经济规模变量的回归结果来看,贸易双方的经济规模越大,越有利于贸易增长。在理论解释上,出口国的经济规模越大,越具有“本土市场效应”(Krugman,1980),从而有利于一国的对外贸易,而进口国的经济规模越大,说明市场容量越大,从而有利于进口越多的产品。贸易政策变量的系数为正,且在1%的水平上显著,说明自由化的贸易政策推动了贸易增长。

为了进一步分析各变量对贸易增长的影响随着时间的变化情况,对样本数据按1995—2003年和2004—2013年进行了分组,模型(5)和模型(6)显示了分组后的回归结果。从相关回归结果来看,各变

量的系数保持不变,且都在1%的水平上显著,说明回归结果具有一定的稳健性。值得关注的是,三个地理变量的回归系数的绝对值均随着时间而增加,说明即使在交通技术改进和全球化的推动下,地理因素对贸易增长的影响并没有像传统观念所认为的下降,反而地理因素的影响力上升了,这验证了上文中的理论机理分析。从文化变量的回归来看,文化距离因素对贸易增长的影响随着时间而增加,说明在全球化时代,文化差异因素仍然显著存在,并对贸易活动有重要影响。对于共同语言与殖民关系变量,其回归系数的绝对值随着时间变小。在解释上,随着英语的普及,这在一定程度上减弱了贸易双方存在共同语言这一影响因素的重要性,使得其回归系数随着年份而变小;另一方面,全球化的发展使历史上存在殖民关系的国家在文化关系和贸易关系上开始出现“脱钩”,表现为回归系数随着年份而变小。

实证研究的另一个重要的发现是,以贸易自由化水平来衡量的贸易政策的影响力随着时间而下降,这与Nenci(2009)对经济史研究的结论相似。在贸易政策对贸易增长的驱动出现下降的背景下,一国要实现更长时期的贸易增长,就不能仅依赖于贸易政策的刺激作用,而需要从更为广泛的视角来考虑其对外贸易发展。

此外,为了进一步验证全球生产网络是否导致地理与文化影响力更加明显,将样本按产品类别分为中间产品与最终产品,然后进行分组回归。由于全球生产网络集中体现在中间产品贸易上,中间产品贸易越发达的国家,说明该国参与全球生产网络的程度越深,因此可以用一国中间产品贸易的规模来代表该国参与全球生产网络的情况。在对产品分组的处理上,根据现有文献的常用方法,将原样本数据中的产品编码按照联合国网站提供的产品编码对应表转换成BEC编码,然而根据BEC的产品分类,选择其中的42、53等8类编码产品为中间产品,选择其中的112、522等6类编码为最终产品。表3显示了产品分组后的回归结果,根据表中数据可以看出,地理距离和文化距离这两个核心变量对中间产品的阻滞作用明显高于对最终产品的阻滞作用,这说明全球生产网络提升了地理距离与文化距离的影响力,同时也说明了全球生产网络更容易在地理邻近和文化相似的国家或地区形成。

表2 整体回归结果

变量	模型(1) 全样本		模型(2) 全样本		模型(3) 全样本		模型(4) 全样本		模型(5) 1995—2003		模型(6) 2004—2013	
	lnDist	-0.641*** (-56.96)	-0.674*** (-59.72)	-1.090*** (-119.23)	-1.064*** (-160.35)	-1.045*** (-108.58)	-1.082*** (-118.15)					
Contig	2.472*** (44.96)	2.211*** (40.30)	0.703*** (15.82)	0.680*** (21.17)	0.642*** (13.81)	0.713*** (16.05)						
Sea	1.102*** (55.38)	1.082*** (54.78)	0.244*** (15.29)	0.218*** (18.72)	0.186*** (10.93)	0.248*** (15.50)						
Culture_d		-0.05*** (-6.40)	-0.006*** (-5.73)	-0.005*** (-7.24)	-0.003*** (-3.15)	-0.007*** (-7.07)						
Comlang		0.805*** (29.93)	0.576*** (26.74)	0.606*** (38.64)	0.641*** (28.05)	0.574*** (26.66)						
Colony		1.845*** (31.45)	0.208*** (4.37)	0.298*** (8.68)	0.411*** (8.29)	0.196*** (4.11)						
lnGDP _i			1.203*** (308.78)	1.208*** (426.34)	1.208*** (294.67)	1.208*** (308.58)						
lnGDP _j			0.980*** (252.77)	0.966*** (328.03)	0.959*** (218.54)	0.970*** (243.69)						
Pol				0.006*** (20.47)	0.007*** (17.76)	0.004*** (11.30)						
常数项	16.414*** (159.87)	15.896*** (154.39)	-35.689*** (-215.50)	-36.405*** (-304.46)	-36.568*** (-212.21)	-35.909*** (-215.53)						
年度效应	控制	控制	控制	控制	控制	控制						
样本数	133432	133432	133432	133432	61642	71790						
R ²	0.2125	0.2354	0.7341	0.7401	0.7359	0.7346						

注:括号中数字是t值;***、**和*分别表示1%、5%、10%的显著性水平。

表3 按中间产品与最终产品的分组回归结果

变量	中间产品			最终产品		
	(1) 全样本	(2) 1995—2003	(3) 2004—2013	(4) 全样本	(5) 1995—2003	(6) 2004—2013
lnDist	-1.024*** (-160.24)	-0.975*** (-105.82)	-1.066*** (-120.32)	-0.984*** (-140.95)	-0.926*** (-91.70)	-1.033*** (-107.15)
Contig	0.866*** (25.84)	0.828*** (17.22)	0.900*** (19.32)	0.859*** (23.62)	0.880*** (16.82)	0.841*** (16.69)
Sea	0.160*** (12.90)	0.095*** (5.31)	0.216*** (12.64)	0.321*** (23.31)	0.338*** (16.72)	0.310*** (16.46)
Culture_d	-0.010*** (-12.93)	-0.009*** (-7.93)	-0.011*** (-10.37)	-0.008*** (-9.39)	-0.004*** (-3.59)	-0.010*** (-9.58)

变量	中间产品			最终产品		
	(1) 全样本	(2) 1995—2003	(3) 2004—2013	(4) 全样本	(5) 1995—2003	(6) 2004—2013
Comlang	0.684*** (42.07)	0.698*** (29.61)	0.672*** (29.93)	0.722*** (40.55)	0.828*** (32.04)	0.629*** (25.66)
Colony	0.214*** (5.96)	0.346*** (6.71)	0.096** (1.92)	0.417*** (10.71)	0.483*** (8.62)	0.356*** (6.58)
lnGDP _i	1.185*** (407.32)	1.172*** (279.80)	1.197*** (296.39)	1.073*** (332.90)	1.062*** (226.81)	1.082*** (244.03)
lnGDP _j	0.977*** (316.73)	0.970*** (211.22)	0.983*** (235.52)	0.792*** (233.52)	0.760*** (149.62)	0.817*** (178.94)
Pol	0.001** (2.29)	0.001 (1.41)	0.001* (1.72)	0.020*** (64.99)	0.022*** (50.16)	0.019*** (42.29)
常数项	-36.508*** (-289.91)	-36.465*** (-201.46)	-36.494*** (-209.86)	-31.826*** (-229.45)	-31.383*** (-156.72)	-32.116*** (-168.51)
年度效应	控制	控制	控制	控制	控制	控制
样本数	132919	61010	71909	128618	58566	70052
R ²	0.7099	0.7052	0.7047	0.6376	0.6343	0.6328

注:括号中数字是 t 值;***、**和 * 分别表示 1%、5%、10% 的显著性水平。

四、结论与启示

传统的关于贸易增长的研究主要基于制度与贸易政策,并不能充分解释贸易增长的国别差异,同时忽略了地理与文化因素对一国贸易表现的影响作用。从理论上讲,以产品内分工为代表的新国际分工推动了全球生产网络的兴起,在这一过程中,特定的地理与文化因素促进了全球生产网络的形成,而全球生产网络的兴起对生产协同性和交货及时性有了更高的要求,进一步加深了地理文化因素与贸易增长的联系。像东亚地区这样存在着地理邻近和文化关联的地理区域,更易形成全球生产网络,并通过更紧密的分工关系促进贸易增长。

基于拓展的贸易引力模型,本文选取 88 个国家 1995—2013 年的双边贸易数据进行实证研究,结果验证了地理与文化因素对贸易增长的实际影响。值得关注的是,地理距离、文化距离等核心变量对贸易增长的影响程度随着时间而上升,说明在交通技术改进和全球化背景下,地理与文化对贸易增长的影响程度不仅没有减弱,反而是增强了。对样本数据按中间产品与最终产品的分组回归表明,地理距离和文化距离对中间产品的影响

程度大于对最终产品的影响程度,说明在全球生产网络下,国家之间的地理邻近与文化相似性对彼此间进行产品内分工更为重要。本文的研究还表明,以贸易自由化水平为衡量的贸易政策对贸易增长的影响随着时间出现了下降的趋势,这说明为了实现长期的贸易增长,一国不能仅依赖于贸易政策的刺激作用,而应该从更为广泛的视角来考虑其对外贸易战略。

本文的研究具有重要的政策启示含义。受国内外经济环境的影响,中国对外贸易当前正面临着增长乏力的问题,寻求新的增长动力对中国对外贸易发展意义重大。“一带一路”战略为中国对外贸易提供了一个新的发展空间,而“一带一路”本身就具有明确的地理和文化指向。因此,在实施过程中,需要注重中国与不同沿线国家在地理和文化关系上的研究,并采取相应的政策。例如中国与中亚国家在历史上就存在着通过丝路相连的紧密的地理与文化关系。由于近代以来,国际贸易通道主要转向海洋运输,陆上交通通道发展相对滞后,这构成了制约中国与中亚国家贸易增长的不利因素。对此,应通过中国的主导作用,加强相关区域的基础设施建设,推动互联互通,构建中国对中亚地区贸易增长的长远基

础。从中国对非洲国家的贸易活动来讲,一方面受到亚丁湾等地区在贸易通道安全性上的影响,还受到西方国家对非洲投资和经贸活动“新殖民主义”指责的影响,这些因素不利于中国对非洲贸易的长远发展。对此,中国一方面要采取措施加强对主要海上贸易通道的安全保障,同时要加强与非洲和西方国家的文化沟通与文化往来,消除影响文化互信的不利因素,构筑中国对非洲贸易增长的坚实基础。

注:

①数据来源网站为:<http://geert-hofstede.com/>。

②数据来源网站为:<http://globalization.kof.ethz.ch/>。

参考文献:

速建 施炳展,2014:《中国的内陆离海有多远:基于各省对外贸易规模差异的研究》,《世界经济》第3期。

胡昭玲 杜威剑,2014:《贸易政策选择的影响因素——基于民主化程度与政府执行效率的分析》,《国际贸易问题》第7期。

亚当·斯密,1776:《国富论》,中译本2011年,译林出版社。

Anderson, J. & E. Wincoop(2003), “Gravity with gravitas: A solution to the border puzzle”, *American Economic Review* 93(1):170—192.

Anderson, J. & E. Wincoop(2004), “Trade cost”, *Journal of Economic Literature* 42(3):691—751.

Cairncross, F. (1997), *The Death of Distance*, Harvard Business Press.

Campbell, D. (2010), “History, culture, and trade: A dynamic gravity approach”, Research Paper from Economics and Econometrics Research Institute (EERI), No. EERI_RP_2010_26.

Chaney, T. (2013), “The gravity equation in international trade: An explanation”, NBER Working Paper No. 19285.

Disdier, A. C. & K. Head(2008), “The puzzling persistence of the distance effect on bilateral trade”, *Review of Economics and Statistics* 90(1):37—48.

Egger, P. H. & A. Lassmann(2012), “The language effect in international trade: A meta-analysis”, *Economics Letters* 116(2):221—224.

Findlay, R. & K. H. O'Rourke(2007), *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton University Press.

Hofstede, G. (2001), *Culture's Consequences: Comparing Values, Behaviors, Institutions, and Organizations across Nations*, 2nd ed., Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Hummels, D. (1999), “Transportation costs and international integration in recent history: A contrarian view”, Working Paper, University of Chicago.

Jacks, D. S., C. M. Meissner & D. Novy(2009), “Trade booms, trade busts, and trade costs”, CESifo Working Paper, No. 2767.

Krugman, P. (1980), “Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade”, *American Economic Review* 70(5):950—959.

LeSage, J. & K. Pace(2008), “Spatial econometric modeling of origin-destination flows”, *Journal of Regional Science* 48(5):941—967.

McCallum, J. (1995), “National borders matter: Canada-U. S. regional trade patterns”, *American Economic Review* 85(3):615—23.

Melitz, J. (2008), “Language and foreign trade”, *European Economic Review* 52(4):667—699.

Milner, H. & K. Kubota(2005), “Why the move to free trade? Democracy and trade policy in the developing countries”, *International Organization* 59(1):107—143.

Nenci, S. (2011), “Tariff liberalization and the growth of world trade: A comparative historical analysis of the multilateral trading system”, *World Economy* 34(10):1809—1835.

Novy, D. (2010), “Trade booms, trade busts, and trade costs”, NBER Working Paper, No. 15267.

Oha, C. H., W. T. Selmierb & D. Lienc(2011), “International trade, foreign direct investment, and transaction costs in languages”, *Journal of Socio-Economics* 40(6):732—735.

Peri, G. & R. F. Silvente(2010), “The trade creation effect of immigrants: Testing the theory on the remarkable case of Spain”, *Canadian Journal of Economics* 43(4):1433—1459.

Sachs, J. D. (2005), *The End of Poverty: Economic Possibilities for Our Time*, New York: Penguin Group.

Tinbergen, J. (1963), “An analysis of world trade flows”, in: J. Tinbergen (ed.), *Shaping the World Economy*, New York, NY: Twentieth Century Fund.

(责任编辑:陈建青)