

# 经济规模和地理距离对双边贸易额的影响

赵伟

考文纽斯经济大学

DOI:10.32629/ej.v3i3.444

**[摘要]** 在过去的二十年里,中国与中东欧国家的贸易合作在两国政府的推动下不断加强。随着部分中东欧国家的“向东”发展策略的制定,中国在中东欧地区的投资越来越受欢迎。在双方共同经济利益的驱动下,中国与中东欧各国在政治和经济领域的合作都取得有目共睹的发展。然而相比西欧各国,中国与中东欧各国的经贸合作的潜力空间还很大。因此,本文引用贸易引力模型,对中国与中东欧各国的双边贸易合作进行了综合分析,探讨了经济规模和地理距离对双边贸易的影响。

**[关键词]** 中国与中东欧; 双边贸易; 贸易引力模型

## 1 研究背景

自上世纪90年代以来,由于经济的全球化和中东欧国家的体制转轨,中国与中东欧国家之间的贸易合作不断加强。进入21世纪之交,中国与中东欧国家之间的双边贸易发展再次迈出了一大步,即使在全球金融危机肆虐之时,两地区的贸易额也几乎每年都会创下新纪录。然而,从公开数据源我们可以看到,2017年中国与欧盟各国的贸易总额约为6430亿美元,而中国与中东欧各国的贸易总额仅为680亿美元,这意味着中东欧各国与中国之间虽然在过往的十多年里取得了长远的发展,然后相比西欧各国,两地区的贸易额度仍相对较低,两地区的贸易总额仅仅占中国与欧盟各国贸易总额的10%。然而中东欧各国在欧洲不管是地理位置,土地面积还是人口总是都占有重要的比例,鉴于如此不成比例的贸易情况,不管对于中国还是中东欧各国来说,都十分有必要对其双方的双边贸易关系进行深入探讨和进一步研究。两地双边贸易中的驱动亦或抑制因素都值得双方仔细研究。受此研究动机的推动,作者采用传统的重力贸易模型对国民生产总值和地理距离在中国和中东欧国家双边贸易中的影响作用进行探究。根据本文对两地双边贸易基于引力模型的分析,笔者认为传统的贸易引力模型已经不足以充分解释中国中国与中东欧国家

的双边贸易现状了,因此,在今后的研究与学习中,新的引力变量需要被引入,从而使两地的双边贸易研究更加充分,全面。

## 2 贸易引力模型在双边贸易分析中的应用

而地理距离对其则具有负面的抑制作用。因此,作者在本文探讨了16个中东欧国家的GDP以及其首都与中国首都的距离,借此分析了经济规模和地理距离对中国与中东欧各国双边贸易的影响。

表格数据来源: 世界银行数据库

表1 中国与中东欧各国的 GDP 数据(单位: 十亿美元)

	2008	2018	GDP 增长率
阿尔巴尼亚	12.88	15.06	16.93%
保加利亚	54.41	65.13	19.70%
克罗地亚	70.49	60.81	-13.73%
捷克	235.72	245.23	4.03%
爱沙尼亚	24.19	30.28	25.18%
塞尔维亚	52.19	50.51	-3.22%
斯洛文尼亚	55.59	54.24	-2.43%
斯洛伐克	100.32	106.47	6.13%
罗马尼亚	214.31	239.55	11.78%
波兰	533.82	585.78	9.73%
马其顿	9.91	12.67	27.85%
黑山	4.55	5.45	19.78%
立陶宛	47.85	53.25	11.29%
拉脱维亚	35.60	34.85	-2.11%
匈牙利	158.00	155.70	-1.46%
波斯尼亚和黑塞哥维那	19.11	19.78	3.51%
中国	4,594.31	13,608.15	196.2%
中东欧各国平均值	101.81	108.38	6.45%

在传统的贸易引力模型中,经济规模(通常用GDP表示)和地理距离通常被作为自变量,贸易流量通常被作为因变量。在传统模型中,经济规模对贸易双方的双边贸易额具有积极的影响作用,

表1显示了16个中东欧国家和中国在10年内的GDP增长率。从表1中可以发现,每一个中东欧国家的GDP差异都很大。在中东欧各国中,波兰的GDP数值最高,高达5857.8亿美元,而黑山的GDP

数值最低,仅为54.5亿美元,最高者波兰的GDP数值是最低折黑山GDP数值的107倍。此外我们还发现,中国和大多数中欧和东欧国家在2008年至2018年这10年间都取得了良好的经济发展。与2008年相比,中国2018年的GDP增长了196.2%,中东欧各国的平均GDP也增长了6.45%。根据传统的贸易引力模型,我们可以得知,两个贸易国之间的贸易规模与其各自的国民生产总值成正比。因此,中国和东欧国家经济在2018年的大幅增长应该预示着,相比于2008年,2018年间中国与中东欧国家之间的双边贸易关系应该更加紧密。但是,根据数据我们可以发现并非所有这些中东欧国家都在2018年实现了与中国的更加紧密的双边贸易关系。如表中数据所显示的,在所有中东欧国家中,黑山的GDP最低(2018年为54.5亿美元)。从表2中我们可以看出,北马其顿的GDP为126.7亿美元,大概是黑山的2.3倍,根据之前的贸易引力模型描述,马其顿于中共的贸易合作应远高于中国与黑山的贸易合作。然而,根据相关数据计算可以得出,黑山与中国的贸易强度指数(TI)贸易强度指数为0.31,中国与马其顿的贸易强度指数为0.07。根据相文献可以得知,贸易强度指数介于0与1之间,越接近1,说明贸易双方之间的贸易联系越紧密。根据本文的描述,我们可以发现,黑山的GDP不足马其顿的一半,然而其与中国的贸易强度指数却是马其顿的4倍左右,因此,传统的贸易引力模型中认为贸易伙伴国的GDP可以促进双边贸易增长不足以解释马其顿和黑山与中国的贸易状况。

地理距离是另一个可能影响双边贸

易中贸易潜力的因素。从表2中可以看出,中国与16个中东欧国家的地理距离都比较远。中国距塞尔维亚最远,达到7,723公里。中国和克罗地亚之间的距离最小,为6,372公里。根据贸易引力方程,两国之间的距离越大,双边贸易的可能性就越低。实际上,随着国际化的进程和现代信息技术的发展,能影响两国双边贸易的因素越来越多也越来越复杂,因此,传统贸易引力模型中的变量也被赋予了新的意义。现如今,引力模型中的距离通常与运输和通讯成本有关。贸易伙伴之间的距离越远,用于运输和交流的资金就越多,贸易发生的可能性也会随之降低。因此,仅仅计算两国间的直线地理距离已经不再适用于现代双边贸易的研,更不用说贸易双方,可能被山脉或海洋分隔开来。而且,运输成本也不仅仅取决于直线距离。例如海上运输成本取决于航道的选择;中国和匈牙利之间的直线距离小于中国和德国之间的直线距离,但是,从中国到德国的运输成本要比从中国到匈牙利的运输成本低得多。造成这种情况的原因也是可以理解的,德国作为欧盟重要的交通枢纽之一与匈牙利相比不仅运输基础设施齐全,大型港口众多,而且与之相配套的物流服务系统也较为发达,因此,大部分去往中东欧国家的货物都会经过德国这种重要枢纽国进行中转。在这种情况下,我们可以假设,随着信息和运输技术的更进一步发展,贸易两国的物流基础设施和相关服务的发展将会对其双边贸易产生越来越重要的影响。这个假设也可以解释为什么中国一直在中东欧各国大力推动基础设施建设项目,例如匈塞高铁等。

表2 中欧与中东欧各国首都之间的地理距离(单位:千米)

国家	地理距离	国家	地理距离
阿尔巴尼亚	7068	罗马尼亚	7686
保加利亚	7462	波兰	7364
克罗地亚	6372	马其顿	7419
捷克	7347	黑山	7798
爱沙尼亚	6993	立陶宛	6993
塞尔维亚	7723	拉脱维亚	6898
斯洛文尼亚	7616	匈牙利	6948
斯洛伐克	7422	波斯尼亚和黑塞哥维那	7531

### 3 结论

传统的贸易引力模型为分析两国的双边贸易提供了一定的理论基础。然而,由于其往往仅局限于涉及经济变量,因此并不能完全的解释所有贸易现象。根据进一步研究作者发现,非经济变量如文化距离,制度距离等的引入,将更加完善传统的贸易引力模型,从而使其更具备对贸易现象的解释力。

### [参考文献]

- [1]庄丽娟,姜元武,刘娜.广东省与东盟农产品贸易流量与贸易潜力分析——基于引力模型的研究[J].国际贸易问题,2007(6):81-86.
- [2]尚宇红,高运胜.中国与中东欧10国出口产品竞争力及结构效应研究:2002-2011年——基于CMSA模型的实证分析[J].世界经济研究,2014(4):32-38+88.
- [3]林华.中国与东盟农产品贸易流量和影响因素分析[J].现代商贸工业,2017(15):71-73.

### 作者简介:

赵伟(1988--),男,汉族,河北省人,硕士,考文纽斯经济大学,研究方向:中国与中东欧贸易合作。