

# 我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势培育

## ——基于跨境物流视角

刘玲博士

(新疆财经大学工商管理学院 新疆乌鲁木齐 830012)

**内容摘要:** 提升西部地区跨境农产品贸易竞争力有利于充分发挥西部农业特色资源优势, 加快西部农村地区经济发展。本文以跨境物流为研究视角, 阐述了跨境物流对跨境农产品贸易竞争力的影响。研究表明: 跨境物流的发展有利于提升我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势, 缩小区域农产品跨境贸易发展差异。实证结果显示跨境物流发展水平每提升1个百分点, 将带动我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势提升0.34个百分点。因此, 应该加快推进西部地区跨境物流跨越式发展, 为西部地区农产品贸易竞争优势培育提供良好的外部环境。

**关键词:** 跨境贸易; 农产品; 竞争优势; 跨境物流; 西部地区

**中图分类号:** F724

**文献标识码:** A

**文章编号:** 2095-9397(2022)01-0135-04

**文章著录格式:** 刘玲. 我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势培育——基于跨境物流视角[J]. 商业经济研究, 2022(1): 135-138

### 引言

随着经济全球化的不断发展, 进出口贸易对于一国经济的增长以及居民生活福祉的改善都起到重要的促进作用。作为世界上最大的发展中国家, 我国对农产品不仅有巨大的进口需求, 同时在市场经济调节下, 对于一些特色农产品也具有较强的出口需要。特别是我国西部地区, 由于人均土地相对丰富, 具备较好的发展农业的自然条件, 因此农产品的出口是促进当地农民增收的一条重要路径。由于大部分农产品保质期相对较短, 因此对于运输时间、运输条件以及运输成本都有较高的要求。特别是涉及到跨境贸易, 对通关、冷链运输以及流通成本的依赖性较强。长期以来, 由于跨境物流运输成本和效率的不利影响, 导致我国西部地区农产品对外贸易发展缓慢。大量优质农产品无法及时运输到国际消费市场, 造成极大的资源浪费, 不利于西部农村地区经济持续发展。随着“一带一路”倡议的不断推进, 我国向西开放的程度逐渐加深, 西部地区流通网络逐渐丰富、物流基础设施日趋完善, 有效补足了跨境物流运输能力的不足, 为我国西部地区跨境农产品贸易的高质量发展提供了良好的外部条件。

纵观学者已有研究成果可以发现, 工业品以及服务贸易是跨境贸易的研究热点, 与此对应, 农产品跨境贸易的研究相对较少。一些学者主要是从跨境电商、贸易便利化、“一带一路”等角度出发研究影响我国农产品跨境贸易发展的影响因素, 例如邵秀丽(2021)在研究中指出, 跨境

电商的出现丰富了我国农产品的营销手段, 有利于缓解全球农产品市场上的信息不对称问题, 提高农产品流通效率。党琳静和赵景峰(2020)认为, “一带一路”不仅有利于我国向沿线国家和地区转移过剩产能, 完成产业升级。同时也能够改善我国出口结构, 降低我国农产品跨境贸易的经济成本, 他们在研究中指出, 随着我国与世界各国贸易往来的不断加深, 各项经贸合作条文的出台有利于提升出口贸易便利性, 这对我国出口产品深度和广度都将带来积极影响。目前来看, 鲜有学者从跨境物流视角阐述我国跨境农产品出口竞争优势。事实上, 随着贸易全球化的深度发展, 农产品在全球市场上的竞争优势已不仅仅局限在产品品质, 营销手段、流通效率等都将成为跨境农产品在全球消费市场竞争优势形成的重要因素(丁婷和李斐斐, 2021)。由于我国西部地区近年来在跨境物流领域取得了较大的突破, 基于此, 本文将我国西部地区为研究对象, 深度探讨跨境物流发展与农产品跨境贸易竞争优势的关联性, 为进一步提升我国西部地区跨境农产品的贸易竞争力提供可行的政策建议。

### 我国西部地区农产品跨境贸易发展现状

#### (一) 贸易规模持续增长

随着我国西部地区物流运输网络不断完善, 西部地区农产品出口额不断增长。表1为我国2015-2020年农产品出口统计信息, 可以发现, 在此期间全国农产品出

基金课题: 本文系新疆维吾尔自治区自然科学基金项目“丝绸之路经济带下新疆-中亚跨境农产品供应链运行模式与路径研究”(项目编号2017D0B07)

口额虽然有递增趋势，但是农产品出口占比却常年维持在7%水平。然而，从西部地区农产品出口统计数据来看，农产品出口占比由2015年的14.32%上升到2020年的16.89%，农产品出口对西部地区对外贸易的重要性不断凸显。这说明我国西部地区农产品出口贸易增速在全国处于领先地位，西部地区正成为我国农产品跨境贸易新的增长点。

表2统计了我国农产品出口运输方式的变化情况。可以发现，在2015-2020年期间，我国出口农产品海运占比由2015年的80.84%下降为2020年的73.49%，农产品出口对海洋运输的依赖性降低。对此本文认为，造成这一运输方式变化主要是因为，近年来我国西部内陆地区农产品对外出口规模相对增长较快，尤其是随着“一带一路”倡议的推进，内陆地区与中亚地区的陆上贸易通道被打通，中欧班列的开通丰富了我国向西开放运输方式的选择，由此降低了海运占比。此外，陆运占比的提升也从侧面反映了我国西部地区跨境物流运输能力的增强。

(二) 贸易竞争力持续提升

由于在国际贸易中，大多采用比较优势理论阐述产品市场竞争力，因此本文以出口农产品价值占第一产业增加值的比重来表示各地区农产品的出口竞争优势。当该变量越大时，说明区域内农产品生产中用于出口的农产品规模占比较大，此时意味着该地区农产品在国际贸易市场上更具比较优势。反之，则意味着该地区所生产的农产品大多用于本地消费或国内消费，农产品在全球跨境贸易竞争优势较小。表3为2015-2020年我国西部各省份跨境农产品竞争优势评价。从横向数据对比来看，由于区位优势、自然地理等因素的影响，新疆、青海、内蒙古、云南以及广西等地在跨境农产品贸易上具有较强的竞争优势。从纵向数据来看，随着近年来西部农业大开发的逐步推进，西部各省份交通可达性的提高，我国西部各省份跨境农产品贸易竞争优势具有较大的提升。

研究方案设计

(一) 研究样本选择

本文以我国西部地区各省份为研究对象。对于西部地区的划分，本文沿用学者们的一贯做法。选取新疆、西藏、青海、宁夏、广西、云南、贵州、四川、重庆、陕西、内蒙古、甘肃共计12个省份和地区。由于“一带一路”倡议对我国向西开放的影响较大，同时考虑到政策的滞后性，因此本文以2015-2020年为研究周期，通过实证分析检验跨境物流对跨境农产品贸易竞争优势产生的影响。

(二) 跨境物流发展水平测度

由于跨境物流涉及到清关、物流、贸易等多个场景，因此跨境物流的发展是一个综合性指标。在评价方法选择上，现有学者主要是采用熵权法模型或主成分分析法来进行测度。因此，本文将采用成熟的熵权法模型，建立一套足以评价我国不同省份跨境物流发展水平指标体系，定量评价我国西部地区各省份跨境物流发展水平。本文所涉及的用来测量西部地区跨境物流发展水平的指标体系具体如表4所示，分别从基础设施质量、国际运输潜力以及跨境运输便利性三个角度出发，构建8个二级指标进行衡量。

(三) 实证模型设计

由于本文采用了2015-2020年我国西部各省份的面板数据，因此为避免因遗漏重要变量带来的内生性，本文采用固定效应模型作为本文的实证分析模型，具体如下：

$$Y_{it} = \alpha + \beta_1 LED_{it} + \lambda_i X_{it} + \varepsilon$$

其中， $Y_{it}$ 为本文的被解释变量，表示各地区农产品竞争优势。LED<sub>it</sub>为本文的核心解释变量，表示区域i在t时期跨境物流发展水平；当 $\beta_1$ 显著为正时，意味着跨境物

表1 2015-2020年我国农产品出口额

年份	全国农产品出口额(亿元)	全国农产品出口占比	西部地区农产品出口额(亿元)	西部地区农产品出口占比
2015年	16726	6.92%	4524	14.32%
2016年	17362	7.15%	5287	14.97%
2017年	18369	7.02%	5885	15.36%
2018年	19276	7.17%	6227	16.10%
2019年	20735	7.12%	6734	16.43%
2020年	22618	7.01%	7153	16.89%

数据来源：中国农业发展研究院，笔者整理得到。

表2 2015-2020年我国农产品出口运输方式

年份	海运规模(亿元)	海运占比	陆运&空运规模(亿元)	陆运&空运占比
2015年	3657	80.84%	867	19.16%
2016年	3972	75.13%	1315	24.87%
2017年	4387	74.55%	1498	25.45%
2018年	4872	78.24%	1355	21.76%
2019年	4964	73.72%	1770	26.28%
2020年	5257	73.49%	1896	26.51%

表3 2015-2020年我国西部各省份跨境农产品竞争优势评价

地区	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
新疆	21.27	22.25	22.17	23.98	24.65	26.11
青海	17.15	17.26	17.54	18.09	17.87	18.63
西藏	10.92	11.52	11.81	11.27	12.09	12.57
宁夏	12.27	12.25	12.61	12.95	13.33	13.38
甘肃	13.3	13.75	13.91	14.52	14.77	15.12
陕西	10.94	11.42	11.67	12.04	12.65	12.53
内蒙古	12.26	14.45	17.15	16.27	17.78	18.09
四川	8.73	9.16	9.44	9.16	10.06	9.95
重庆	6.12	7.23	7.74	8.09	8.35	8.44
云南	13.36	14.46	15.87	16.82	17.11	17.43
贵州	10.72	12.23	13.17	13.22	13.75	13.77
广西	14.46	15.52	15.97	16.73	17.26	17.42

流的发展有利于提升我国西部地区农产品贸易的市场竞争力。 $X_{it}$  为本文的控制变量,包括:一是经济发展水平,以人均 GDP 来表示;二是品牌知名度,以区域内地理标志农产品数量来表示;三是对外开放水平,以进出口贸易占 GDP 的比重来表示;四是城市化发展水平,以城市常住人口占总常住人口的比重来表示。

本文的数据均来源于国家统计局、各省市历年统计年鉴以及经济与社会发展统计公报,历年中国交通运输统计年鉴、《中国海关统计年鉴》以及 WIND 数据库。对于部分年份数据缺失的情况,本文采用插值法处理。同时为了减少回归过程中可能存在的异方差,本文对所有非绝对值变量均进行了对数化处理。

表 4 跨境物流发展水平测度指标体系

一级指标	二级指标	指标含义
基础设施质量	交通通达度	人均道路里程
	数字信息支持	数字经济发展水平
国际运输潜力	海运能力	港口货运吞吐量
	陆运能力	中欧班列开通数量
	空运能力	民用机场数量
跨境运输便利性	运输时间	省会城市货物出境平均时间
	通关便利性	货运通关平均时间
	电商参与程度	跨境电商贸易额占比

表 5 2015-2020 年我国西部各省份跨境物流发展水平评价

地区	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年
新疆	35.27	36.87	40.52	48.93	52.19	57.87
青海	17.78	17.93	18.77	20.44	20.55	24.88
西藏	11.06	13.31	12.89	13.45	16.42	17.15
宁夏	24.76	30.68	31.06	37.58	39.96	45.26
甘肃	27.71	36.03	35.44	43.53	46.64	52.26
陕西	41.82	45.57	49.68	61.23	65.96	72.27
内蒙古	20.97	28.68	29.38	36.25	38.79	44.17
四川	39.85	40.28	41.85	49.41	52.27	57.78
重庆	37.88	45.03	42.91	51.82	55.31	61.09
云南	29.17	34.56	34.27	41.13	43.67	49.04
贵州	27.77	31.66	31.90	37.84	39.94	45.13
广西	40.87	43.36	44.21	52.82	56.17	61.89
平均值	29.58	33.66	34.41	41.20	43.99	49.07

表 6 实证回归结果

变量	估计系数	T 统计量	估计系数	T 统计量
跨境物流发展水平	0.7223***	(5.9983)	0.3381***	(3.3782)
经济发展水平	0.1712**	(2.1746)	0.1228***	(2.7361)
品牌知名度	0.2833***	(4.0988)	0.1193**	(2.1873)
对外开放水平	0.3745***	(11.2837)	0.3564***	(4.4472)
城市化水平	-0.6329***	(-12.0489)	-0.6177***	(-8.9283)
个体&时间固定	无		控制	
截距项	3.8228***	(17.8472)	3.6738***	(17.2736)
R <sup>2</sup>	0.5423		0.5712	
F 统计量	19.8832		19.9364	

注:\*\*\*表示通过了1%水平上的显著性检验,\*\*表示通过了5%水平上的显著性检验,\*表示通过了10%水平上的显著性检验。

## 实证结果与分析

### (一) 我国西部地区跨境物流发展水平评价

表 5 为 2015-2020 年我国西部地区各省份历年跨境物流发展水平的测度值。从评价结果的纵向对比来看,研究期内,我国西部地区跨境物流发展水平呈现逐年递增的趋势,这主要是因为近年来“一带一路”倡议的不断推进,极大地改善了我国西部地区对外开放水平,西部地区各项物流基础设施投资力度逐年增加。例如中欧班列开通数量的增长、交通物流节点城市的建立以及覆盖密度更广的公路铁路基础设施。各类基础设施的建设以及物流运输体系的不断完善极大地提升了我国西部地区跨境物流水平,为农产品跨境贸易提供了更便利的流通环境。从横向对比来看,沿边省份以及交通枢纽地区跨境物流发展水平较高,例如新疆、陕西、重庆、广西跨境物流发展水平在整个西部地区处于较高行列。然而,随着“一带一路”倡议的推进以及西部地区向西开放交通体系的不断完善,西部地区跨境物流发展差距正逐渐缩小。

### (二) 跨境物流对西部地区跨境农产品竞争优势的影响分析

表 6 为本文的实证回归结果,从 R<sup>2</sup> 和 F 统计量来看,在控制个体固定效应和时间固定效应后,模型的拟合效果更优,因此选择带个体和时间固定效应模型作为分析的基础。从变量估计系数来看,跨境物流发展水平与农产品贸易竞争优势显著正相关。跨境物流发展水平每提高 1 个百分点,将带动我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势提升 0.34 个百分点。本文认为,随着跨境电商的发展以及全球消费市场结构的升级,对高品质农产品的需求将急剧增加,跨境农产品贸易规模将有较大的增长空间。跨境物流发展水平的提高,意味着本地农产品跨境运输能力的增强,农产品跨境贸易过程中所花费的流通成本、合理损耗成本以及时间成本都将大大降低。同时,跨境物流能力的改善还能够反哺生产端,刺激更高质量农产品的生产,进而满足全球消费市场的需求。因此,跨境物流能力的提高能够满足全球消费市场对农产品品质和便利性消费的需求,从而在全球农产品贸易市场上形成更强的竞争优势。

在其它控制变量上,经济发展水平与跨境农产品贸易竞争优势显著正相关,这与邵秀丽(2020)的研究结论相吻合。经济发展水平的提高有利于带动技术水平的改善,从而提升跨境农产品的产品品质。此外,在我国城乡二元发展体制机制下,经济发展水平的提高意味着城市反哺农村的能力越强,对我国广大西部地区而言,越能够指导农村产业发展,适应全球消费市场的发展需求。品牌知名度与农产品贸易竞争优势显著正相关,这



与我国实际情况相符合。事实上，地理标志农产品是我国农产品出口的主力军。相比其它农产品，地理标志类农产品在生产经营、市场营销等方面具有比较优势，因此在国际市场上更容易获得认可。对外开放水平变量与农产品贸易竞争优势显著正相关，一个可能的原因是，对外开放水平越高的地区，在开展农产品对外贸易时能够有更大的渠道优势，分销农产品的能力越强。值得注意的是，城市化水平变量的回归系数显著为负，这说明城市化率的提高会抑制我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势的形成。对此本文认为可能的原因包含以下两个方面：其一，现阶段我国西部地区城市化发展仍然是在向农村“抽血”，大量优质的农村劳动力、金融资本以及土地被城市占用，由此对农产品跨境贸易产生不利影响。其二，城市化进程的加快，带来了更大规模的农产品内需需求，使得一部分农产品出口转内销。

### 结论及对策建议

随着我国向西开放步伐的逐步加快，提升西部地区跨境农产品贸易竞争优势不仅能够发挥西部地区独特的区位优势，夯实西部省份农村农业发展的基础。同时也有利于我国西部地区充分融入国内国际双循环的发展体系，促进西部农村经济持续健康发展。本文以我国西部地区为研究对象，深入研究跨境物流对农产品跨境贸易竞争优势的影响。研究表明：随着跨境物流水平的不断改善，我国西部地区农产品跨境贸易竞争优势有了显著的提高。实证结果显示，跨境物流发展水平每提高1个百分点，将带动我国西部地区跨境农产品贸易竞争优势提升0.34个百分点，跨境物流对我国西部地区农产品贸易竞争优势的赋能效果明显。此外，经济发展水平、品牌知名度以及对外开放水平与西部地区农产品跨境贸易竞争优势显著正相关，但城市化发展则不利于农产品跨境贸易竞争优势的培育。本次研究所带来的政策建议如下：

加快推进西部地区跨境物流跨越式发展。这就需要进一步加大西部地区交通、通讯、冷链物流等基础设施的投入力度，加快铁路运输管网的体系建设。有条件的增开中欧班列，提高中欧班列利用效率，丰富西部地区农产品向西贸易的流通通道。同时，加快西部地区铁路、航空、公路交通枢纽建设，加强交通枢纽的区域辐射，改善我国西部地区交通可达性。完善社会资本进入—退

出机制，加大政府债券对西部地区基础设施建设的倾斜力度，加大中央财政一般性财政支出对西部地区基础设施建设的支持。此外，要充分利用信息技术的进步，发展西部跨境电商贸易，利用新科技手段赋能跨境物流效率提升。

为西部地区农产品贸易竞争优势培育提供良好的外部环境。要加快区域经济建设，形成城乡一体化联动机制，减少城市化不合理发展对西部地区农村发展的不利影响。严格坚持耕地红线制度，坚持绿色环保的发展理念，为西部地区农产品生产提供良好的生态环境。建立并完善城乡资源互通机制，破除制约农村产业的二元发展体系，有序引导城市资本、技术和先进管理经验参与到西部特色农产品的生产经营过程中。通过地理标志农产品项目提升西部农村特色农产品的市场知名度，改善农产品种植技术和手段，丰富市场营销模式以提升跨境农产品的市场品牌认可。

### 参考文献：

1. 吴志刚, 张爽. “一带一路”倡议背景下我国农产品跨境电商策略研究 [J]. 商业经济, 2021 (7)
2. 邵秀丽. 新时期跨境电商赋能农产品走出去的价值与对策 [J]. 农业经济, 2021 (7)
3. 丁婷, 李斐斐. 跨境物流效率对出口竞争力的影响研究——基于冰山运输成本理论 [J]. 商业经济研究, 2021 (9)
4. 刘阿娜, 刘芳婧. 跨境电商发展对我国农产品出口贸易的影响效应研究 [J]. 商业经济研究, 2020 (21)
5. 郑洁. 我国西南地区跨境电商农产品贸易发展问题与对策——以四川省为例 [J]. 商业经济研究, 2020 (18)
6. 党琳静, 赵景峰. 中国对“一带一路”沿线国家农产品出口的贸易效率与潜力预测 [J]. 西北农林科技大学学报(社会科学版), 2020, 20 (1)
7. 李文霞, 杨逢珉. 中国农产品出口丝绸之路经济带沿线国家的影响因素及贸易效率——基于随机前沿引力模型的分析 [J]. 国际贸易问题, 2019 (7)
8. 朱晶, 毕颖. 贸易便利化对中国农产品出口深度和广度的影响——以“丝绸之路经济带”沿线国家为例 [J]. 国际贸易问题, 2018 (4)

### 作者简介：

刘玲(1975-), 女, 汉族, 新疆乌鲁木齐人, 博士, 新疆财经大学工商管理学院讲师。研究方向: 区域经济、物流与供应链管理。