ADBI 工作文件系列

CAREC 地区贸易便利化指标对交通流的影响及政策启示

Palendra Kumar 和 Balwant Singh Mehta

编号 1435
March 2024

亚洲开发银行研究所

Falendra Kumar 是印度查 mu 大学经济系的教授。 Balwant Singh Mehta 是印度德里人类发展研究所的教授。

本文所表达的观点是作者的观点，并不一定反映 ADBI 、亚行、其董事会或其所代表的政府的观点或政策。ADBI 不保证本文中包含的数据的准确性，并且对使用这些数据的任何后果不承担任何责任。使用的术语可能不一定与亚行官方术语一致。

讨论文件在定稿和考虑发表之前， 必须进行正式修订和更正。

工作文件系列是以前命名的讨论文件系列的延续； 论文的编号继续进行， 没有中断或更改。 ADBI 的工作文件反映了对某个主题的初步想法， 并在线发布以供讨论。一些工作文件可能会发展成为其他形式的出版物。

建议引用：

Kumar, F. and B. S. Mehta. 2024. Impact of Trade Facilitation Indicators on transport corridors of CAREC region and Policy implications. ADBI Working Paper 1435. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available: https:

Please contact the authors for information about this paper. Email: fk

_ sud @ rediffmail. com, balmehtalko @ gmail. com

亚洲开发银行研究所 Kasumigaseki 大
楼， 8 楼 3 - 2 - 5 Kasumigaseki，
Chiyoda - ku
东京 100 - 6008, 日本

Tel: + 81 - 3 - 3593 - 5500
传真： + 81 - 3 - 3593 - 5571
URL: 电子邮件：

© 2024 亚洲开发银行研究所

Abstract

运输走廊的发展和更好的贸易便利化促进了跨境贸易流动，并通过加强区域合作促进了经济一体化。在此背景下，本文旨在分析贸易便利化指标 （ TFIs ） 对中亚区域经济合作 （ CAREC ） 运输走廊贸易流动的影响，并为加强贸易便利化提供政策含义。使用走廊绩效测量和监测 TFI 数据库，估计了一个增强的重力模型，以检查 TFI 对 CAREC 运输走廊沿线 CAREC 国家双边贸易流量的影响。研究表明，CAREC 走廊中的 TFI 对 CAREC 经济体的双边贸易流量产生了相当大的积极影响，尽管随着时间的推移而波动。贸易时间和更长的时间延迟会增加贸易成本并降低贸易。交易延误和信息不足，长时间的实物检查，协调不足以及漫长的海关程序可能会对入境贸易流量产生负面影响。更长的清关时间阻碍了农产品出口的质量和价格。CAREC 走廊沿线 TFI 的异质性相当大，可能会对 CAREC 经济体的双边贸易流动产生重大的积极影响。随着 TFI 的增强，沿途 CAREC 走廊经济体之间的区域一体化与合作得到了加强。随着 CAREC 走廊经济体的 TFI 更好，流入的贸易流量可能会比流出的贸易流量的激增相对更高。双边贸易流入可能会增加贸易量，并可用于基础设施和自然资源的开发。因此，有必要支持 CAREC 走廊经济体为运输走廊的发展做出积极贡献，并改善 TFI，以实现强劲的贸易业绩。加强区域经济合作应促进新技术，技能和知识的发展，以进一步改善贸易绩效机构，以提高贸易绩效。

关键字:贸易便利化指标, 贸易流量, 运输走廊, CAREC 区域, 政策影响

JEL 分类 ：F13, F14, M48, P25, R41

Contents

1. 1

2. 文献综述 2

3. 理论框架 3

4. 目标和方法 7

5. 结果与讨论 10

6. 结论与政策含义 17

7. 局限性和未来研究方向 20

参考文献 21

1. INTRODUCTION

运输走廊提供了一个连接国内和跨境经济枢纽的网络 （ Kalyzhova 和 Holzhacer 2021 ） 。运输走廊强调了区域经济的基础设施，贸易和投资一体化，以实现包容性增长和改善福利 （ Vicerma，2002 年 ） 。升级运输走廊最初吸引了潜在部门的投资，其次是其他潜在部门。运输走廊的发展和更好的贸易便利化增加了跨境贸易流动 （ Samad，Masood 和 Ahmed 2023 ），并通过加强区域合作刺激经济一体化 （ Laird 和 Veables 2017 ） 。贸易便利化是指产品跨境流动的有效和透明的信息，法规和边境通关程序 （ Aderso 1979 ） 。从正式意义上讲，贸易便利化是指增加产品的通过，排放，授权和运输 （ WTO 2001 ） 。从狭义上讲，贸易便利化意味着产品的跨境流动更加顺畅，降低了与海关程序相关的交易成本 （ 2014 年 WTO ），而从广义上讲，贸易便利化包括有效和透明的法规，官方程序和边境清关 （ Mos ñ s é 和 Soresc 2013 ） 。运输和机构基础设施等 TFI （ Fracois 和 Machi 2013 ） 以及官方惯例，清关和合作 （ Hmmels 和 Schar 2013 ； Zai 2015 ） 对贸易流动产生了重大影响。贸易成本为跨境贸易创造了比关税更重要的强制性障碍 (Aderso 和 Va Wicoop 2003) 。过境点 （ BCP ） 的时间延误增加了贸易成本，交易时间随着官方程序的增加而激增，这降低了易腐商品和高科技产品的出口价值 （ Djaov，Fred 和 Pham 2010 ； Volpe，Carballo 和 Graziao 2015 ） 。

现有研究使用贸易便利化的狭窄方面来分析其对贸易流动的影响。贸易便利化简化了贸易流程，增加了跨境贸易，并通过降低与边境官方程序相关的交易成本来提高贸易量。贸易便利化促进经济增长 (Ajade 等人。2020 年) 和区域一体化 (Safaeimaesh 和 Jeis 2021 年)，通过技术转让 (Sayi 等人。2017) 。清关时间更长，会增加非法寻租和与贸易有关的贿赂，并阻碍出口。提高贸易便利化的所有功能可以改善贸易绩效并支持出口多样化，而长期进口和冗长的出口书面程序会对贸易结果产生不利影响。易腐和电子零件运输的延误对其出口产生了负面影响，而更好的贸易便利化会导致零件和组件更顺畅的流动。现代边境程序和贸易便利化改革大大降低了贸易成本，增加了贸易流量 （ Safaeimaesh 和 Jeis 2021 ） 。在内陆中亚国家 （ Baiya 和 Kiyoshi 2022 ），运输障碍引起的贸易延误明显更大，而有效的贸易便利化促进了贸易流动 （ Christ 和 Ferratio 2011 ） 。在此背景下，本文旨在分析 TFI 对中亚区域经济合作 （ CAREC ） 运输走廊贸易流动的影响，并为加强贸易便利化提供政策含义。

本文在以下方面对现有文献做出了贡献。首先，本文提供了一个理论框架，包括贸易便利化的原则和组成部分，贸易便利化措施，贸易便利化措施的目标和类别以及 TFI 的类型和收益，并比较了世界银行，世界经济论坛，经济合作与发展组织 （ OECD ） 和亚洲开发银行 （ ADB ） 提出的 TFI 。第二，它提供。

CAREC 运输走廊经济中的 TFI 和出口量的描述性分析。第三，该研究使用增强重力模型，利用走廊绩效测量和监测 （ CPMM ） TFI 上的新颖数据库，提供了 TFI 对 CAREC 经济体运输走廊沿线双边贸易流动影响的经验证据。第四，该研究提供了有关入境和出境 BCP 在确定 CAREC 国家之间双边贸易流量方面的比较影响的重要见解。第五，该文件主张 CAREC 成员国需要更好的贸易便利化，并提供针对特定国家的政策建议。最后, 本文概述了本研究的局限性和未来的研究方向。

2. 文献综述

贸易便利化改革有利于开放型经济体，而不是开放型经济体 （ Jacs 、 Meisser 和 Novy 2008 ） 。发展中国家的贸易成本大大高于发达国家 (Arvis 等人。2016) 。贸易便利化降低了运输成本，并使更多发展中国家受益 （ WTO 和 OECD 2017 ），影响了非洲经济体的贸易绩效和经济增长 （ Sayi 等人。2017 年) 和亚洲国家 (阿里和沙库尔 2020 年) 。港口，边境通关，法规和电子贸易的有效性对亚洲和太平洋地区的贸易流量产生了积极影响 （ Wilso，Ma 和 Otsi，2003 年 ） 。效率低下的贸易程序对非洲内部贸易产生负面影响 (库蒂 2021 年) 。

CAREC 地区的贸易取决于通过毗邻国家使用海港服务的运输走廊 （ Raballad，Kth 和 Aty 2005 ） 。内陆的事实大大降低了 CAREC 国家的贸易价值 （ Mazhieyev，Edwards 和 Rizov 2015 ） 。在内陆的 CAREC 经济体中，由于运输成本增加 （ Arvis，Raballad 和 Martea 2010 ），基础设施不足和机构薄弱 （ Arvis 等人。2011).与贸易挂钩的关税成本在 CAREC 经济体中明显高于其他亚洲国家 （ UNESCAP 2018 ） 。近年来，CAREC 经济体的区域内贸易成本大幅下降，但仍高于国家贸易成本，因此有必要降低非关税成本 （ 亚行和亚太经社会，2013 年 ） 。

由于走廊边界的官僚障碍，贸易便利化措施不足，导致比 CAREC 地区偏远的贸易成本更高 （ Pomfret 2017 ） 。文件清关和边境处理效率低下的重复延误了货物 （ Arvis，Raballad 和 Martea，2010 年 ），这对 CAREC 地区的农产品出口产生了不利影响，并迫使 CAREC 国家在该地区进行农产品贸易，这导致农业贸易能力利用不足 （ Kim 和 Mariao 2020 ） 。贸易便利化 （ Grigorio 2007 ） 和过境基础设施 （ Shepherd 和 Wilso 2006 ） 的改善可以显着降低过境时间并促进 CAREC 地区 （ Kim，Mariao 和 Abesamis 2022 ） 的区域内贸易。

Felipe 和 Kmar （ 2012 ） 使用物流绩效指数 （ LPI ），发现贸易便利化和走廊基础设施升级导致 CAREC 地区的大量贸易收益，但国家一级的差异很大。Taabe，Shibasai 和 Kato （ 2016 ） 使用了走廊绩效测量和监测 （ CPMM ） TFI，并揭示了贸易过境设施的改善可以显着降低成本并促进 CAREC 地区的贸易流量。基于基于感知的跨境交易指标，Sharafeyeva （ 2020 ） 发现了之间的乐观联系。

出口量和时间。在 CAREC 地区， 总出口比成本更容易受到时间的影响 （ Kim 和 Mariano 2020 ）， 而 Sharafeyeva （ 2023 ） 表明， 出口受出口成本上升的影响比出口时间更长。

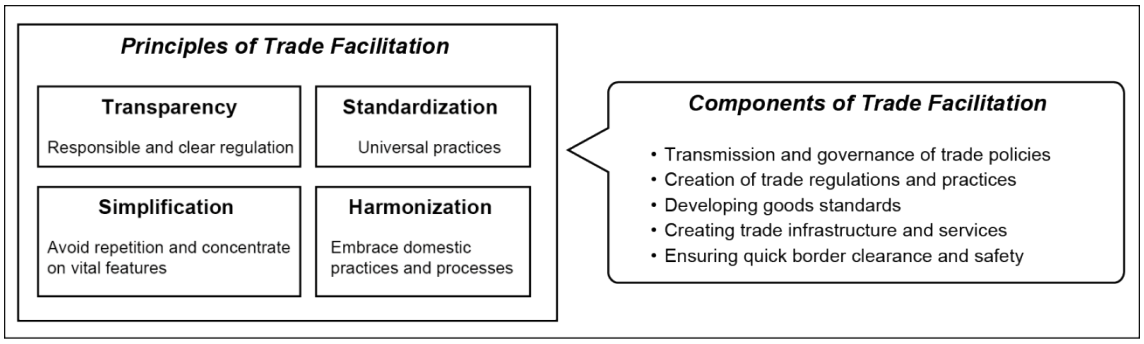
近年来，由于对 “一带一路 ” 倡议 （ Pomfret 2017 ） 的大量投资，CAREC 地区的贸易模式发生了很大变化，通过哈萨克斯坦将中华人民共和国 （ PRC ） 和欧亚国家 （ Pomfret 2021 ） 连接起来。通过显着降低过境时间和贸易成本，这可以大大增加 CAREC 地区的实际收入总额 （ De Soyres 等人。2018 ） 与交通基础设施的新颖投资相比。因此，在 CAREC 地区 （ Kim，Mariao 和 Abesamis 2022 ），不能过分强调 TFI 在增加贸易流量中的重要性。尽管贸易便利化研究激增，但定量研究很少使用 CAREC 地区的 CPMM TFI 分析了 TFI 对运输走廊沿线贸易流动的影响，本文打算对此进行研究。

3. 理论框架

由于其特定的壁垒以及邻国的贸易便利化政策，内陆国家面临着贸易便利化的独特威胁。内陆国家的贸易成本很高，这表明贸易便利化改革的好处在这些国家可能很大。内陆国家面临过境基础设施不足的问题，这阻碍了贸易流动 (Raballad 2003; Christ ad Ferratio 2011)，原因是官方程序不足和过境点的时间延迟 (Fred ad Rocha 2011) 。

图 1 显示了贸易便利化的原则和组成部分。透明度通过传播明确的指示以在实施之前寻求建议来鼓励创造力和责任感，而简化则消除了多余的组成部分和基本贸易程序的重复。协调支持利益相关者和标准化目标之间的国内贸易惯例，程序和文书工作，以采用全球最佳做法 （ UNECE 2012 ） 。贸易便利化的重点是传播和管理贸易政策，制定贸易法规和流程，制定商品标准，发展贸易基础设施以降低贸易成本，并确保快速的边境通关和安全 （ 亚行和亚太经社会，2013 年 ） 。

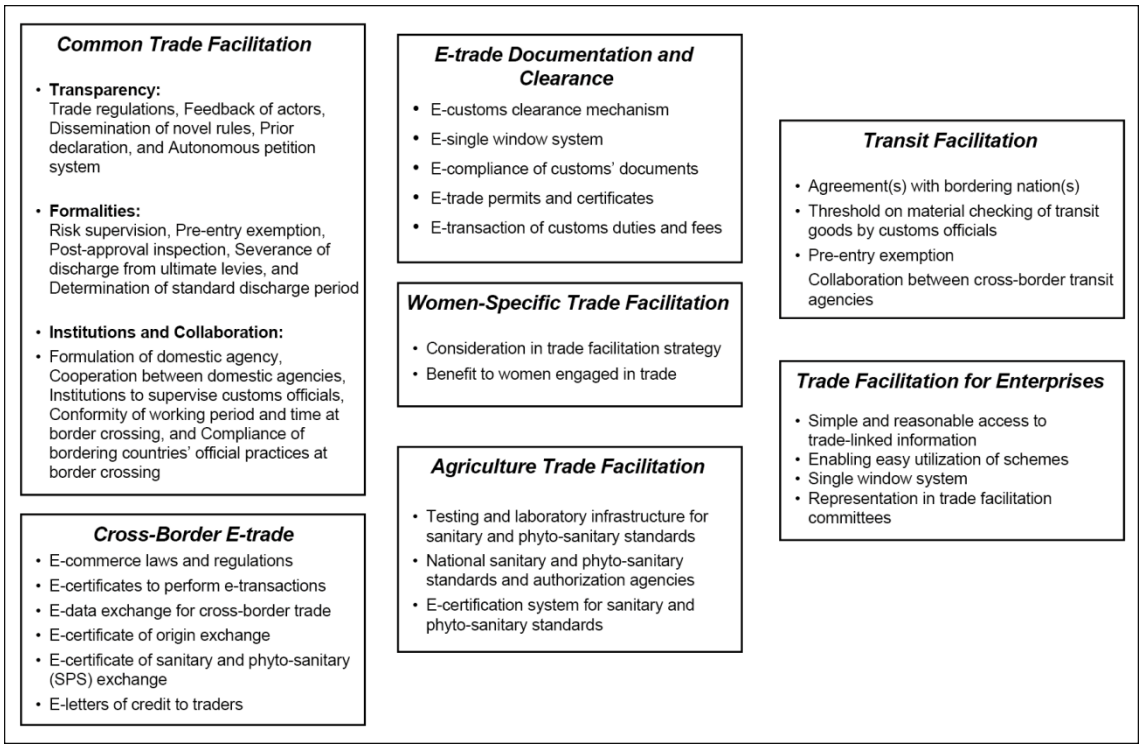
图 1 ： 贸易便利化的原则和组成部分



资料来源 ： 作者根据欧洲经委会 2012 年、亚行和亚太经社会 2013 年创作。

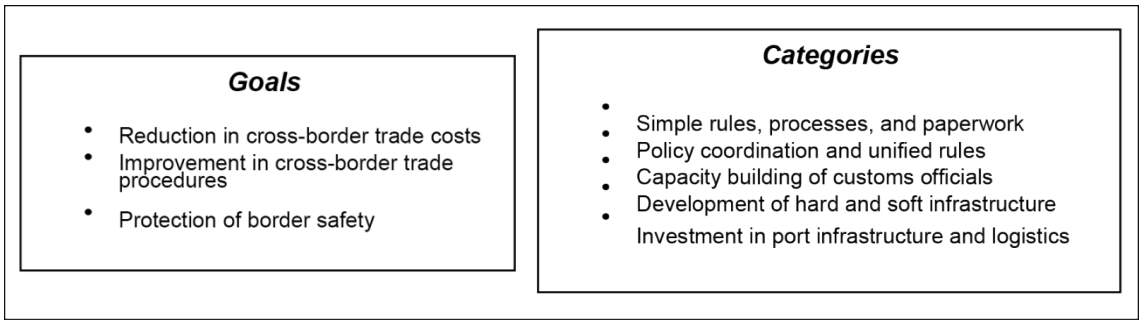
贸易便利化措施旨在通过解决改善法规，程序，手续和通关方面的障碍来增加跨境贸易 （ Mois é 和 Soresc 2013 ） 。图 2 显示了贸易便利化措施。与最不发达经济体相比，内陆发展中经济体在贸易便利化措施方面的执行力度更大，原因是透明度高，监管、机构和合作更好。贸易便利化措施有助于实现可持续和包容性增长 （ UNESCAP 2019 ） 。图 3 显示了贸易便利化措施的目标和类别。国内贸易准则和原则、贸易链物流安排、港口基础设施和服务以及贸易惯例等贸易便利化措施通过降低跨境贸易成本、加强跨境贸易程序和保护边境安全直接影响海关业务。贸易便利化措施的类别包括简单和更有效的贸易法规，流程和文书工作； 建立单一窗口系统； 支持国家和跨境合作的政策和咨询； 科学支持和专业知识，以改善边境通关机构的运作； 开发专用软件，硬件，以及信息、通信和技术设备； 以及建立港口等物质基础设施。

图 2： 贸易便利化措施



来源： 作者根据 UNESCAP 2019 创作。

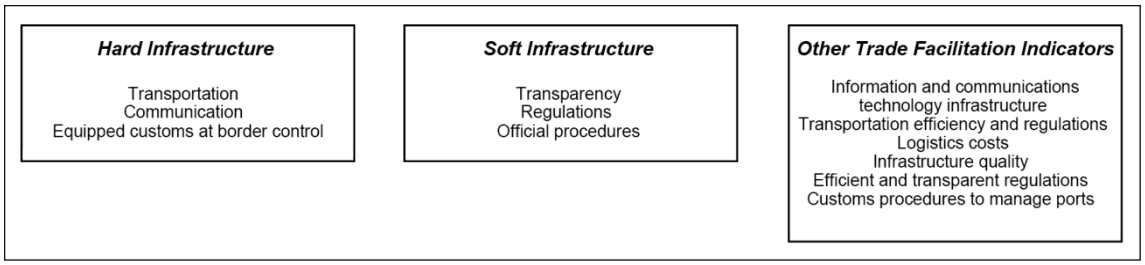
图 3 ： 贸易便利化措施的目标和类别



资料来源 ： 作者根据 2017 年世界银行创作。

图 4 描绘了 TFI 的类型，涵盖了硬基础设施和软基础设施 （ Zai 2014 ） 。贸易便利化的硬方面包括运输和通信基础设施以及边境管制的海关，以进行产品流动，而软贸易便利化的方面包括透明度，法规和官方程序等无形资产，以提高效率并最大程度地减少时间和程序上的延误。边界。软贸易便利化的实施加强了通关做法，降低了贸易成本，增加了跨境贸易，促进了制成品的出口，并促进了贸易多样化。软 TFI 需要从本地贸易转向全球贸易，并影响发展中国家贸易的福利收益。

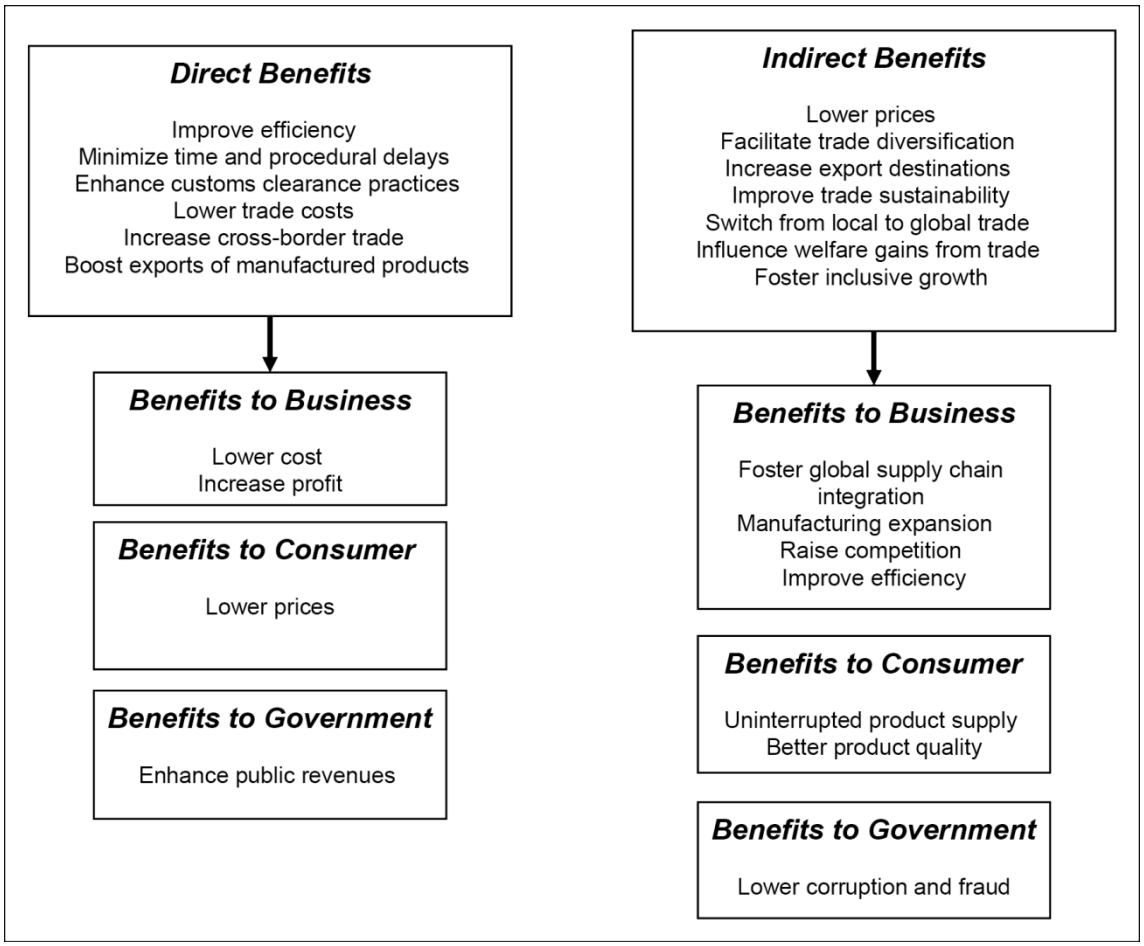
图 4 ： 贸易便利化指标



来源 ： 作者的创作。

TFI 的好处如图 5 所示。清关的延误导致贸易成本上升，并对贸易流量产生不利影响。现代边境程序可以大大降低贸易成本。单一窗口制度等贸易便利化改革降低了贸易成本，增加了贸易流量，使发展中国家受益更多。与贸易成本的估计相比，对 TFI 的分析相对新颖。已经采取了不同的贸易便利化措施来捕捉贸易融资机制对贸易流动的影响。基础设施指标和机构质量指标已用于分析贸易流动机构对贸易流动的影响 （ Fracois 和 Machi 2013 ； 葡萄牙 - Perez 和 Wilso 2012 ） 。然而，这些研究并非基于真实、定期和有序的数据收集，因此没有吸引政策制定者 （ Mois é 和 Le Bris 2013 ） 。最近，世界银行 （ 2016 年，2017 年 ），世界经济论坛 （ 2016 年 ） 和经合组织 （ 2013 年 ） 分别根据 LPI，使能交易指数 （ ETI ） 和 TFI 制定了全球可比指标，亚行 （ 2014 年 ） 制定了 CPMM TFI 。

图 5 ： 贸易便利化的好处

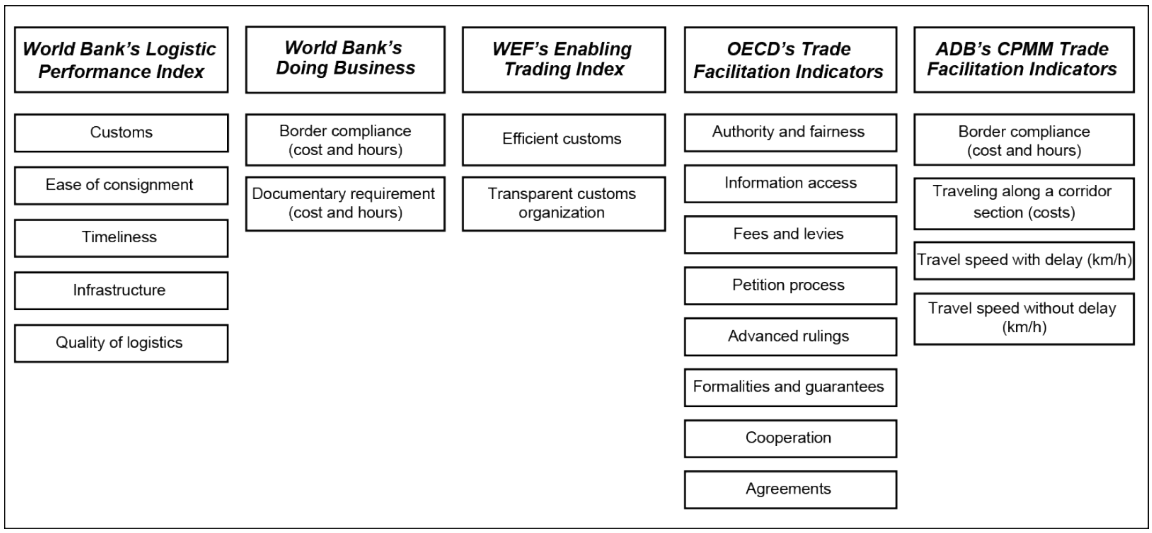


来源 ： 作者的创作。

图 6 提供了这些 TFI 的比较。LPI，ETI 和 TFI 是复杂的措施，可能不会严格表明指数中某些主要组成部分的进展 ； 它们也可能无法完全描述国内和过境国的贸易便利化改革。这些贸易便利化措施缺乏涵盖更长时期的适当数据库，这在理解贸易便利化对贸易流动的影响方面构成了重大障碍。在内陆 CAREC 国家的背景下，CPMM TFI 是优越，全面和具有代表性的 TFM 。CPMM TFI 充分展示了 CAREC 运输走廊中的贸易便利化表现，其中大部分贸易是区域内的。公路和铁路以及所有六个 CAREC 运输走廊的 BCP 均可获得 CPMM TFI 的季度和年度数据，以更好地分析 CAREC 走廊经济体的贸易便利化和贸易流动。

简而言之，理论框架表明，贸易便利化降低了贸易成本，从而改善了贸易流量。贸易便利化改革可以大大减少 BCP 的时间。更好的贸易便利化做法导致更大的贸易流量以及产品和目的地的多样化。然而 ，关于过渡金融机构对 CAREC 运输走廊贸易流动影响的现有研究有限。

图 6 ： 比较贸易便利化指标



资料来源： 作者的创作基于世界银行 2016 年， 2017 年； 世界经济论坛 2016 年； 经合组织 2013 年； 亚行 2014 年。

4. 目标和方法

本研究旨在使用 CPMM TFI 上的数据库分析 TFI 对 CAREC 运输走廊经济中贸易流量的影响，并得出改善 TFI 的政策含义。CAREC 计划开发了 CPMM 数据库，以衡量六个运输走廊的效率，这些走廊连接了 11 个 CAREC 区域经济体，即阿富汗，阿塞拜疆，格鲁吉亚 ，哈萨克斯坦，蒙古，巴基斯坦，吉尔吉斯共和国，中国，塔吉克斯坦，土库曼斯坦和乌兹别克斯坦，使用联合国亚洲及太平洋经济社会委员会制定的时间 / 成本 - 距离结构方法，向欧亚国家和全球市场发展。从运输运营商 / 物流公司和合作者那里收集了有关实际货物的时间 / 成本的数据，然后对数据进行分析，以通过应用统计工具和公布结果得出推论。CAREC CPMM 方法旨在确定 BCP 和过渡性停顿的延误和成本激增的来源，协助走廊组织解决公认的僵局，并衡量 CAREC 成员国沿走廊路线执行的区域合作活动的成就。

CAREC CPMM 系统于 2009 年推出，提供了四个 TFI 的数据，涵盖了清除 BCP 所需的时间，清关时发生的费用，走廊部分的旅行费用以及使用公路和铁路运输的旅行速度从 2010 年到 2020 年，CAREC 运输走廊每季度和每年。但是，有关铁路运输的数据仅限于 11 个 BCP，这限制了对铁路和公路运输的分析 （ ADB 2018 ） 。2020 年，这些数据是从 9 个国家的 2999 件货物样本中收集的。在阿塞拜疆和吉尔吉斯共和国，数据仅限于公路运输，而在其他 CAREC 国家，则捕获了公路运输和铁路运输的数据。然而，通过 CAREC 走廊 （ ADB 2021 ），公路运输在货物流动中仍然占主导地位，包括农业和园艺产品。2010 - 2020 年期间的 CPMM 数据库已用于分析 TFI 的运营效率，并增加路线沿线的访问。这些指标已用于评估和验证 TFI 对 CAREC 走廊经济体贸易流动的影响。

根据 Aderso 和 va Wicoop （ 2003 年 ） 以及 Kim 和 Mariao （ 2020 年 ），使用了增强重力模型来评估 TFI 对 CAREC 运输走廊沿线 CAREC 国家双边贸易流动的影响。解释变量包括穿过走廊的外生平均时间，穿过走廊的平均成本以及其他便利措施，例如距离。插入 “走廊 ” 假人，以允许六个走廊中的贸易强度。重力模型是通过使用 OLS 混合回归估计结果来执行的。这是因为双边贸易一年的数据点是有限的，所以我们刚刚使用了 OLS 集合回归模型来捕捉跨走廊贸易便利化对双边贸易流动的影响。

Bilateral trade flows among the CAREC economies through a corroland are affected by average trade cost and average time incurred to cross the border or corroland (insport and output). The gravity model used for the Analysis is given below:

$$日志\ ij = \alpha + \ ij + \ ij + \sum_{\square \&1} C(k) + ova\ ij\ , \quad (1)$$

其中 Y_{ijt}= 国家的价值i的货物在时间 t 通过走廊出口到 j 国。

自变量描述如下 ：

X_{ij}= BPC 发生的时变外源贸易成本向量 ； Z_{ijt}= 贸易促进措施的载体 ；
C (k) = 用于出口的国家 i 和 j 的第 k 个走廊 (k = 1, 2... 6) 的虚拟变量 ； 以及
v = 错误项。

这些值以自然对数形式表示。

$$日志\ ij = \alpha + \ ij + \ ij + \sum_{\square \&1} \rho(k) C(k) + ova\ ij\ , \quad (2)$$

其中 Y_{ijt}= 国家的价值i的货物在时间 t 通过走廊出口到 j 国。

自变量描述如下 ：

X_{ij}= 清除 BCP 所需的时变外源平均时间的向量 ； Z_{ijt}= 贸易促进措施的载体 ；
C (k) = 用于导出的 i 和 j 的第 k 个走廊 (k = 1, 2... 6) 的虚拟变量 ； 以及
v = 错误项。

表 1 中给出了变量的详细描述。在上式中 ， 系数 β 和 γ 的向量是 X 的部分效应的大小$_{ij}$和 Z_{ijt}关于双边贸易流量。公路运输出口的商品见表 2 。

表 1 ： 变量和数据源

因变量	Description	来源
双边货物出口	货物出口的名义价值 （ 百万美元 ） 从来源国家 i 到目的地国家 j ， 按道路以自然对数形式表示 运输。出口价值是免费的 船上 ， 即货物装运的交易费用由出口商承担。	联合国商品贸易 Database
解释性变量		
双边距离	国家首都之间的距离度量 和国家 j 的首都以公里为单位。这个变量 以自然对数形式表示。	CEPII 数据库 头和迈耶 (2014)
邻接	如果国家 / 地区 ， 则取值为 1 的虚拟变量 对 i 和 j 共享一个共同的边界。连续 预计各国将更多地参与贸易 ， 以及 因此 ， 双边贸易流量高于不邻接国家。	CEPII 数据库 头和迈耶 (2014)
通用官方语言	一个虚拟变量 ， 其值为 1if country 对 i 和 j 共享一种共同的官方语言。 如果没有语言障碍 ， 各国更有可能进行贸易 ， 这意味着交易更容易 在交易者之间。	CEPII 数据库 头和迈耶 (2014)
殖民地关系	一个虚拟变量 ， 其值为 1if country 对 i 和 j 曾经处于殖民关系中 (一个国家是殖民者 ， 另一个国家是殖民者 殖民地) 。两国之间的贸易也可以是 反映在他们的历史联系上。	CEPII 数据库 Head and Mayer (2014)
BCP 的清算时间 ： 入站和出站	将货物从国家 i 移过 BCP 出口并进入国家 j 所需的小时数。	CAREC CPMM
BCP 发生的费用 ： 入站和出站	通过 BCP 运输货物的成本 （ 美元 ） - 出口 从国家 i 进入国家 j 。所有费用都被收取 考虑在内 ， 如道路通行费、车辆登记、重量检查、交通检查、 移民、植物检疫检查和海关 间隙。	CAREC CPMM
BCP 数量	双边贸易中交叉的 BCP 数量。在非连续国家对中 ， 需要超过 两个 BCP 通过和移动货物。	CAREC CPMM
国内生产总值 (GDP)	从事双边贸易的国家的国内生产总值。	世界银行

来源 ： 作者汇编。

表 2 ： 公路运输出口商品

CAREC 国家公路运输出口
阿富汗新鲜水果和蔬菜
阿塞拜疆电气设备和机械以及药品
中国消费品和工业品、建筑设备和建筑材料、精炼石油、消费品、食品和塑料管道
格鲁吉亚制药
哈萨克斯坦农产品
吉尔吉斯斯坦新鲜和干果及纺织品蒙古原油和煤炭
巴基斯坦水果和蔬菜 ， 电气设备和机械以及陶瓷产品塔吉克斯坦水果和蔬菜以及消费品
土库曼斯坦数据不可用
乌兹别克斯坦水果和蔬菜

来源 ： 作者汇编。

数据和变量

CAREC 国家之间的货物出口价值来自联合国商品贸易数据库。国家一级的贸易便利化数据可在 CPMM 数据库中获得，该数据库在双边国家一级进一步生成。贸易促进措施包括过境通关时产生的成本 （ 入境，出境和总成本，以美元为单位 ） 以及清除 BCP 所需的时间 （ 入境，出境和总时间，以小时为单位 ） 。文献认为，许多其他固有因素也会影响双边贸易，这些因素包括在回归分析中，例如国内生产总值 （ GDP ），连续性，共同历史 （ 殖民地关系 ），语言，BCP 的数量以及贸易伙伴之间的地理距离 （ 有关详细信息，请参见表 1 ） 。CPMM TFIs 数据的频率仅为年度，在某些情况下为季度，因此我们的分析仅限于汇总回归。此分析仅针对公路运输进行，因为大多数 BCP 的数据都可用，但铁路运输数据不足以进行详细的评估，仅适用于少数 BCP （ ADB 2018 ） 。

5. 结果与讨论

描述性统计

BCP 公路运输的平均时间在 5 号走廊中最高，其次是 6 、 2 、 1 、 4 和 3 号走廊。但是，第 5 走廊的 BCP 的平均时间与其他走廊的平均时间之间存在显着差异。具体而言，自 2014 年以来，第 5 走廊的 BCP 的平均时间显着增加，这主要是由于将新的 BCP 纳入了额外的检查和文件，从而延长了边境通关时间。此外，由于 COVID - 19，最近一年进行了卫生控制和一些道路 BCP 的关闭 (见图 7) 。延误还包括排队等候，装卸，紧急维修和护送 / 车队，以及重量 / 标准检查活动 （ ADB 2018 ） 。另一方面，其他走廊在 2010 年至 2017 年的 BCP 平均花费时间呈下降趋势。然而，由于与上述原因类似的原因，这种趋势近年来已经逆转。较短的海关检查时间在很大程度上减少了 BCP 的平均时间，特别是在 1 、 3 、 4 和 6 走廊。自 2014 年基准以来，这些走廊的平均 BCP 时间已经稳定或改善，这主要是由于海关检查时间大幅减少，但 COVID - 19 年除外。特别是，在 CAREC 国家的所有六个走廊中，入站 BCP 的平均时间相对高于出站 BCP 。总的来说，海关检查的改进，这项活动通常会在入境 BCP 期间造成最严重的延误，可以导致 BCP 的总体贸易便利化得到实质性加强。此分析表明，相对较高的平均入站 BCP 时间不是容量或设备问题的结果，而是监管约束的结果 （ 见表 3 和 2015 年至 2020 年 CAREC CPMM 年度报告 ） 。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：https://d.book118.com/125240321333011132