



Working Paper No. 201709

May 3, 2017

苏庆义: mathe_sqy@163.com

中国如何增强和“一带一路”沿线国家的经贸联系？^①

内容提要：尽管中国和“一带一路”沿线国家间贸易依赖度较强，但剔除掉原本就是中国重要贸易伙伴的东盟、印度、俄罗斯后，中国和“一带一路”沿线其他国家的经贸联系并不强。从性质上来看，中国和这些国家的经贸关系是大国和小国、发展中国家之间的关系。而且，中国和这些国家发展经贸关系面临贸易成本、空间距离、市场风险等诸多障碍。借助引力模型理论、贸易培育理论、“政府+企业”+“国有+民营”双轮驱动投资模式、线性价值链等已有和需要创新理论有助于克服这些障碍。在这些理论基础上，中国增强和“一带一路”沿线其他国家间经贸联系的对策包括：中国应和东盟、印度、俄罗斯这三大经济体加强沟通协作，共同推进“一带一路”建设；中国和“一带一路”沿线国家的经贸合作应以传统的国际分工模式为主；中国应将中西部区域建成对接“一带一路”的重要枢纽；丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路中，要有所侧重；应花费更多精力推动亚太地区经济一体化；中国和“一带一路”国家间的自贸协定要谨慎推进；扩大人民币在“一带一路”沿线国家的使用。

^①苏庆义，中国社会科学院世界经济与政治研究所副研究员。本文已发表于《国际贸易》2017 年第 4 期。



一、中国和“一带一路”沿线国家经贸联系有待增强

“一带一路”沿线国家间经贸往来是合作的基础，经贸繁荣才能支撑起“一带一路”沿线国家更好地发展。中国也需要通过加强和“一带一路”沿线国家的经贸合作来践行互利共赢的理念。国家发展改革委等联合发布的《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动》（简称《愿景与行动》）也指出：“投资贸易合作是‘一带一路’建设的重点内容”，并将贸易畅通列为“五通”之一。中国如何增强和“一带一路”沿线国家经贸联系就成为一个很重要的研究课题。

为分析这一问题，应首先对“一带一路”沿线国家进行科学分类。在研究过程中，目前学界对“一带一路”沿线国家的分类方法主要是两种，一种是基于地理位置的划分，另一种是基于发展水平的划分。基于地理位置将“一带一路”沿线国家划分为蒙古、东南亚（东盟）、西亚、南亚、中亚、独联体国家、中东欧等，或者划分为蒙古、东南亚、南亚、西亚北非、中亚、中东欧、南欧、高加索等。基于发展水平的划分主要按世界银行的标准，将“一带一路”沿线国家划分为低收入、中下等收入、中上等收入、高收入国家。但实际上，更为科学的划分是，除中国外，可以根据“一带一路”沿线经济体重要性和体量大小将这些国家划分为四类（表 1）：东盟、印度、俄罗斯、其他国家。“一带一路”沿线其他国家是指除中国、东盟、印度、俄罗斯之外的“一带一路”国家。从经济总量来看，2015 年东盟、印度、俄罗斯国内生产总值（GDP）总量均超过 1 万亿美元。从人口规模来看，东盟、印度、俄罗斯人口数量均超过 1 亿。从疆



域来看，国土面积最小的印度也接近 300 万平方公里。而对于其他 50 余个“一带一路”沿线国家而言，其加总的 GDP 总量、人口和国土面积等基本变量和中国、东盟、印度、俄罗斯处于同一个数量级。

表 1 “一带一路”国家分类及基本变量（2015 年）

	GDP 总量（万亿美元）	人口（亿）	国土面积（万平方公里）
中国	11	13.7	960
东盟	2.4	6.3	450
印度	2.1	11.7	297
俄罗斯	1.3	1.4	1708
其他国家	5.8	12.2	2129

数据来源：根据世界银行及其他资料综合得出。

东盟、印度和俄罗斯作为中国周边的重要经济体，本身就是世界和亚太范围内具有影响力的经济体，并和中国保持紧密经贸关系。新世纪以来，东盟拥有很强的经济活力，2000-2015 年东盟 GDP 平均增速达 7.6%。东盟还在亚太地区经济一体化中扮演重要甚至是主导性的角色。一直以来，亚洲经济一体化模式采取了“东盟+”的模式。目前正在谈判的区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）也由东盟主导。东盟中的新加坡、马来西亚、文莱、越南还是跨太平洋伙伴关系协定（TPP）的成员，尽管这一协定已因为美国的退出而暂时搁置。中国和东盟已签署自由贸易协定，并成功进行升级谈判。中国是东盟最大的贸易伙伴，东盟是中国第三大贸易伙伴。印度和俄罗斯本身就是重要的新兴经济体，和中国在金砖国家的框架内有合作。印度和俄罗斯均是中国的前十大贸易伙伴。而且，印度和中国同属 RCEP 的成员，俄罗斯和中国同属亚太经济合作组织（APEC）



的成员。中国、印度、俄罗斯、东盟中的印度尼西亚还均是二十国集团（G20）成员。

如果考虑东盟、印度、俄罗斯，将“一带一路”所有沿线国家看作一个整体，中国和这些国家之间的经贸联系确实非常紧密。中国官方并没有给出“一带一路”具体包括的国家，《愿景与行动》指出“一带一路”相关的国家基于但不限于古代丝绸之路的范围。相关研究文章普遍认为，除中国外，“一带一路”沿线国家包括 65 个国家。但 2017 年 3 月上线运行的中国推进“一带一路”建设官方网站——中国一带一路网给出的国别宏观数据库包含 64 个国家。也有个别研究认为“一带一路”包括 66 个国家。上述给出的“一带一路”的范围只存在细微差别，在是否包含个别小国存在不同，在经贸数据上很难体现出来，并不影响本文的分析。2015 年，中国和“一带一路”沿线国家贸易总额占中国对外贸易总额的 25%，超过中国和第一大贸易伙伴欧盟所占的比重；“一带一路”沿线国家和中国贸易总额占这些国家对外贸易总额的 17%。整体而言，中国和“一带一路”沿线国家间贸易依赖度较强。

但是如果分类看待“一带一路”沿线国家，会发现中国和“一带一路”沿线国家的经贸联系有待加强。如前所述，东盟、印度、俄罗斯本身就是中国的重要贸易伙伴，近年来发展势头也很好，而且经贸合作平台已经存在（中国-东盟自贸区）、正在谈判（RCEP）或已有设想（亚太自由贸易区）。即便中国不提出“一带一路”倡议和推进“一带一路”建设，也会高度重视和这些经济体的经贸联系，并加强合作。如果将这三大经济体合并到“一带一路”沿线国家的整体中，不仅会误判中国和“一带一路”国家的经贸联系程度，还会看不清整



个“一带一路”建设的经贸全景。剔除东盟、印度、俄罗斯这三大经济体后，会发现中国和“一带一路”沿线其他国家的经贸联系较弱。2015年，中国和“一带一路”沿线其他国家贸易总额仅占中国对外贸易总额的10%左右，尚不及中国和东盟的贸易总额占比。2015年，在“一带一路”沿线其他50多个国家中，对中国出口占其出口总额超过10%的仅有4个国家，绝大部分国家占比不超过5%，有17个国家的占比还不到1%。相比出口，从中国进口占其进口总额的比重则高些，占比超过10%的国家超过20个，不过仍有8个国家的进口占比不到5%。总之，除东盟、印度、俄罗斯这三个原有的重要贸易伙伴外，中国和“一带一路”沿线其他国家的经贸联系并不强。以下分析主要聚焦于中国和“一带一路”沿线其他国家的经贸联系。

二、中国和“一带一路”沿线国家增强经贸联系的障碍

中国和“一带一路”沿线其他国家增强贸易联系面临诸多障碍，其中最基础性的问题是“一带一路”国家普遍都是小国，中国和这些国家的经贸关系是大国和小国之间的关系。即便经济发展水平很高，小国由于人口、空间等的限制，生产能力也有限，从而限制其出口。而市场规模较小也限制了其进口能力。何况，“一带一路”国家的发展水平普遍较低。更制约了其出口和进口能力。根据国际贸易理论中的引力模型，可以更直观地理解这一问题。引力模型认为，两国间贸易额和两国的GDP总量成正比，和两国间的贸易成本和空间距离成反比。“一带一路”其他国家中，平均每个国家的GDP总量才1000亿美元多，中国若要增强和这些国家的经贸联系，面临着这些国家经济规模较小的限制。随



着经济发展，从长期来看，即便这些国家成长为更为发达的经济体，中国和单个国家的贸易额占中国对外贸易总额的比重也会非常有限。当然，这些国家和中国的贸易额占“一带一路”国家自身的对外贸易总额比重会越来越高。这事实上又引出另一个问题，就是中国和这些国家实际上存在极不对称的关系，如何在不对称依赖中强化经贸关系是一个重要课题。

另一个与之相关的障碍是中国和“一带一路”国家之间的经贸关系主要还是属于发展中国家之间的经贸关系。在整个世界的国际贸易和投资中，占主导地位的是发达国家之间的经贸关系，如欧盟成员之间、美国和欧盟之间、美国和加拿大之间等；其次是发达国家和新兴发展中大国之间的关系，如美国和中国之间、欧盟和中国之间等；再次是新兴发展中大国之间的经贸关系，比如金砖国家之间的经贸关系。中国和“一带一路”沿线其他国家之间则又属于另外的一种，即新兴发展中大国和发展中小国之间的经贸关系。如何在目前的国际贸易和投资格局中，让中国和“一带一路”国家间经贸关系占据一席之地，是值得思考的另一个问题。

从贸易成本的角度来看，“一带一路”沿线国家的关税壁垒和非关税壁垒普遍较高。国内外不少学者和机构测算过“一带一路”沿线国家的贸易便利化水平。这些国家绝大部分可以归为贸易“不便利”。这并不难理解。一般而言，经济越发达的国家，关税和非关税壁垒才会越低。而“一带一路”国家发展水平普遍较低。此外，短期内，中国通过签署自贸协定来降低这些国家贸易成本的方法并不现实。中国仅和巴基斯坦签署了自由贸易协定，其他处于正在谈判或正在研究的过程中，大多数则还没有研究自贸协定的意向。因此，中国要增强



和这些国家间的经贸联系还要突破贸易成本的障碍。

从空间距离的角度来看，“一带一路”国家普遍属于内陆国家，而且和中国的空间距离较远。从空间距离来讲，只有蒙古、中亚和南亚属于中国周边的国家，其他国家并不属于中国周边国家。即便是中亚和南亚等周边国家，主要属于内陆国家，货运方式只能走陆运，运输成本远高于海运。更不用说西亚、独联体国家、中东欧等空间距离远而且主要走陆运的国家。正是因为海运成本低，目前国际贸易货运的 2/3 以上都依赖海运。空间距离远和货运方式主要依靠陆运是中国增强和“一带一路”沿线国家必然要解决的障碍。

“一带一路”沿线其他国家还普遍存在市场风险高的问题。除经济规模、贸易成本、空间距离、运输成本等上述障碍外，还有市场风险高的问题。对于市场主体而言，无论是做贸易还是投资，在面临风险或不确定性时都会极为谨慎，从而影响国家间的经贸联系。根据世界银行发布的《营商环境报告》，除中东欧国家的营商环境较好，排名较高外，其余“一带一路”国家的营商环境普遍排名较低。在“一带一路”沿线其他国家中，排名低于中国的国家占了一半多。中国出口信用保险公司发布的《“一带一路”沿线国家风险分析报告》认为，在“一带一路”沿线国家中，风险水平较高的国家占了将近 1/3。这些国家往往面临较高的政治、经济、商业环境、法律等风险。只有破除各类市场风险，中国企业才会主动参与中国和“一带一路”国家间的经贸合作。

三、中国和“一带一路”沿线国家增强经贸联系的理论基础

从宏观视角来看，中国和“一带一路”沿线国家增强贸易联系的理论基础



是国际贸易理论中的引力模型理论。引力模型描述了两国间贸易总额的决定因素，在考虑市场风险之后，修正后的引力模型可以用公式表述如下：

$$Trade_{ij}=(GDP_i \times GDP_j)/(D_{ij} \times TC_{ij} \times Risk_i \times Risk_j)$$

上述公式表示国家 i 和国家 j 间贸易总额 ($Trade_{ij}$) 受到两国各自 GDP、两国空间距离及相关的运输成本 (D_{ij})、贸易壁垒 (TC_{ij})、两国各自风险 ($Risk$) 的影响。

在以上决定因素中，解决空间距离及相关运输成本问题依赖基础设施建设及相关的设施联通。贸易壁垒和市场风险问题可以通过签署自由贸易协定、使得这些国家发展水平更高来解决，市场风险还有赖于中国对这些国家的政治和军事影响力。为发展这些国家的经济，使其提升 GDP 规模，中国能做的是培育其贸易能力，即贸易培育。

贸易培育是指中国通过对“一带一路”沿线国家的投资提升这些国家的生产能力，培育其出口能力，使这些国家有更好的能力生产具有比较优势的产品并出口。贸易培育这一概念对应国际贸易理论中的贸易创造和贸易转移。贸易转移是指当两国签署自贸协定后，第三国和签署自贸协定的国家之间的贸易减少，转移到签署自贸协定的两国间。贸易创造是指当两国签署自贸协定后，因为降低贸易成本而创造更多的贸易。传统的贸易理论强调签署自贸协定的贸易创造效应。但是贸易创造暗含一个假设，即签署自贸协定的国家具备出口和进口的潜力，有足够的生产能力生产出口品，但是因为贸易成本的障碍而无法出口。这影响该国收入水平继而影响进口能力。“一带一路”沿线国家由于发展水平低而普遍不满足这一假设。对于这些国家而言，即便贸易壁垒足够低，这些国家



也没有合适的产品出口，也没有足够的收入水平购买进口品。因此，对于这些国家而言，最重要的是关注贸易创造前的阶段，即贸易培育。为培育贸易能力，无非是关注劳动力和资本。中国一方面要通过和这些国家合作提升其劳动力的知识和技能水平，另一方面中国要通过对这些国家的投资来提升其基础设施水平，并引进生产需要的机器设备等资本品。

当然，中国对“一带一路”沿线国家的投资又和传统的投资模式有所区别。传统的国际直接投资理论聚焦于投资主体：跨国公司或企业。无论是垄断优势理论、内部化理论，还是产品生命周期理论，无非是说，跨国公司对外投资的驱动力是利润，利润驱使下，跨国公司看中东道国的市场、劳动力成本、人力资源或者相关技术。但是对于“一带一路”诸多小国而言，在这些方面都不具有天然的优势。单纯靠中国企业的逐利行为使其主动对“一带一路”国家进行投资，并不会在中短期内增加中国和“一带一路”国家的经贸联系。中国对“一带一路”国家的投资中，政府必然扮演非常重要的角色。中国政府一方面要引导中国企业对“一带一路”国家的投资行为，另一方面要通过政府投资为企业投资创造条件。这也就不难理解为何国有企业在中国对“一带一路”沿线其他国家投资中明显多于民营企业。中国的国企改革尚未完成，并不能看做真正意义的市场上的竞争主体。国有企业对“一带一路”沿线其他国家的投资并不是完全的逐利行为。从历史上看，美欧发达国家之间的投资主要是因为市场竞争下企业在国际范围内配置资源；日本企业对外投资一方面是因为自身资源有限、劳动力成本上升，另一方面日本对外投资转移产业的对象主要是周边国家，比如中国和一些东南亚国家。和这些投资形式不同，中国对“一带一路”沿线国



家投资将更多表现为“政府+企业”、“国有+民营”双轮驱动的形式。

从空间布局来讲，中国和“一带一路”国家间经贸联系不同于传统的区块模式。无论是从传统的国际分工模式（产业间、产业内分工），还是从新型国际分工模式（产品内或全球价值链分工）来看，现有经贸联系紧密的国家群主要是以区块形式存在，即在地理位置上较为接近的国家间形成紧密的区域价值链或区域产业链。比如欧盟在政治经济一体化中形成较为紧密的经贸联系，这一经贸联系是以西欧国家为主，逐步向外扩散，纳入中东欧国家。美国、加拿大、墨西哥签署北美自由贸易协定（NAFTA）后，彼此间经贸联系不断增强，在北美区域内形成区域价值链。中国在改革开放后的经济崛起过程中，和东亚其他国家和经济体形成紧密的经贸联系，不同经济体在产业链中扮演不同角色，创造出极具活力的东亚区域链。但是中国和“一带一路”国家间的经贸联系不同于上述区域链形式。从地理位置和空间布局来看，中国和日韩、东盟、印度、俄罗斯等国家联系紧密，未来将在亚洲范围内形成生产和消费联系紧密的区块链。甚或面向太平洋，和美国以及其他美洲国家形成亚太地区的区域链。中国要冲破周边经贸合作，和“一带一路”国家加强经贸联系，意味着中国要在区域链的基础上，摆脱空间的束缚，向更广阔的空间延伸，让外围的“一带一路”国家参与到目前主流的区域价值链中。从空间布局来看，未来将要创造的这种新型价值链不妨可以被称为“线性价值链”，以区别于传统的区块形式的圆形价值链。



四、中国和“一带一路”沿线国家增强经贸联系的建议

中国应和东盟、印度、俄罗斯这三大经济体加强沟通协作，共同推进“一带一路”建设。如前所述，东盟、印度、俄罗斯是“一带一路”国家的重要经济体，同时也是中国周边的经济体，重要性非常强。同时，这三大经济体的发展也有利于作为中转，增强中国和“一带一路”其他国家的联系。如果这三大经济体不积极参与“一带一路”建设，“一带一路”推进将比较困难。因此，应考虑加强和东盟、印度、俄罗斯之间的合作。一方面，中国和这三大经济体之间的双边关系要加强。另一方面，可以考虑创造新的平台增强和这三大经济体之间的联系。目前中国和东盟已签署自贸协定，并共同积极推动 RCEP 谈判。中国和印度正在研究自贸协定问题。未来中国可加快和印度的自贸协定研究进程，并尽快推动进入谈判阶段。中国也应考虑和俄罗斯签署自贸协定，并及早进入研究阶段。对于合作平台而言，中国、东盟、印度均是 RCEP 成员，中国、印度、俄罗斯均是金砖国家成员，中国、俄罗斯、东盟还均是 APEC 成员。但这些平台并没有将中国、东盟、印度、俄罗斯都包括进去。中国可以提议建立新的合作平台，包括这四大经济体。在中国的主导下，合作推进“一带一路”建设。这有利于消除它们对于中国单独主导“一带一路”建设的误解，增强其参与“一带一路”建设的积极性。

中国和“一带一路”沿线国家的经贸合作应以传统的国际分工模式为主。20 世纪 90 年代以来，以产品内分工为特征的全球价值链分工模式开始在国际贸易和投资中占据主导地位。但是这种分工模式产生的原因在于关税和非关税壁垒、运输成本的下降，以及信息技术的兴起使得信息沟通更加方便。“一带一路”



沿线其他国家普遍存在贸易便利化程度低和基础设施落后的问题，中国和这些国家间的运输成本也很高。因此，目前占据主导地位的全球价值链分工模式不宜成为中国和“一带一路”国家的合作模式。在中短期内，中国和这些国家间的经贸合作还是应以传统的产业间和产业内分工为主。传统的分工模式和“一带一路”其他国家的现实条件较为吻合。由此，在中国对外贸易中曾经占据“半壁江山”的加工贸易模式并不适合“一带一路”国家，因为这些国家附近并没有合适的提供中间品的发达经济体。而对于中国而言，当时是由日韩等经济体提供的中间品。中国可以帮助“一带一路”其他国家发展第一产业和第二产业中的劳动密集型产业。与此同时，中国向这些国家出口资本和密集型产业。

中国应将中西部区域建成对接“一带一路”的重要枢纽。中国应通过“一带一路”建设促进中西部省份的对外开放，从而达到发展中西部地区的目的。中西部地区本身在对接“一带一路”建设方面具有地理方面的优势，更加靠近“一带一路”沿线国家。另一方面，为建设“一带一路”推进的设施联通、陆上运输也有助于中西部地区发展对外贸易。为此，一方面中西部地区自身应加强和“一带一路”所有国家的经贸联系，另一方面，也应该鼓励东部发达地区对中西部地区的投资，帮助中西部地区发展起相应的产业。中国还应推进东中西之间的交通运输设施建设，降低从中西部运输到东部港口的运输成本，让中西部地区更加便利地通过东部港口出口和进口货物。同时也方便东部地区货物从陆路运输到“一带一路”沿线国家。中西部地区发展是中国增强和“一带一路”国家的经贸联系的重要条件。

丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路中，要有所侧重。丝绸之路经济带



主要是路上的国家和地区，21 世纪海上丝绸之路则是经过东盟沿印度洋到北非的路线。在中短期的建设过程中，中国可以有所侧重，侧重 21 世纪海上丝绸之路。这一方面是因为 21 世纪海上丝绸之路中，东盟起重要作用，而中国和东盟已经有很强的经贸联系；另一方面沿海国家经济更容易发展起来。当然，这并不是说忽视丝绸之路经济带，而是先投入更多精力发展更容易建设的 21 世纪海上丝绸之路，然后通过其带动丝绸之路经济带的建设，最终实现“一带”和“一路”的齐头并进。

中国应花费更多精力推动亚太地区经济一体化。中国在建设“一带一路”过程中，绝不应放弃对亚太地区经济一体化的推进，反而是要花费更多精力推动亚太地区经济一体化。“一带一路”国家中的东盟、印度、俄罗斯本来对中国就具有重要的战略意义。中国对于亚太地区经济一体化的推动一方面可以加强中国和、东盟、印度、俄罗斯的对话，另一方面也能对冲美国在亚太地区对自身的限制，甚至可以将美国吸引到“一带一路”建设中。亚太地区经济一体化还有利于北美和南美其他国家和“一带一路”建设的对接。因此中国推进亚太地区经济一体化和“一带一路”建设并不矛盾，而是互相补充。未来中国应“两手抓，两手都要硬”。具体而言，中国可考虑在积极推进 RCEP 完成谈判的基础上，吸纳俄罗斯以及 TPP 中的美洲成员加入 RCEP，从而最终完成亚太自贸区的建设。与此同时，还可以在 APEC 的框架内，直接推进亚太自贸区建设。

中国和“一带一路”国家间的自贸协定要谨慎推进。目前已有学者提出建设“一带一路”自贸区的建议。但是应该看到，“一带一路”国家差异很大，对于东盟、印度、俄罗斯，中国理应通过自贸协定增强经贸联系。但是对于其余



50 多个国家，如果要协调构建一个大的自贸区，几乎是不可能完成的任务。而且要投入非常大的精力和成本，投入和产出比例严重失衡。事实上也没有必要，这些国家基本都是世界贸易组织（WTO）成员，作为一个整体在 WTO 框架内实施贸易自由化是比较现实的选择。当然，中国可以选择性地和它们中的代表性国家签署自贸协定。毕竟，“一带一路”沿线国家发展水平、开放程度、风险水平等存在较大差异，中国不可能和所有相关国家都保持紧密经贸联系。除和巴基斯坦已经签署自贸协定外，目前正在谈判和研究自贸协定的包括海合会、斯里兰卡、马尔代夫、格鲁吉亚、以色列、摩尔多瓦、尼泊尔等。事实上，中国可以优先和经济发展水平高、对外开放度高、辐射能力强的沿线国家谈判自贸协定。这有利于带动整个“一带一路”的贸易与投资。

扩大人民币在“一带一路”沿线国家的使用。在国际贸易中，不可避免涉及使用何种货币进行交易。在“一带一路”沿线国家中，绝大部分国家存在贸易逆差，仅有少数国家存在贸易顺差，而且顺差规模有限。和中国的对外贸易也存在相同的情况，中国是顺差国，“一带一路”国家是逆差国。对于这些国家而言，面临的问题是，如何持续性地获取外汇购买进口品。中国利用自身储备的美元对这些国家进行贷款和投资是非常必要的，毕竟美元是当今第一大国际货币。但是，即便中国外汇储备规模巨大，也只能拿出一定比例用于“一带一路”建设，可使用的美元有规模限制；另一方面，在“一带一路”国家大量使用美元，反而会稳固美元国际货币的地位，不利于推广人民币跨境使用。扩大人民币在“一带一路”沿线国家的使用可以增强这些国家贸易逆差的可持续性，同时降低中国和“一带一路”国家贸易和投资的交易成本，还有利于提升人民



币国际货币的地位。

IGI 简介：国际问题研究系列（Inside Global Issues）是由中国社会科学院世界经济与政治研究所国际贸易研究室组织和发布的。该系列涉及的研究领域主要为国际经济与贸易；主要成员包括余永定研究员、宋泓研究员、姚枝仲研究员、倪月菊研究员、田丰研究员、东艳研究员、李春顶副研究员、高凌云副研究员、马涛副研究员、张琳博士和苏庆义副研究员。

声明：本报告为非成熟稿件，仅供内部讨论。报告版权为中国社会科学院世界经济与政治研究所国际贸易研究室所有，未经许可，不得以任何形式翻版、复制、上网和刊登。本报告仅代表作者的个人观点，并不代表所在单位的观点。

欢迎通过扫描下面的二维码订阅和关注我们的微信公众平台（微信号：iwep_ite，名称：社科国贸）

