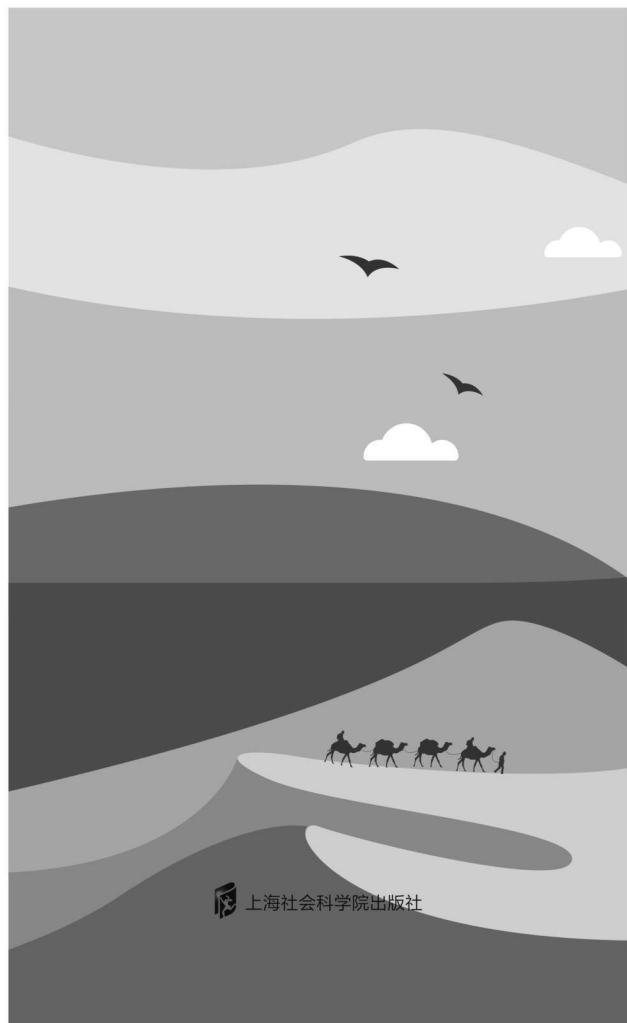



中国与“一带一路”沿线国家 贸易投资报告 (2019)

孙立行 沈玉良 等 / 著



 上海社会科学院出版社

编 撰 说 明

第一章由上海社会科学院世界经济研究所副研究员彭羽撰写

第二章由上海对外经贸大学国际经贸研究所徐美娜副研究员撰写

第三章由上海社会科学院世界经济研究所助理研究员张鹏飞撰写

第四章由上海立信会计金融学院国际经贸学院讲师高磊、上海社会科学院世界经济研究所研究员沈玉良撰写

第五章由上海社会科学院世界经济研究所副研究员彭羽、上海社会科学院世界经济研究所研究员沈玉良撰写

第六章由上海社会科学院世界经济研究所研究员孙立行、助理研究员刘芳撰写

第七章、第八章由上海社会科学院世界经济研究所助理研究员吕文洁撰写

第九章、第十章由上海社会科学院世界经济研究所助理研究员张广婷撰写

第十一章、第十二章由上海社会科学院世界经济研究所助理研究员周大鹏撰写

全书框架和统稿由孙立行、沈玉良完成。

目 录

第一章 “一带一路”沿线国家贸易发展指数(2019)	1
第一节 “一带一路”沿线国家贸易发展指数的总体框架设计	1
第二节 “一带一路”沿线国家贸易发展指数的子指标和权重	3
第三节 “一带一路”沿线国家贸易发展指数排名和分析	7
第二章 “一带一路”沿线国家货物贸易分析	24
第一节 “一带一路”沿线国家货物贸易总量和结构特征	24
第二节 “一带一路”沿线国家重点国家货物贸易发展分析	33
第三节 发展趋势	40
第三章 中国与“一带一路”沿线国家货物贸易研究	42
第一节 中国货物贸易的总量和结构特征	42
第二节 中国与“一带一路”沿线国家的货物贸易规模及结构特征	44
第三节 中国与“一带一路”沿线国家的贸易类型特征	49
第四节 中国与“一带一路”沿线国家的贸易关联	52
第四章 服务贸易发展趋势与“一带一路”沿线国家服务贸易类型分析	59
第一节 全球服务贸易的发展趋势	59
第二节 中国服务贸易特征及与“一带一路”沿线国家的合作点	66
第三节 “一带一路”沿线国家服务贸易特征和类型	73

第五章 “一带一路”沿线国家电子商务研究	85
第一节 关于“电子商务”的界定	85
第二节 “一带一路”沿线国家电子商务发展分析	87
第三节 中国与“一带一路”沿线国家的电子商务合作	116
第六章 中国与“一带一路”沿线国家的投资流向和流量	122
第一节 中国对“一带一路”沿线国家的投资进展	122
第二节 中国对“一带一路”沿线国家投资的地区分布	129
第三节 中国对“一带一路”沿线国家投资的行业分布	137
第四节 中国对“一带一路”沿线国家的投资方式及其投资主体	143
第七章 马来西亚贸易和投资制度	151
第一节 马来西亚国家和经济发展概况	151
第二节 马来西亚投资贸易政策	156
第三节 马来西亚与中国经贸往来和“一带一路”合作	161
第八章 新加坡贸易和投资制度	170
第一节 新加坡国家和经济发展概况	170
第二节 新加坡投资贸易政策	174
第三节 新加坡与中国经贸往来和“一带一路”合作	182
第九章 意大利贸易和投资制度	192
第一节 意大利国家概况	192
第二节 意大利经济发展	196
第三节 意大利政策法规	213
第十章 波兰贸易和投资制度	218
第一节 波兰国家概况	218
第二节 波兰经济发展	222

第三节 波兰政策法规	232
第十一章 土耳其贸易和投资制度	235
第一节 土耳其国家概况	235
第二节 土耳其经济发展	239
第三节 土耳其贸易投资相关法律制度	251
第十二章 埃及贸易和投资制度	255
第一节 埃及国家概况	255
第二节 埃及经济发展	260
第三节 埃及贸易投资相关法律制度	274
附录：“一带一路”沿线国家贸易发展指数(分国别)	277
参考文献	367

第一章 “一带一路”沿线国家 贸易发展指数(2019)

本章以贸易发展水平、贸易开放与制度、贸易发展潜力三大领域为分析视角,构建了“一带一路”沿线国家贸易发展指数的指标框架,通过采集WTO、UNCTAD、世界银行、万国邮政联盟(UPU)等国际组织发布的数据,对“一带一路”沿线国家贸易发展指数和分项指数进行统计分析,并对“一带一路”沿线国家的贸易发展水平和发展阶段进行评价。

第一节 “一带一路”沿线国家贸易 发展指数的总体框架设计

“一带一路”沿线国家的总体经济发展水平参差不齐,贸易领域的发展也呈现较大差异。因此,需要一套客观、全面的贸易发展指标框架体系以反映“一带一路”沿线国家的贸易综合发展水平。本研究构建的“一带一路”沿线国家贸易发展指数主要从三大领域进行评价,包括贸易发展水平、贸易开放与制度以及贸易发展潜力。

一是贸易发展水平领域,主要反映当前“一带一路”沿线国家的贸易整体发展现状,包括“贸易规模与增长”以及“贸易结构”两个一级指标,前者侧重反映“一带一路”沿线国家的贸易规模和贸易增长趋势;后者侧重反映“一带一路”沿线国家的贸易结构情况。尽管,目前“一带一路”沿线国家主要以发展中国家为主,在服务贸易领域的发展相对落后,但考虑到服务贸易在国际贸易中的作用日益重要^①,因而也将服务贸易纳入指标评价体系,并赋予与货

^① 根据WTO发布的《World Trade Report 2019: The future of services trade》,过去三年的全球服务贸易增速超过货物贸易增速;同时,基于增加值贸易的统计数据显示,当前全球服务增加值占国际货物贸易和服务贸易总值的近一半。

物贸易同等重要的权重。

二是贸易开放与制度领域,主要从贸易领域的政府治理和跨境贸易的营商环境角度进行评价。该领域包括“贸易自由化”和“贸易制度成本与效率”两个一级指标,前者反映了“一带一路”沿线国家在货物贸易和服务贸易领域的贸易开放度情况;后者则从贸易监管治理的角度进行评价,政府在跨境贸易制度领域的表现将直接影响货物跨境通关的时间和成本,从而也反映了跨境贸易领域的总体营商环境状况。

三是贸易发展潜力领域,主要通过新兴贸易业态的发展来评价“一带一路”沿线国家的贸易发展潜力。随着 ICT 技术和数字技术的发展,货物交易的平台化趋势日益明显,跨境 B2B 和跨境 B2C 成为全球货物贸易的重要手段和方式。新兴贸易业态的发展,将对“一带一路”沿线国家的贸易发展的潜力和长期竞争力产生重要作用,因此纳入该指标可以从未来可持续发展的角度,形成“一带一路”沿线国家贸易发展更全面的评价分析体系。

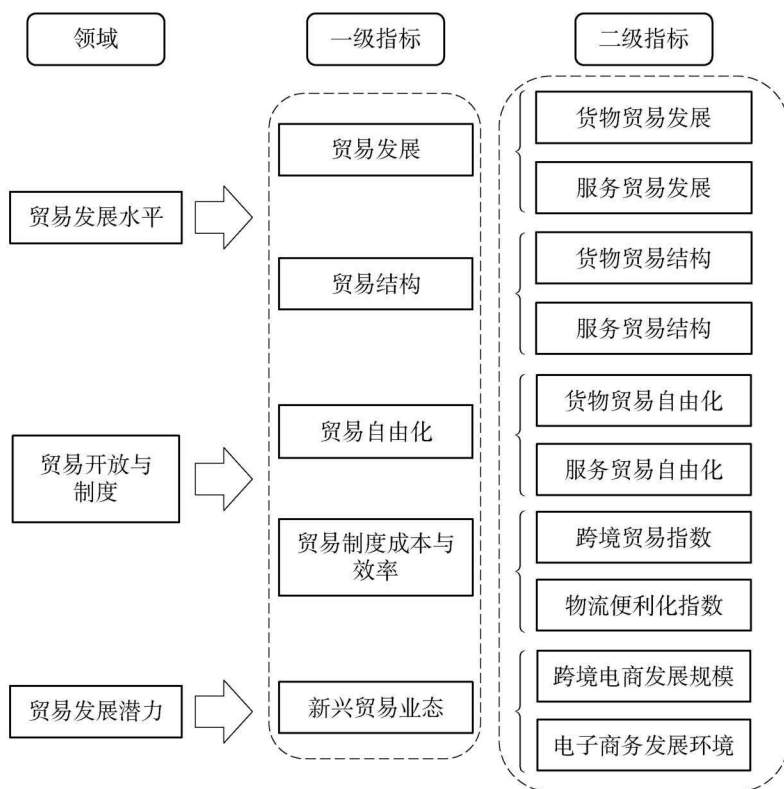


图 1-1 “一带一路”沿线国家贸易发展指数指标设计框架

第二节 “一带一路”沿线国家贸易发展指数的子指标和权重

上述贸易发展、贸易结构、贸易自由化、贸易制度成本与效率、新兴贸易业态等五个子指数(即一级指标)都依次由一些促进贸易的支柱(即二级指标)组成,一共有十个,分别是:支柱 1.1 货物贸易发展;支柱 1.2 服务贸易发展;支柱 2.1 货物贸易结构;支柱 2.2 服务贸易结构;支柱 3.1 货物贸易自由化;支柱 3.2 服务贸易自由化;支柱 4.1 跨境贸易指数;支柱 4.2 物流便利化指数;支柱 5.1 跨境电子商务规模;支柱 5.2 电子商务发展环境。

一、“贸易发展”一级指标下的子指标设计

“贸易发展”一级指标下设两个支柱,分别是“支柱 1.1: 货物贸易发展”和“支柱 1.2: 服务贸易发展”。两个支柱被赋予同等重要的权重,即各为 0.5 的权重。“货物贸易发展”支柱下设五个三级指标,分别是货物贸易进口、货物贸易进口增长率、货物贸易出口、货物贸易出口增长率和人均货物贸易额,通过这些指标反映“一带一路”沿线国家的货物贸易规模、增长趋势和货物贸易发展深度。类似的,“服务贸易发展”支柱下设五个三级指标,分别是服务贸易进口、服务贸易进口增长率、服务贸易出口、服务贸易出口增长率和人均服务贸易额,通过这些指标反映“一带一路”沿线国家的服务贸易规模、增长趋势和服务贸易发展深度。为了避免主观判断的偏差,本书参考世界经济论坛发布的《全球贸易促进指数》(*Global Enabling Trade Report*)^①的做法,对各三级指标采用平均权重赋权法,即分别赋予 0.2 的权重。

表 1-1 子指数 1:“贸易发展”指标构成及权重

支柱	指标	指标内涵	权重
支柱 1.1	货物贸易发展	货物贸易规模与增长态势	0.5
1.1.1	进口	反映货物进口贸易的规模	0.2

^① 世界经济论坛(WEF)每两年发布一次全球贸易促进指数报告, http://www3.weforum.org/docs/WEF_GETR_2016_report.pdf。

续表

支柱	指标	指标内涵	权重
1.1.2	进口增长率(五年复合增长)	反映货物进口贸易的增长率	0.2
1.1.3	出口	反映货物出口贸易的规模	0.2
1.1.4	出口增长率(五年复合增长)	反映货物出口贸易的增长率	0.2
1.1.5	人均货物贸易额	反映货物贸易发展的深度	0.2
支柱 1.2	服务贸易发展	服务贸易规模与增长态势	0.5
1.2.1	进口	反映服务进口贸易的规模	0.2
1.2.2	进口增长率(五年复合增长)	反映服务进口贸易的增长率	0.2
1.2.3	出口	反映服务出口贸易的规模	0.2
1.2.4	出口增长率(五年复合增长)	反映服务出口贸易的增长率	0.2
1.2.5	人均服务贸易额	反映服务贸易发展的深度	0.2

二、“贸易结构”一级指标下的子指标设计

“贸易结构”一级指标下设两个支柱,分别是“支柱 2.1: 货物贸易结构”和“支柱 2.2: 服务贸易结构”。两个支柱被赋予同等重要的权重,即各为 0.5 的权重。货物贸易结构主要通过“中高技术产品出口占比”^①这个三级指标体现。纳入该指标的好处在于,有些“一带一路”沿线国家虽然进出口贸易规模相对较大(例如俄罗斯和沙特等国家),但是主要以石油、天然气等出口初级产品为主,货物贸易结构指标可以比较客观地反映对象国的贸易和产业结构现状,从而不只是体现一国货物总体贸易规模的大小。服务贸易结构主要通过“新兴服务贸易占比”这个三级指标体现。传统的服务贸易以旅游服务贸易和运输服务贸易为主,但随着数字技术的快速发展,以跨境交付为主要模式的新兴服务贸易层出不穷,“新兴服务贸易占比”可以反映一国在数字化服务贸易领域的发展现状。

^① 中高技术产品分类参考 Lall(2000)的分类方法;S. Lall, “The Technological Structure and Performance of Developing Country Manufactured Exports, 1985 - 98”, *Oxford Development Studies*, 2000, Vol. 28, pp. 337-369.

表 1-2 子指数 2:“贸易结构”指标构成及权重

支柱	指标	指标内涵	权重
支柱 2.1	货物贸易结构	反映货物贸易结构优化情况	0.5
2.1.1	中高技术产品出口占比	中高技术产品出口占比越高,表示货物贸易结构越优化	1
支柱 2.2	服务贸易结构	反映服务贸易结构优化情况	0.5
2.2.1	新兴服务贸易占比	新兴服务贸易占比越高,表示服务贸易结构越优化	1

三、“贸易自由化”一级指标下的子指标设计

“贸易自由化”一级指标下设两个支柱,分别是“支柱 3.1: 货物贸易自由化”和“支柱 3.2: 服务贸易自由化”。两个支柱被赋予同等重要的权重,即各为 0.5 的权重。货物贸易自由化指标主要反映“一带一路”沿线国家在货物贸易领域的开放度,主要以进口关税水平作为三级指标,反映“一带一路”沿线国家在货物领域实施市场准入限制的程度和水平。进口关税水平越高,表示货物贸易领域自由化程度越低^①。货物贸易自由化指标主要反映“一带一路”沿线国家在服务贸易领域的开放程度,通过“服务贸易占全部贸易比重”指标反映。该指标是一个事后指标,一国的服务贸易占比越高,表示该国的服务贸易自由化程度越高。当然,需要指出的是,更理想的衡量指标是各国在 GATS 下的服务贸易开放承诺水平,但本研究没有采用该指标的原因在于, GATS 下是分行业、分部门的服务贸易开放承诺,当前尚没有能够客观测算一国在 GATS 下的总体服务贸易开放承诺的方法^②。

表 1-3 子指数 3:“贸易自由化”指标构成及权重

支柱	指标	指标内涵	权重
支柱 3.1	货物贸易自由化	反映货物贸易领域的开放度	0.5

^① 此处更理想的指标设计还应包括“非关税壁垒”指标。不过,从数据可获得性上看,UNCTAD 和世界银行的非关税贸易壁垒数据库中所涵盖的样本国家较少,特别是对于“一带一路”沿线国家的覆盖面更少。

^② OECD 构建了服务贸易限制指数数据库(Series Trade Restrictiveness Index, STRI),但是该数据库主要以 OECD 等发达国家为主,涉及“一带一路”沿线国家的样本较少,因而不适用于本研究的分析。

续表

支柱	指标	指标内涵	权重
3.1.1	进口关税水平	通过进口关税水平反映限制货物市场准入的情况	1
支柱 3.2	服务贸易自由化	反映服务贸易领域的开放度	0.5
3.2.1	服务贸易占全部贸易比重	服务贸易占比越高,表示服务贸易自由化程度越高	1

四、“贸易制度成本与效率”一级指标下的子指标设计

“贸易制度成本与效率”一级指标下设两个支柱,分别是“支柱 4.1: 跨境贸易指数”和“支柱 4.2: 物流便利化指数”。两个支柱被赋予同等重要的权重,即各为 0.5 的权重。跨境贸易指数支柱下设 4 个三级指标,包括进口通关时间、出口通关时间、进口通关费用和出口通关费用,主要采用世界银行《营商环境》中的“跨境贸易”指标进行评价。其中的通关时间和通关费用分别指单证合规、边境合规所需时间和费用的总和。4 个三级指标被赋予同样的权重(0.25)。物流便利化指数支柱下设 3 个三级指标,包括物流基础设施得分、物流质量和竞争力得分、物流时间得分等,分别从物流基础设施的基础水平、物流服务的质量和物流服务的准时性等三个角度进行评价。3 个三级指标被赋予同样的权重(0.33)。

表 1-4 子指数 4:“贸易制度成本与效率”指标构成及权重

支柱	指标	指标内涵	权重
支柱 4.1	跨境贸易指数	反映跨境贸易的便利化水平	0.5
4.1.1	进口通关时间	反映货物进口通关环节的耗时	0.25
4.1.2	出口通关时间	反映货物出口通关环节的耗时	0.25
4.1.3	进口通关费用	反映货物进口通关环节的费用	0.25
4.1.4	出口通关费用	反映货物出口通关环节的费用	0.25
支柱 4.2	物流便利化指数	反映物流环节的便利化水平	0.5
4.2.1	物流基础设施得分	反映物流基础设施水平	0.33
4.2.2	物流质量和竞争力得分	反映物流的效率和质量	0.33
4.2.3	物流时间得分	反映物流服务的准时性	0.33

五、“新兴贸易业态”一级指标下的子指标设计

“新兴贸易业态”一级指标下设两个支柱,分别是“支柱 5.1: 跨境电子商务规模”和“支柱 5.2: 电子商务发展环境”。两个支柱被赋予同等重要的权重,即各为 0.5 的权重。跨境电子商务规模支柱下设两个三级指标,分别是 EMS 包裹发送数量和 EMS 包裹接收数量(万国邮政联盟数据库)^①,分别反映跨境电子商务出口规模和进口规模。电子商务发展环境支柱下设 3 个三级指标,分别是 ICT 基础设施、电子支付环境和电子商务技术应用,分别从电子商务发展的信息基础设施环境、电子金融支付和企业应用电子商务技术的水平和能力等三个角度进行评价。

表 1-5 子指数 5:“新兴贸易业态”指标构成及权重

支柱	指标	指标内涵	权重
支柱 5.1	跨境电子商务规模	反映跨境电子商务进出口情况	0.5
5.1.1	EMS 包裹发送数量	反映跨境电子商务出口规模	0.5
5.1.2	EMS 包裹接收数量	反映跨境电子商务进口规模	0.5
支柱 5.2	电子商务发展环境	反映影响电子商务发展的因素	0.5
5.2.1	ICT 基础设施	影响电子商务发展的信息技术因素	0.33
5.2.2	电子支付环境	影响电子商务发展的金融支付因素	0.33
5.2.3	电子商务技术应用	企业应用电子商务技术的水平和能力	0.33

第三节 “一带一路”沿线国家贸易发展指数排名和分析

在“一带一路”沿线国家贸易发展指数指标分析框架的基础上,结合国际组织发布的权威数据,采用标准统计分析方法,对“一带一路”沿线国家贸易

^① 在全球范围内,跨境电子商务的统计是一个难题,目前尚没有普遍接受的关于跨境电子商务规模的统计方法。不过,万国邮政联盟作为权威的国际组织,其提供的 EMS 包裹发送数量和 EMS 包裹接收数量对衡量跨境电子商务的规模有一定的参考价值。该指标的缺点是只有包裹接收和发送数量,无法获得这些包裹物品或商品的价值。

发展总指数和分项指数的得分和排名进行分析。由于“一带一路”沿线国家贸易发展指数中涉及的评价领域较广、指标众多,而“一带一路”沿线国家以发展中国家为主,有相当部分国家(20个国家/地区)因缺乏1个或1个以上的指标而被剔除,为保持样本指标数据的完整性,本研究最终保留了45个“一带一路”沿线国家的数据^①。45个进入样本的“一带一路”沿线国家进出口贸易额占65国的贸易总额的比重超过85%,因而采用这些样本进行分析总体上具有较强的代表性,可以比较客观地反映“一带一路”沿线国家的贸易发展水平。

一、“一带一路”沿线国家贸易发展总指数排名

从“一带一路”沿线国家贸易发展总指数排名来看,新加坡、以色列和匈牙利位于45个“一带一路”沿线国家中的前三位,得分分别为0.86分、0.82分和0.77分,波兰、斯洛伐克、爱沙尼亚、斯洛文尼亚、阿拉伯联合酋长国、克罗地亚、拉脱维亚分别位列第4—10位。前10位国家中有7个国家属于中东欧国家,这表明“一带一路”沿线国家中,中东欧国家的总体贸易发展水平相对较高。

东盟10国中,除新加坡夺魁外,马来西亚、菲律宾和越南也表现较好,分别位于第12位、第16位和第22位;缅甸、柬埔寨和老挝的表现相对较差,位于第40位、42位和第44位。西亚国家中,除以色列位于第2位外,巴林、沙特的表现较好,分别位于第14和第15位。南亚国家中,只有印度的贸易发展指数较高,位于第18位;其他南亚国家,如斯里兰卡、巴基斯坦和不丹则表现逊色,分别位于第35位、38位和41位。

中亚国家的总体贸易发展水平不高,哈萨克斯坦位于第30位,而吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦则位于最末三位。独联体国家中,俄罗斯和格鲁吉亚的表现较好,位于第19位和第23位,摩尔多瓦、亚美尼亚和阿塞拜疆分别列第32位、第34位和第37位。

^① 45个样本国家包括:不丹、亚美尼亚、以色列、俄罗斯、保加利亚、克罗地亚、匈牙利、印度、印度尼西亚、吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦、土耳其、埃及、塔吉克斯坦、塞尔维亚、巴基斯坦、巴林、拉脱维亚、摩尔多瓦、斯洛伐克、斯洛文尼亚、斯里兰卡、新加坡、柬埔寨、格鲁吉亚、沙特阿拉伯、波兰、波斯尼亚和黑塞哥维那(波黑)、泰国、爱沙尼亚、立陶宛、约旦、缅甸、罗马尼亚、老挝、菲律宾、蒙古、越南、阿塞拜疆、阿尔巴尼亚、阿拉伯联合酋长国、北马其顿、马来西亚、黎巴嫩、黑山。

表 1-6 “一带一路”沿线国家贸易总指数得分及排名

排序	国家	得分	排序	国家	得分	排序	国家	得分
1	新加坡	0.86	16	菲律宾	0.58	31	北马其顿	0.41
2	以色列	0.82	17	保加利亚	0.57	32	摩尔多瓦	0.40
3	匈牙利	0.77	18	印度	0.52	33	蒙古	0.39
4	波兰	0.73	19	俄罗斯	0.51	34	亚美尼亚	0.39
5	斯洛伐克	0.72	20	土耳其	0.51	35	斯里兰卡	0.38
6	爱沙尼亚	0.69	21	塞尔维亚	0.49	36	埃及	0.37
7	斯洛文尼亚	0.69	22	越南	0.49	37	阿塞拜疆	0.36
8	阿拉伯联合酋长国	0.67	23	格鲁吉亚	0.47	38	巴基斯坦	0.36
9	克罗地亚	0.67	24	阿尔巴尼亚	0.46	39	波黑	0.36
10	拉脱维亚	0.66	25	约旦	0.45	40	缅甸	0.33
11	立陶宛	0.66	26	黎巴嫩	0.44	41	不丹	0.30
12	马来西亚	0.64	27	泰国	0.43	42	柬埔寨	0.25
13	罗马尼亚	0.63	28	黑山	0.42	43	吉尔吉斯斯坦	0.20
14	巴林	0.61	29	印度尼西亚	0.42	44	老挝	0.20
15	沙特阿拉伯	0.59	30	哈萨克斯坦	0.41	45	塔吉克斯坦	0.11

注：其中的得分分值是根据各项子指标分级加权计算后的得分，首先选取三级指标的值最高的国家为1分，其他国家的得分相应调整，然后再先后加权得到二级指标和一级指标的得分。

二、“一带一路”沿线国家贸易发展指数的分项指数排名

本部分基于贸易发展、贸易结构、贸易自由化、贸易制度成本与效率、新兴贸易业态等五个子指数，对“一带一路”沿线45个样本国家进行排名和分析。

(一) 贸易发展子指数得分与排名

从体现贸易规模和增长的贸易发展分指数来看，阿拉伯联合酋长国、波兰和罗马尼亚位列前三位，得分分别为0.8分、0.78分和0.76分。越南、新加坡、以色列、匈牙利、菲律宾、斯洛伐克、立陶宛等国家分别列第4—10位。越南的贸易发展分项指数表现抢眼，其主要原因是近年来越南的经济贸易保



图 1-2 “一带一路”沿线国家贸易发展总指数得分(从高到低)

持了高速增长。

东盟国家中,除了越南、新加坡和菲律宾在贸易规模和增长方面表现较好之外,泰国、马来西亚、柬埔寨、缅甸、老挝的表现也不俗,分别列第12位、第14位、第20位、第22位和第25位。从中可以看出,东盟新四国(越南、柬埔寨、老挝和缅甸)作为后起的发展国家,已经在贸易增长方面保持相对强劲的气势。

中东欧国家中,罗马尼亚、匈牙利、斯洛伐克和立陶宛进入前十位外,斯洛文尼亚、克罗地亚、塞尔维亚、保加利亚、拉脱维亚的表现也相对较好,分列第11位、第13位、第16位、第17位和第23位。而波黑、阿尔巴尼亚和黑山等国则相对靠后,位于第34—36位。

西亚国家中,除以色列位于前10位外,土耳其、沙特的得分也较高,分列第18位和19位,其他西亚国家则处于中游或靠后位置。独联体国家中,在贸易规模和增长方面看,只有俄罗斯的表现尚可,位于第24位;摩尔多瓦和阿塞拜疆的表现较差,位于第42位和43位。南亚国家中的印度和斯里兰卡表现不俗,分列第15位和第21位,巴基斯坦表现一般,位列第29位,不丹则相对靠后。中亚国家在该领域的整体表现不佳,哈萨克斯坦位于第38位,而吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦则位于最末两位(见图1-3)。

(二) 贸易结构子指数得分与排名

从贸易结构子指数来看,匈牙利、以色列和斯洛伐克位列前三位,得分分别为0.97分、0.93分和0.92分,这表明这三个国家的贸易结构相对最优。新加坡、波兰、菲律宾、印度、斯洛文尼亚、马来西亚和爱沙尼亚分列第4—10位。

东盟10国中,除新加坡、菲律宾和马来西亚排名靠前外,越南、印度尼西亚的贸易结构指数也较为优化,分别位列第11位和18位。老挝和柬埔寨的贸易结构欠佳,位于最末两位,表明其贸易结构有很大的提升空间。中东欧国家的贸易结构总体比较优化,除了匈牙利、斯洛伐克、斯洛文尼亚和爱沙尼亚金融前10外,克罗地亚、拉脱维亚、保加利亚和立陶宛也进入了前20位,分别位于第13位、第15位、第16位和第19位。

南亚国家的总体表现呈现显著差异,印度贸易结构相对优化,位列第7位;巴基斯坦表现次之,位于第17位;不丹和斯里兰卡的表现较差,排名靠后,分别位于第31位和第38位。中亚国家的贸易结构总体欠佳,吉尔吉斯斯坦、哈萨克斯坦和塔吉克斯坦的排名均位于第30位之后,分列第36位、第37位

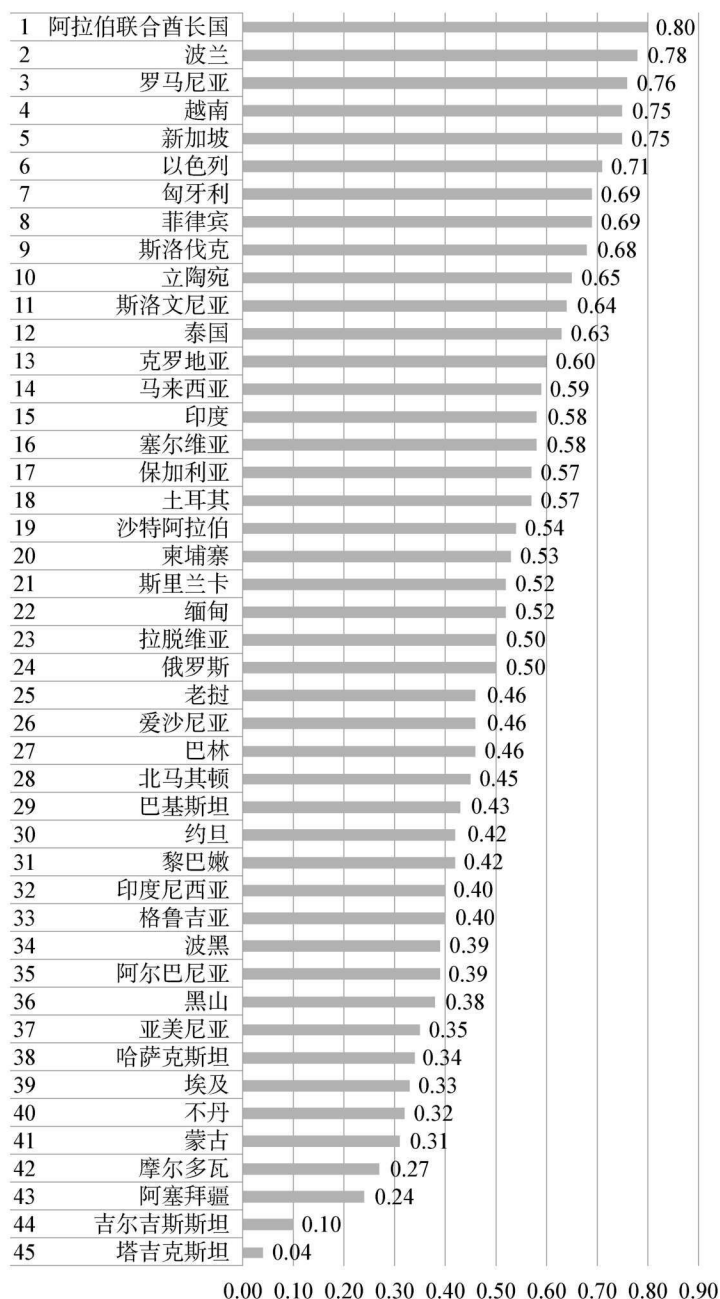


图 1-3 贸易发展子指数得分(规模与增长)