

“一带一路”背景下的中印货物贸易结构分析： 2002—2014年

杜秀红

(南京大学商学院,江苏 南京 210093)

[摘要]选取了2002—2014年数据,运用显性比较优势指数、贸易强度指数、贸易互补性指数,对中印两国贸易结构的竞争性与互补性进行实证分析。结果表明:中国在劳动密集型轻工产品以及机械与运输设备上具有竞争优势,而印度在农产品、矿产资源类产品、医药化工、轻工产品等产品上具有竞争优势,中印的贸易互补性大于竞争性,在“一带一路”背景下,中印两国贸易空间有待进一步加大。

[关键词]贸易结构;一带一路;贸易互补指数;国际贸易;中印贸易;区域贸易;丝绸之路;经济带

[中图分类号]F752 **[文献标识码]**A **[文章编号]**1004-4833(2015)05-0106-07

一、引言

2008年,蔓延全球的金融危机及随后爆发的欧债危机拖累了世界经济脚步。在经济全球化的今天,没有哪个国家可以独善其身。2014年,中国的经济增长率为7.4%,是自1999年以来首次无法实现经济增长目标。习近平主席在2013年9月和10月出访中亚及东南亚国家时分别提出建设“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”战略构想。“一带一路”是新形势下中国寻找对外开放突破点的尝试,对未来经济与贸易的发展有重要意义。印度是中国地理区位上相邻的大国,从历史角度看,它在古代北方丝绸之路及南方丝绸之路中均起到了非常重要的作用,新时期的“一带一路”战略,印度的地位同样重要^[1]。因此,有必要深入研究中印贸易结构,这对于深化中印经贸合作具有重要的意义。关于中印出口贸易结构的研究,理论界早有关注。赵建军运用大量数据对印度经济发展进行了深入研究,探讨了印度对外经济贸易政策^[2];印度经济学家杰伦·兰密施对印度与中国的贸易进行了参照比较,认为中印是世界贸易的领头羊^[3];祝树金、陈艳、谢锐基于按SITC(REV.2)三位数分类的中印两国出口产品数据,分析了两国贸易结构的变化,认为两国在出口贸易结构上并不构成完全的贸易竞争,而是存在明显上升的互补性趋势^[4];成蓉、程惠芳基于按照HS1996分类的商品贸易和EBOPS分类的服务贸易数据分析了中印两国贸易结构,认为中国商品贸易结构优于印度,而印度的服务贸易结构优于中国^[5];汤碧、陈佳运用显示性比较优势和贸易互补性指数分析中印两国机电产品的贸易互补性,结果表明中印机电产品的贸易结构差异明显,竞争性不强^[6];耿献辉、张晓恒、林连升基于引力模型分析中印农产品出口影响因素的差异,认为中印两国对其主要贸易伙伴国农产品出口潜力存在差异^[7]。现有文献关于一带一路背景下中印贸易发展的研究较少,且多为定性分析,廖明中运用贸易引力模型测算了2009—2013年中国对一带一路沿线国家的出口潜力,结果表明中国对印度和俄罗斯等大国表现出严重的“出口不足”,对新加坡、马来西亚、泰国等国表现出“出口过度”^[8]。

[收稿日期]2015-09-17

[基金项目]江苏省教育厅人文社会科学规划基金项目(2013SJB790035);江苏高校哲学社会科学研究重点项目(2014ZDIXM016);江苏高校哲学社会科学研究基金项目(2014SJD149);江苏省社会科学应用研究(人才发展)重点课题(15SRA-8)

[作者简介]杜秀红(1978—),女,河北唐山人,南京大学商学院博士研究生,从事区域经济合作与分工研究。

二、“一带一路”的推进与中印货物贸易的发展现状

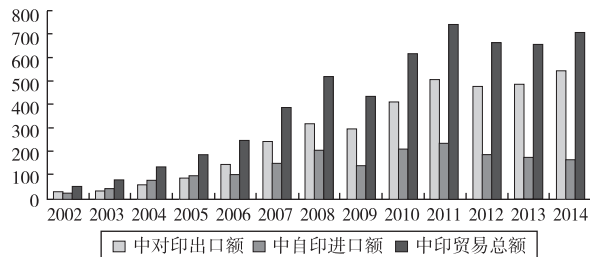
（一）“一带一路”的推进与印度在“一带一路”战略中的地位

2013 年 9 月,习近平主席在访问哈萨克斯坦时首次提出要用创新的合作模式共同建设“丝绸之路经济带”,同年 10 月,习主席在印度尼西亚国会发表演讲时提出,中国愿与东盟国家发展好海洋合作伙伴关系,共同建设 21 世纪“海上丝绸之路”。此后,2014 年 2 月,习近平主席与俄罗斯总统普京就建设“丝绸之路经济带”和“海上丝绸之路”以及俄罗斯跨欧亚铁路与“一带一路”的对接达成了共识,5 月,中国至哈萨克斯坦(连云港)物流合作基地启用,11 月,中国 APEC 峰会上宣布将出资 400 亿美元为“一带一路”沿线国家基础设施建设、资源开发、产业合作等项目提供融资支持。经过 2014 年的谋划与酝酿,“一带一路”战略在 2015 年进入务实推进阶段,成为国家全年经济工作的一条主线。“一带一路”的根本是互联互通,通过基础设施建设的发展与贯通,带动中国与沿线国家政治、经济、文化等的交流与合作,有利于促进沿线各国经济繁荣与区域经济合作。《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》中明确指出:丝绸之路经济带建设重点在于畅通中国经中亚、俄罗斯至欧洲(波罗的海);中国经中亚、西亚至波斯湾、地中海;中国至东南亚、南亚、印度洋。21 世纪海上丝绸之路重点方向是从中国沿海港口过南海到印度洋,延伸至欧洲;从中国沿海港口过南海到南太平洋。可见,无论是对于丝绸之路经济带,还是对于 21 世纪海上丝绸之路,印度均占有重要的地理区位。印度是南亚最大的国家,既是拥有超过十二亿人口的大国,也是新兴市场国家的代表之一,是中国推进“一带一路”建设不可或缺的重要合作伙伴,因此加强与印度的投资贸易合作是“一带一路”建设的重点内容之一。2013 年 5 月,李克强总理提出孟中印缅经济走廊的建设,此举与印度关系密切,并得到印度的回应与支持。孟中印缅走廊的一个标志性推进是将建设从昆明到加尔各答通道,以此打通中国、孟加拉、缅甸和印度的陆路交通,并在此基础上引入产业投资。根据中印两国达成的协议,中国承诺在未来五年对印度投资 200 亿美元,并且愿意参加印度铁路的系统升级和高铁建设。

（二）中印货物贸易的发展概况

自 2001 年入世以来,中印双边贸易发展极为迅速,贸易联系不断趋于紧密,目前中国是印度第二大贸易伙伴,印度是中国第九大贸易伙伴。根据联合国商品贸易数据库的统计,2002 年中印双边贸易额为 49.45 亿美元,其中,中国对印度的出口额为 26.71 亿美元,进口额为 22.74 亿美元。至 2014 年,中印双边贸易额已经高达 705.79 亿美元,其中,中国对印度的出口额为 542.20 亿美元,进口额为 163.59 亿美元,分别为 2002 年对应数额的 14 倍、20 倍、7 倍。从比值看,中国对印度出口额占中国出口总额的比重从 2002 年的 0.82% 上升至 2014 年 2.31%,同期中国对印度进口额占中国进口总额的比重从 0.77% 上升至 0.84%。由上可见,无论是从贸易额还是从所占比重的角度看,中国和印度都日益成为彼此重要的贸易伙伴,尤其是中国对印度的出口贸易额增速更是惊人。

从贸易差额的角度看,2002 年中国对印度的贸易顺差为 3.97 亿美元,接近平衡状态;2003—2005 年,中印贸易处于逆差状态,其中 2004 年贸易逆差额达到 17.42 亿美元;自 2006 年之后中印贸易始终处于顺差状态,且顺差数额持续增加,从 2006 年的 43.04 亿美元增加至 2014 年的 378.62 亿美元。中印贸易不平衡的加剧,导致了中印贸易摩擦的频发,据 WTO 统计数据显示,1995—2013 年上半年,印度对华企业提出反倾销调查高达 157



数据来源: 联合国商品贸易数据库 <http://comtrade.un.org/>

图 1 2002—2014 年中印双边贸易额走势 单位:亿美元

起,已经成为对华提起反倾销调查最多的国家,且对华保障措施与特殊保障措施调查也在不断增加。

从商品贸易结构看,2014年,中国对印度出口的产品主要是通信设备、自动数据处理仪器、化肥、有机化工产品、医药产品、电器及零部件等。若按照 SITC 的划分方法,中国对印度出口的产品主要集中在 5、6、7、8 类,占比分别为 22.15%、21.42%、40.99%、12.44%,总计高达 97.00%。2014 年,印度向中国出口的产品主要是铜、石油和沥青、纺织纱线和棉布、金属矿砂等,若按照 SITC 的分类方法,印度向中国的进口产品主要集中在 2、3、5、6 类,占比分别为 24.96%、11.95%、12.88%、33.60%,总计为 83.39%。由此可见,中国和印度在机电产品、棉纺织品、金属矿砂、矿物燃料、化工产品等产品上具有很大的贸易互补性,同时也可看出中印双边贸易结构较为单一。

(三)“一带一路”战略给中印贸易发展带来的机遇与挑战并存

“一带一路”战略的目的是通过基础设施建设实现互联互通,通过方便快捷的交通推动生产要素的自由流动,从而大幅降低运输成本和贸易成本,进而形成共同发展的经济带,使沿线各国充分发挥各自的比较优势,实现区域内资源的有效配置和合理分工协作。“一带一路”战略的提出给中印贸易发展带来了机遇,但在其推进的道路上同时存在诸多障碍和不确定。

1. 降低贸易成本。“一带一路”战略的核心是互联互通,即通过推动交通运输等基础设施的建设,降低贸易成本,加强与沿线国家的经济与贸易往来,带动共同发展。建设孟中印缅经济走廊也是如此思路。一旦建成孟中印缅陆路通道,可辐射东南亚、南亚和印度洋沿岸的众多国家。交通运输条件的改善可大大降低商品的运输成本和贸易往来的交易成本,推动双边贸易得到快速的发展。

2. 加速边境开放,推动贸易结构优化。中国近年来经济增长取得辉煌成绩,然而在改革开放的进程中中国经济发展并不平衡,东部沿海地区与西部内陆地区贫富差距显著,西部内陆地区受交通不便的限制,成为改革开放的末梢。云南是中国距离印度最近的省份。古代南方丝绸之路、茶马古道等见证了云南以及中国西南地区与印度的源远流长的友好合作关系,但当下的云南地区开放程度较低,2014 年云南省的进出口额为 1819.8 亿元,仅占中国进出口额的 0.007%,而印度东北部地区与云南接壤,然该地区一直是政治敏感地带和经济发展的边缘地带,基础设施建设薄弱,经济和贸易发展落后。孟中印缅经济走廊的推进,有利于推动中印边境开放,使得两国充分发挥各自比较优势,在区域经济合作与分工中得以合理配置资源、调整和优化产业结构,促进区域经济快速发展。

3. 印度方面对中国提出的“一带一路”战略持有比较警惕的态度,其主要原因一是印度有自身的打算,一直试图打造“印太”大国地位,中国提出“一带一路”发展倡议后,大多数南亚国家及印度洋沿岸国家均对比做出了积极的回应,此举导致印度担心中国可能通过这一举措扩大在印度洋及南亚地区的影响力,并借此削弱印度在南亚区内的大国地位及其利益。为此,印度推行了“新丝绸之路”计划和“印太经济走廊计划”,并与美国发表联合声明,称“双方强调需加快基础设施互联互通和地区经济走廊的建设,以促进南亚、东南亚以及中亚经济一体化发展”^[9]。二是中印两国在国际能源贸易中存在竞争。随着工业化、城市化进程的推进,同为人口大国的中国和印度对能源的需求日益旺盛。2015 年,中国成为全球最大的原油进口国,印度是世界第四大能源消费国,根据 BP《世界能源展望 2035》的预测,截至 2035 年,中国将超过欧洲,成为世界上最大的能源进口国,进口依存度从 15% 上升至 23%。世界能源消费将比当前水平增长 37%,其中中国和印度将贡献约一半的增长份额。毫无疑问,中印两国在国际能源贸易中存在激烈的竞争,两国都在努力争取与中东、中亚、俄罗斯及非洲油气产区国进行能源合作^[10]。

三、中印货物贸易关系实证分析

为了较为全面和具体地分析中国与印度贸易的竞争性与互补性,本文利用 2002—2014 年中印贸易相关数据,分别进行了显性比较优势指数、贸易强度指数以及贸易互补性指数的测算。数据来源均为联合国商品贸易数据库。

(一)中印显性比较优势指数分析

本文选取巴拉萨提出的显性比较优势理论对中国和印度两个国家的各类商品的贸易进行分析。

计算公式为：

$$RCA_i = (X_i/X_j)/(W_i/W_j)$$

其中, RCA_i 表示一国第 i 类商品的比较优势指数, X_i 表示一国第 i 类商品的出口额, X_j 表示一国所有产品的贸易总额, W_i 表示世界第 i 类商品的出口额, W_j 表示世界商品总出口额。如果, $0 < RCA_i < 1$ 则表示一国第 i 类商品具有比较劣势, 且数值越小, 比较劣势越明显; 如果 $RCA_i > 1$, 则表示一国第 i 类商品具有比较优势, 且数值越大, 比较优势越明显。表 1 和表 2 分别给出了中印两国在 SITC(REV. 3) 分类标准下的显性比较优势指数。

对比表 1 和表 2, 中印两国在 1、4、9 类产品上都不具备竞争优势。中国具有竞争优势的产品主要是 6、7、8 类产品, 其中第 7 类产品近年来竞争力提高较快, 第 8 类产品的竞争力则一直很强, 说明中国近来工业化进程在加快, 且轻纺产品、橡胶制品以及机械运输设备的贸易竞争力在不断增强, 与此同时, 中国第 0、1、2、3、4 类产品的 RCA 指数

表 1 中国十大类商品的 RCA 指数 (2002 ~ 2014 年)

年份	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2002	0.78	0.32	0.14	0.27	0.08	0.46	1.18	0.97	2.47	0.000433
2003	0.71	0.25	0.11	0.25	0.06	0.42	1.15	1.09	2.33	0.000470
2004	0.60	0.24	0.09	0.22	0.06	0.42	1.21	1.17	2.24	0.000236
2005	0.57	0.19	0.07	0.17	0.09	0.44	1.23	1.23	2.24	0.000132
2006	0.54	0.16	0.06	0.12	0.10	0.45	1.28	1.27	2.24	0.000102
2007	0.50	0.15	0.05	0.12	0.06	0.47	1.26	1.31	2.26	0.000099
2008	0.43	0.14	0.04	0.12	0.07	0.53	1.35	1.40	2.30	0.000092
2009	0.44	0.15	0.05	0.12	0.05	0.45	1.22	1.46	2.17	0.000013
2010	0.46	0.16	0.05	0.11	0.05	0.50	1.22	1.47	2.21	0.000026
2011	0.46	0.16	0.04	0.09	0.05	0.56	1.30	1.50	2.32	0.000030
2012	0.44	0.16	0.04	0.08	0.05	0.52	1.33	1.48	2.42	0.000027
2013	0.42	0.15	0.04	0.08	0.05	0.51	1.34	1.46	2.38	0.000019
2014	0.41	0.16	0.04	0.09	0.06	0.53	1.37	1.37	2.29	0.000006

近年来呈现下降趋势。印度具有比较优势的产品主要是 0、2、3、5、6、8 类产品, 其中具有较强竞争优势的是 0、6 类产品, 除了第 3 类产品近年来竞争力有所提高, 其他几类产品的比较优势均在下降, 说明印度近年来这几类商品贸易竞争力在不断恶化。此外, 关于印度第 7 类商品, 印度新任总理莫迪上台后, 明确提出把加快发展制造业并增加出口作为政府工作的重点, 而中国早已是名副其实的“世界工厂”, 中国对印度出口以工

业制成品为主, 因此可以预见, 中印两国 7 类产品的贸易竞争和摩擦会加剧。此外, 值得注意的是, 中国和印度在 6、8 类产品上均具有比较优势, 即两国在这两类商品上具有一定的竞争性, 尤其是体现在纺织服装及杂项制品上。这里要特别说明的是, 印度对中国出口的第 6 类产品主要以铜为主, 2014 年印度铜的出口占其对华出口总额的 16%。

表 2 印度十大类商品的 RCA 指数 (2002 ~ 2014 年)

年份	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2002	2.03	0.48	1.46	0.49	0.87	1.08	2.74	0.21	1.49	0.0004
2003	1.75	0.45	1.34	0.60	0.83	1.08	2.79	0.24	1.51	0.0005
2004	1.70	0.45	1.91	0.72	1.10	1.09	2.48	0.26	1.56	0.0003
2005	1.55	0.42	2.30	0.75	0.91	1.08	2.44	0.28	1.47	0.0208
2006	1.55	0.44	2.03	1.01	0.74	1.13	2.16	0.29	1.46	0.0031
2007	1.60	0.44	2.07	1.12	0.68	1.07	2.07	0.31	1.33	0.0059
2008	1.65	0.57	1.86	1.01	0.62	1.08	2.01	0.40	1.18	0.0055
2009	1.09	0.64	1.61	0.94	0.64	0.91	1.96	0.45	1.58	0.1113
2010	1.23	0.59	1.70	1.11	0.67	0.96	2.20	0.43	1.14	0.0476
2011	1.34	0.42	1.24	1.05	0.64	0.96	1.94	0.44	1.27	0.1140
2012	1.61	0.51	1.61	1.00	0.61	1.13	1.89	0.43	1.39	0.0246
2013	1.66	0.50	1.19	1.15	0.62	1.10	2.02	0.43	1.05	0.3951
2014	1.64	0.48	1.03	1.18	0.61	1.08	1.94	0.46	1.15	0.5974

(二) 中印货物贸易强度分析

贸易强度指数主要用来衡量两国贸易相互的依存强度, 是指一国对另一贸易伙伴国的出口额占该国出口总额的比值, 与贸易伙伴国进口额占世界进口总额比重的比值。该数值越大, 表明两国的贸易联系越紧密, 反之, 数值越小, 表明两国的贸易联系越松散。计算公式如下:

$$TII_{ij} = (X_{ij}/X_i)/(M_j/X_w)$$

其中, TII_{ij} 表示 i 国对 j 国的贸易强度, X_{ij} 表示 i 国向 j 国出口的贸易额, X_i 表示 i 国的出口贸易总额, M_j 表示 j 国的进口贸易总额, X_w 表示世界进口贸易总额。若 $TII_{ij} > 1$, 表示 i 国与 j 国的贸易联系紧密, 高于与世界其他国家的联系程度; 若 $TII_{ij} = 1$, 则为平均水平; 若 $TII_{ij} < 1$, 表明两国贸易关系松散, 低于自身与世界其他国家的联系程度。中印两国在 SITC (REV. 3) 分类标准下的贸易强度指数如图 2 所示。

从图 2 中可以看出, 2002 年至 2005 年间, 印度对中国贸易强度呈上升态势, 主要原因是中国入世初期降低了关税及非关税壁垒, 从而增加了印度对中国的出口, 其中, 2005 年印度对中国贸易强度指数为 1.16。此后, 该指数整体呈现逐年下降趋势, 2010 年有小幅上扬, 但其贸易强度指数始终小于 1, 至 2014 年, 该指数已经降至 0.41, 表明中印贸易关系从紧密走向松散, 原因在于, 近年来中国进口额占世界进口贸易总额的比重迅速提高, 该比重从 2006 年的 6.42% 上升至 2014 年的 10.41%, 其增幅远高于同期印度对华出口额占印度出口总额的比重的增幅。

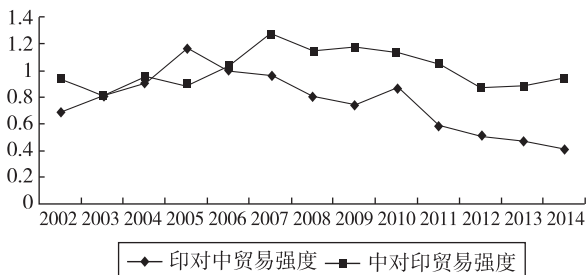


图 2 2002—2014 年中印贸易强度指数走势

中国对印度贸易强度指数整体呈小幅上升态势, 其中 2007 年达到 1.28 的高点, 至 2014 年该数值为 0.95, 主要原因是近年来中国对印度的出口额在大幅上升, 其增幅大大超过了同期中国自印度进口额的增幅。但中印两国人口合计约 25 亿, 若排除两国长期以来的地缘政治风险因素, 未来随着“一带一路”战略的推进, 中国与印度的贸易关系将出现很大的上升空间。

(三) 中印货物贸易互补性指数分析

贸易互补性指数用以表示一国出口与另一贸易伙伴国进口的吻合程度, 可从中反映出两国贸易结构的互补性以及两国贸易发展的潜力。计算公式如下:

$$C_{ij}^a = RCA_{xi}^a \cdot RCA_{mj}^a$$

C_{ij}^a 表示 i 国与 j 国在 a 产品上的贸易互补性指数, 该指数越大, 说明 i 国 a 产品的出口与 j 国 a 产品的进口的吻合程度越大, 即两国在 a 产品的贸易合作潜力越大。其中, $RCA_{ij}^a = \frac{X_i^a / X_i}{X_w^a / X_w}$, $RCA_{mj}^a =$

$\frac{M_j^a / M_j}{M_w^a / M_w}$ RCA_{xi}^a 表示用出口衡量的 i 国在 a 产品上的比较优势, RCA_{mj}^a 表示用进口衡量的 j 国在 a 产品上的比较劣势。 X_i^a 表示 i 国 a 产品的出口额, X_w^a 表示世界 a 产品的出口额, X_i 表示 i 国所有商品的出口总额, X_w 表示世界所有商品的出口总额, M_j^a 表示 j 国 a 商品的进口额, M_w^a 表示世界 a 商品的进口额, M_j 表示 j 国所有商品的进口总额, M_w 表示世界所有商品的进口总额。中印两国在 SITC (REV. 3) 分类标准下的贸易互补指数分别如表 3 和表 4 所示。

从表 3 可以看出, 以中国作为出口国、印度作为进口国时, 在 5、6、7、8 类产品上具有互补性, 其中 6、7、8 类产品的贸易互补性近年来不断提高, 主要是劳动密集型的轻工业产品以及机械与运输设备等, 而第 5 类产品的贸易互补性则一直很强, 主要是有机化工、医药、肥料等。

从表 4 可以看出, 以印度作为出口国、中国作为进口国时, 2、4、6 类产品具有很强的贸易互补性, 其中 4、6 类产品近年来的贸易互补指数上升很快, 分别从 2002 年的 0.264、1.106 上升至 2015 年的 23.364、7.236, 5 类产品具有较强的贸易互补性, 但近年来贸易互补性呈下降趋势, 而 0、1、3、7、8、9 类产品贸易互补性较弱。这表明印度出口到中国的产品以农产品、矿物原料以及原油为主, 与中国巨额的能源需求相吻合。

四、结论与讨论

本文运用显性比较优势指数、贸易强度指数以及贸易互补性指数对中印贸易互补性关系进行了分析并得出以下结论：(1) 中国在 6 类(轻纺产品、橡胶制品、矿业产品及其化学品)、7 类(机械及运输设备)、8 类(杂项制品)商品上具有较强的出口竞争力,印度在 0 类(食品和活畜)和 6 类

(轻纺产品、铜等)商品上具有明显的出口竞争力,此外在 2 类(主要是棉花、金属矿砂等)、3 类(矿物类燃料、润滑油及有关原料)、5 类(化学品及有关产品)、8 类产品上也具有一定的出口竞争力。总体而言,中国在劳动密集型工业制成品上具有竞争优势,而印度在农产品、矿物原料等自然资源上具有竞争优势。这里要注意的是,

近年来印度正在努力发展制造业,尤其是莫迪执政后,将制造业的发展与出口作为工作重点,有可能导致未来与中国在工业制成品上的贸易摩擦加剧。(2)自 2006 年以来,中国对印度的贸易强度指数一直高于印度对中国的贸易强度指数,说明从中国的角度看,中印贸易关系比较紧密,而从印度的角度看,印中贸易关系比较松散。这主要是由于尽管中印双边贸易额在迅速增长,但中国对印度出口的增幅远高于同期中国自印度进口的增幅。(3)中国和印度的贸易互补性较强,其中中国劳动力密集型产品的出口与印度的进口互补程度最高,印度自然资源密集型产品的出口与中国的进口互补程度最高,但两国在非熟练劳动密集型产品市场上存在竞争关系。综上所述,中国和印度的贸易结构显示,中印贸易关系中竞争性互补性并存,但以互补性为主,这对将来推行“一带一路”战略是有利因素。

作为人口众多的发展中大国,中国和印度的经济增长速度之快有目共睹,但贸易结构与其大国地位不相符合,而中印边界问题的迟迟不能解决,也影响了两国的贸易发展。尽管如此,印度还是积极加入了亚洲基础设施投资银行,表明印度默认“一带一路”对于亚洲基础设施建设的重要意义。综上所述,在“一带一路”战略推行的当下,中印贸易的发展思路可以从以下几方面入手:(1)加强贸易谈判,推动自由贸易区的早日建立。中印贸易应抓住“一带一路”的发展机遇,加强贸易谈判与合作,降低非关税壁垒,提高贸易便利化水平,推动中印自由贸易区的早日建立,这是两国对外贸易发展的必然选择。中印

表 3 2002—2014 年中印贸易互补指数(中国为出口国)^①

年份	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2002	0.440	0.004	6.888	2.058	0.001	11.301	0.885	0.938	0.304	n. a.
2003	0.223	0.006	4.477	1.802	0.003	12.202	1.389	0.849	0.307	n. a.
2004	0.080	0.010	2.963	4.283	0.008	6.696	1.295	1.163	0.235	n. a.
2005	0.046	0.002	1.679	1.577	0.006	6.113	1.530	1.261	0.264	n. a.
2006	0.052	0.005	0.600	0.407	0.005	6.488	2.155	1.714	0.258	n. a.
2007	0.042	0.006	0.612	0.081	0.002	6.893	2.021	1.990	0.250	n. a.
2008	0.051	0.008	0.495	0.138	0.132	5.084	1.606	2.239	0.295	n. a.
2009	0.104	0.042	0.409	0.016	0.001	4.480	1.317	2.771	0.408	n. a.
2010	0.065	0.011	0.432	0.029	0.003	6.013	1.437	2.413	0.601	n. a.
2011	0.071	0.016	0.551	0.046	0.012	6.532	1.313	2.522	0.609	n. a.
2012	0.082	0.024	0.419	0.011	0.019	7.600	1.611	2.618	0.700	n. a.
2013	0.082	0.025	0.327	0.025	0.001	7.350	1.433	2.487	1.295	n. a.
2014	0.055	0.004	0.290	0.036	0.001	7.776	1.728	2.364	1.245	n. a.

表 4 2002—2014 年中印贸易互补指数(印度为出口国)

年份	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
2002	0.961	0.00116	39.255	0.012	0.264	3.903	1.105	0.054	0.032	n. a.
2003	0.442	0.00092	36.781	0.026	0.726	2.124	2.202	0.040	0.017	n. a.
2004	0.237	0.00112	57.765	0.001	1.140	1.595	0.637	0.031	0.009	n. a.
2005	0.418	0.00047	53.541	0.002	1.968	0.986	0.575	0.021	0.007	n. a.
2006	1.190	0.00069	54.863	0.003	2.828	1.276	0.562	0.029	0.011	n. a.
2007	0.614	0.00073	51.548	0.001	1.706	0.805	0.436	0.029	0.015	n. a.
2008	0.621	0.00053	57.268	0.006	1.401	0.415	0.198	0.017	0.014	n. a.
2009	0.416	0.00094	44.866	0.002	6.956	0.587	1.212	0.053	0.062	n. a.
2010	0.481	0.00006	32.721	0.015	7.548	0.461	1.687	0.024	0.016	n. a.
2011	0.579	0.00004	30.986	0.013	10.306	0.897	2.025	0.046	0.040	n. a.
2012	0.244	0.00007	19.429	0.017	23.531	1.370	4.372	0.058	0.079	n. a.
2013	0.225	0.00063	16.511	0.013	26.129	1.494	6.625	0.098	0.116	n. a.
2014	0.107	0.00149	11.916	0.052	23.364	1.359	7.236	0.132	0.099	n. a.

^① 由于数据的不可得,故第 9 类商品的贸易互补指数无法得出。表 4 同。

两国在地理区位上是相邻的两国,一直存在领土争端,这使得印度在处理与中国关系时,难免患得患失,但寻求经济的快速增长是中印两国共同的诉求,双方存在经济合作的利益基础。(2)加强基础设施建设合作。印度的基础设施发展落后,现任莫迪政府承诺将开放电力、公路和铁路项目,加快基础设施建设,尤其是高铁建设,以便“让印度结束火车时速 80 公里的时代,进入时速 300 公里的高铁时代”^[13]。“一带一路”的根本是互联互通,中印两国应借助“一带一路”的东风,积极开展信息通信、高速铁路、跨境桥梁等基础设施建设合作,尤其是在高铁建设领域。目前中国已建成的高速铁路有 1.7 万公里,约占世界高速铁路总里程的 60% 以上。中国应该充分发挥其竞争优势,推动与印度高铁建设项目的合作,以此带动交通运输产业的贸易。此外交通条件的便利可大大降低贸易成本,(3)加大农业领域的合作。实证分析结果表明,印度在农产品贸易中是具有比较优势的,中国应该加强与印度的农产品贸易以及农业领域的相互投资。(4)充分利用产业互补,实现双边贸易动态平衡。中国是闻名的“世界工厂”,印度是闻名的“世界办公室”,中印均应放宽市场投资准入,按照比较优势的原则相互加大投资力度。印度可继续进口中国物美价廉的工业制成品,并引进来自中国的制造业投资,而中国则要引进印度先进的现代服务业,如保险、金融、生物制药、信息技术等,以提升本国服务业的水平。5. 利用两国边境地区区位优势,充分发挥边境贸易的作用,实现经济结构的互补和积极开展边贸合作。

参考文献:

- [1] 杨思灵. “一带一路”:印度的回应及对策[J]. 亚非纵横, 2014(6):51.
 [2] 赵建军. 改革与发展中的印度经济[M]. 长沙:中南大学出版社, 2003.
 [3] 杰伦·兰密施. 理解 CHINADIA—关于中国与印度的思考[M]. 西宁:宁夏人民出版社, 2006.
 [4] 祝树金, 陈艳, 谢锐. “龙象之争”与“龙象共舞”——基于出口技术结构的中印贸易关系分析[J]. 统计研究, 2009(4):26-32.
 [5] 成蓉, 程惠芳. 中印贸易关系:竞争或互补——基于商品贸易与服务贸易的全视角分析[J]. 国际贸易问题, 2011(6):85-94.
 [6] 汤碧, 陈佳. 中印机电产品贸易的互补性和竞争性分析[J]. 亚太经济, 2012(5):65-69.
 [7] 耿献辉, 张晓恒, 林连升. 中印农产品出口的影响因素与潜力比较——基于引力模型的实证分析[J]. 湖南农业大学学报, 2013(2):1-7.
 [8] 廖明中. 我国对一带一路沿线国家商品出口潜力测算[J]. 开放导报, 2015(3):64-67.
 [9] 林民旺. 印度对“一带一路”的认知及中国的政策选择[J]. 世界经济与政治, 2015(5):44.
 [10] 陈利君. 印度新政府及其对外政策走势判断[J]. 印度洋经济体研究, 2014(4):45.

[责任编辑:杨志辉]

An Analysis on China – India Trade Structure in the Context of the Belt and Road Initiative from 2002 – 2014

DU Xiuhong

(School of Business, Nanjing University, Nanjing 210093, China)

Abstract: The Belt and Road Initiative is an attempt made by Chinese Government in the new era. India is especially important for the implementation of the Belt and Road Initiative as it is the largest country in South Asia. Under this background, this paper examines the characteristics and patterns of trade between China and India by calculating RCA, trade intensity index, complementarity index using the relative trade data from 2002 to 2014. The results show that China has gained the comparative advantage in labor – intensive manufacturing industries as well as machinery and transport equipment while India the comparative advantage in agricultural products, mineral resources, pharmaceutical chemicals, light industrial products. Therefore, it is more complementary than competitive in the trade structure between China and India. Consequently, the trade volume between China and India is expected to increase dramatically along with the implementation of “Belt and Road Initiative”.

Key Words: trade structure; the Belt and Road Initiative; RCA; trade complementarity index; international trade; China – India trade; regional trade; silk road; economic belt