



Pan-Asian Integration: Linking East and South Asia

Summary in Chinese

泛亚洲一体化：联结东亚和南亚，

贝辛斯托克（英国）： Palgrave Macmillan 出版社为亚洲开发银行出版，2008/2009

编辑： Joseph Francois、Pradumna Rana与Ganeshan Wignaraja

撰稿： John Arnold、Philippa Dee、Malcolm Dowling、Christopher Findlay、Joseph Francois、Miriam Manchin、Ryo Ochiai、Annette Pelkmans-Balaoing、Michael Plummer、Pradumna Rana、Robert Scollay及 Ganeshan Wignaraja

由于中国和印度的快速发展，东亚和南亚各国之间的经济联系日益密切。鉴于亚洲是世界上经济最活跃的地区之一，国际社会就泛亚一体化进程对其成员国家和外部国家的影响展开了日益热烈的讨论。

本书分析了东亚和南亚之间日益密切的经济合作与一体化的模式、决定因素、阻碍因素及益处。对泛亚一体化进程进行了翔实的说明和有力的论述，并提出了中肯的建议。此课题方面的一流专家们探讨的关键问题包括商品贸易和投资的区域模式、服务贸易、贸易与货币合作、基础设施、物流和贸易便利化、东盟和南盟的发展以及基于 CGE 模型对其它一体化方案的影响进行分析。

研究发现尽管东亚和南亚之间的贸易量和投资额基数较低，但是增长迅猛。双方的商品贸易总额在1990年——2006年期间增长了5倍，达到约1,100亿美元。东亚和南亚间的贸易模式反映出各自不同的生产要素禀赋和经济发展水平，东亚主要向南亚出口资本和技术密集型产品，并从南亚进口原材料和劳动力密集型产品。双方的服务贸易也在增长，主要集中在信息技术、教育和旅游业。

中国和印度两大地区增长极的崛起、区域生产网络的深化、贸易壁垒和物流成本的降低、基础设施的完善以及自由贸易协定(FTAs)影响的扩大，推动了东亚和南亚之间贸易和投资的快速一体化。

在实施进程的各个阶段，共形成了20余份跨区域自由贸易协定。研究发现各种自由贸易协定的统一比当前的双边协定更能促进经济利益的提高。研究估计，一项涉及东亚和南亚各国的广泛的“泛亚洲协定”（涵盖产品、服务和贸易成本各方面）可为全球收入贡献约2,610亿美元。形成此类协定后，东亚和南亚各成员国国家都可以从更紧密的区域合作中受益，而且对外部经济体如美国和欧盟的负面影响十分有限。

主要阻碍因素包括尚未消除的关税和非关税壁垒、影响服务贸易的监管壁垒、尚未完成的结构调整、地方企业技术能力的不足、物流效率的不稳定以及贸易基础设施的不完备等等。

在贸易基础设施方面，东亚和南亚之间的货物运输方式仍然以海运为主。而且在可预见的未来，不会有很大变化。海洋运输及其它贸易基础设施能否满足东亚和南亚间贸易增长的需要，主要取决于保持成本竞争力、高品质服务和高效率物流的能力。

泛亚洲一体化进程在接下来的 10 年里将不断提速，并对亚太地区的共同发展和繁荣产生重大影响。本书没有从各国角度给出具体建议，而是站在整个亚洲地区的层面就如何促进东亚和南亚一体化提出五项建议。

包括：

- (1) 各国应继续降低贸易和非关税壁垒，
- (2) 贸易基础设施投资和过境手续简化会直接降低贸易成本，
- (3) 东亚和南亚各国应将基于双边关系签署的自由贸易协定统一成为广泛的区域协定，
- (4) 在服务贸易领域继续推行放松管制和政策改革，
- (5) 在更多的经济改革中应努力推进贸易自由化。

本书资料丰富、见解独到，是对国际贸易和亚洲这一世界上最具活力地区的经济一体化进程感兴趣的读者的必备读物。我们希望这一研究将有助于加深对东亚和南亚间经济纽带关系的了解，并促进相关政策法规的制定。