



# Conference on Regional Cooperation and Integration

## Experiences in Asia and the Pacific

Organized by the Asian Development Bank and Kunming Municipal Government,  
Yunnan Province, People's Republic of China

## Papers and Presentations

### Disclaimer:

The views expressed in this presentation are the views of the author and do not necessarily reflect the views or policies of the Asian Development Bank (ADB), or its Board of Directors or the governments they represent.

ADB makes no representation concerning and does not guarantee the source, originality, accuracy, completeness or reliability of any statement, information, data, finding, interpretation, advice, opinion, or view presented.

By making any designation of or reference to a particular territory or geographic area, or by using the term "country" in this document, ADB does not intend to make any judgments as to the legal or other status of any territory or area.

BIMP-EAGA  
East ASEAN Growth Area

CAREC

IMT-gt  
Indonesia - Malaysia - Thailand  
Growth Triangle

SASEC



**南亚区域经济一体化：  
潜力，阻碍和选择**

联合国亚太经社会首席经济学家和主任 Nagesh Kumar先生

**区域合作一体化会议**

亚太地区经验  
中国云南省昆明市  
2012年3月26-27日



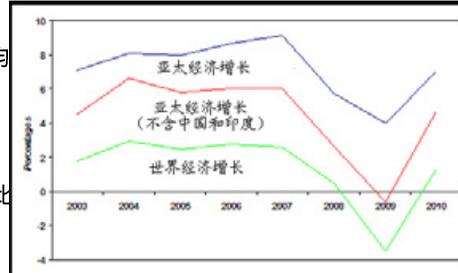
## 概述

1. 亚太地区和变化的经济地理环境
2. 危机后出现新的全球经济秩序
3. 南亚区域经济一体化
4. 南亚贸易的潜力
5. 主要阻碍
6. 前进方向

## 亚太地区和变化的经济地理环境

### 亚洲成为新的经济增长点

- 2004-07年间，相比于发达国家平均年经济增长率2.7%，亚洲国家达到了7.8%
- 2009年保持强劲有力的增长势头
- 亚洲在世界经济增量中占据了不成比例的高份额



亚太地区成长为世界经济的中心，世界四大经济体，亚洲占三个

- 亚洲的中产阶级越来越成为终端消费者
- 成为快速增长产品与服务最大市场

## 危机后新的全球经济秩序

- 发达经济体持续的不确定且低靡的前景
- 财政危机成为新的结构性破坏
  - 很难回到危机之前的正常商业水平，甚至达不到中游水平
- 发达经济体需要：
  - 通过遏制债务促进型消费来缓解全球不平衡
  - 增加储蓄和出口
- 恢复亚太经济增长平衡的必要性
  - 亚洲经济活力将越来越多地依靠内需来维持
  - 区域经济一体化将在未来的发展战略中发挥关键作用

发达经济体的季度实际GDP增长

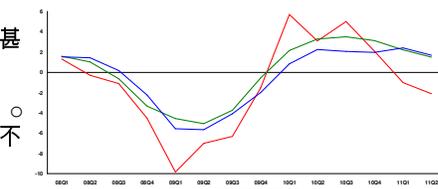
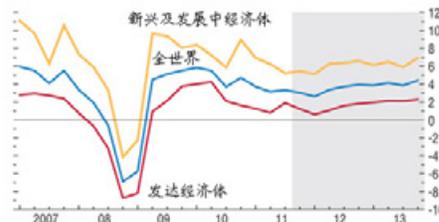


图1. 全球GDP增长  
百分比；季度，按年计



## 南亚区域经济一体化

- ✓ 认识互补性
- ✓ 贸易自由化：南亚特惠贸易安排，南亚自由贸易区，双边自由贸易协定，单边选择权
- ✓ 南亚区域合作联盟的贸易简化：
  - 海关合作包括改善陆路海关口岸基础设施的建设，理顺通关流程，合理化文件手续，统一清关和电子数据交换的证明文件和自动化操作，统一关税明细
  - 标准：南亚区域标准组织 (SARSO) 开发出共同标准，对一致性评定程序和鉴定达成共识

## 南亚区域经济一体化——续

- ✓ 交通和运输的配置
  - 陆路连接国家之间的双边运输配置：印度-尼泊尔和印度-不丹，印度-孟加拉国
  - 亚太区域合作联盟区域多式联运的研究
- ✓ 次区域功能性分组：南亚次区域域经济合作包括能源，运输和贸易

## 南亚贸易的潜力尚未充分开发

- ✓ 区域内的贸易份额仍然很低
  - 由于相当多的非正式贸易和第三国贸易而被低估
  - 尽管这对一些小国家很重要且不断增长
- ✓ 仅实现了25%的潜力
- ✓ 区域内的对外直接投资潜力仍有待开发
  - 印度-斯里兰卡近些年的投资流表明了双边对外直接投资的潜力

## 主要阻碍

- ✓ 主要阻碍有：
  - 贸易阻力：关税和非关税壁垒
    - 这也导致形成了非正式贸易及第三国贸易
  - 道路连通和贸易便利化较弱
    - 导致次区域内的高额贸易成本
      - 区域内的贸易成本和与欧盟贸易的成本相同=>领土接壤的地理优势尚未开发
  - 银行业务连通不佳
  - 供应能力差

## 不发达国家的供应能力差

- ✓ 由于供应能力差，造成印度同南亚其他国家间持续的贸易不平衡
  - 印度-孟加拉国为例
  - 印度-尼泊尔为例
- ✓ 通过促进对外直接投资来创造出口的供应能力，自由贸易有助于应对供应能力的限制
  - 印度-斯里兰卡为例
  - 尼泊尔和不丹，孟加拉国

## 前进方向

- ✓ 加速完善南亚自由贸易区
- ✓ 南亚自由贸易区：对于提高工业效率有巨大潜力并且为较小国家创造了供应能力
  - 依据相对优势，促使地区枢纽的出现
    - 斯里兰卡的橡胶产业
    - 不丹的林木产业，等等

## 前进方向——续

- ✓ 加强在银行，投资和服务领域的合作
  - 完成南亚区域合作联盟的投资协议
  - 促进区域内投资和金融
  - 改善银行连通和贸易金融
  - 将服务领域的贸易自由化作为框架协议的一部分
  - 资本市场一体化
  - 实现能源合作的潜力
- ✓ 深化南亚自由贸易区外的地区合作

## 交通基础设施建设的合作

- ✓ 由于道路联通能力差而丧失了地理接壤的优势
- ✓ 达成一个地区交通运输政策
  - 统一技术标准，例如卡车尺寸和重量，铁轨规格及铁路线
  - 简化文件手续和清关程序
  - 标准化沿海贸易规则等
  - 开放领空政策，简化集装箱列车和货运汽车的通行手续
  - 发展内陆水道，海运连接，高速公路及铁路网
  - 发展电信基础设施并筹备电子商务

## 加强贸易简单化

- ✓ 加强贸易简单化
  - 主要改善边境口岸的基础设施和运输简化方面
    - 作为南亚内贸的枢纽
  - 努力形成南亚单一窗口和无纸贸易
  - 标准和一致性评定程序互认的协议

**Thank You !**  
**谢谢 !**