

2020

东盟与中日韩区域经济 展望报告（AREO）

全球价值网络中的10+3

免责声明：中文版本是英文原文的翻译本。如有不一致，则以英文原文为准。翻译本由第三方翻译人员编写。AMRO对该翻译本的准确性、完整性或使用后果不承担任何责任或义务。

From translation vendor:

1. 官方各个报告和发行物的各个版本存在不统一情况，多个表达在标题和正文混用
2. 我们的译文酌情参考了官方版本，并根据情况使用了不同的表达，并非术语不一致，比如ASEAN+3

本报告由东盟与中日韩宏观经济研究办公室（AMRO）编写，为其成员经济体使用，已通过 AMRO 执行委员会审查。本报告的出版已获得 AMRO 执行委员会的批准，其任何解释或结论不一定代表 AMRO 成员经济体的观点。本报告对特定领土或地理区域的指定或引用，亦或对“成员”或“国家”这些术语的使用，AMRO 不作出任何关于领土或地区在法律或其他地位上的判断。

本报告的所有内容均不构成或被视为是对 AMRO 特有的权利和豁免权的限制或放弃。

除非另有说明，本报告数据截至 2020 年 3 月 16 日。

东盟与中日韩宏观经济研究办公室© 2020 版权所有，侵权必究。ISSN: 25297449

印于新加坡

东盟与中日韩宏观经济研究办公室

10 Shenton Way, #15-08 MAS Building

Singapore 079117

enquiry@amro-asia.org www.amro-asia.org



Table of Contents

Foreword	viii
Acknowledgments	ix
Abbreviations	x
Chapter 1. Macroeconomic Prospects and Challenges	1
I. Rising Risks	3
II. Diversions from Trade Tensions	17
III. Fear in Financial Markets?	25
IV. Growth Drivers and Detractors	44
V. Policy Positions and Prescriptions	52
Appendix I: Selected Key Macroeconomic and Financial Indicators	67
References	69
Chapter 2. ASEAN+3 in the Global Value Networks	71
I. The New Growth Environment: Rising Interconnectedness amid Slowing Trade Growth	73
II. Rise of Factory Asia: Leveraging Comparative Advantage	76
III. A New Growth Paradigm: Factory Asia, Shopper Asia	85
IV. Challenges for Sustainable and Equitable Growth in the New Economy	93
V. Key Takeaways and Policy Implications	97
References	116
Annex. Developments in ASEAN+3 Economies	119
Brunei Darussalam	120
Cambodia	123
China	126
Hong Kong, China	129
Indonesia	132
Japan	135
Korea	138
Lao People's Democratic Republic	141
Malaysia	144
Myanmar	147
The Philippines	150
Singapore	153
Thailand	156
Vietnam	159



List of Boxes

Box 1.1.	Impact of the COVID-19 Pandemic on the ASEAN+3 Economies	8
Box 1.2.	The Demand-Supply Dynamics of Oil Prices	10
Box 1.3.	Climate Change Poses a Growing Risk to Regional Financial Stability	14
Box 1.4.	Resilience of the ASEAN+2 to the US-China Trade Tensions	23
Box 1.5.	Reweighting of Global Investment Indices and Their Implications for Regional Capital	31
Box 1.6.	What Will Drive US Treasury Yields?	34
Box 1.7.	Risks and Challenges to Regional Financial Stability amid Very Low Interest Rates	36
Box 1.8.	The Specter of Economic Policy Uncertainty over Regional Asset Prices	41
Box 1.9.	Are Global Semiconductor and Capex Cycles on the Upturn?	48
Box 1.10.	US-China Trade Scenarios and Their Impact on Regional Growth	50
Box 1.11.	How the ASEAN-4 Weathered the Emerging Market Turbulence in 2018	60
Box 1.12.	What Swap Markets are Saying about the Policy Rates of Selected ASEAN+3 Economies	64
Box 2.1.	Sectoral Shifts, Value Chains, and Productivity: The Philippine Experience	100
Box 2.2.	Reinventing the Automotive Industry in the ASEAN Region	102
Box 2.3.	Tourism in ASEAN+3's New Economy: Great Potential, Tough Challenges	104
Box 2.4.	The Logistics Sector: How Value Chains are Evolving to Meet Rising Demand	107
Box 2.5.	The Sharing Economy: Boon or Bane?	109
Box 2.6.	Rules of Origin (ROOs) in the New Economy	111
Box 2.7.	Labour (Im)Mobility in the ASEAN+3 Region	114

List of Figures

Figure 1.1.	Global Risk Map	3
Figure 1.2.	Emerging Markets: Financial Conditions Index	4
Figure 1.3.	ASEAN+3: Business, Financial, and Property Valuation Cycles	6
Figure 1.4.	United States and China: Trade Tariffs and Corresponding Tranches	17
Figure 1.5.	ASEAN+3: Goods and Services Exports	18
Figure 1.6.	ASEAN+3: Total Goods Exports by Economy	18
Figure 1.7.	ASEAN+3: Visitor Arrivals by Region, 2019	18
Figure 1.8.	ASEAN+3: Travel and Tourism Contributions to GDP, 2000 and 2018	19
Figure 1.9.	China: Goods Exports to the United States by Tariff Tranche	20
Figure 1.10.	United States: Change in Share of Imports by Source and Tariffed Product Category	20
Figure 1.11.	ASEAN+2: Contributors to Export Growth	20
Figure 1.12.	United States: Change in Share of Imports	21
Figure 1.13.	ASEAN+2: Exports of Intermediate Goods	21
Figure 1.14.	United States: Change in Share of Electric Machinery Imports by Category	21
Figure 1.15.	United States and ASEAN+3: FDI Co-locations by Direction	22
Figure 1.16.	United States, China, and ASEAN: FDI Co-locations by Tariffed Sectors	22
Figure 1.17.	ASEAN+3 and Selected Advanced Economies: Performance of Equity, Exchange Rate, and Government Bond Markets, as of March 17, 2020	25
Figure 1.18.	ASEAN-4, Korea and Vietnam: Net Foreign Portfolio Investment Flows	26
Figure 1.19.	ASEAN+3: Financial Stress Index	26
Figure 1.20.	ASEAN-4 and Korea: Exchange Market Pressure Index	26
Figure 1.21.	ASEAN+3: Equity Markets	28

Figure 1.22.	ASEAN+3: Sharpe Ratios	28
Figure 1.23.	ASEAN-5 and Korea: Sensitivity of Local Currency to CNY/USD versus Trade with China	29
Figure 1.24.	United States: Fed Funds and Fed Funds Futures Rates, and Government Bond Yields	29
Figure 1.25.	Euro area: 5Y5Y Inflation Swap and ECB Policy Rates	29
Figure 1.26.	Selected Emerging Markets and Korea: Sovereign Access to Capital Markets	29
Figure 1.27.	ASEAN-4 and Korea: Average Yield Spreads	29
Figure 1.28.	Global Economic Policy Uncertainty Index, as of February 2020	30
Figure 1.29.	The CBOE Volatility Index (VIX), as of March 2020	30
Figure 1.30.	ASEAN+3 and Selected Advanced Economies: Purchasing Managers' Index for	44
Figure 1.31.	Global Semiconductor and Capex Cycles	45
Figure 1.32.	Selected ASEAN+3 Economies: Retail Sales	45
Figure 1.33.	ASEAN+3 excluding China: Share of Visitors from China	46
Figure 1.34.	Goods Exports to China and Hong Kong, 2018	47
Figure 1.35.	China and ASEAN: Bilateral Goods Trade	47
Figure 1.36.	ASEAN+3: Goods Exports by Economy, 2002 and 2018	47
Figure 1.37.	ASEAN+3: Projected Quarterly Growth Profile for 2020	47
Figure 1.38.	ASEAN+3: Current Account Balance	52
Figure 1.39.	ASEAN+3: Fiscal Balance	52
Figure 1.40.	ASEAN-4 and Korea: Actual Inflation vs Inflation Target	53
Figure 1.41.	Regional Emerging Markets and Korea: Household, Non-Financial Corporate, and	53
Figure 1.42.	ASEAN+3: Adequacy of Foreign Exchange Reserves	54
Figure 1.43.	ASEAN-4 and Korea: Reserves over Reserve Adequacy Metric	54
Figure 1.44.	ASEAN+3 Policy Matrix: AMRO Staff Assessment of Current Policy Stance and	55
Figure 1.45.	ASEAN-4: Current Policy Rates and Taylor Rule Estimates	58
Figure 1.1.1.	China: AMRO's Quarterly Growth Projections	9
Figure 1.1.2.	Selected ASEAN+3 Economies: Visitor Growth during SARS	9
Figure 1.2.1.	Oil Production: Compliance with OPEC Cuts, December 2019	10
Figure 1.2.2.	Oil Production: Projections for Non-OPEC Countries, as of January 2020	10
Figure 1.2.3.	Oil Supply: Annual Changes	11
Figure 1.2.4.	Oil Demand: Projections by Country, as of January 2020	11
Figure 1.2.5.	Price of Jet Fuel	11
Figure 1.2.6.	Oil Prices: Forward Pricing	12
Figure 1.2.7.	Oil Prices: Estimates of Demand-Supply Impact	12
Figure 1.2.8.	Oil Markets: Positioning and Spot Prices, as of March 17, 2020	12
Figure 1.2.9.	Brent Crude: Impact of Middle East Tensions Relative to Day of Event	13
Figure 1.2.10.	ASEAN+3: Non-oil, and Oil and Gas Trade Balances	13
Figure 1.3.1.	Climate Risks: Possible Channels of Impact on Financial Stability	14
Figure 1.3.2.	Asia: Insured Natural Hazard Losses, 1986–2018	16
Figure 1.3.3.	Asia: Total Natural Hazard Losses	16
Figure 1.3.4.	Asia and Selected Advanced Economies: Top Lenders to Coal Projects, 2017–Q3 2019	16
Figure 1.4.1.	United States: Change in Import Shares by Source	24
Figure 1.4.2.	United States: Growth in Import Shares by Source	24
Figure 1.4.3.	United States: Change in Import Shares by Regional Grouping	24
Figure 1.4.4.	United States: Growth in Imports of Tariffed Goods by Source	24
Figure 1.5.1.	United States: Composition of Mutual Fund Market	31
Figure 1.5.2.	China: Foreign Holdings of Domestic Assets	33
Figure 1.5.3.	ASEAN-4, Korea, and Vietnam: Net Foreign Portfolio Investment Flows	33

Figure 1.6.1.	United States: Treasury 10-Year Yields and Fed Funds Rates	34
Figure 1.6.2.	United States: Treasury 10-Year Yields and Fed Funds Futures Rates (12-month forward)	35
Figure 1.6.3.	United States: Personal Consumption Expenditures and Survey-Based Inflation Measures	35
Figure 1.6.4.	United States: Market-Based Inflation Compensation	35
Figure 1.7.1.	Advanced Economies: Negative Interest Rate Bonds	36
Figure 1.7.2.	Advanced Economies: Share of Negative Interest Rate Bonds, as of October 2019	36
Figure 1.7.3.	ASEAN-4 and Vietnam: 10-Year Government Bond Yields	37
Figure 1.7.4.	Japan: Asset Allocation of Domestically Licensed Banks, Domestic Branches	38
Figure 1.7.5.	Japan: Asset Allocation of Life Insurers	39
Figure 1.7.6.	Japan: Hedging Costs and Ratios of Life Insurers	39
Figure 1.7.7.	Japan: Foreign Securities Holdings of Banks, Life Insurers, and the GPIF Relative to Market Capitalization of Various Global Asset Classes	39
Figure 1.7.8.	Selected ASEAN+3 Economies: Credit, Deposit, and Deposit-to-Loan Ratio	40
Figure 1.7.9.	Selected ASEAN+3 Economies: Banking Sector Net Interest Margin and Return on Assets	40
Figure 1.7.10.	Selected ASEAN+3 Economies: Non-Performing Loans Net of Provisions to Capital Ratio	40
Figure 1.7.11.	Selected ASEAN+3 Economies: Nominal GDP and Loan Growth	40
Figure 1.8.1.	GVAR: Market Responses to an Increase in Economic Policy Uncertainty	43
Figure 1.9.1.	Global Semiconductor Industry: Share of Memory and Non-memory Sub-sectors	48
Figure 1.9.2.	Global Demand for Memory and Non-memory Semiconductor Products	48
Figure 1.10.1.	AMRO's US-China Trade Scenarios: Impact on GDP Growth by Region	51
Figure 1.10.2.	AMRO's US-China Trade Scenarios: Impact on GDP Growth by Economy	51
Figure 1.11.1.	Selected Emerging Markets: Financial Market Developments, 2018–19	60
Figure 1.11.2.	Emerging Markets: Net Monthly Non-Resident Portfolio Investment Flows	62
Figure 1.11.3.	ASEAN-4: Debt Securities Held by Foreign Bond Investors	62
Figure 1.11.4.	Selected ASEAN Economies: Foreign Holding of Local Currency Government Bonds	62
Figure 1.11.5.	Selected ASEAN Economies: Government Bond Profile by Investors, 2018	62
Figure 1.11.6.	Selected Emerging Markets: Current Account and Overall Fiscal Balance, 2013 and 2018	63
Figure 1.11.7.	Selected Emerging Markets: Public and External Debt, 2013 and 2018	63
Figure 1.11.8.	Selected Emerging Markets: Financial Sector Depth	63
Figure 1.12.1.	Korea: 3-Month CD Rate Pricing	64
Figure 1.12.2.	Korea: 3-Month CD Rate Implied Levels	64
Figure 1.12.3.	Malaysia: 3-Month KLIBOR Pricing	65
Figure 1.12.4.	Malaysia: 3-Month KLIBOR Implied Levels	65
Figure 1.12.5.	Thailand: 6-Month Forward Exchange Rate Pricing	66
Figure 1.12.6.	Thailand: Forward Exchange Rate Implied Levels	66
Figure 2.1.	Top 20 Economies: Gross Domestic Expenditure in Research and Development	75
Figure 2.2.	Markets with the Highest Online Shopping Penetration Rate	75
Figure 2.3.	China's GDP and Trade Performance	76
Figure 2.4.	Flying Geese Formation and China's Leapfrog Within	78
Figure 2.5.	Selected Economies: Manufacturing Sector Indicators	79
Figure 2.6.	Selected ASEAN+3 Economies: FDI Inflows	79
Figure 2.7.	Selected Economies: Monthly Wage Comparison, 2019	79
Figure 2.8.	ASEAN+3: Shares of GDP by Sectors	81
Figure 2.9.	China, Vietnam and Mexico: Unit Labor Costs	81
Figure 2.10.	CLMV: Exports of Manufactured Goods by Components	81
Figure 2.11.	ASEAN+3: Ranking of Quality of Vocational Training, Ease of Finding Skilled Employees, and Skillset of Graduates	81
Figure 2.12.	Potential Economic Impact of New Technologies on ASEAN Economies	83

Figure 2.13.	Selected ASEAN+3 Economies: Diversifying Growth Drivers	83
Figure 2.14.	Measures of Revealed Comparative Advantage, 2017	84
Figure 2.15.	ASEAN+3: Comparative Advantage	84
Figure 2.16.	Selected Indicators of Globalization	85
Figure 2.17.	Emerging Market Economies: Trade and Financial Openness	85
Figure 2.18.	Change in Total Trade in Goods and Services as Share of GDP, 2010 versus 2018	86
Figure 2.19.	ASEAN+3: Structure of Trade in Goods	86
Figure 2.20.	ASEAN+3: Composition of GDP, Import-Adjusted Method	87
Figure 2.21.	ASEAN-4, China, and Vietnam: Contributions to GDP Growth, Import-Adjusted Method	87
Figure 2.22.	ASEAN-4, China, and Vietnam: Shares of GDP Components, Import-Adjusted Method	87
Figure 2.23.	ASEAN-4, China, and Vietnam: Shares of Domestically Manufactured Goods for Domestic Demand and for Exports	88
Figure 2.24.	ASEAN: Share of Value-Added Exports	88
Figure 2.25.	Average Production Lengths in Global Value Chains	88
Figure 2.26.	ASEAN+3: Value Added in Goods Exports	89
Figure 2.27.	ASEAN+3: Imports by Use	89
Figure 2.28.	China's Integration into Global Value Networks for Service Exports	89
Figure 2.29.	Gross National Income Per Capita, Atlas Method	90
Figure 2.30.	China: Urban Population and Annual Household Disposable Income	90
Figure 2.31.	China and the Rest of the World: Spending on Luxury Goods	91
Figure 2.32.	ASEAN+3: Trade in Services	92
Figure 2.33.	Degree of Product Differentiation: Exports	92
Figure 2.34.	ASEAN-6: Job Creation and Job Destruction, 2018–28	94
Figure 2.35.	Nintendo's Revenues by Region	95
Figure 2.36.	Coverage of ASEAN Mutual Recognition Arrangements	96
Figure 2.37.	Spending of Inbound Medical Tourism	96
Figure 2.38.	Challenges and Policy Implications	99
Figure 2.1.1.	The Philippines: Labor Productivity Across Sectors and its Growth Rate	100
Figure 2.1.2.	The Philippines: Composition of Labor Productivity Growth	100
Figure 2.1.3.	Employment Changes in Each Sector Relative to its Productivity	101
Figure 2.2.1.	ASEAN-4 and Vietnam: Automotive Production	102
Figure 2.2.2.	Services along the Automotive Value Chain	103
Figure 2.2.3.	Factors Affecting the Automotive Value Chain	103
Figure 2.2.4.	Automotive Sector Indicators, 2018	103
Figure 2.3.1.	Global Tourist Arrivals and Real GDP Growth	104
Figure 2.3.2.	ASEAN+3: Inbound Tourist Arrivals by Economy	105
Figure 2.3.3.	ASEAN+3: Tourism Receipts by Economy	105
Figure 2.3.4.	ASEAN Tourism Strategic Plan, 2016–26	106
Figure 2.3.5.	Increase in the Number of Households with Incomes Exceeding USD 35,000: 2019 versus 2029	106
Figure 2.4.1.	Global Manufacturing Value Added	108
Figure 2.4.2.	Typical Logistics Value Chain	108
Figure 2.5.1.	Top 20 Economies: Highest Millennial Population	110
Figure 2.6.1.	Functions of Rules of Origin	111
Figure 2.6.2.	Rules of Origin: Challenges for the Automobile and Tourism Sectors	113
Figure 2.7.1.	Intra-Regional Trade Reflecting Production Networks	114
Figure 2.7.2.	People Movement by Type and Geography	114
Figure 2.7.3.	ASEAN+3: Share of New Economy Products in Total Trade	115
Figure 2.7.4.	Asia-Pacific: Sectoral Distribution of Work, 2010–17	115

List of Tables

Table 1.1.	ASEAN+3: AMRO Growth Estimates and Projections, 2019–21	6
Table 1.2.	The COVID-19 Epidemic in China: Macro-financial Policies to Support the Economy, as of February 7, 2020	56
Table 1.5.1.	Global Markets: Net Flows from Reallocations and New Assets under Management	32
Table 1.7.1.	Autoregressive Distributed Lag Model: Long- and Short-Term Determinants of 10-Year Japanese Government Bond Yields	37
Table 1.9.1.	Semiconductor and Capex: Cycle Duration and Standard Deviation	49
Table 1.10.1.	AMRO's US-China Trade Scenarios and Underlying Assumptions	50
Table 1.11.1.	Selected Emerging Markets: Policy Responses in 2018	60
Table 1.11.2.	Indonesia and Malaysia: Determinants of Non-Resident Holdings of Local Currency Government	62

前言

自 2017 年（即亚洲金融危机爆发 20 周年）创刊以来，AMRO 已发布四期年度旗舰报告——《东亚区域经济展望报告》（简称“AREO”）。报告旨在全面介绍东盟与中日韩区域的经济趋势和发展，借鉴了 AMRO 各国别组对各成员经济体经济前景的看法，包括面临的风险、脆弱性和挑战，并试图在区域层面上对成员经济体的发展做出连贯叙述。这绝非易事。东盟与中日韩经济体在发展和收入水平上存在差异，其中既有低收入发展中经济体和中等收入新兴经济体，也有高收入成熟经济体；既有最不发达的农业经济体，也有技术最先进的经济体。然而，尽管存在多样性，但随着时间的推移，各经济体通过贸易、投资和人才紧密连通，区域经济一体化逐步加深。“地理决定命运”正是对该地区恰如其分的总结。

AREO 报告分为两部分：第一部分侧重短期前景，特别是该地区面临的风险和脆弱性，以及国家当局的政策反应。第二部分为专题报告，重点关注区域经济体在寻求增长过程中面临的挑战，以及一些国家追赶发达经济体的愿望。

2019 年是一个多事之秋。在这一年中，中美贸易紧张局势加速演变、地缘政治冲突不断、一些经济体内部政局动荡、全球市场出现大量抛售、极端天气和自然灾害亦频频发生。就在我们以一个稍显光明的句号送走 2019 年、迎来中美第一阶段经贸协定签署之时，地缘政治紧张局势再度升温，中东地区一位高级官员被暗杀。石油价格一夜之间飙升，而这动摇了支撑我们预测增长的一个重要基础。幸运的是，当地局势得到了有效控制，各方之间的紧张关系逐渐缓和。这些事态的发展对本报告（尤其是侧重短期前景的第 1 章）的编写形成了挑战。

然而，就在尘埃即将落定之际，新冠肺炎疫情（COVID-19）在中国武汉爆发并迅速蔓延至周边其他几个国家。这导致我们关于该地区经济复苏的基线预测再次充满不确定性。这一次没有任何讨价还价的余地，我们不得不对模型做出大刀阔斧的调整，以反映新冠肺炎疫情大流行对该地区的影响。随着局势的不断发展，多个城市和国家陆续实行全面封闭管理，并且人们不确定新冠肺炎疫情大流行最终将发展到何种程度，控制其蔓延又需要花费多少时间。新冠病毒的全球蔓延导致金融市场出现恐慌性抛售，这迫使美联储于 3 月 3 日和 3 月 15 日分别降息 50 个和 100 个基点。根据 2003 年非典的应对经验以及关于新冠肺炎疫情主要特征的最新信息，我们围绕新冠肺炎疫情大流行的持续时间和严重程度做出了一些大胆的假设，并修订了我们对本区域经济发展的预测。本区域经济将在 2020 年上半年遭受重创，但随后将在下半年强势反弹。

我们的专题报告延续了我们以往三年报告侧重的故事线——区域经济体对增长和发展的追求以及他们在此过程中面临的挑战。AREO 2018 报告从技术变革的角度回顾了区域经济体几十年来所遵循的“出口型制造业”增长战略并肯定了这一发展战略的持续相关性和有效性；同时，该报告提议将服务业作为推动经济增长的第二引擎。AREO 2019 报告则明确了需要建设哪些能力和连通性来利用新数字技术，从而促进和维持经济的增长。

今年，我们根据全球经济的四个主要趋势，考察了维持本区域经济增长的前景：欧美日益增长的贸易保护主义；第四次工业革命；“亚洲工厂”和“购物者亚洲”的崛起；以及区域一体化不断深化。我们发现，新经济通过利用新的数字技术创造新的产品和服务，以满足亚洲富裕中产阶级的挑剔需求，从而为经济增长提供大量机会。东盟与中日韩区域经济的故事仍在继续。

许和意（Hoe Ee Khor）

AMRO 首席经济学家

致谢

《东盟与中日韩区域经济展望报告》（简称“AREO”）提供了 AMRO 工作人员对本区域面临的共同和结构性的问题的评估，包括各成员经济体所面临的短期风险、脆弱性和挑战，以及决策当局已经采取或可以选择的政策选项。报告还包括了工作人员对与该地区经济持续增长有关的长期问题所做的专题研究。本报告反映了截至 2020 年 3 月 16 日的信息，已提交给执行委员会成员，以便他们进行讨论。

本报告是在 AMRO 主任土井俊范（Toshinori Doi）先生以及其他高层管理人员的指导下，由 Li Lian Ong 博士带领的区域和金融监测小组借鉴国家监测小组的工作起草的，由首席经济学家许和意（Hoe Ee Khor）博士审核。

本报告由 Li Lian Ong 博士（主持编写第 1 章）、Suan Yong Foo 先生（主持编写第 2 章）、Edmond Chiang Yong Choo 先生、Diana del Rosario 女士、Marthe Hinojales 女士、Vanne Khut 女士、Anne Oeking 女士、Prashant Pande 先生、Wei Sun、Madeleine Vinuya 和 Trung Thanh Vu 编写。其他参与撰写本报告的成员包括 Laura Grace Gabriella 女士、Sumio Ishikawa 博士、刘心一博士和 Thi Kim Cuc Nguyen 博士。San Ling Lam 先生（顾问）对本报告第 2 章提出宝贵建议。

附录中的国别注释由 Jinho Choi 博士、Diana del Rosario 女士、Tanyasorn Ekapirak 博士、Suan Yong Foo 先生、Paolo Hernando 先生、黄贤国（Jerry）博士、Zhiwen Jiao、Justin Lim 先生、Ruperto Majuca 博士、Muhammad Firdauz Muttaqin 先生、Thi Kim Cuc Nguyen 博士、Jade

Vichyanond 博士和 Wanwisa (May) Vorrarikulkij 女士编写。本报告也得益于监测部门其他工作人员的投入和建议，他们是 Malichanh Chiemsisoulath、Seung Hyun (Luke) Hong 博士、Jae Young Lee 博士、Huy Toan Nguyen、Chaipat Poonpatpibul 博士、Yang-Hyeon Yang 和 Matthew Yiu。

Edmond Choo 先生在 Madeleine Vinuya、编辑助理 Linda Long 和校对员 Faith Pang 的支持下管理出版工作；Huong Lan (Pinky) Vu、Jiayi Zhang 和 Karen Wilkinson（顾问）协调交流与外联工作。

作者由衷感谢以 Bandid Nijathaworn 为组长的 AMRO 顾问组提出的宝贵建议；出席首届 AMRO AREO 集体讨论会的东盟与中日韩（10+3）各国央行参与者提出的关于地区经济发展的深刻见解；以及各成员经济体提出的建设性意见。

本报告中所表达的观点仅为 AMRO 工作人员的观点，并不以任何方式涉及各成员经济体的意图。

Abbreviations

4IR	Fourth Industrial Revolution	CLMV	Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Vietnam
5G	Fifth generation	CN	People's Republic of China
ADB	Asian Development Bank	CNY	Chinese renminbi
AEs	advanced economies	EMs	emerging markets
AFC	Asian Financial Crisis	EMEs	emerging market economies
AI	artificial intelligence	ETF	exchange-traded fund
AR	Argentina	EU	European Union
ARA	assessing reserve adequacy	EUR	euro
ARDL	autoregressive distributed lag model	EV	electric vehicle
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	FTA	free trade agreement
ASEAN+2	ASEAN+3 excluding Mainland China	FDI	foreign direct investment
ASEAN+3	ASEAN plus China (including Hong Kong), Japan, and Korea	G3	US, euro area, Japan
ASEAN-4	Indonesia, Malaysia, the Philippines, and Thailand	G24	Intergovernmental Group of Twenty-Four
ASEAN-5	Indonesia, Malaysia, the Philippines, Thailand, and Singapore	GBP	pound sterling/ pound
ASEAN-6	ASEAN-5 plus Vietnam	GDP	gross domestic product
AUM	assets under management	GFC	global financial crisis
BBGAI	Bloomberg Barclays Global Aggregate Index	GMIM	generalized method of moments
BCLM	Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR, and Myanmar	GVAR	global vector autoregression
BCLMV	Brunei Darussalam, Cambodia, Lao PDR, Myanmar, and Vietnam	GVC	global value chain
BN	Brunei Darussalam ¹	GVN	global value network
BOK	Bank of Korea	HK	Hong Kong, China ²
BOI	Board of Investments	HS	harmonized system
BOT	Bank of Thailand	H-O	Heckscher-Ohlin
BPO	business process outsourcing	ID	Indonesia
bp	basis point	IEA	International Energy Agency
CAPEX	capital expenditure	IFP	international fragmentation of production
CBOE	Chicago Board Options Exchange	IMF	International Monetary Fund
		IN	India
		IRS	interest rate swap
		JGB	Japanese government bond

¹ For brevity, "Brunei Darussalam" is referred to as "Brunei" in the text.

² For brevity, "Hong Kong, China" is referred to as "Hong Kong" in the text.

JP	Japan
JPY	Japanese yen
KH	Cambodia
KLIBOR	Kuala Lumpur interbank offered rate
KR	Korea
LA, Lao PDR	Lao People's Democratic Republic ³
LCY	local currency
LIBOR	London interbank offered rate
MAS	Monetary Authority of Singapore
Mb/d	million barrels per day
MM	Myanmar
MMK	Myanmar kyat
MNC	multinational corporation
MRA	mutual recognition arrangements
MX	Mexico
MY	Malaysia
MYR	Malaysian ringgit
NIM	net interest margin
NODX	non-oil domestic exports
NPL	non-performing loans
NY Fed	New York Federal Reserve
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OPEC	Organization of the Petroleum Exporting Countries
PBC	People's Bank of China
PCE	personal consumption expenditure
PH	the Philippines
PK	Pakistan
Plus-3	China (including Hong Kong), Japan, Korea
PMI	Purchasing Managers' Index

PPP	purchasing power parity
R&D	research and development
RCA	revealed comparative advantage
ROOs	rules of origin
RoW	rest of the world
RRR	reserve requirement ratio
S&P	Standard and Poor's
SG	Singapore
SGD	Singapore dollar
SMEs	small- and medium-sized enterprises
TH	Thailand
TR	Turkey
UK	United Kingdom
US	United States
US Fed	US Federal Reserve
USD	US dollar
VA	value-added
VAR	vector autoregression
VARX*	augmented vector autoregression
VIP	very important person
VIX	CBOE volatility index
VN	Vietnam
WEF	World Economic Forum
WITS	World Integrated Trade Solution
WTO	World Trade Organization
yoy	year-over-year
ZA	South Africa

³ For brevity, "Lao People's Democratic Republic" is referred to as "Lao PDR" in the text.

第2章.

全球价值网络中的 东盟与中日韩 (10+3)



报告重点

- 在过去的几十年中，东盟与中日韩地区已经变得更具韧性，并且发展迅猛。这期间，该地区强劲地摆脱了危机，妥善应对了全球范围内影响其增长的因素，并抓住了技术进步与区域一体化带来的机会。
- 全球都在向技术驱动的“新经济”过渡。没有任何部门会长期保持不变。这意味着发展和新兴经济体（包括东盟与中日韩地区经济体）只有有限的时间开发应用新技术和提升生产价值链，包括跨境生产价值链。
- 该地区的发展中经济体长期拥抱了出口制造战略。这一战略屡试不爽且目前仍然适用。这些经济体应该利用低廉的劳动力成本来发展劳动密集型产业，将其作为进入全球生产网络的切入点，并不断提升其在技术价值链的地位。发展服务业是提高经济增长和促进就业的第二动力，可以与出口制造战略并举。
- 虽然目前全球经济疲软，反全球化情绪也在上升。但是，该地区现在既是生产基地，又是最终需求的巨大来源，因此虽然面临挑战，仍然处于一个比较有利的地位。在中国的引领下，该地区在提高收入上取得了迅速进步，如今在全球经济中所占的比重大得多。快速的城市化进程和中产阶级的涌现使该地区成为全球最大的消费产品和服务市场。区域内的需求已成为该地区增长的主要动力。同时，该地区应保持与世界其他地区贸易和投资的开放。
- 在供给方面，区域经济体应利用新的数字技术来满足该区域不断增长的需求。新的增长模式包括通过促进行业开发产品和服务以满足区域和全球的定制需求，这创造了更多的增长机会。该地区还有扩大国内生产能力的空间，以减少不时发生的全球生产网络中断带来的冲击。
- **10+3**经济体，尤其是东盟经济体，必须保持开放，进一步一体化，以保持经济增长后劲。区域经济体需要发展硬性和软性基础设施并保持互联互通，审查和修改政策和监管框架，以促进商品和服务的跨境流动以及无缝支付。
- 政策制定者需要开发人力资本，促进熟练劳动力和专业人员更自由地跨境流动，并建立有力的社会保障体系以保护工人，包括零工经济中的工人。新经济重视创新、创造力和软技能，而零工经济可能是其中不可或缺的一部分。
- 虽然令人十分遗憾，但新冠肺炎疫情大流行却为该地区提供了一个机会，展示其集体抵御冲击的能力，致力于维护和加强**10+3**经济体的共同长远利益。虽然有一些分歧，但该区域各国有足够的应对挑战。

I. 新的增长环境：贸易增长放缓、互联互通增强

东盟与中日韩经济体已成功驾驭全球化浪潮，

实现了经

济增长和人民生活水平的提高。在本世纪初之前的长达半个世纪的时间里，世界贸易的增长速度是全球 GDP 增长速度的两倍。在西方发达经济体为产品提供现成市场的情况下，东盟与中日韩经济体早期利用相对充裕（且成本低廉）的劳动力作为比较优势的基础，开始实施“出口型制造业”战略。贸易开放带来了金融开放，以及来自该地区以及欧美地区的外国投资，后者为弥补经常账户赤字和资金缺口提供了帮助。随着时间的推移，东盟与中日韩经济体逐步提升劳动力技能、接纳新技术，并向价值链上游移动。

与东盟与中日韩经济体在经济发展初期所面临的环境相比，当今的全球环境更加复杂也更具挑战性。发达经济体对贸易收益（以及这些收益如何在国家层面分配）的担忧，以及对“不公平”贸易行为和“强制”技术转让的疑虑日益加深，并且已经蔓延至民族主义情绪和反全球化政策中。与此同时，世界各国之间的相互联系变得比以往任何时候都更紧密。第四次工业革命（4IR）正在重新定义制造业和服务业的生产 and 价值创造，并且在传统跨境货物贸易扩张有所放缓的趋势下，仍然引发了数据流和信息交换的爆炸式增长。

关键驱动因素：保护主义、全球价值链转换、亚洲的崛起、新增长模式

该地区的经济增长前景将受到四个主要发展趋势的影响。

首先，贸易紧张局势和贸易保护主义政策将继续对商品和服务跨境流动的扩张施加影响。全球金融危机（GFC）、欧洲主权债务危机以及由此导致的世界经济增长中断，使世界贸易停滞不前。这些危机向发达经济体传达了一条痛苦的信息，那就是它们无法逃避全球金融市场的约束。除了对金融过度行为的指责之外，欧美国家还将注意力转向了全球化带来的影响——具体地说，当事情出现问题时，谁获得了好处，谁付出了代价。

本章考察了这种分裂现象——在全球化和互联互通不断加速发展的情况下，民族主义政策却日益抬头——对东盟与中日韩地区经济增长和一体化的影响。

本章建立在 AMRO（2019a）对建设和加强国家内部和国家之间的能力和连通性，以抓住新经济中的机遇并防范全球贸易保护主义政策的重要性的专题研究基础之上。具体而言，本章深入探讨了技术发展和本区域的日益富裕对东盟与中日韩经济体在全球价值链（GVC）上的定位的影响，以及这对未来各国比较优势和福利增长意味着什么。

本章安排如下。第 1 节的其余部分反映了推动该地区未来增长的关键全球发展趋势。第 2 节描述了“亚洲工厂”的崛起。该节追溯了东盟与中日韩经济体比较优势的演变，以及传统增长模式面临的新挑战，强调了区域内需求的深化如何在加强该地区的成长和韧性方面发挥关键作用。第 3 节侧重研究需求侧和

“亚洲购物者”的崛起。该节讨论了随着以“亚洲工厂、亚洲购物者”为核心的新增长模式的出现，该地区正在经历的结构性和增长再平衡，包括分析了几个快速发展行业在部门层面取得的关键发展。第 4 节讨论了数字经济对维持公平增长的一些影响。第 5 节总结了关键要点和政策含义。

当前的中美贸易紧张局势将持续反复，但在迄今仍然作为自由贸易倡导者的发达经济体中，对全球化的抵制声音仍然不太可能完全消失。主导者和触发点将不断转换。尽管新的贸易关系正在形成，旧的贸易关系亦正在重新谈判，但全球贸易紧张局势似乎正趋于“常态化”。据估计，中美贸易冲突已经导致

2019 年全球经济增长减少了约 0.5 个百分点。

本章由 Foo Suan Yong 先生（主持编写）、Marthe Hinojales 女士、Vanne Khut 女士和 Trung Thanh Vu 编写。Sanling Lam 先生（AMRO 顾问）对该章节提出宝贵建议。

¹由这些国家领导的主要发达经济体和重要国际机构以自由市场原则为基础，推动制定了一系列政策，以决定国际贸易的发展和全球经济的增长。《华盛顿共识》还建议实施以市场为导向的新兴市场经济体（EME）结构性改革（这些新兴市场经济体将在发达经济体的援助下，应对全球经济冲击以及随之而来的金融市场动荡所造成的压力），包括那些会导致或伴随对新兴市场经济体产生负面情绪的改革。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

其次，技术驱动的新经济，包括第四次工业革命和服务业的发展（世界经济论坛，2018年），将改变当前的全球价值链。新技术将重新定义生产（创造价值）和消费的意义，甚至这种交换发生的方式和形式。传统的全球价值链描述了线性的、连续的经济活动（形成一个“链条”，包含上游和下游过程），这些活动具有独特性和地点特异性。未来，新经济中的价值创造和交付可能成为全球价值网络（GVN）中的一环。

这些全新的全球价值网络不仅涵盖了贸易统计数据中记录的商品和服务的跨境流动，它们还囊括了海量数字信息和服务在全球范围内的频繁即时转移。如果服务在贸易统计数据中被低估（G24，2019年），那么数据流和数字服务的情况则更是如此。全球价值网络内的联系非常复杂，而且它们会迅速发展并产生新的联系，以响应突然涌现的创意、不断变化的需求以及技术或政策障碍。这解释了为什么针对新经济产业的贸易限制难以得到有效执行，充其量只能在被规避之前暂时发挥作用。换言之，市场力量将继续推动全球价值网络的发展，各国，尤其是新兴市场经济体（EME）需要找到在这些全球价值网络中保持竞争力并蓬勃发展的方法。

第三，全球经济活动的重心（包括供给和需求两个方面）将继续向亚洲转移。自2001年12月加入世界贸易组织（WTO）以来，中国制造业迅猛发展，实力不容小觑，并成功将其他亚洲国家纳入其供应链（AMRO，2018a）。因此，区域收入和需求实现增长也在情理之中。然而，让世界感到意外的是中国和该地区的生长速度和程度，以及它们是如何在过去十年中释放并重塑对商品和服务的最终需求。²该地区不再像2000年之前的几十年那样，只面向西方发达经济体生产供其最终消费和投资的产品。

该地区拥有高速增长的经济，以及全球增速最快的中产阶级，已成为许多消费品和服务的最终消费地，其中包括来自西方国家的消费品和服务。不仅如此，中国对大宗商品和自然资源的巨大需求推高了商品价格，并有力推动了大宗商品生产经济体的发展。

由于亚洲对消费品和服务的需求达到与其对世界生产的贡献旗鼓相当的水平，全球化越来越倚重“亚洲工厂”和“亚洲购物者”的支持。随着西方市场需求逐步放缓并变得更加难以预测，深化东盟与中日韩区域内经济和金融一体化既是一项战略举措，也是市场力量发挥作用的体现。

第四，随着数字技术和全球政治经济转型破坏、转变并动摇全球发达经济体和发展中经济体的比较优势和增长前景，新的增长模式将登场。

过去，全球化意味着北半球发达经济体向南半球发展中经济体出口资本（和资本密集型商品）以及技术，以换取进口低技术含量劳动密集型消费品——这对双方都有利。发展中国家的大量低技能劳动力涌入工厂，这些国家也因此实现了就业率和工资水平的提升，而发达经济体则坐享更丰厚的海外资本回报、更充裕的高薪熟练技工以及更廉价的消费品。赫克歇尔—俄林贸易模型（简称“H-O模型”）表明，各国专门生产他们享有相对要素优势的商品，从而巩固了南北鸿沟。

新技术和创新允许并迫使各国（以及各国内部和国家之间的经济网络）实现跨越式发展并形成新的比较优势。中国可以说是这方面的一个典型例子。它展示了一个大国的某些行业或企业如何在其他领域仍然处于“落后”状态的情况下建立全球竞争力。

东盟与中日韩地区——地区内部国家在地域、人口、资源禀赋和技术发展方面存在差异——遵循有序的线性趋势实现经济增长和发展。在比较优势H-O模型中，雁行模式（由日本经济学家赤松要于20世纪60年代推广）描述了处于不同经济发展水平的国家如何通过技术层面追赶先进经济体并获取其生产结构（和比较优势），向价值链上游移动。以日本为首的经济体（韩国、中国台湾省、新加坡和香港）在上世纪60-70年代迎来了第二波经济浪潮。紧随其后的是70-80年代的东盟四国（印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国）、80-90年代的中国，以及上世纪90年代至本世纪头十年的CLMV（柬埔寨、老挝、缅甸和越南）（AMRO，2018b）。

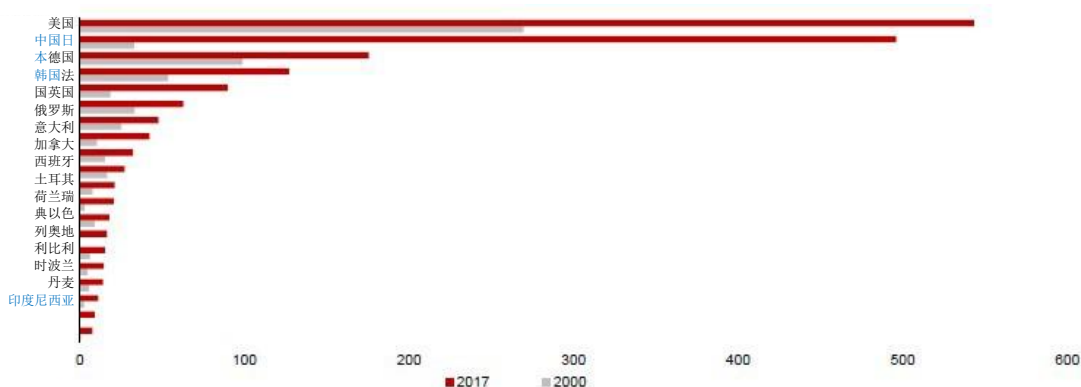
²例如，参见Michael Spence在《年轻时我从未预料到的事》（What my young Self Never Expected）一书中的反思。《报业辛迪加》，2020年1月3日。Spence指出，发展中国家的出现是他一生中遇到的“最大的意外”；事实上，“第三世界”一词打破了一种信念，即欠发达是一种半永久状况。

中国经济高速发展。作为大陆型经济体，中国拥有庞大的人口、30多个省份，以及丰富多样的人力和自然资源。中国已经在许多产品上实现领先并拥有完整价值链（从尖端技术到低成本大规模生产）。籍此，中国打破了传统的发展模式和现状。换言之，比较优势 H-O 模型在中国国内（及其不同地区）的应用，与其在不同国家之间的应用是一样的。目前，中国人均 GDP 仍远低于发达经济体，以成本为基础的出口型制造业仍将是其保持增长和创造就业战略的重要组成部分。

另外很重要的一点是，中国经济增长的绝对速度和模式意味着其近年来在区域经济一体化中发挥了重要作用（尽管中国并非有意为之）。中国主要通过它在整个地区建立的生产和供应链网络（这些网络早在本世纪初就已经初步成型）来推动区域经济一体化。这些发展最终促使中国必须采取更加积极的战略，以与该地区实现更广泛、更平衡的经济一体化，其中包括建立多轨生产结构、提高国内消费的重要性以及大力发展服务业（Khor 和 Tan，2006 年）。

图 2.1. 排名前20的经济体：国内研发支出总额

（按当前购买力平价计算的十亿美元）

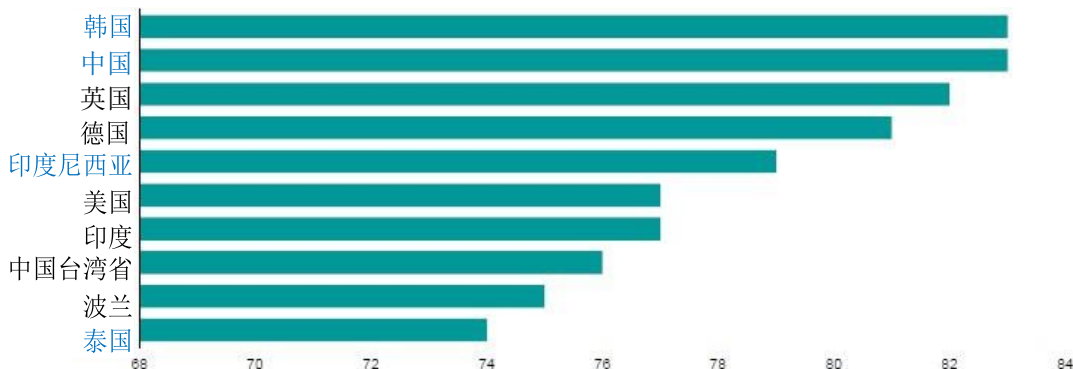


资料来源：联合国教科文组织。

注：蓝色字体国家是10+3成员经济体。

图 2.2. 网购渗透率最高的市场

（占上网人口的百分比）



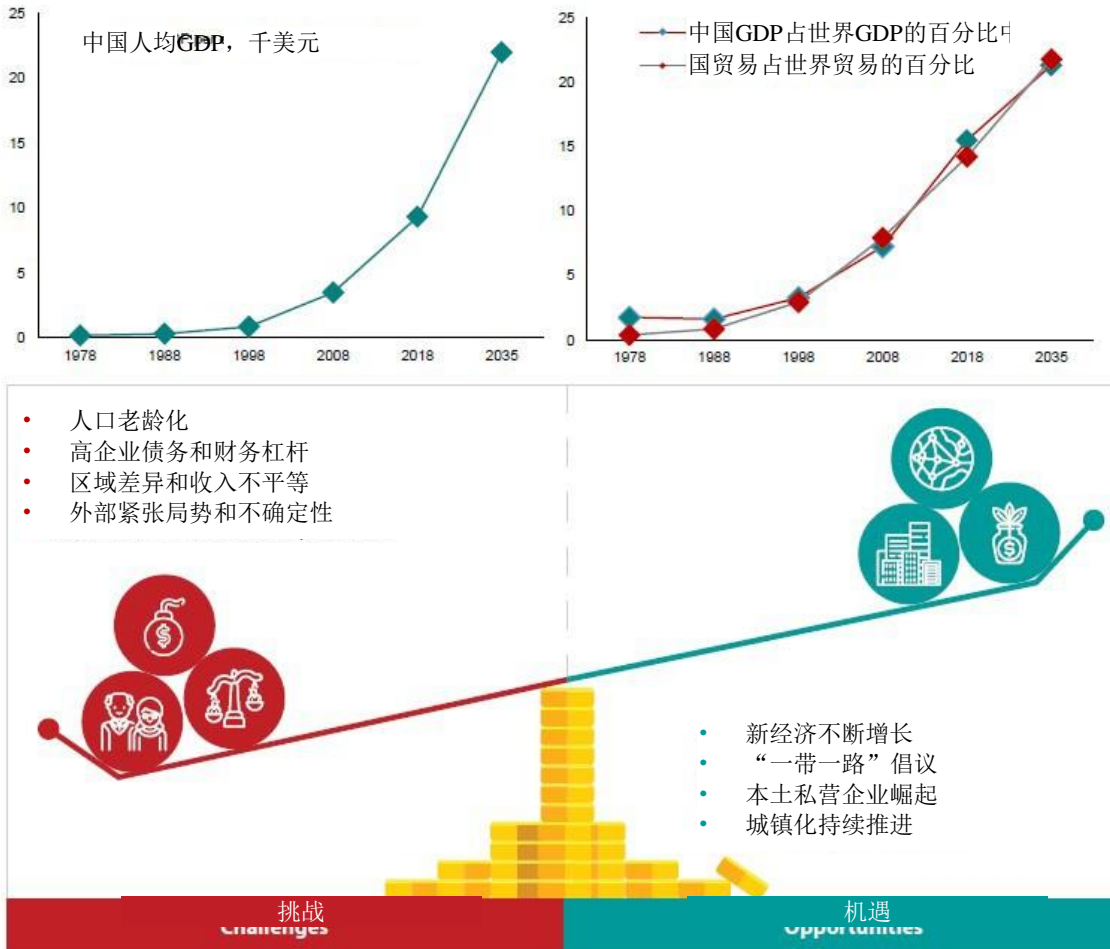
资料来源：Statista。

注：数据截至2017年第二季度。蓝色字体国家是10+3成员经济体。

与此同时，中国许多产品和服务——从智能手机和人工智能（AI）家电到电子商务平台和数字支付系统——在技术上逐渐接近前沿水平。中国决心再接再厉，目前在研发（R&D）支出（图 2.1）和网购渗透率（图 2.2）、每年申请的专利数量、全球顶级企业的数量、和移动支付和电子商务市场份额方面均已跻身全球前三。AMRO 的预测表明，尽管面临人口老龄化的问题，但是在技术创新和生产力提高的有力推动下，到 2035 年（AMRO，2018a），中国可以达到发达经济体的水平（图 2.3）。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图 2.3. 中国的GDP和贸易绩效



资料来源：国家政府部门；AMRO计算。

II. “亚洲工厂”的崛起：利用比较优势

东盟与中日韩经济体纷纷在实现经济繁荣的过程中加入到全球化的浪潮中。出于需要和设计，这些经济体走上了以出口为导向的战略发展道路——利用比较优势并不断向经济价值链上游移动。但是，这条路并非一帆风顺。上世纪90年代后期的亚洲金融危机（AFC）使人们清楚地意识到无限制借贷的风险。同时，这场危机也说明，尽管该地区对全球竞争、贸易和投资保持开放，但是区域内经济体仍然需要加强宏观经济基本面、改善治理和监管框架、建立政策和金融缓冲并发展和深化金融市场，以实现更平衡的增长。正是得益于在亚洲金融危机中吸取到的经验教训，使得这些国家在十年后的全球金融危机中得以占据有利地位。即使由于外部需求疲软，东盟与中日韩经济体不得不对经济实现再平衡，这些国家仍然坚持走全球化的道路。

该地区下一阶段的增长将在全球化和技术革命不断推进的大背景下进行。发展中经济体和新兴经济体仍可选择继续沿着制造业价值链向上游发展。对于其他经济体而言，数字技术和新经济将会为创造新产品和服务以及接入全球网络提供新的选择和机会（毕马威，2018年）。总而言之，所有经济体的增长路径都将变得更加非线性，同时也更加难以预测。

区域供应链的发展：基于李嘉图理论的赫克歇尔—俄林模型

从上世纪 60 年代到本世纪头十年，东盟与中日韩经济体之间以及它们与其他国家的贸易和投资都遵循了比较优势 H-O 模型的原则。随着各国在技能和技术上的提升，它们的生产和出口结构——以及它们在全球价值链上的位置——逐渐向高附加值（VA）活动转移。与此同时，掌握基础技能和技术的新兴发展中经济体开始涉足工业生产，并在价值链的底部占据了一席之地。

早些年，来自世界银行、亚洲开发银行（ADB）等多边开发银行、双边援助国以及日本和欧美跨国公司（MNC）的外国资本和技术是经济增长所需的基础设施和投资融资的关键。随着东盟与中日韩经济体逐步实现经济增长并向价值链上游移动，该地区的储蓄和经常账户盈余对缩小资金缺口做出了更大的贡献。

在上世纪 70 年代至 90 年代期间，日本和欧美国家通过对东盟国家的外国直接投资（FDI），推动了该地区的贸易和全球价值链的发展。日本于上世纪 50 年代迅速实现经济恢复并开始走上工业化道路。到 80 年代初期，日本已成为制造业强国，其经常账户持续保持盈余状态。韩国、中国台湾省、香港和新加坡从低成本服装和鞋类制造起步，随后快速向高附加值消费电子、半导体、船舶和汽车产品出口升级，并从 90 年代开始实现经常账户盈余。

东盟四国经济体拥有低生产力农业和自然资源基础，热衷于向出口型制造业转型，以便为不断扩大的劳动力队伍提供就业机会，从而从人口红利中获益，促进增长，而他们缺乏的是资本、专业知识和市场。

在 H-O（要素禀赋）模型背景下，日本和西方发达经济体拥有相对丰裕的资本和技术，而亚洲大部分经济体则拥有丰裕且成本较低的（非熟练或半熟练）劳动力。贸易和投资是互利行为。对于日本和其他发达经济体而言，对外进行直接投资能够实现更高的储蓄回报和制造技术溢价。对于东盟国家而言，来自日本和其他发达经济体的外商直接投资帮助它们弥补了经常账户赤字、创造了制造业就业机会，并提高了工人的收入。

日元在 1985 年《广场协议》后大幅升值，这进一步促使日本将生产价值链中的劳动密集型部分转移到国外，尤其是劳动力资源相对丰裕的东盟邻国，以保持制造业竞争力。日本制造商通过此举降低了总体生产成本并保持竞争力。日本跨国公司将生产价值链的部分环节外包至国外以优化整体生产成本的举措，导致了亚洲生产价值链的碎片化，同时也促成了区域供应链的发展。

2001 年 12 月，中国正式加入世贸组织。自此，全球和区域价值链上多了一个重量级参与者。在改革开放政策早期，中国在国际贸易和生产方面实现了基于传统 H-O 模型的自然发展，并从全球化中获益匪浅。中国当时拥有 7 亿多劳动力，在纺织、服装、低端消费电子产品等劳动密集型产业中具有明显的比较优势，并且对资本和新技术有着旺盛需求。在中国改革开放初期，整个国家仍处于贫困之中，国内市场无法吸收消化制造业的产出，因此实施“出口型制造业”增长战略符合中国当时的国情。

对于美国和其他发达经济体来说，中国能够为它们的 FDI 和全球生产网络提供大量的廉价劳动力。H-O 模型将中国的劳动力与日本和西方资本与技术结合起来，以生产低成本消费品，而国际贸易则为此提供了市场，并给劳资双方带来了收益。

虽然东盟四国至今仍是劳动密集型产品的首选生产地，但考虑到中国在劳动力方面拥有近乎压倒性的比较优势，如果东盟四国打算继续坚持“出口型制造业”增长战略，那么它们就必须提升价值链。在为外国投资者提供熟悉且易于理解的商业环境方面，东盟四国比中国起步要早，因此至少在最初阶段比中国具有优势。随着中国进入劳动密集型加工业，东盟四国经济体不得不向生产价值链上游转移，并吸引对更高技能和技术密集型产品的投资，例如汽车装配、半导体、磁盘驱动器、电视和高端消费类电子产品。

发展水平更高的东盟与中日韩国家（当前的高收入东盟与中日韩经济体）早早放弃了低成本劳动力方面的比较优势，转而追求和培育技能和技术密集型产业和服务方面的比较优势，这无疑是一个明智之举。这类产业和服务包括手机、汽车、造船、机器人以及商业和金融服务等。根据 H-O 模型，这些经济体的发展模式以及它们在全球价值链上所处的理想位置与欧美经济体并无二致。与 20 世纪 80 年代的日本一样，它们也开始通过将生产价值链中的劳动密集型生产外包给拥有更加丰裕生产力的东盟经济体和其他国家，以实现优化生产成本结构的目标。例如，香港早在 20 世纪 90 年代就将其制造生产全部外包给了东莞。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

新加坡的电子和磁盘驱动器业务被马来西亚和越南抢走。韩国在本世纪头十年的后期，将其手机和电视装配业务转移至越南。近年来，中国亦开始将服装产业转移至 CLMV 国家以及其他发展中国家。

CLMV 国家于上世纪 90 年代加入东盟，成为继中国之后的又一大廉价劳动力来源。目前，CLMV 国家利用自身在部分利基产业（例如服装和鞋类）中新发现的比较优势，参与区域生产网络。这些产业因为中国的撤出而暂时出现缺口。这种雁行形态预计将保持一段时间，但不会太久。

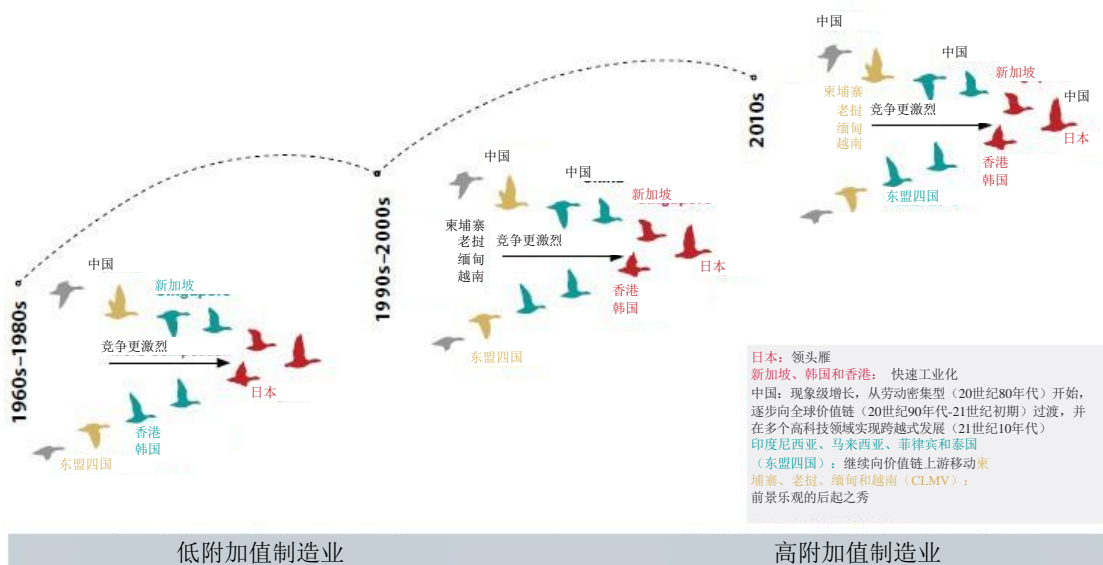
第四次工业革命以及中国从低成本制造业向技能和技术密集型产业和服务的发展，打破了比较优势“线性”演变规律。根据雁行模型，中国在劳动力方面的巨大优势应会推动（或迫使）其他经济体向价值链上游移动，并且技术领先经济体将在这一驱动力的作用下进一步开展创新。越来越多受过良好教育的熟练劳动力将进入专业高附加值服务业，而制造业出口商将推进生产流程的机械化和自动化，以保持竞争力。中国等新兴市场经济体则会充当雁尾的角色。

然而，事实并非如此。中国庞大的人口数量以及其在劳动力方面拥有的绝对优势，导致劳动力成本在制造业生产中的占比急剧下降。事实上，在某些情况下，这一比例甚至下降到个位数水平，而大部分增加值则依靠上游（研发和设计）和下游（营销、销售和服务）活动创造。³如果中国要在技术上达到发达经济体的水平并提高整个国家的劳动生产率和工资水平，那么仅以劳动力比较优势为基础的发展战略对于中国来说是行不通的。

创业和创新精神、勤奋工作、纪律和学习的结合，使中国在一些高科技行业接近于技术领先水平。

在开始技术追赶的同时，中国也仍然维持着其在传统制造业上所具备的比较优势。因此，深圳、杭州等部分省市已经在某些行业的生产价值链中取得“领头雁”的地位，而其他省份，尤其是内陆省份，则作为“雁身”紧随其后（图 2.4）。

图 2.4. 雁行形态与中国的跨越式发展



资料来源：AMRO工作人员。

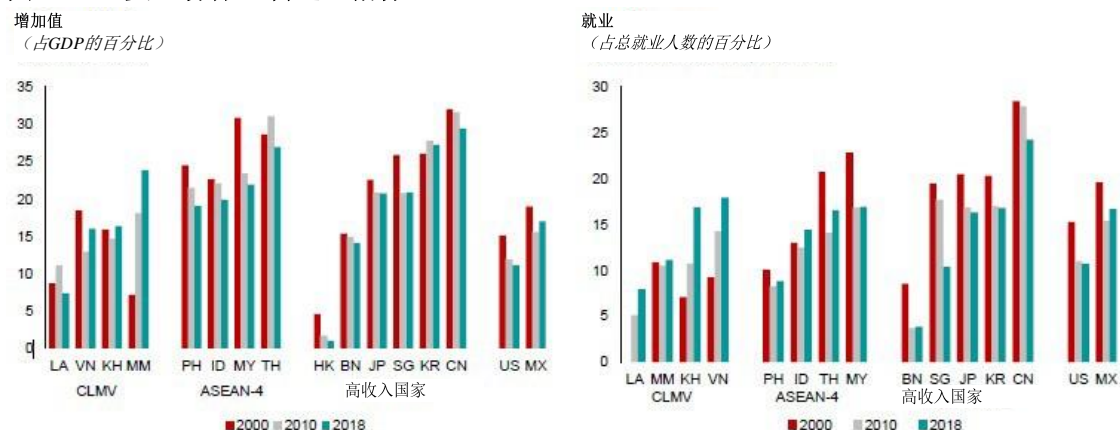
注：GVC = 全球价值链。

³ 例如，参见联合国贸易和发展会议（2015年）。20世纪90年代对芭比娃娃和苹果手机等高端品牌消费品的全球价值链研究表明，中国在总增加值中所占比重约为3.5%至4%，而大头则来自于熟练工工资、管理人员薪酬以及包含在国外增加值中的利润（超过95%）。近期的案例研究表明，劳动力在总生产成本中的占比仍然很低（例如，2011年中国橡胶轮胎为3.4%）。

向全球价值链的上游移动——技术和技能升级与结构性变化

尽管第四次工业革命已然开始，新经济势头强劲，制造业仍然是推动东盟与中日韩地区增长和就业的主要引擎（图 2.5）。跨国公司在其中发挥了关键作用。有大量文献记载了跨国公司为了利用东盟与中日韩经济体不断转变的比较优势而在外国直接投资的地理分布方面发挥的作用，其中就包括 Markusen（1983 年）开发的模型。该模型的框架是对 H-O 模型的补充，强调了跨国公司通过在不同国家进行投资和生产以利用各国比较优势来降低成本和优化产出（图 2.6 和 2.7）。

图 2.5. 主要经济体：制造业指标

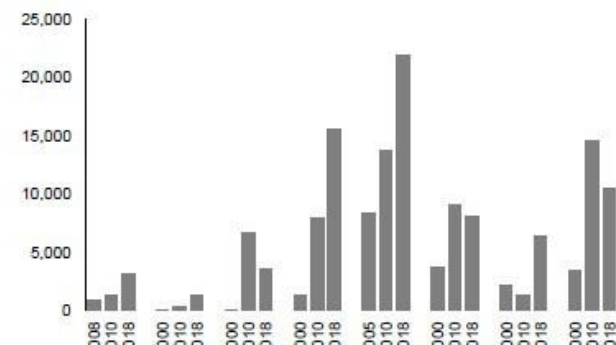


资料来源：国际劳工组织；国家政府部门；世界银行；AMRO计算。

注：中国和缅甸的增加值数据分别是 2004 年和 2001 年的数据。香港和日本的最新数据点是 2017 年。香港的就业数据尚未公布。老挝最新的就业数据点是 2017 年。缅甸的就业数据点为 2015 年、2017 年和 2018 年，文莱的就业数据点为 2001 年、2014 年和 2017 年。新加坡的就业数据始于 2001 年。中国的就业数据是指制造业就业人数占总就业人数的百分比。BN = 文莱达鲁萨兰国；CLMV = 柬埔寨、老挝、缅甸和越南；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；

MM = 缅甸；MY = 马来西亚；MX = 墨西哥；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；US = 美国；VN = 越南。

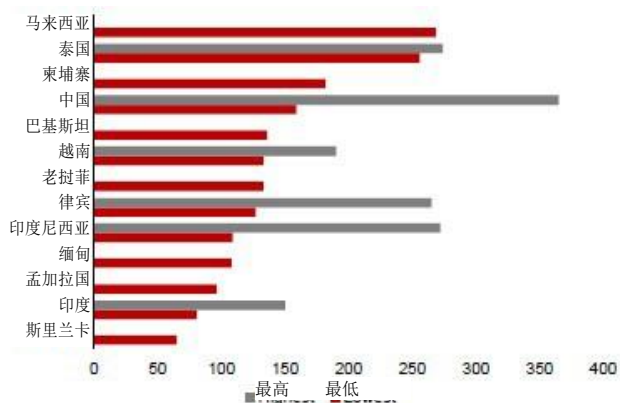
图 2.6. 东盟与中日韩主要经济体：FDI流入 (百万美元)



资料来源：联合国贸易和发展会议；AMRO计算。注：KH = 柬埔寨；FDI = 外国直接投资；ID = 印度尼西亚；LA = 老挝人民民主共和国；

MM = 缅甸；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；TH = 泰国；和VN = 越南。

图 2.7. 主要经济体：2019年月薪比较 (美元)



资料来源：由柬埔寨劳工及职业培训部根据xe.com提供的 2019年1月1日汇率编制。

注：越南不同地区设定的最低工资标准不同：地区I（190美元）、地区II（168美元）、地区III（148美元）和地区IV（133美元）。柬埔寨的最低工资是指服装业的工资。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

泰国的经验表明，面对不断转变的比较优势，泰国制造业出口是如何通过升级并进一步融入区域生产网络来保持韧性的（AMRO, 2019b）。泰国是日本跨国公司对外 FDI 的早期受益者。随着日本高科技产业的发展以及日本中小企业（SME）的海外投资，两国之间的经贸联系不断深化。在泰国运营的日本工厂逐渐增加了从泰国的当地公司以及日企子公司的采购份额。与此同时，泰国企业经过发展，不再满足于充当日本跨国公司国内零部件供应商的角色。他们开始积极寻找机会，试图接入在中国推动下发展起来的新生产网络，例如向重庆和成都的制造商供应电子产品和汽车零部件。马来西亚与泰国的情况类似。英特尔、贝朗医疗、欧司朗等跨国公司在马来西亚当地催生了一批本地供应商。经过发展，他们逐渐从跨国公司的生产基地向负责履行研发和营销职能的地区总部过渡，以便为企业在该地区的生产和分销提供支持。

印度尼西亚和菲律宾采取了具有本国特色的“出口型制造业”增长战略。与泰国和马来西亚一样，这两个经济体从上世纪 70 年代和 80 年代开始实施工业化战略，并吸引了来自日本和其他发达经济体的跨国公司的 FDI。但是，在 70-80 年代期间，菲律宾国内的政治和经济局势发生剧烈动荡。在这一重大因素的制约下，菲律宾向价值链上游的移动受阻。与此同时，受到国外高薪工作的吸引，大量菲律宾工作者纷纷前往海外务工。受此影响，菲律宾的制造业始终处于价值链的底端。然而，到了本世纪初期，菲律宾凭借受过相对良好教育、懂英语的劳动力，开始吸引业务流程外包（BPO）行业的 FDI。至此之后，这一行业在菲律宾群岛遍地开花，为当地创造了无数就业机会并赚取了大量的外汇。BPO 是一个对技能要求相对较高的服务行业，从业人员大多具有大学文凭。因此，该行业的强势发展代表了菲律宾在全球价值链上的提升。印度尼西亚是一个资源丰富、人口众多的经济体。尽管印度尼西亚的制造业继续增长，但其发展重点已从制造业出口转向迎合庞大且不断增长的国内消费市场

（亚洲开发银行和伊斯兰开发银行，2019 年），尤其是在亚洲金融危机之后，印度尼西亚的出口开始转向商品部门（该部门在本世纪初期实现快速增长并享受到价格大涨带来的切实利益）。

造福东盟四国的传统“出口型制造业”增长战略将继续适用于 CLMV 经济体。随着 CLMV 经济体在农业和自然资源领域之外寻求多元化发展，并利用吸引到的 FDI 和技术转让为本国人民创造高薪制造业工作岗位，农业部门在 GDP 中的占比呈不断下降趋势（图 2.8）。但是，与东盟四国相比，制造业对推动这些后进国的 GDP 和就业增长的贡献

越南在吸引 FDI（尤其是来自韩国和日本的 FDI）方面非常成功，其制造业的技术水平在 CLMV 国家中处于领先地位，实现了从以服装为主的生产结构⁵向围绕电子产品和汽车装配的多元化生产结构的转型。服装制造业是柬埔寨的支柱产业，产值占该国 GDP 的 10% 以上，就业人数占制造业总就业人数的三分之二。⁶老挝的制造业包括服装和其他劳动密集型产业。缅甸已经着手实施了一项工业化发展计划，以吸引纺织和服装、食品和基础电子设备等劳动密集型产业的 FDI（缅甸欧洲商会，2019 年）。该计划目前正在扎实推进中——2018 年，工业（主要是制造业）的产值约占缅甸 GDP 的三分之一。越南（图 2.9）及其他 CLMV 国家的单位劳动力成本预计将低于中国、泰国和马来西亚。

这使他们在从服装产业转向其他劳动密集型消费品制造业发展时占据优势（图 2.10）。换言之，CLMV 经济体利用成本相对低廉但技能不断提高的劳动力推动自身经济增长（图 2.7 和 2.11）。

随着这些经济体向全球价值链上游移动，技术和技能升级为它们带来了生产结构的转变（从农业转向制造业和服务业），并提高了生产力。由于这些经济体工业化程度的提高、技术的发展，以及收入的增加，农业的占比开始随着时间的推移逐步下降。与此同时，伴随这些经济体向价值链上游移动并进一步向高收入经济体迈进，其服务业的规模也将持续扩大。

菲律宾的经验提供了一个极好的案例：随着经济从农业向制造业和服务业转型，生产率显著提高。在后金融危机时期，菲律宾的劳动生产率增长速度远超区域内的其他国家，尤其是在过去的 3 年中——大部分的增长是由部门间生产率提高驱动的，而不是由部门内部生产力提高驱动的（专栏 2.1）。在政府强有力的支持下，菲律宾成功缩小了与区域内其他邻国在制造业和服务业生产率上的差距。如果政府和私营部门能够解决长期以来所面临的挑战，例如许多来自农业部门的工人并没有转向生产率更高的行业而是从事建筑、服务等低收入工作，以及大量熟练工人继续向薪酬待遇更高的高收入国家转移，那么菲律宾还将能够进一步提高其劳动生产率。

可能更小、其作用时间也更短。⁴

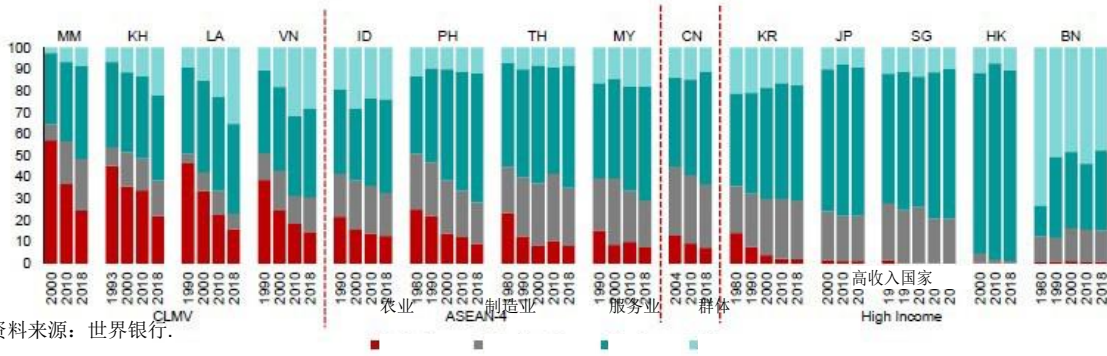
⁵ 服装行业是指纺织品、服装、鞋类和旅游商品。

⁶ 资料来源：国家政府部门；AMRO计算。

⁴ 参见AREO 2018。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图 2.8. 东盟与中日韩：各部门GDP占比
(占GDP的百分比)



资料来源：世界银行。

注：缅甸制造业的最新数据点是2017年。ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国；BN = 文莱达鲁萨兰国；CLMV = 柬埔寨、老挝、缅甸和越南；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；MM = 缅甸；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

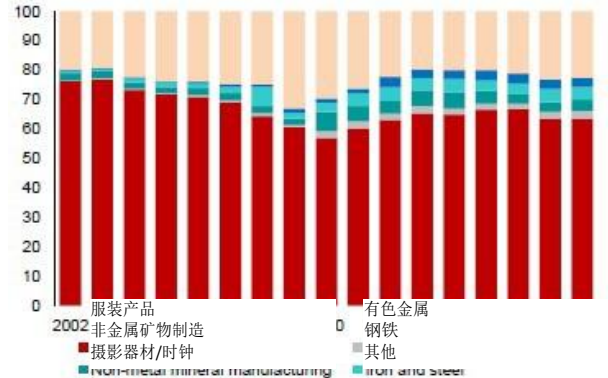
图 2.9. 中国、越南和墨西哥：单位劳动成本
(美元)



资料来源：Statista。

注：数据是指每小时成本，以美元计算。CN = 中华人民共和国；MX = 墨西哥；VN = 越南。

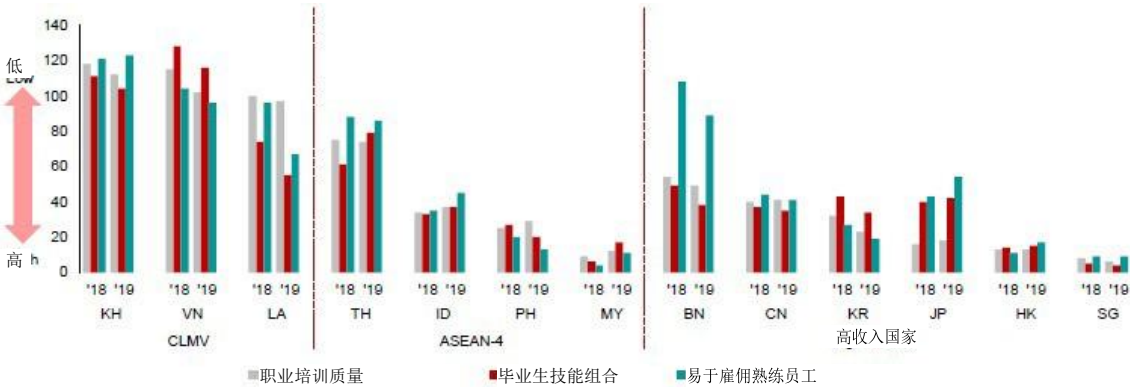
图 2.10. 柬埔寨、老挝、缅甸、越南：制成品出口
(按组成部分划分)
(占制成品出口总额的百分比)



资料来源：世界贸易整合解决方案 (WITS) 和 AMRO 计算。

注：服装产品数据是产品代码 61、65、83、84 和 85 (WITS) 之和。CLMV = 柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南。

图 2.11. 东盟与中日韩：职业培训质量、易于雇佣熟练员工和毕业生技能组合排名



资料来源：世界经济论坛。

注：无法获得缅甸的数据。ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国；BN = 文莱达鲁萨兰国；CLMV = 柬埔寨、老挝人民民主共和国、缅甸和越南；

CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

第四次工业革命——对制造业、劳动力市场以及整体经济的影响

除了创新外，第四次工业革命中一些关键技术出现和广泛应用也将为提高制造业生产力提供动力。这些技术包括：（1）数据、区块链、计算能力和连接性；（2）分析和情报；（3）人机交互；（4）先进的生产方式（麦肯锡咨询公司，2019c）。例如，数据分析和人工智能的使用将优化机器的控制和维护，以及质量问题的识别和修复；3D 打印缩短了关键零件的交付周期；需求预测和库存跟踪有助于调整和定制制造速度。自动化、机器人和人工智能技术在生产中的应用趋势表明，尽管制造业创造的增加值将继续增长，但机器和技术对劳动力的替代很可能导致制造业就业率进一步下降（见图 2.5）。

这些尖端技术将极大地推动经济增长和就业，但前提是，东盟与中日韩经济体能够学会如何利用（但未必需要有能力创造）这些尖端技术。事实上，麦肯锡咨询公司（2019d）的一项研究表明，到 2025 年，新技术对东盟经济体价值创造的影响可能在 2000 亿美元至 6000 亿美元之间（图 2.12）。

目前，尽管所有东盟与中日韩经济体都认识到在制造业以及其他行业中运用高新技术对增强本国竞争力和生产力的重要性，但是不同国家和不同部门在这方面仍存在较大差异。事实上，东盟各国都制定了自己的国家战略计划，以利用第四次工业革命的数字技术来提高制造业和其他行业的竞争力，从而向生产价值链上游移动（图 2.13）。

例如，马来西亚的能源企业马来西亚国家石油公司和印度尼西亚的采矿设备制造商 PT Trakindo Utama 公司已经开始对其业务进行数字化。两国还积极推动发展利用数字技术的拼车和电子商务等数字服务。

更重要的是，马来西亚制定了具有前瞻性的增长战略，并通过及时的结构改革为该战略提供支持。在其“国家工业 4.0 蓝图”、“国家物联网战略路线图”、“数字自由贸易区倡议”，以及“电子商务战略路线图”等政策的引导下，马来西亚为迎接“新经济”做好了战略准备。

印度尼西亚关于在“印尼制造 4.0”项目下利用第四次工业革命的数字技术的倡议包括重点发展目前仍处于初始阶段的五个制造业部门，并进一步扩大其范围。这五个工业部门涉及食品和饮料、纺织和服装、汽车、化工和电子，彼此千差万别；而它们的发展则需要各方齐心协力，通过应用新技术来提高生产力、满足国内需求的能力，以及出口竞争力。

菲律宾当局已经认识到 BPO 行业的许多工作岗位，例如呼叫中心，会随着时间的推移而被机器人替代。因此，他们正在为向知识流程外包转型升级做准备。在泰国，持续深化汽车等重点产业技术能力的努力已初见成效。

此外，泰国还积极拓展其他领域，例如利基旅游业，该行业目前已经成为推动增长的一个关键驱动因素。越南则继续依靠吸引来自韩国和日本等发达经济体的 FDI 来推动制造业向前发展，从而为本国经济增长和就业提供重要驱动力。这一战略亦符合基于新兴市场经济体和发展中国家发展经验的主流政策思想（世界经济论坛，2018 年）。

新的显示性比较优势（RCA）衡量指标表明，数字化转型带来的新经济为中国和其他东盟与中日韩经济体提供了生产力溢价（亚洲开发银行，2019 年）。技术采用率和数字收益的基数很低，并且传统技术基础设施对大多数东盟与中日韩经济体的束缚作用相对较小。得益于强大的本土创业精神、大规模研发投资和持续吸引 FDI 的能力，中国的创新能力和数字技术实现了突飞猛进的发展。凭借这些，中国得以在越来越多的产品和服务上与发达经济体展开正面较量。2018 年，中国专利申请数量约占世界总量的一半，而美国的占比仅为 20% 左右，排在第二位。相比使用传统显示性比较优势衡量指标⁷得出的结论，基于增加值出口额而非出口总额的显示性比较优势衡量指标表明中国和其他东盟与中日韩经济体在制造业和服务业方面具备更强的竞争力（图 2.14 和 2.15）。

⁷ 巴拉萨指数（1965年）。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图 2.12. 新技术可能对东盟经济体产生的经济影响



资料来源：麦肯锡咨询公司（2019d）。

图 2.13. 主要东盟与中日韩经济体：增长力多元化

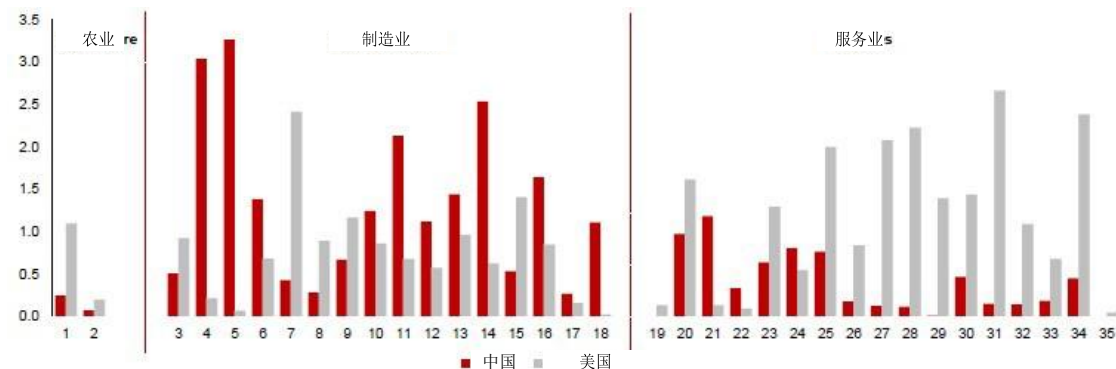


资料来源：AMRO工作人员。

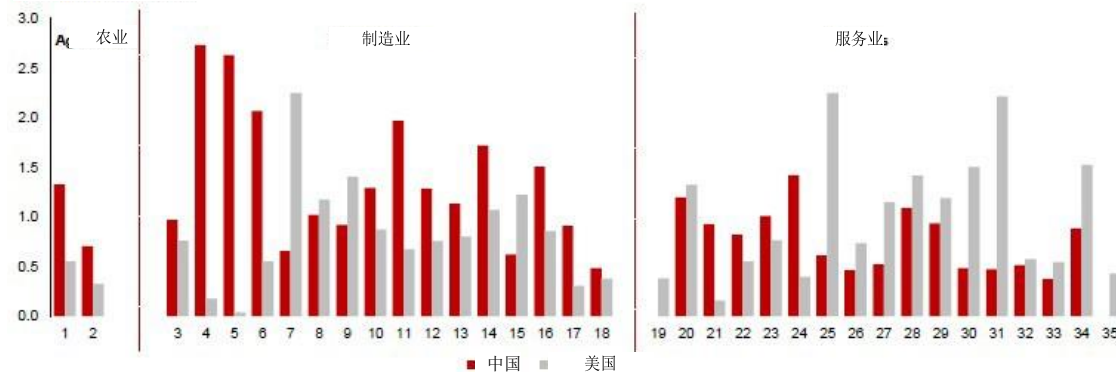
注：BPO = 业务流程外包；KPO = 知识流程外包；VA = 增加值。

图 2.14. 2017年显性比较优势衡量指标

传统指数



新指数



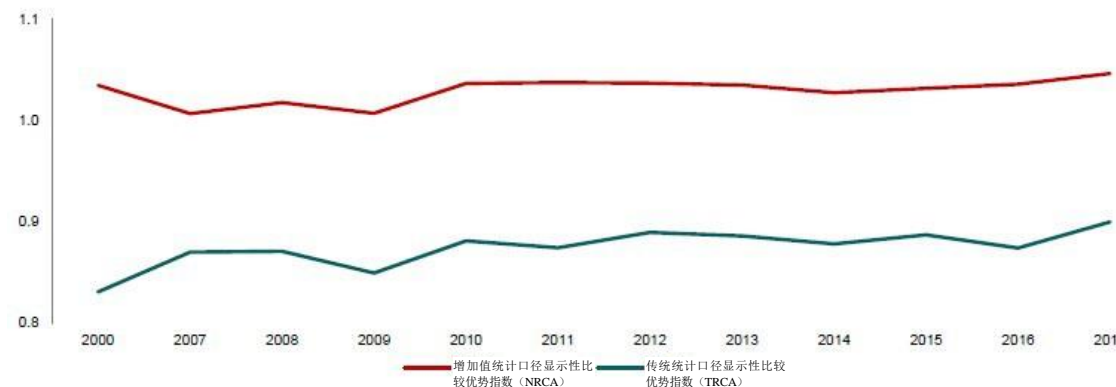
资料来源：亚洲开发银行；Wang、Wei和Zhu（2018年）；AMRO计算。

注：显示性比较优势指数（RCA）计算某一国家在某一类商品或服务方面所具有的相对优势或劣势（以贸易流动为依据）。一个国家在某个部门产品上具有高RCA，说明该国具备出口该部门产品的实力。一个国家在某部门产品上的RCA值越高，其出口实力就越强。1 = 农业；2 = 采矿及采石；3 = 食品、饮料和烟草；4 = 纺织品；5 = 皮革制品及鞋类；6 = 木材；7 = 纸浆及纸制品；8 = 焦炭及精炼石油制品；9 = 化学品；10 = 橡胶和塑料制品；11 = 其他非金属矿物；12 = 基础金属及金属制品；13 = 机械；14 = 电气及光电设备；

15 = 运输设备；16 = 制造业；17 = 公用事业；18 = 建设；19 = 汽车销售及修理；20 = 批发贸易；21 = 零售贸易；22 = 宾馆及餐厅；23 = 内陆运输；24 = 水路运输；25 = 航空运输；26 = 其他运输；27 = 邮政和电信；28 = 金融中介；29 = 房地产业务；30 = 其他商业活动；31 = 公共行政管理；32 = 教育；33 = 卫生保健与社会公益事业；34 = 其他社区工作；35 = 家庭服务业。

图 2.15. 东盟与中日韩：比较优势

(指数)



资料来源：亚洲开发银行；Wang、Wei和Zhu（2018年）；AMRO计算。

注：NCRA = 增加值统计口径显示性比较优势指数；TRCA = 传统统计口径显示性比较优势指数。显示性比较优势指数（RCA）计算某一国家在某一类商品或服务方面所具有的相对优势或劣势（以贸易流动为依据）。一个国家在某个部门产品上具有高RCA，说明该国具备出口该部门产品的实力。一个国家在某部门产品上的RCA值越高，其出口实力就越强。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

III. 新的增长模式：“亚洲工厂”和“亚洲购物者”

技能升级和新技术的采用（结合李嘉图理论的 H-O 4.0 模型）使处于不同发展阶段的东盟与中日韩经济体能够不断增强竞争力并向制造业价值链上游转移。这种发展模式使该地区受益匪浅，并将继续适用于该地区的一些部门和一些国家。

去全球化、增长再平衡与区域一体化

自 2008 年全球金融危机和 2010 年欧洲主权债务危机以来，欧美民族主义和民粹主义运动呈现新的崛起态势（包括中美贸易出现紧张局势以及许多政府采取政策遏制移民），这引发了对全球化逆转或“去全球化”的猜测（图 2.16）。国际清算银行（BIS）承认国际金融危机后全球化放缓，但坚持认为全球化“并未倒退”。⁸就新兴市场而言，尽管贸易全球化趋于平稳或略有下降，但是这些经济体对 FDI 的开放程度仍在继续提高^{9, 10}（图 2.17）。

图 2.16. 主要全球化指标



资料来源：世界贸易组织；联合国贸易和发展会议；国际贸易预警组织；AMRO 计算。

注：YoY = 同比。

⁸ 国际清算银行（2017年）。

⁹ 国际清算银行（2018年）。

¹⁰ 国际清算银行的新兴市场经济体包括阿尔及利亚、阿根廷、巴西、智利、中国、哥伦比亚、捷克共和国、香港、匈牙利、印度、印度尼西亚、以色列、韩国、马来西亚、墨西哥、秘鲁、菲律宾、波兰、俄罗斯、沙特阿拉伯、新加坡、南非、泰国、土耳其和阿拉伯联合酋长国。贸易开放程度是商品和服务的进出口的总和。金融开放程度是外国直接投资流入和流出存量的总和。这些比率使用未加权平均数计算。

东盟与中日韩经济体下一阶段增长的重点将是“亚洲购物者”量身打造新的商品和服务，以及对“亚洲工厂”进行升级，以便提高旧产品的供应效率、降低旧产品的供应成本。供给侧因素和需求驱动因素的结合将推动该地区发展成为更具活力的创新和消费中心。要想实现这一目标，该地区首先必须克服一系列挑战，包括那些影响提高劳动者素质和流动性、滞后的政策法规以及制约跨境自由贸易的障碍等。

正如东盟与中日韩成员经济体与部分贸易伙伴之间的贸易量出现下滑所体现的那样（图 2.18），在逆全球化的浪潮中，东盟与中日韩经济体并不能独善其身。尽管如此，这些经济体仍旧继续坚持对贸易和外国投资开放的发展战略。首先，区域内贸易额在此期间有所提高。区域内贸易额在东盟与中日韩贸易总额中的占比从 1990 年的 32.7% 上升到 2000 年的 45.0% 和 2018 年的 46.6%（图 2.19）。其次，关于出口对 GDP（增加值）的贡献的数据表明，该地区正在努力实现增长再平衡。

图 2.17. 新兴市场经济体：贸易和金融开放（占 GDP 的百分比）

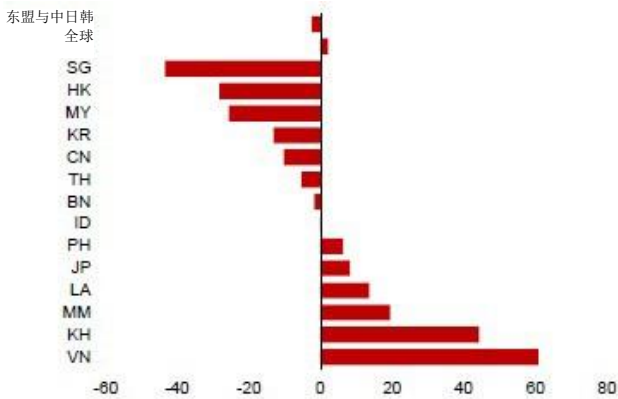


资料来源：世界银行；联合国贸易和发展会议；AMRO 计算。

注：RoW = 其他国家。

图 2.18. 2010年与2018年货物和服务贸易总额占GDP的比例变化

(占GDP的百分比)



资料来源：世界银行；AMRO计算。

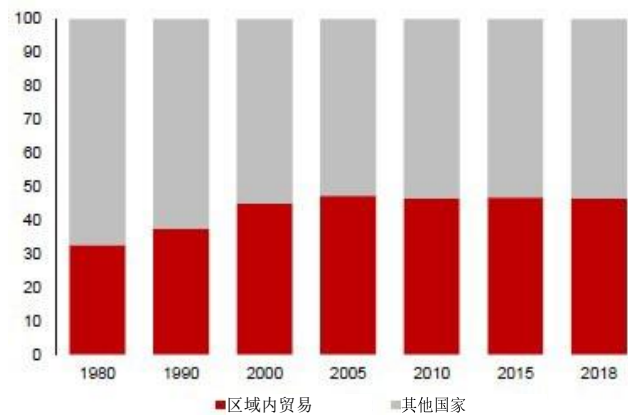
注：BN = 文莱达鲁萨兰国；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；JP = 日本；ID = 印度尼西亚；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；MM = 缅甸；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

采用进口调整法分析历年 GDP 组成部分及其各自对东盟与中日韩经济体增长的贡献，结果显示，自2005年以来，该地区外需对 GDP 增长的净贡献平均保持在 20%的水平¹¹（图 2.20）。但是，该地区不同经济体之间仍存在很大差异。

在传统上依赖欧美出口市场的中国和东盟发展中经济体，全球金融危机和欧洲主权债务危机导致外需崩溃，政府不得不转向拉动内需来实现增长再平衡。这些经济体的政府采取扩张性宏观经济政策，以促进国内投资（特别是基础设施和房地产投资）和刺激国内消费（图 2.21）。就中国、东盟四国和越南而言，外需对 GDP 增长的贡献从 2005 年的 27.4% 大幅下降到 2015 年的 19.4%（图 2.22）。¹²在此期间，中国、东盟四国和越南出口到区域外的国内制成品的占比下降，而出口到区域内的国内制成品的占比却显著提高（图 2.23 和 2.24），这也体现出经济增长从外需向内需倾斜。特别值得注意的是，东盟对欧美的出口份额从 37% 下降到 27%，而对东盟与中日韩区域的出口份额却从 35% 上升到了 40%。

图 2.19. 东盟与中日韩：货物贸易结构

(占货物贸易总额的百分比)



资料来源：世界银行；AMRO计算。

注：RoW = 其他国家。

在增长速度较慢、人口趋于老龄化并且消费市场相对饱和的较成熟高收入东盟与中日韩经济体中，2005年-2015年十年间外需对 GDP 增长的贡献总体保持在相对稳定的水平。在韩国，2005年-2011年出口占 GDP 比重呈上升趋势，但 2011—2015 年（即在全球金融危机和欧洲主权债务危机之后），这一数字开始有所下降。同样，在香港和新加坡这两个主要的金融和商业中心，2005年—2015年外需占 GDP 比重呈略微下降趋势，但总体仍维持在较高水平，这也从侧面反映出这两个经济体的开放程度（图 2.20）。

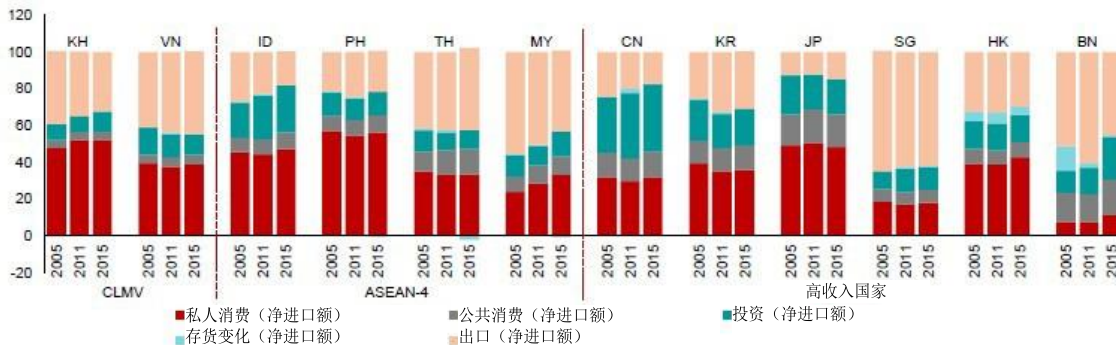
三个重要因素将有助于东盟与中日韩经济体在新经济中建立竞争优势：区域日益增强经济连通性和多样化；政府大力推行有利贸易和投资的政策；以及长期保持经济韧性和适应性。随着全球化性质的变化，供给侧因素和需求驱动因素的结合将推动该地区发展成为一个充满朝气和活力的创新和消费中心。

¹¹ 参见 AMRO (2019a) 关于国民收入核算的传统方法与进口调整方法的讨论，第 1 章，第 8 页。

¹² 在外需贡献率方面，中国的下降尤其明显（从 24.7% 降至 17.3%），而东盟四国和越南则略有下滑，从 2005 年的 35.9% 降至 2015 年的 30.3%。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

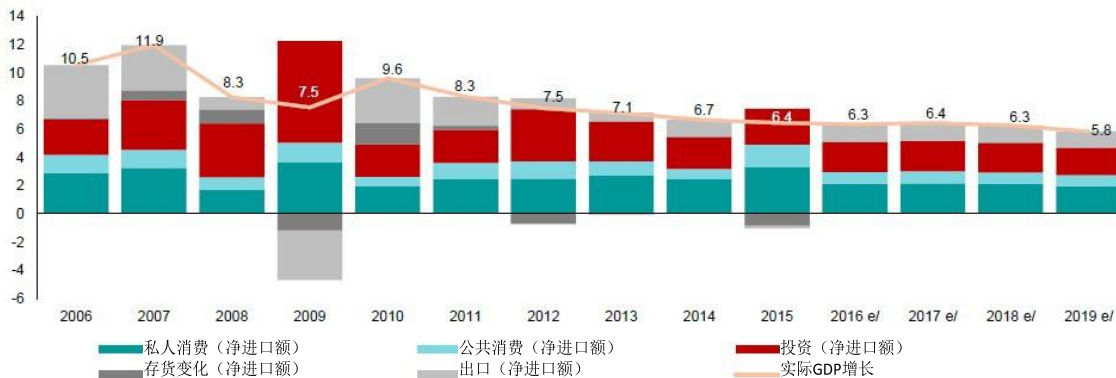
图 2.20. 东盟与中日韩：GDP的构成（进口调整法）
（占GDP的百分比）



资料来源：经济合作与发展组织（OECD）；AMRO计算。

注：经合组织投入产出表仅提供2005年至2015年的数据。无法获得老挝人民民主共和国和缅甸的数据。ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国；BN = 文莱达鲁萨兰国；CLMV = 柬埔寨、老挝、缅甸和越南；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

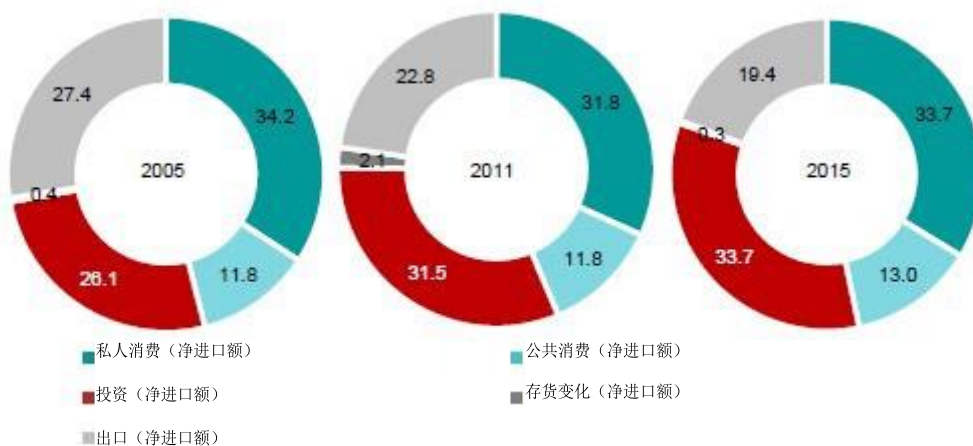
图 2.21. 东盟四国、中国和越南：GDP增长的驱动因素（进口调整法）
（百分点）



资料来源：经济合作与发展组织；AMRO计算。

注：经合组织投入产出表仅提供2005年至2015年的数据。因此，2016年至2019年各组成部分的估值是根据2015年的份额估算得出的。实际GDP增长是实际数据。ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国。

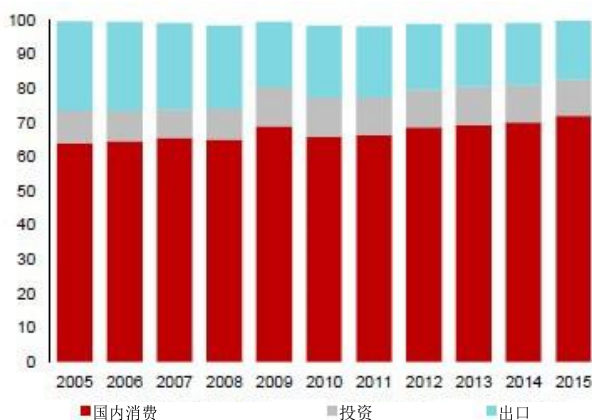
图 2.22. 东盟四国、中国和越南：GDP组成部分份额（进口调整法）
（占GDP的百分比）



资料来源：经济合作与发展组织；AMRO计算。

注：ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国。

图 2.23. 东盟四国、中国和越南：国内制成品的国内需求和出口份额
(占总产出的百分比)



资料来源：经济合作与发展组织；AMRO计算。

注：ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国。

“亚洲工厂”：区域内生产和贸易网络不断深化

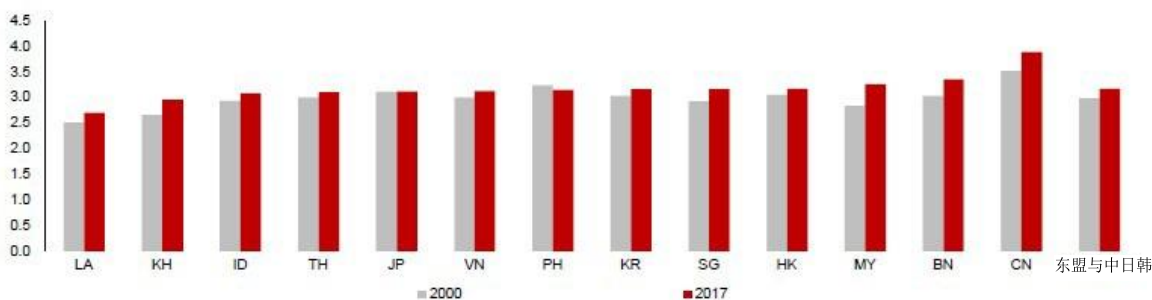
“亚洲工厂”体现出该地区在生产方面所具备的比较优势，而中国的崛起及其在全球和区域价值网络中扮演的角色对此做出了不容忽视的贡献。东盟与中日韩国家制成品出口总额在世界出口总额中的占比从

1990年的不到15%提高到了2018年的36.4%。

该地区的生产（和价值）网络亦变得越来越错综复杂。亚洲开发银行和AMRO的估测表明，从2000年到2017年，所有东盟与中日韩经济体的生产阶段（从初级投入到最终产品）数量都有所增加（图2.25）。在2000年至2017年间，中国的中间阶段

数量平均增加了10.3%。中国以其高度集成的供应链和难以匹敌的生产生态系统而闻名，并且聚集了大量的低、中、高价值产品制造商。即便如此，出于整体效率考虑，仍然有越来越多的低端劳动密集型活动被外包或转移至劳动力成本较低的CLMV经济体，从而拉长了整个供应链。从本世纪初期开始，该地区商品出口的国内增加值含量从82.4%略微下降至81.8%左右（图2.26）。

图 2.25. 全球价值链中的平均生产长度
(阶段数量)



资料来源：亚洲开发银行；AMRO计算。

注：生产长度是根据从一个部门的初级投入到另一个部门的最终产品之间的生产阶段的平均数量来衡量的（可能在同一国家内，也可能涉及另一个国家）。BN = 文莱达鲁萨兰国；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

图 2.24. 东盟：增加值出口份额
(百分比)



资料来源：经济合作与发展组织；AMRO计算。

注：由于数据限制，东盟的增加值出口不包括老挝民主共和国和缅甸。

EU = 欧盟。US = 美国；RoW = 其他国家。

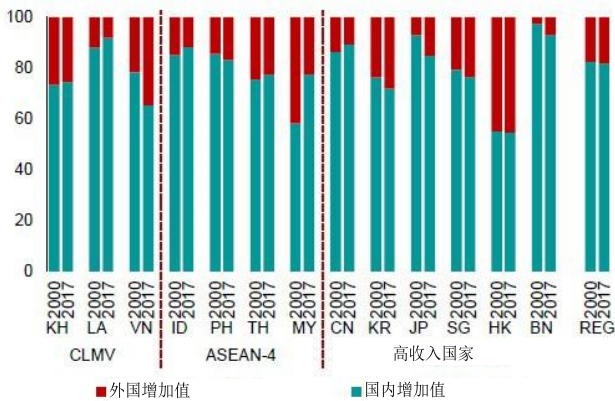
该地区生产阶段数量的增加也与东盟与中日韩地区进口结构从最终产品向中间产品的转变相一致。该地区的中间产品在世界进口总额中的占比也已经远远超过了其最终产品在世界进口总额中的占比（图2.27）。

“亚洲工厂”越来越像一个服务中心，通过研发、产品设计和定制服务体验等方式，更深入地参与到价值创造的过程中。随着技术能力和技能水平的提高，数字经济为该地区提供了新的价值主张，而这些价值主张有助于该地区发挥其竞争优势。中国在全球服务网络中的地位越来越重要。

AMRO使用亚洲开发银行投入产出表对服务出口的互联性进行估测，结果表明，自2000年以来，中国的权重及其融入全球服务网络的程度均显著提高。在服务出口方面，中国与东盟与中日韩其他经济体（尤其是香港和新加坡）以及与美国的一体化程度均有所加深（图2.28）。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

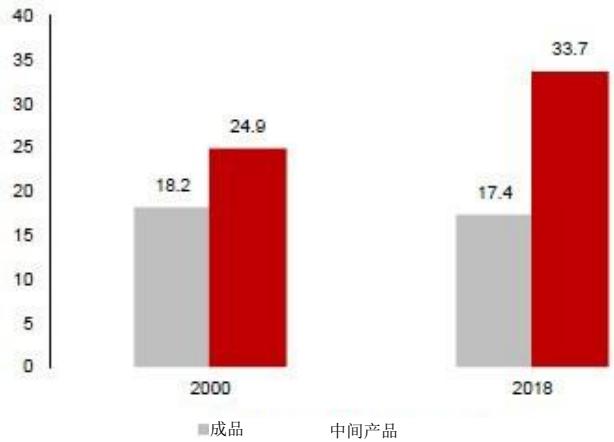
图 2.26. 东盟与中日韩：货物出口增加值
(占出口总量的百分比)



资料来源：亚洲开发银行；AMRO计算。
注：ASEAN-4 = 印度尼西亚、马来西亚、菲律宾和泰国；BN = 文莱达鲁萨兰国；CLMV = 柬埔寨、老挝、缅甸和越南；CN = 中华人民共和国；HK = 中国香港；ID = 印度尼西亚；JP = 日本；KH = 柬埔寨；KR = 韩国；LA = 老挝人民民主共和国；MY = 马来西亚；PH = 菲律宾；REG = 本地区；SG = 新加坡；TH = 泰国；VN = 越南。

泰国的汽车工业是一个很好的例子，它说明了东盟国家是如何通过技术和能力升级增强“亚洲工厂”整体竞争力的。经过几十年的发展和壮大，泰国首先凭借其低廉的劳动力吸引了来自日本制造商的FDI。之后，那些技能水平更高、适应能力更强的劳动者开始学习和吸收日本的先进技术；越来越多的泰国本土企业建立起汽车零部件和元器件的制造能力；泰国也逐渐在广阔的汽车生态系统中深化自身的产能。

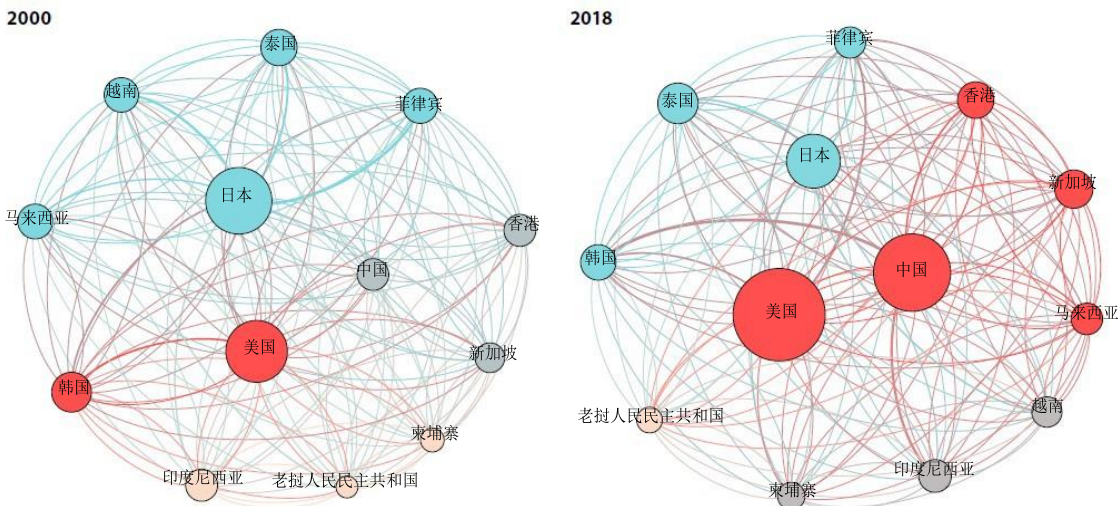
图 2.27. 东盟与中日韩：进口量（按用途划分）
(占世界产品类别进口总量的百分比)



资料来源：亚洲开发银行；Wang、Wei和Zhu (2017年)；AMRO计算。

目前，泰国的汽车工业正准备全面向“新经济”生产模式过渡——包括提供几乎涵盖所有汽车元器件和生产阶段的服务。此举非常及时，因为现代汽车价值链的服务范围日益广泛，涵盖了几乎所有元器件和生产阶段。AMRO工作人员对东盟经济体汽车服务出口的估算表明，泰国已成为东盟地区最重要的汽车服务中心，泰国汽车服务出口的国内增加值几乎是东盟其他国家总和的两倍。鉴于泰国汽车工业目前与印度尼西亚和越南的汽车工业保持紧密联系，因此未来有望建立一个更为庞大的（次）区域生产网络（专栏2.2）。

图 2.28. 中国融入全球服务出口价值网络 2000年



资料来源：亚洲开发银行多区域投入产出表；AMRO计算。
注：节点大小代表经济体在价值链中的权重。节点颜色代表经济体所属的社区。使用Blondel等人2008年概述的方法检测社区。箭头粗细根据服务出口增加值贸易量调整。服务包括所有商业和个人服务。

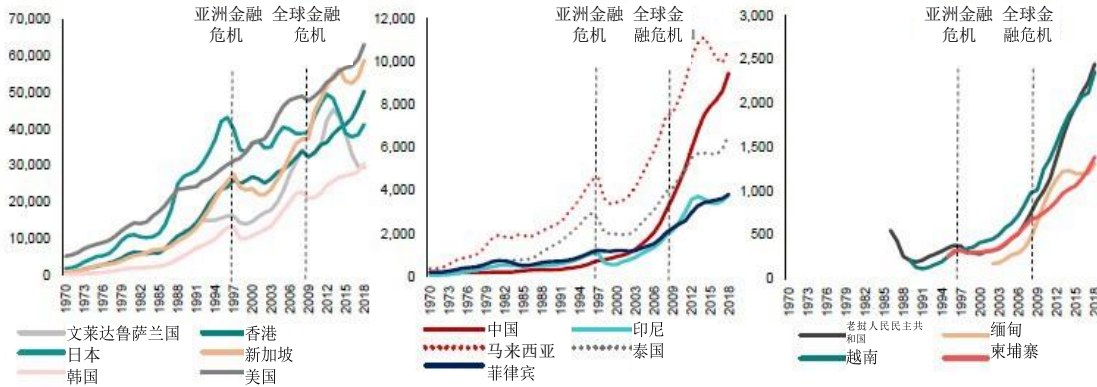
亚洲购物者：从贫穷到富有

如前一节所述，东盟与中日韩经济体已成功利用制造业出口战略实现工业化，并且转向生产价值链上游和收入阶梯的上层。大部分国家都是从贫困的农业经济开始工业化进程的，当时的年人均收入在 200-500 美元之间。自此，它们已成长为中等收入至高收入经济体（图 2.29）。从 20 世纪 60-70 年代开始工业化的第一波经济体（韩国、中国台湾省、新加坡、香港），已经进入了高收入经济体行列。人均收入从 20 世纪 60-70 年代的 400-1800 美元上升到 2018 年的 3-6 万美元。东盟地区的第二波经济体（印尼、马来西亚、菲律宾和泰国）在 20 世纪 80 年代开始工业化，并成为人均收入在 3500 美元至 10500 美元之间的中等收入经济体。中国在 80-90 年代紧随其后，发展迅速，人均收入已经达到 1 万美元。CLMV 国家起步较晚，在 20 世纪 90 年代至 21 世纪头十年，它们也一直在追赶。这些国家的人均收入迅速增长，目前处于 1,300 美元至 2,500 美元的中低收入范围（图 2.29）。东盟与中日韩国家的 GDP 占世界 GDP 的比重从 1970 年的 11.7% 上升到 2018 年的 27.4%。

这种显著的追赶式增长产生的直接结果是，到 2030 年，东盟与中日韩地区将推动全球中产阶级支出增加约一半（AMRO, 2018b），其中大部分来自中国日益富裕的家庭（图 2.30）。事实上，在 2010 年至 2017 年期间，中国消费者支出占全球家庭消费增长的 31%。数据和调查结果（麦肯锡公司，2019b, 2020）表明，无论是新进入中产阶级行列的人，还是那些在中产阶级内部不断上升的人，他们的消费支出都在逐年大幅增加。

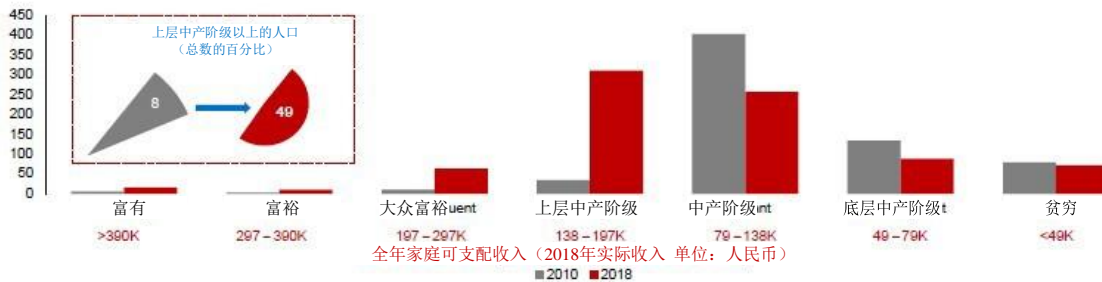
举一个典型例子，2019 年双十一所有平台的在线销售总额创历史纪录，达到 4100 亿元人民币（593 亿美元），比 2018 年增长了 31%，而美国感恩节黑色星期五在线销售额为 74 亿美元，本身就创下了纪录。另一个例子是，中国对奢侈品的需求预计将在未来 5 年内翻一番，从大约 7700 亿元人民币到 1.23 万亿元人民币，占全球市场的 40% 左右（图 2.31）。

图2.29 人均国民总收入，图谱法
(美元)



来源：世界银行

图2.30 中国：城市人口与家庭年可支配收入
(百万)

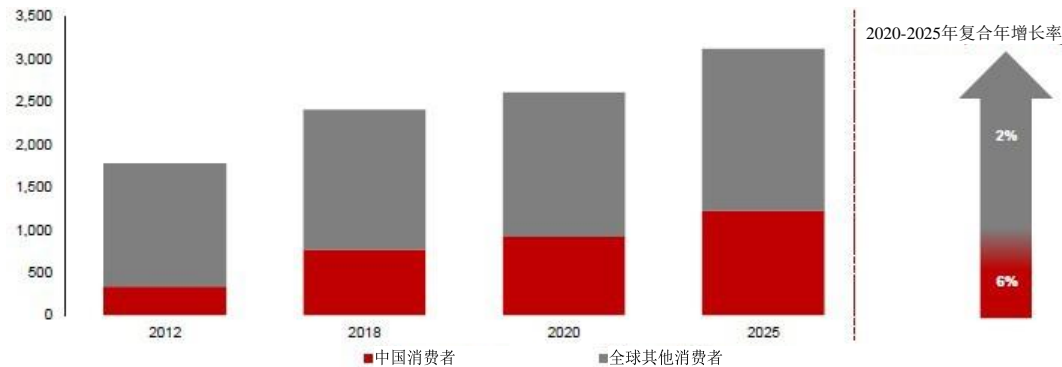


来源：麦肯锡公司（2019g）；和AMRO人员
注：K=千人民币

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.31 中国和世界其他地区：奢侈品消费

(十亿人民币)



来源：麦肯锡公司（2019g）

迈向新的增长模式——亚洲工厂服务亚洲购物者

亚洲工厂专注于优化整个地区的生产，而数字经济通过扩大和定制商品和服务，以满足日益挑剔的消费者的需求，为亚洲购物者创造价值。其中，服务的爆炸式增长提供了一种新的增长策略，其基础是以新的不同体验来分析、塑造和吸引亚洲购物者。一个主要的例子是蓬勃发展的旅游业，区域内的需求推动该行业成为包括日本、韩国、泰国和越南在内的几个东盟与中日韩国家增长的主要驱动力。旅游部门（专栏 2.3）也很好说明了在新经济中，如何通过将定制服务与实体产品捆绑在一起，以适应“微观-精细”的偏好，从而日益实现产品差异化。该区域的收入迅速增长，许多国家的旅游业不发达，若干国家的基础设施投资急剧增加，这些因素都显示出区域内旅游业起飞的高度潜力。这对增长和就业的益处很大，因为研究已强调了旅游业与其他经济部门之间的广泛联系。

为促进旅游业发展，《2016-2026 年东盟旅游战略计划》视图在之前的 2011-2015 年战略计划的基础上，解决以下几个领域的问题：单一目的地营销、质量标准、人力资源开发、互联互通、投资、社区参与、安全保障、自然和文化遗产保护。2025 年的目标是现实可行的，GDP 贡献率从 12% 提高到 15%，就业比重从 3.7% 提高到 7%，国际游客人均消费从 877 美元提高到 1500 美元。

更广泛地说，东盟与中日韩经济体在全球服务贸易中所占份额从 2000 年的 13.0% 上升至 2018 年的 16.4%（图 2.32）。对东盟与中日韩经济体出口集中度指数的估计表明，该区域贸易货物的产品分化程度仍然低于发达经济体（图 2.33）。传统上以面向该地区以外出口市场的大规模生产为目标的商业模式，不断发展为满足该地区内部对定制化程度更高的产品需求的模式后，这种差距将会缩小。

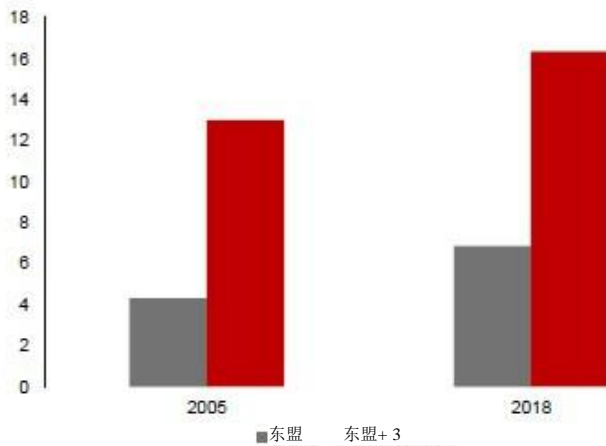
新经济所要求的以客户为中心、以用户为导向的方法，以及个性化的服务，将日益受到亚洲消费者的最终需求及其文化偏好的影响并被其重塑。在全球价值网络的背景下，随着经济重心向亚洲转移，即使生产阶段的数量增加，第一阶段生产和最终用途消费之间的地理距离也会缩短。

亚洲工厂在物质和文化上日益接近亚洲购物者，贸易和投资的友好政策，以及经济弹性和适应性的历史，是帮助东盟与中日韩经济体在新经济中发展竞争优势的三个关键因素。

“亚洲工厂服务于亚洲购物者”的新增长模式还包括某些部门的快速发展，使前者的生产能力能够满足后者被压抑的需求。这是一个关于亚洲工厂升级及其带来的收入增长如何直接增强了该地区作为亚洲购物者从内部产生需求的能力的故事。其中一个很好的例子是物流部门，它：（1）迅速适应了准时生产和交货的需要；（2）正处于利用新技术和大数据为物流公司提供定制服务的前沿，以使制造商和零售商直达终端消费者；（3）已体验到随之而来的生产力提高，为该部门工人的健康工资增长创造了反馈的潜力（专栏 2.4）。物流部门将在“新经济”中发挥关键作用：实现准时生产和货物交付。全球制造业已从 2000 年的约 6.1 万亿美元大规模扩张至 2018 年的约 13.2 万亿美元，这在很大程度上是受快速增长的新兴市场国家（尤其是中国）不断壮大的中产阶级需求的推动。此外，根据麦肯锡公司（2017）的估计，全球电子商务在过去十年中显著增长，从 2005 年的 4950 亿美元扩大到 2016 年的 19,150 亿美元。传统的物流价值链并非高度自动化的，但新技术正在创造自动化和生产率提高的潜力。认识到这一潜力，包括马来西亚、泰国、菲律宾和越南在内的东盟国家正在大力发展其物流部门。

图2.32东盟与中日韩：服务贸易

(占世界服务贸易的百分比)



来源：联合国贸易和发展会议；以及AMRO人员的计算。

图2.33产品差异化程度：出口

(指数)



来源：联合国贸易和发展会议；以及AMRO人员的计算。

注：集中度指数衡量的是少数产品组占很大份额出口量的程度。当一个经济体只出口一组产品时，该指数的值为1，当所有产品组的代表相等时，该指数的值为0。

零工经济：利用数字技术挖掘潜在资源创造价值

零工经济是数字经济的产物，通过挖掘之前未发现、未利用或未充分利用的技能、时间和实物资产，创造价值并促进增长（专栏 2.5）。零工经济催生了一个由自由职业者和独立承包商组成的生态系统——从软件代码编写者和网络开发者，到拼车和送餐司机——这些人处于失业或就业不充分的状态，通过将这些人（商业或私人）资源的所有者与他们（临时）使用的需求相匹配，促进了住宅和办公空间、汽车、衣服和家居用品的共享。

2018年，中国的共享经济规模超过4000亿美元，并以两位数的速度增长。约车公司Gojek和Grab预计为印尼GDP增加了66亿美元（Ramizo, 2019）。Airbnb、按需驾驶（on-demand driving）和其他零工经济工作为该地区的家庭提供了重要的收入来源，主要是将非正规部门货币化，并往往能避免失业。WeWork不仅帮助重新定义了联合办公的趋势，还帮助重新定义了房地产前景——通过将其购买（或租用）的房地产转变为更小的、可共享的区域，初创企业和较小的企业能够利用共享办公空间和设备带来的更低的租金。

零工经济带来了挑战，需要东盟与中日韩政策制定者解决两点：妨碍公司和工人获得充足利益的政策或监管缺口；零工经济工作对工人福利和社会结构的负面影响。在零工经济中，进入门槛低、就业层级扁平化，阻碍了技能的提升，工人可能无法获得全职员工享有的保障和综合福利——最低工资、健康福利和保险覆盖。

零工经济对未来就业有着重要的影响。它允许企业满足不稳定或不可预测的额外劳动力需求，而无需承担更高的人员编制成本，并为个人提供一定程度的灵活性和自主权，以改变他们的工作和生活平衡。人们有理由担心，零工经济会使权力天平向大企业和雇主倾斜——这些大企业和雇主正在用很少或没有保障或福利的合同工取代全职员工。

换言之，零工经济正在削弱中产阶级的工作保障。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

实现公平和包容增长的出路不在于抑制创新或让决策者对商业模式进行微观管理，而在于发现和解决零工经济的市场失灵或监管缺口。零工经济提供了好的和不好的工作岗位，传统企业也是如此，剥削工人的不道德做法即使在正式部门也并不罕见。在过去的几十年里，劳动法律和政策指导方针不断发展，为工人提供保障，促进公平的就业条件。当前的框架在零工经济中可能不相关或不合适，应该被审查和重新设计，以满足零工经济中工人的需求。

最后，为了充分实现东盟与中日韩国家参与“新经济”、制造业活动和服务业的收益，贸易促成因素的关键特征必须不时更新，以便所有这些都能在跨境价值链中良好运作。我们面临的挑战是，既要保留全球贸易体系的主要特征，也要更新一些规则，以反映“新经济”的现实，从而促进更自由的商品和服务贸易（世界经济论坛和国际贸易与可持续发展中心，2015年）。

四、新经济中可持续和公平增长的挑战

东盟与中日韩经济体的快速增长和发展证明了全球化和经济金融一体化的好处。该地区拥有世界三大经济体中的两个，在一两代人的时间里，整个地区的家庭生活水平显著提高。

亚洲工厂建立在东盟与中日韩国家在全球化世界不同发展阶段不断演变的比较优势之上。亚洲工厂通过利用新的数字技术优化生产，为亚洲和世界建立一个强大的价值网络，从而提高该地区的价值。以及该地区富裕和中产阶级消费者的绝对数量和快速崛起，推动了亚洲购物者的增长。数字经济通过创造和提供新服务和新体验，并将新需求转化为扩大的需求，为亚洲购物者创造价值。亚洲工厂与亚洲购物者在地理和文化上的邻近，使该地区在预测、塑造和定制供应方面具有额外的优势，以满足世界上增长最快的消费市场的需

关于重新设计国际贸易原产地规则框架的需求就是一个很好的例子。在实践中，“原产地”通常由制造和/或组装的地点决定（Escaith 和 Marti, 2016）；然而，这种做法在正常时期充满了困难，在当前贸易保护主义倾向加剧的气氛下，可能会非常令人不满，甚至引发争议。这说明了本章节的一个重要主题，即一方面日益增强的全球互联性与另一方面日益增强的内向倾向之间的脱节。由于“新经济”涉及技术的快速发展，服务业将成为更具贸易性的终端产品，并成为制造业更重要的驱动力，更新一些管理跨境贸易的关键规则可能会起作用，比如原产地规则（专栏 2.6）。其中，新经济的两个因素使原产地规则的应用（和适用性）变得复杂：服务在贸易和生产网络中的份额不断上升；技术和无形资产（如专利、品牌、专营权）在为终端消费者创造和传递价值方面的作用。汽车行业阐明了设计原产地规则所面临的挑战，因为其生产网络正在演变，以获取新技术、新服务和新的可交易服务。这种商业模式越来越多地涉及广泛的服务，如研发和设计功能，这些功能在发达经济体中执行，而劳动更加密集的生产功能则在低成本经济体中执行。旅游业是另一个例子。新经济中的旅游服务将涉及许多更专业化的领域：航空和陆地运输、食品和饮料、耐用消费品、体验式服务和支付系统。价值创造的“驻留”在新经济中分散开来，因为技术允许必要的专业知识跨越国界，从世界任何地方进入特定国家的旅游部门。

尽管全球化和竞争加剧带来的总体净收益从未引起严重争议，但人们对新经济的包容性越来越感到不安。一段时间以来，包括东盟与中日韩经济体在内的世界各地的辩论已经转向：谁将从这些收益中受益？¹³什么对全球经济有利——对所有国家都必然有利吗？什么对人民有利？新经济的成长会惠及所有或大多数家庭吗？或者，技术的巨大飞跃（以及相关技能的中断）和残酷的全球化（以及工资套利）是否会导致部分甚至许多人的贫困化增长？

¹³ Spence (2020) 强调，在二战后的30-40年里，“劳动收入作为总收入的一部分在增长，可衡量的收入不平等在下降，一个广泛的中产阶级正在崛起。”许多人未能预见到发达国家和发展中国家在收入、财富和机会方面日益扩大的差距所带来的问题。

求。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

在雁行模式下，东盟与中日韩经济体发展面临的挑战是，如何在其他经济体快速赶超的同时，维持自身经济增长并提高现有的生活水平。这些国家的领导者会通过创新和打造新的价值网络继续保持领先地位吗？还是成熟的经济体容易受到经济停滞的影响，或者更糟的是，失去他们的优势地位？该地区较小的经济体是否因生产和需求方面缺乏规模而处于不利地位（WEF 和 A.T. Kearney, 2018）？在新兴经济体迎头赶上的同时，今天的中等收入“三明治”经济体能否缩小与更发达邻国在技术和技能方面的差距，抑或它们是否面临陷入中等收入陷阱的风险？在新经济中，制造业比较优势让位给服务业之前，该地区的后来者还能坚持多久？

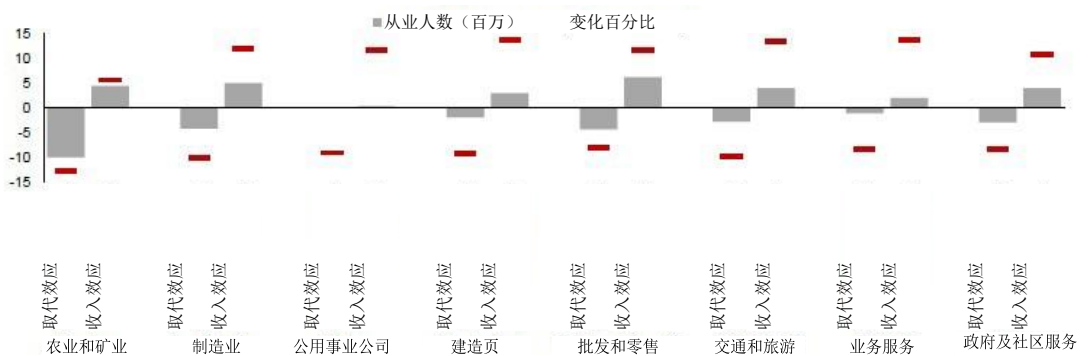
除了宏观层面的发展问题外，新经济对个人和家庭分配的影响和社会经济后果也令人担忧。虽然技术被认为提高了效率和生产率，刺激了需求，创造了就业机会，但它对就业市场的影响，尤其是对中产阶级家庭的基石——中层管理岗位的影响，却更加不均衡，在某些情况下甚至是破坏性的。首先，由于技能不匹配，失业工人可能无法轻易进入新经济行业。其次，新经济中的工作通常与工作灵活性和低管理费用有关，这对正在成长的行业来说无疑是一个优势，但对工作保障、福利和职业发展来说却不是。¹⁴还有一种感觉是，在新经济中，经济租金——价值超过生产要素准备接受的保持雇佣状态的最低限度——只属于少数人，而且很少属于工人。

牛津经济与思科最近的一项研究（2018 年）预估，2018 年至 2028 年期间，技术进步和经济增长将在东盟六国（印尼、马来西亚、泰国、菲律宾、越南和新加坡）的批发和零售、制造业、建筑业和运输业等多个行业创造约 2600 万个薪酬更高的工作岗位。即使约 2800 万工人（包括 990 万农业工人）的工作将被裁减（图 2.34），这种情况也会发生。

东盟与中日韩经济体的前进道路并非让全球化的时钟倒转，也并非在技术采用的道路上设置障碍。与发达经济体相比，亚洲国家有两个明显的优势。首先，劳动力更年轻，可能更精通技术，适应性更强。该地区有最集中的千禧一代经济体——中国，其次是印尼、菲律宾和越南（专栏 2.5）。第二，社会福利——以及公众对政府资助的老年人和失业者金融安全网的期望——起点较低。

该地区在过去的逆境中（在亚洲金融危机期间和之后）表现出的弹性，以及从农业经济向制造业和城市经济的转型，预示着这些国家在拥抱技术和利用新经济实现未来增长方面的足智多谋。然而，在传统家庭支持的基础上，可能还需要政府计划和安全网，以解决 4IR 和新经济的经济和社会错位对个人和家庭的影响。政府还可能需要帮助私营部门，特别是中小企业，应对与传统商业模式中断相关的挑战，并利用新技术在新经济中重塑自身（普惠金融全球伙伴关系，2017 年）。

图2.34 东盟六国：2018-2028年创造就业和破坏就业



来源：牛津经济—思科（2018年）

¹⁴ 据报道，打车应用程序使现有出租车司机的工资下降了10%至30%。请参阅专栏2.5和后面部分的讨论。

避免中等收入停滞：东盟与中日韩经济体的差异化方法

东盟与中日韩经济体在维持增长和与新经济

保持相关性方面比大多数国家表现得更好。在提升传统产业和制造业出口竞争力、开辟新服务和数字经济新路径方面取得了一些成功。

汽车制造、电子产品、旅游和房地产开发是该地区的经济支柱，已经被重新发明并赋予了新的生命，而物流、业务流程外包、在线游戏、拼车和电子商务已经成为新的收入来源。

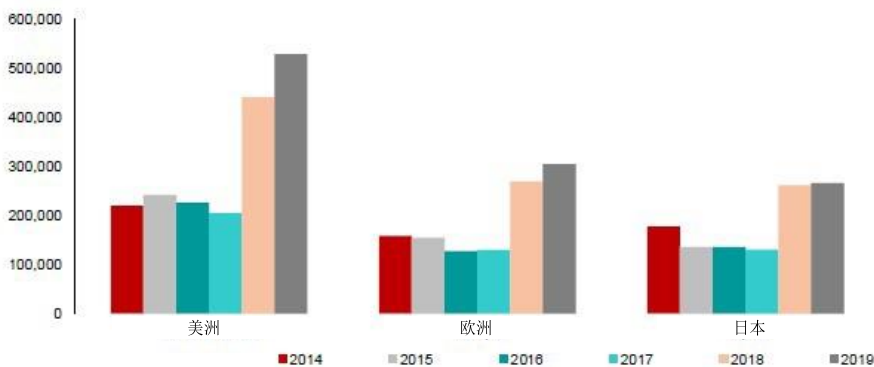
换言之，东盟与中日韩的雁行模式已经重新组合和重塑，更重要的是，正在探索横向和向上发展，以找到创造价值和提高福利的新方法。如上一节所述，4IR 和新经济为东盟与中日韩经济体的不同群体带来了不同的挑战和机遇。在数字经济中，网络效应驱动供给和需求，这为拥有庞大国内市场和规模经济空间的国家提供了天然优势。同时，对产品差异化和服务定制的需求，为具有创业创新精神和技术能力的国家提出了潜在的价值创造命题：利用新的数字技术创造新的产品和服务，以满足利基市场和个性化的偏好。

日本、韩国和中国正在全球范围内展开竞争，

打造新的价值网络，并在新经济产品中建立（或巩固）先发优势。通过市场创新和对客户喜好的充分把握，以及在国内市场开拓和测试前沿技术，他们为全球市场开发、定制产品和服务。中国已经超越其他经济体，成为电子支付和电子商务领域的领先者，在全球电子商务领域的份额从 2005 年的 0.6% 上升到 2016 年的 42.4%。中国在 5G 网络、人工智能以及无人机和智能手机等某些高科技产品方面也处于世界领先地位。日本的任天堂和宠物小精灵¹⁵是新经济领域在线游戏的例子，它们利用技术和创新用户体验，不仅在日本，而且在全球范围内生成新的节点并深化网络。事实上，任天堂在美洲和欧洲市场的收益都超过了日本市场（图 2.35）。与中国和日本一样，韩国在 5G 网络、智能手机、半导体、网络游戏等尖端产品领域处于世界领先地位，在韩国流行音乐、电视剧、电影等领域，也成功建立了具有全球影响力的娱乐产业。

图2.35 任天堂各地区的营收

（百万日元）



来源：Statista.

注：年度为会计年度。

¹⁵ 130多年前（1889年），任天堂作为扑克牌公司起家，并开始涉足玩具、游戏和娱乐等领域。宠物小精灵的专有权（部分由任天堂拥有）创建于1995年，它通过不断发展概念、“世代”和用户界面来挖掘不断扩大的新老用户网络。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

东盟与中日韩有限的劳动力流动性可能会限制发展服务业带来的收益

在整个东盟与中日韩地区，技术工人和专业人员短缺，而这些人员是发展传统和新经济类型服务所需要的。为了解决这一问题，东盟提出了一项互认协议计划，允许某些类别的技术工人和专业人员在东盟任何国家自由工作。然而，该计划局限性太强，因为它只涵盖了 8 个高技能职业：医生、牙医、护士、工程师、建筑师、会计师、测量师和旅游专业人员（图2.36），而且它没有扩展到+3 国家（中日韩）。这些限制可能会限制东盟与中日韩经济体从进一步发展服务业中获益的程度。

世界旅游业理事会（2019 年）的一项研究表明，泰国、韩国、越南和菲律宾是入境医疗旅游支出最多的国家之一（图 2.37），这归功于这些国家拥有大量熟练的医疗从业人员/专家和熟练的旅游专业人员。然而，在这些国家中，有些国家，如菲律宾，可能拥有最多的熟练护理和旅游专业人员，而韩国可能拥有最多的医生——包括全科医生和专科医生。允许这类专业人员在彼此国家执业，会产生更大的流动性，这将使各国能够弥合技能差距，以便在其经济中发展医疗旅游业。

由于“新经济”产品和服务的生产是由先进技术和专门知识驱动的，因此，即使是该地区最先进的经济体，也不太可能像以前那样，仅依靠本国劳动力就能满足对这些技能和专门知识的所有需求。这表明有必要在该地区实现更自由的劳动力流动，而迄今为止，在该地区的劳动力流动非常有限。考虑到该地区可能在未来十年经历重大的就业损失（和锻造），更大的劳动力流动性对于降低成本和平稳过渡到新经济至关重要。如果不能有效解决这一挑战，价值链的延长、劳动力的不流动性和常规化的增加（Das 和 Hilgenstock, 2018 年）可能会给就业带来压力，限制参与价值链的收益，或者至少会阻碍国内服务业不同部门的发展（专栏 2.7）。

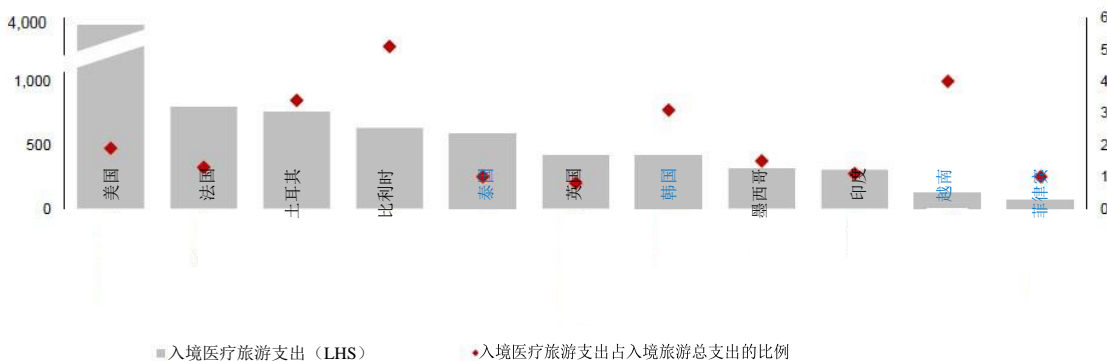
图2.36 东盟互认协议的覆盖范围



来源：东盟互认协议（MRAs）；和AMRO人员。

图2.37 入境医疗旅游支出

（百万美元；占入境旅游总支出的百分比）



注：蓝色代表东盟与中日韩成员经济体。

促进包容性增长的政策和公共产品：能力、互联互通、社会安全网

公共基础设施，无论是硬设施还是软设施，都是公共产品。4IR 和新技术强调了建设和增强实体、数字和监管能力以及国家内部和国家间互联互通的重要性，以便插入或扩展现有价值网络，并在新经济中创建新的价值网络。然而，决策者面临的挑战不是增长本身，而是提高人民生活水平的包容性增长。

随着东盟与中日韩经济体拥抱全球化并采用新技术以保持竞争力，社会基础设施将是解决经济和社会混乱的关键。其中一点，必须建立或加强社会安全网，为工人提供财政支持（即使他们的升级是被推动和说服的），并确保家庭继续获得住房、保健和其他社会服务。充足的社会基础设施——与实体基础设施一样或更多——需要公共资金和支持，因为如果交给行业或私营部门，会出现供应不足（非洲开发银行集团等，2018 年）。

随着技术的发展，零工经济中的就业将成为常态，新经济的繁荣依赖于商品和服务的即时供应，以满足消费者定制的、往往是实时的需求。长期以来，保险、健康和退休福利以及培训和职业发展一直与负责任的企业雇主联系在一起，但这可能与日益交易化的就业市场不一致，在这个市场上，雇主不再能够内化员工发展和忠诚带来的好处，工人基本上是个体的经营。即使是传统行业和公司的工人，如果他们被裁减，无法回到同等的工作岗位，也有失去基本服务的风险。

五、关键结论和政策含义

本章反映了将影响该地区未来增长前景的全球主要发展现状，特别是西方转向更加贸易保护主义的环境、技术进步、区域一体化以及地区收入的快速。审视了随着全球经济向生产商品和服务的技术更先进的方法过渡，该区域在生产方面加强其能力以保持竞争力的程度。本章还探讨了多年来区域供应链的发展和区域内贸易的深化在多大程度上帮助加强了区域的增长和弹性。本章在总体水平上确定了该区域推动增长的主要结构变化，并审查了若干不同行业部门水平上的相应变化。前四节的每一节都强调了关键的发展，指出了哪些趋势可能具有最深远的影响，并概述了该区域需要解决的各种问题。因此，本章的最后一部分将把研究的关键结论和政

策制定者需要认识到，管理劳动力的社会和管理基础设施需要改进，就像商业模式和就业市场在日益全球化和技术驱动的世界中的改进一样。在没有政府干预的情况下，市场基本上无法提供或无法充分提供两种公共产品。首先，应更新劳动法和工人保障措施，确保它们在新经济中依然适用。例如，只适用于全职员工的规则可能会激励公司用扮演同样角色的合同工（零工经济）取代他们。第二，决策者需要审查如何最好地提供传统上与就业有关但与工作没有直接关系的社会服务。解决办法可能不在于要求所有行业和部门的雇主提供医疗和退休福利，而在于建立一个国家框架，确保所有工人，无论从事何种职业，都能获得和负担得起这些服务。¹⁶此外，随着就业和价值网络变得更地区化或更全球化，这些服务（例如保险覆盖）必须跨越国界。

首先，对亚洲-亚洲工厂的工业化背后因素的分析表明，向技术更先进的生产方法的过渡遍及各个部门。没有什么行业可以长期保持不变。这意味着发展中国家和新兴经济体——包括东盟与中日韩地区的国家——接受新技术并提高其能力以提升生产价值链的时间有限。简而言之，“无处可躲”。东盟与中日韩国家必须提高他们在新经济中迅速应对竞争的准备，通过升级他们的技术能力和技能来保持和增强他们在部门层面的竞争力，以维持目前推动增长的现有产业，并发展有潜力在未来推动经济增长的新产业。令人欣慰的是，大多数东盟与中日韩经济体都注意到这一挑战，并制定了自己的国家蓝图，指导本国经济实现这一转型。

¹⁶ 将基本服务的提供与就业脱钩，并非没有先例。例如，中国的工作单位或单位过去把个人的住处和食物分配到集中的食堂。捆绑式住宿在19世纪和20世纪的英国农村是很普遍的做法；农民的农舍与他们的农业贡献挂钩，教区为现任神职人员提供住所。

 第2章.全球价值网络中的东盟+3

策含义结合起来。

第二，久经考验的出口制造业战略仍然适用于该地区，特别是东盟与中日韩发展中国家。本章的分析印证了 AMRO（2018b）和 AMRO（2019a）的研究结论。该结论证实，虽然对新加入者来说，制造业对增长和就业的贡献可能比该区域的前几批经济体更早地达到峰值，但 CLMV 国家的基数相对较低，这就意味着在未来几年内，为出口而制造仍将是这类国家的关键。其中，它们可以继续利用自己在低成本劳动力方面的比较优势，吸引服装和鞋类等劳动密集型制造业，作为向生产价值链上游移动的切入点。因此，执行好这一增长战略对于这些国家在区域生产网络和全球价值链中的强势定位非常重要。这一战略应辅之以平行轨道，发展服务业，作为增长和就业的第二推动力。

第三，在过去几十年里，在中国的带领下，该地区持续快速增长，地区收入和在全球经济中的份额大幅上升。快速的城市化和富裕中产阶级的出现，使该地区成为世界上最大的消费品和服务市场——亚洲购物市场。因此，该地区对外部需求的依赖减少了，而更多地依赖于区域内需求，这使得该地区在面对美国和欧洲更为内向的环境时更具弹性。“亚洲购物者”通过利用该地区自身的技术能力和创造力，开发新产品和服务，以满足其人口不断增长的需求，为该地区经济提供了增长前景。这种新的增长模式为政策制定者提供了新的选择和机会，通过促进化妆品、服装、食品、医疗旅游、玩具、游戏、主题公园和接待服务等行业开发和定制产品和服务以满足区域需求，从而实现经济增长。

第四，东盟与中日韩国家，特别是东盟经济体，要抓住新经济的机遇，继续实现追赶式增长，它们必须保持开放和更加一体化，尽管这并不影响这样一个事实，即还可以提高国内能力，以减少对可能不时发生的全球生产网络中断的脆弱性。东盟与中日韩国家要加强软硬基础设施建设和互联互通建设，促进新产品、新服务的开发。特别应审查和修订其政策和监管框架，以促进货物和服务的跨境流动以及无缝支付。考虑到技能和专业知识在新数字经济中的关键作用，以及其在该地区的不均衡分布，决策者应制定一个区域框架，允许和鼓励熟练劳动力和专业人员在该地区自由流动和工作。新经济还重视创新和创造力，以开发新产品和服务，以及软技能，以提供更高要求的定制服务。零工经济很可能成为新经济不可分割的一部分，它提供的工作是非正式的、契约型的，几乎没有或几乎没有正规部门的好处。因此，一个关键的有利的软基础设施在于一个全面的社会保障体系，提供医疗和失业保险，并为那些在零工经济中工作的人提供退休计划。

新冠病毒大流行令人深感遗憾，但这给该地区提供了一个展示其集体弹性的机会，并承诺致力于解决维护和加强东盟与中日韩国家共同长期利益的问题。这些利益包括：管理该地区跨境生产网络的潜在中断，但这些中断可能持续多久相当不确定；寻找分享技术进步成果的方法，以提高整个地区的生产率和竞争力；在这个困难的时刻，携手应对长期挑战，包括创新、人力资本和投资的自由流动；最后，探讨合作加强社会安全网的可能性——类似于为金融安全网所做的工作（图 2.38）。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.38 挑战和政策影响



来源：AMRO人员。

注：CLMV =柬埔寨、老挝、缅甸和越南。

专栏2.1:**行业转型、价值链和生产力：菲律宾的经验¹**

在后危机时期，菲律宾的劳动生产率增长速度比其他地区更快，尤其是在过去3年（图2.1.1）。政府的基础设施支出和有利于企业的改革刺激了生产率的增长，有助于缩小菲律宾制造业和服务业相对于邻国的生产率差距。

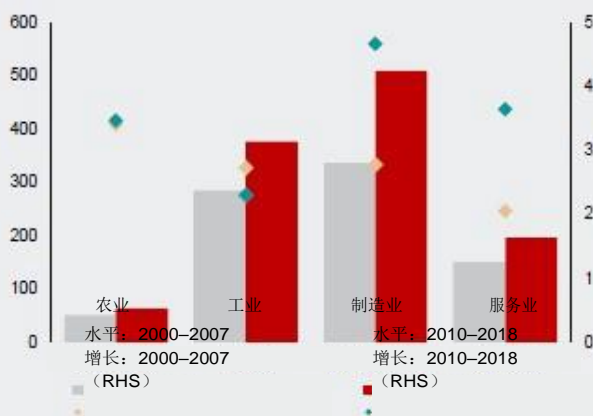
菲律宾劳动生产率的提高更多地是由部门间生产率的提高推动的——占总增长的60%左右——而非由部门内生产率的提高推动的，部门内生产率的提高速度较慢（图2.1.2）。这种资源重新分配反映在生产率较低的农业部门的就业减少，以及制造业和业务流程外包服务等生产率较高部门的就业增加。菲律宾技术劳动力的短缺是生产力增长的主要挑战。

事实上，许多离开农业部门的工人并没有进入生产率更高的行业，而是在建筑业和服务业从事了其他低收入的工作。技术工人迁移到工资高得多的高收入国家，如美国、欧洲、海湾国家以及新加坡、日本、澳大利亚和韩国（图2.1.3），加剧了这一问题。过去几年，由于农业的非熟练劳动力大量涌入，以及技术劳动力流失到其他国家，建筑业的效率有所下降。

农业以外的部门再分配就业将继续支撑菲律宾劳动生产率的提高——这个概念可以追溯到阿瑟·刘易斯的一个关键命题，即现代资本主义城市部门的利润将创造一个不断增长的储蓄供应，为不断增长的资本存量的形成提供资金，反过来用于在城市劳动力中雇用越来越多的劳动力。对菲律宾来说，与其他新兴市场经济体一样，长期增长和就业将取决于政府的支持和政策，以提高劳动力的技能，促使他们进入不断扩大的行业。

图2.1.1 菲律宾：跨部门劳动生产率及其增长率

（千购买力平价美元，2011 = 100；百分比）

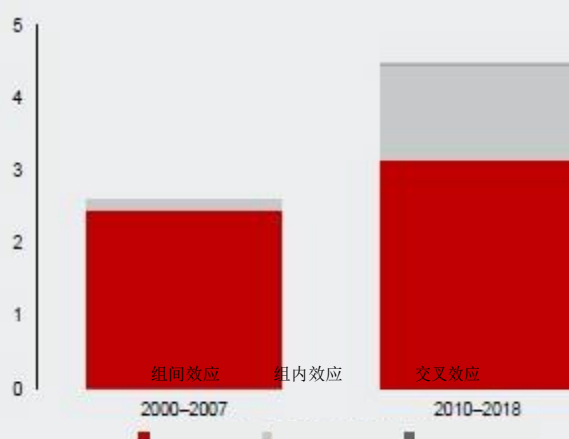


来源：世界银行；以及AMRO人员的计算。

注：这里的劳动生产率是指人均劳动增加值GDP。PPP=购买力平价。

图2.1.2 菲律宾：劳动生产率增长的构成

（百分比）



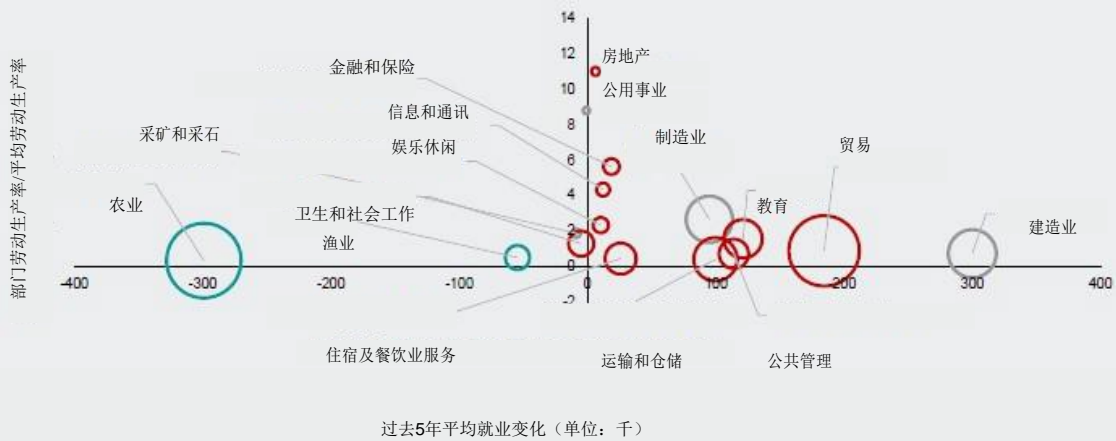
来源：菲律宾统计局；以及AMRO人员的计算。

注：组间效应取劳动收入占比常数；组内效应是由于劳动收入占比的变化；而交叉效应是由于生产率和劳动份额的变化。

¹改编自东盟与中日韩宏观经济研究办公室（AMRO）（2019c）。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.1.3 各部门相对于其生产率的就业变化



来源：菲律宾统计局；以及AMRO人员的计算。

注：房地产行业生产率为平均水平的23倍，为能够在图中显示，有意降低数值；主要部门为绿色，次要部门为灰色，服务部门为红色。

专栏2.2:**重塑东盟地区的汽车工业**

泰国是东盟地区最大的汽车生产国。2018年的产量为220万辆，高于2010年的140万辆，超过了印尼、马来西亚、菲律宾和越南的总产量（图2.2.1）。主要的汽车制造商如丰田、本田和宝马在泰国都有业务，作为他们的地区总部、生产基地、研发中心和/或销售办事处。

汽车工业的未来在于（新的）服务。一个典型的汽车价值链的快照显示，服务已经在几乎所有的汽车部件和生产阶段发挥作用，并且变得更加多样化（图2.2.2）。

随着新经济驱动力扩大和重塑汽车价值网络中的联系和节点，服务将发挥更重要的作用（图2.2.3）。例如，5G等通信技术的进步将创造新的数字商业模式和信息娱乐、移动服务，自动驾驶将引发自动驾驶汽车的各种服务。电动汽车需要新的工业设计和质量保证。虽然汽车共享会减少汽车销量，但这种商业模式会激发对客户服务的的需求，包括快速响应、到达时间、可承受的高峰和非高峰价格，所有这些都需要在先进的数字技术中广泛的后端支持。如果成功商业化，3D打印将减少制造原型和设备的时间，并彻底改变（简化）汽车制造的流程和物流，以支持更多的定制服务。

AMRO 人员利用亚洲开发银行投入产出表估算了东盟经济体的汽车服务出口，证实泰国是2018年东盟地区最重要的汽车服务中心之一（图2.2.4）。¹2018年，泰国汽车服务出口的国内增加值为5940万美元（2010年为4380万美元），几乎是其他东盟国家的两倍。泰国的汽车工业在生产网络中大多与印尼和越南相连（如箭头的厚度所示）。

泰国有将新技术引入其汽车工业的潜力。2016年，泰国有29所大学和其他学院提供汽车和机械工程专业。此外，丰田和本田等汽车制造商也提供自己的员工培训计划。根据泰国投资委员会（BOI, 2017年）的预测，到2021年，拥有职业文凭或以上的高技能劳动力将占泰国汽车行业所有劳动力的61%。

泰国已经开始或支持与汽车工业有关的环境友好政策。2017年，泰国将生态汽车的消费税从17%降至12%-14%，并开始生产无污染汽车。根据泰国投资委员会（BOI, 2017年）的数据，预计到2035年将有120万辆电动汽车（EV）上路，全国将有超过690个充电站。丰田和松下计划在泰国建立电动汽车电池生产工厂。这些变化可能需要新的服务，如工业设计、质量保证，以确保汽车零部件符合环境政策，从而延长汽车价值链。

图 2.2.1 东盟与越南：汽车生产

（百万辆）



来源：国际汽车制造商协会；以及 AMRO 人员的计算。

注：由于数据限制，2018年的计算结果不包括菲律宾。东盟四国=印尼、马来西亚、菲律宾和泰国。本

专栏内容由 Trung Thanh Vu 编制。

¹汽车行业服务的统计识别具有挑战性。在网络分析中，我们使用亚洲开发银行多区域投入产出表中的国内汽车摩托车销售、维修和修理增加值（C19）作为汽车行业服务的代理。该值是指 Wang、Wei 和 Zhu（2018）所定义的最终被国外吸收的国内增加值。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.2.2 汽车价值链上的服务



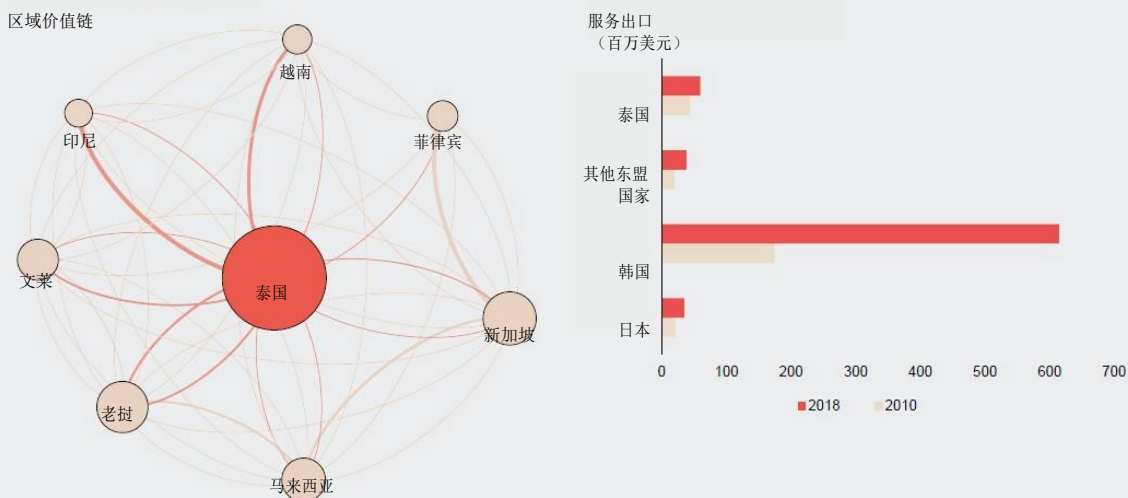
来源：亚太经济合作组织（2015）；和AMRO人员。

图2.2.3 影响汽车价值链的因素



来源：AMRO人员。

图2.2.4 2018年汽车行业指标



来源：亚洲开发银行2018年多区域投入产出表；以及AMRO人员的计算。

注：节点大小表示网络中经济的加权程度。箭头的厚度是按增加值的贸易量进行缩放的。使用亚行多区域投入产出表中的“汽车和摩托车服务销售、维护和修理”（C19）的增加值贸易作为服务汽车出口的代理。我们重点关注东盟地区的泰国，所以日本、韩国和中国不在该网络图中，尽管日本和韩国是亚洲重要的汽车枢纽。

专栏2.3:**东盟与中日韩新经济的旅游业：巨大潜力和严峻挑战**

旅游业在创造比目前已经创造的更多增长和就业方面的巨大潜力是结构性的。在全球范围内（世界旅游业理事会，2019年）都是如此，特别是在东盟与中日韩地区。

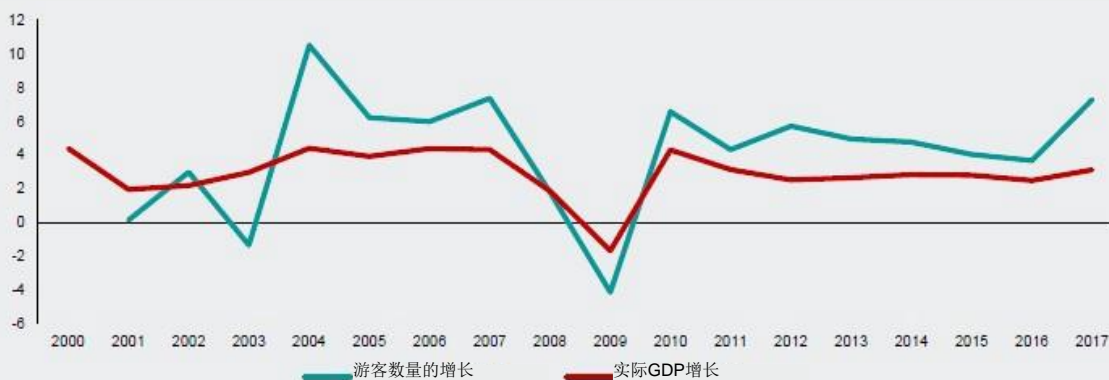
首先，东盟国家（特别是）在危机后的十年中迅速增长，通过以下途径提高了该地区对世界各地游客的吸引力，从而使该地区旅游业受益：（1）引导公共部门和私营部门的资源，以改善基础设施；（2）创造新的旅游景点，更新现有的旅游景点；（3）扩大当地中产阶级对旅游的兴趣，他们通常会先在该地区采取这样的措施，然后在收入增加时（Chua、Lee 和 Liu，2019年）再去其他国家

（比如美国和欧洲）。

第二，尽管旅游业增长迅猛，但相对于其潜力而言，旅游业的规模实际上仍然很小。在全球范围内，旅游需求正在放缓，但仍继续超过 GDP 增长（图 2.3.1），预计未来十年将进一步扩张。从区域上看，中国是亚太地区最大的客源市场（图 2.3.2）。另一方面，尽管中国的入境游客数量绝对庞大，但考虑到中国自身的人口、地理面积和全国各地旅游景点的绝对数量，与大多数国家相比，中国的入境游客数量仍然很小。

图2.3.1 全球游客人数与实际GDP增长

（同比增长）



来源：世界银行。

注：全球旅游业的最新数据点是2017年。

本专栏内容由Suan Yong Foo和Vanne Khut编制。

第三，该地区旅游业的进一步发展可以利用现有的基础设施、生态系统和“促成因素”，这些因素已经达到临界规模，并在程度和复杂性上继续扩大。

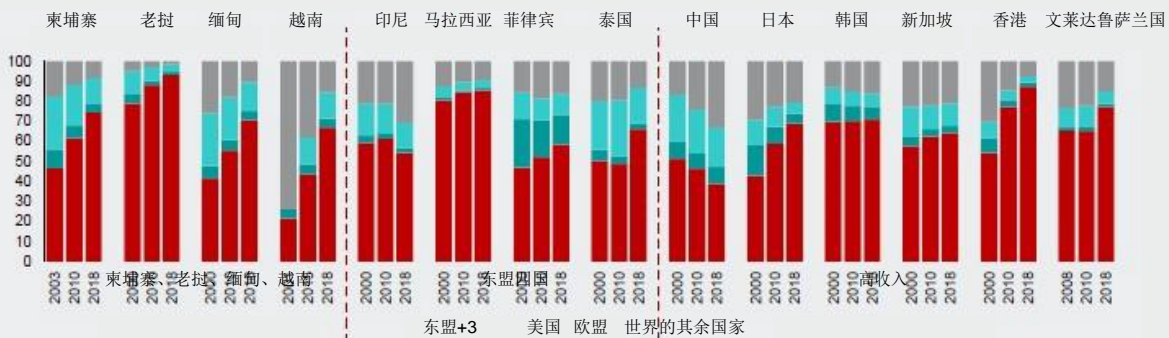
例如：认识到许多东盟城市的宜居性和可玩性后，全球零售商继续在东盟国家扩张，将他们的在线业务与整个地区的实体销售点整合在一起。

有研究指出，优衣库、宜家和苹果等全球零售商仍在继续扩大他们的覆盖面，上述发展与这些研究是一致的。京东和阿里巴巴等电子商务公司正与当地集团合作，整合线上和实体销售点，以吸引既精通技术又喜欢购物作为休闲活动的年轻消费者（仲量联行，2019年）。这些发展也与一些研究的结果一致，这些研究强调，除了旅游业在东盟国家的增长中发挥越来越大的作用外，旅游业与其他行业的联系比全行业的平均水平更紧密（东盟-日本中心，2018年）。因此，这不仅有助于进一步增加已经呈上升趋势的东盟与中日韩地区国家的旅游收入（图 2.3.3），还将为这些经济体提供更广泛的推动。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

《2016-2026 年东盟旅游战略计划》内容全面。它力图在先前的 2011-2015 年战略计划的基础上，为东盟的增长作出更多贡献，使其变得更加包容、绿色和知识化。两大战略方向是：（1）增强东盟竞争力；（2）确保东盟旅游业的可持续和包容性。因此，战略计划着眼于几个领域，包括：单一目的地营销、质量标准、人力资源开发、互联互通、投资、社区参与、安全保障以及自然和文化遗产保护（图 2.3.4）。2025 年的目标是现实的：GDP 贡献率从 12%提高到 15%，就业占比从 3.7%提高到 7%，国际游客人均消费从 877 美元提高到 1500 美元。

图2.3.2东盟与中日韩：按经济分类的入境游客人数
(占东盟与中日韩国家入境游客总数的百分比)



来源：国家权威机关；以及AMRO人员的计算。

注：缅甸游客入境数据仅为签证入境数据。2001年前往越南的欧洲游客人数没有统计数据。BN=文莱达鲁萨兰国；CLMV =柬埔寨、老挝、缅甸和越南；CN=中华人民共和国；EU=欧盟；HK=中国香港；ID =印尼；JP=日本；KH =柬埔寨；KR =韩国；LA =老挝；MM=缅甸；MY=马来西亚；PH =菲律宾；RoW =世界的其余国家；SG =新加坡；TH =泰国；US =美国；VN =越南。

图2.3.3 东盟与中日韩：按经济分类的旅游收入
(占GDP的百分比)



来源：国家权威机关；世界银行；以及AMRO人员的计算。

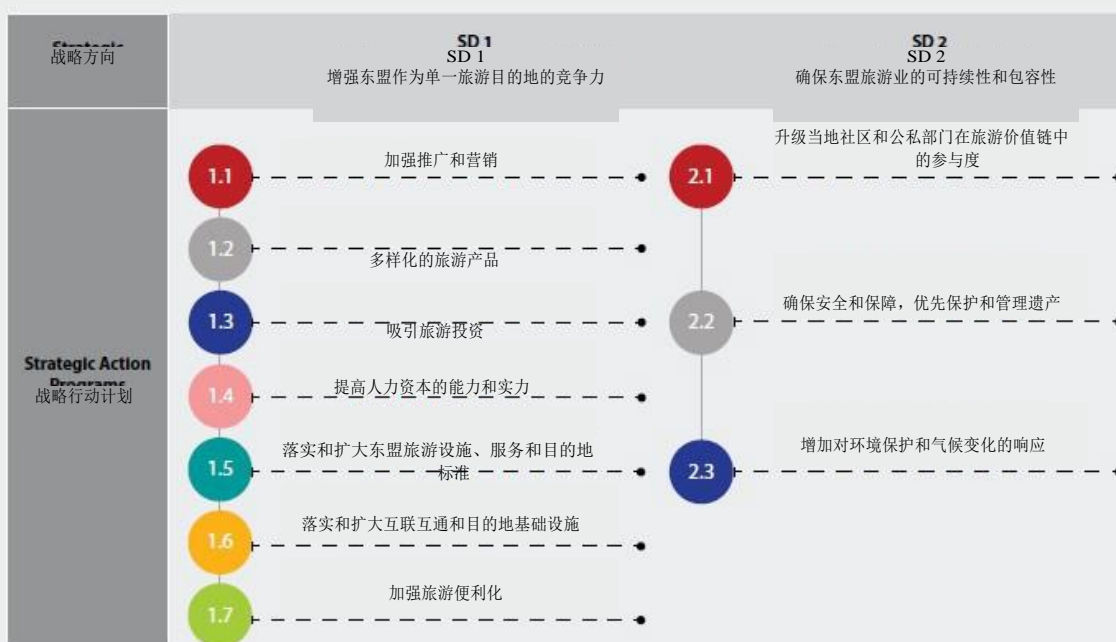
该计划可以更加大胆。东盟、东盟与中日韩国家在应对“大规模定制”挑战方面还有很大的合作空间，这一挑战阻碍了该地区旅游业的快速增长。该挑战在于“通过所有渠道和设备，在整个客户旅程中提供量身定制的推荐、内容、优惠和体验。”在全球层面，潜在收益约为 0.3万亿-0.5 万亿美元（麦肯锡公司，2019f）。

其核心是提供独特的旅游体验。该计划还可以勾勒更详细的想法和举措，以吸引长途旅客，包括来自新兴市场经济体的旅客。在未来十年，委内瑞拉、阿根廷、墨西哥、俄罗斯、巴西和印度预计将增加 2260 万个收入超过 3.5 万美元的家庭（图 2.3.5）。这些都是东盟与中日韩地区旅游服务潜在需求的丰富来源。

目前面临几个严峻的挑战，其中一些是全球性的，而另一些则更具体地针对东盟与中日韩。对于这一地区来说，许多国家的面积都太小，无法提供吸引人的旅游产品，因此需要整个区域国家之间的合作，为此需要非常密切的协调。它还涉及到这样一个事实，即在单个接口级别上的集成是极其难以实现的。例如，一个跨越两个或三个东盟国家的一周旅游假期，旅行者可能需要申请多个签证，从几个不同的航空公司购买机票，使用几种不同的支付方式（信用卡、当地货币和数字支付系统），并熟悉完全以当地为导向的增值税退税制度。

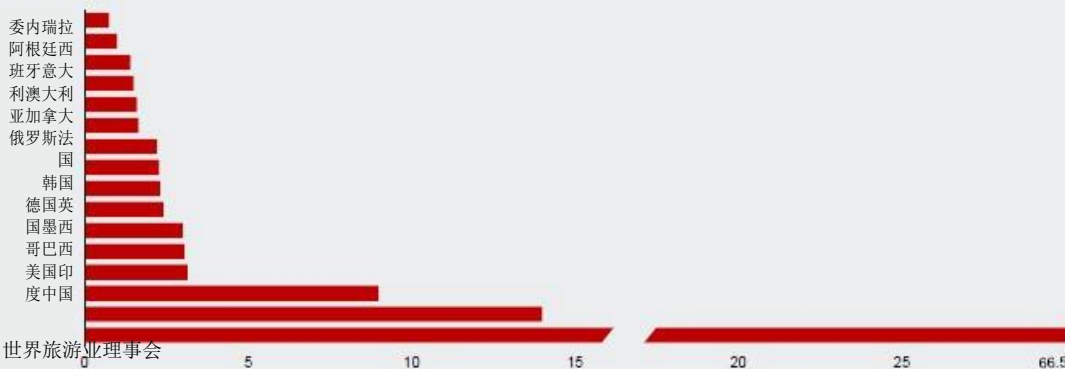
简而言之，旅行者被迫使用的公共平台和系统的互操作性仍然非常缺乏。同时，“软”问题也需要解决——这可以追溯到 AMRO（2019a）探讨的“因素差距”。要使旅游业成为更强劲的增长和就业驱动力，需要考虑的因素包括：如何调动公共和私营部门的资源，提供更多的“国内公共产品”和“区域公共产品”，如开放空间、自然保护、创建对国内居民和游客都有吸引力的免费景点、进一步发展（廉价航空之外的）跨境运输、甚至加强对企业假冒伪劣商品的法律保护。

图2.3.4 东盟2016-2026年旅游战略计划



来源：东盟。

图2.3.5 收入超过3.5万美元的家庭数量增加：2019年与2029年



来源：世界旅游理事会

专栏2.4:**物流部门：价值链如何演变以满足不断增长的需求**

物流部门将在“新经济”中发挥关键作用：实现准时生产和货物交付。全球制造业从 2000 年的约 6.1 万亿美元大幅增长到 2018 年的约 13.2 万亿美元（图 2.4.1），这在很大程度上是由快速增长的新兴市场经济体中不断扩大的中产阶级的需求推动的，尤其是在东盟与中日韩集团中的中国。

与此同时，全球电子商务在过去十年中显著增长。据麦肯锡公司（2017 年）预计，中国的外汇储备从 2005 年的 4950 亿美元增至 2016 年的 19,150 亿美元。在东盟与中日韩区域内，电子商务发展迅速。中国已经超越其他经济体，成为世界电子商务的领导者，2016 年占全球电子商务的 42.4%，而 2005 年仅占 0.6%。2018 年，新加坡零售行业的电子商务收入为 18 亿美元，预计到 2023 年，电子商务总收入将增加到 85 亿美元。¹

在“新经济”中，物流服务需求上升的最重要驱动因素之一是：“准时制”生产和交货；利润空间（可能）很大。麦肯锡公司（2019a）估计，每 100 美元的电子商务销售，12-20 美元可能用于支付电子零售商的内部物流，而传统实体零售业务的物流支出为 3-5 美元。

传统的物流价值链并没有展现出高度的自动化（麦肯锡公司，2019a，普华永道，2016）。目前，发车、第一英里运输、港口/枢纽装卸、通关、长途运输、内陆运输等关键环节的自动化程度较低或中等；只有价值链的仓储阶段被认为是高度自动化的（图 2.4.2）。

然而，新技术正在为更多的自动化和生产力提高创造强大的潜力。在未来 20 年里，自动卡车运输和港口运营的现代化预计将提高物流价值链前几个阶段的效率。预计高铁的使用将从对人的运输扩展到货物的运输。还有一些较新的技术，比如使用算法分析趋势并预测商品流动，在传感器中使用光学识别技术扫描和分类物品；而人工智能眼镜的使用，在寻找存储空间中的物品时可以放大特定的位置，将使价值链大幅现代化。

随着消费者偏好的变化成为关键驱动力，物流行业的价值链可能会延长，更发达的东盟经济体处于有利地位，部分原因是更富裕的消费者更快、更方便的最终发货有更复杂的需求。例如，为了提高竞争力，消费品的生产者和销售者正在努力在不同国家和国家内建立储存空间和交货/提货点网络。对数据分析和人工智能的需求将会越来越大，因为这是为这些网络建立最佳设置所需要的（包括将这些工厂选址在靠近生产基地或终端消费者集中的地区是否更有效）。

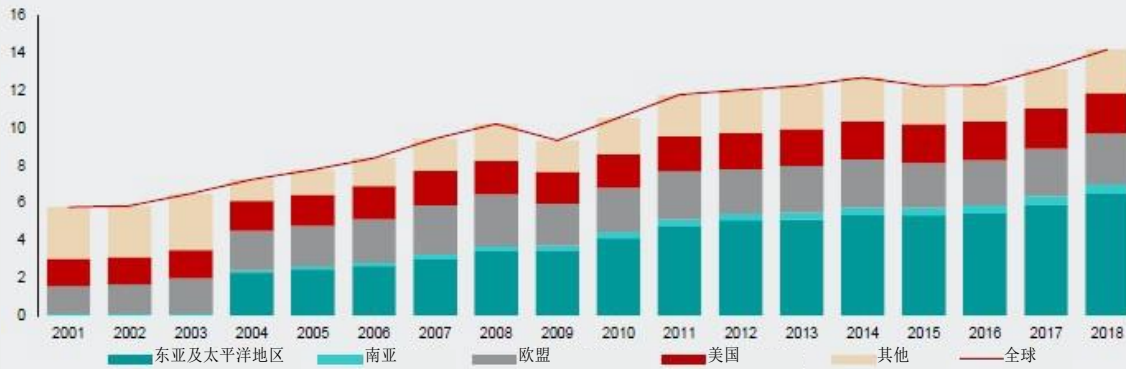
更先进的东盟经济体处于有利地位（Spire Research and Consulting, 2017 年）。对印尼来说，主要推动力包括庞大的国内需求基础、快速的经济增长、拥有 1.7 万多个岛屿的世界最大群岛，以及基础设施的持续改善。对马来西亚来说，其物流部门是东盟最发达的国家之一，其交通基础设施也是如此——有五个主要港口、建设良好的高速公路、五个国际机场和四个内陆港口。对泰国来说，对其物流服务的需求在很大程度上是由跨国公司推动的，这些公司希望利用泰国与东盟、中国和印度的联系，并受到泰国政府整合大湄公河次区域边境物流服务的努力的鼓励。越南和菲律宾正在加紧努力迎头赶上，前者专注于改善基础设施，而后者则寻求为电子商务提供服务。

本专栏内容由 Suan Yong Foo 和 Vanne Khut 编制。

¹电子商务总收入的预测数据来自 Statista。

图2.4.1 全球制造业增加值

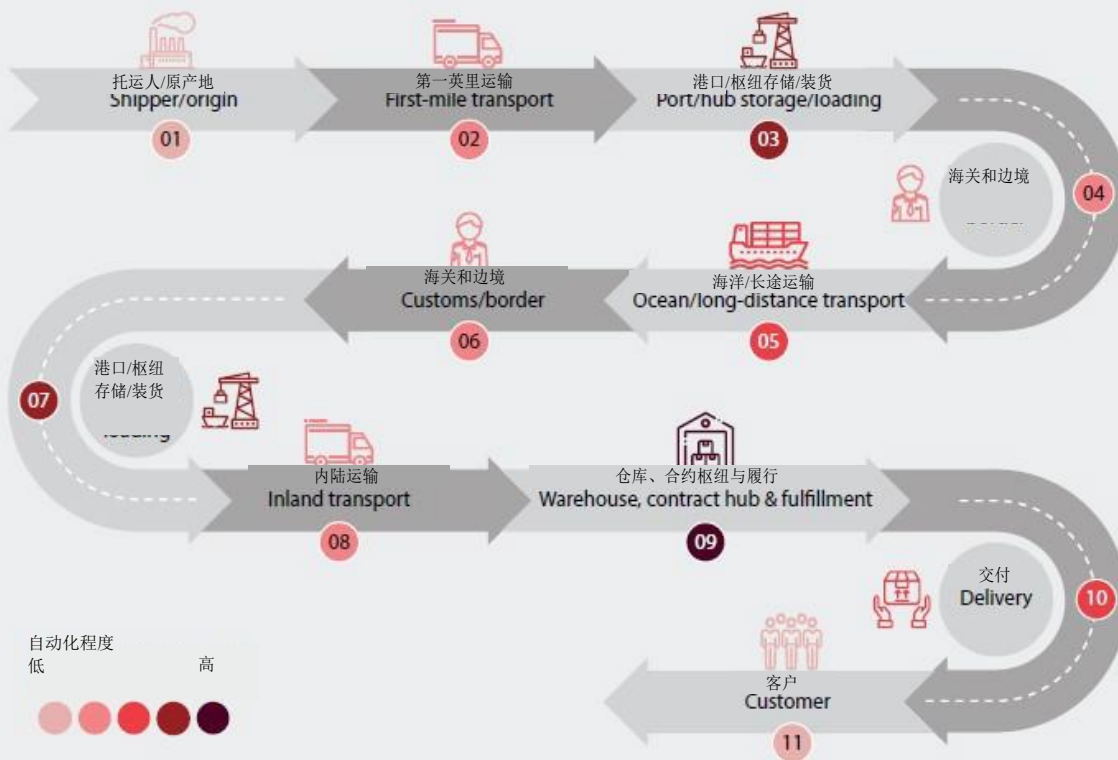
(万亿美元)



来源：世界银行。

注：东亚和太平洋及南亚地区的数据为2004年以后的数据。

图2.4.2 典型物流价值链



来源：麦肯锡公司 (2019a)。

专栏2.5:

共享经济：利或弊？

共享经济——也被称为零工经济、连接经济、合作经济或点对点经济——的崛起，无疑是受到新经济增长的推动。技术、大数据的出现，以及通过移动和数字平台访问这些数据的能力，促进了对“未发现”、未利用或未充分利用的实物资产（如汽车和公寓）的访问和共享，也促进了对无形资产（如人才、时间，甚至未使用的优先权）的访问和共享。

通过匹配未充分利用资源的需求和供应，共享经济促进了服务提供者的收入产生——无需通过传统业务模式提供服务的典型成本。该地区的联合办公空间市场是一个主要的例子，WeWork 和 Flyspaces 等公司提供灵活的办公空间，而无需支付租用整个建筑或套房的相关成本。Grab、GoJek 和 CarClub 等汽车共享服务允许单个司机在空闲时间获得报酬，同时让乘客有更多的交通选择，可以灵活地按需租车，而不必担心拥有汽车的麻烦。类似地，以邻近为基础的租赁市场，如 Lendora，通过匹配愿意以最低成本将家庭用品和消费品借给需要它们的人的物品所有者，依靠合作消费的趋势。这类交易提供的海量数据有助于以客户定制的方式提供服务。

东盟与中日韩国家的人口和社会变化——城市生活方式的挑战加上极简主义运动的重新出现——是共享经济的一些驱动力。世界上千禧一代最集中的地区是亚洲（Matchard, 2018）。在该区域内，中国的数字最大，其次是印尼、菲律宾和越南（图 2.5.1）。千禧一代正在积累和拥有更少的东西，更多地关注体验和社会关系。与城市内公寓共享或租赁自由以及近距离居所带来的社会体验相比，抵押贷款的负担使得资产所有权（如城市外的房屋）越来越不具吸引力，即使租金高昂。

共享经济也受到千禧一代对企业动机的怀疑（德勤，2019）。中国游戏行业的“VIP（非常重要的人）账户共享”模式，即其他人可以“租用”VIP 账户，在购买之前测试游戏中的道具，这展示了共享经济如何提供经验和透明度，以解决不信任感，否则会阻碍购买行为。

虽然东盟与中日韩共享经济的准确量化仍是一个挑战，但一些已建立的活动的证据表明，它们具有令人鼓舞的潜力。2018 年，网约车公司 Gojek 和 Grab 估计为印尼的 GDP 增加了 66 亿美元。2018 年，中国共享经济的交易额约为 4398 亿美元，年增长率超过 40%；随着中国精通技术的千禧一代进入中产阶级，两位数的增长预计将在未来几年继续（Ramizo, 2019）。¹

随着东盟与中日韩地区共享经济规模的扩大，该地区越来越多的消费者可能会优先获得资产，而不是实际拥有资产。科技已经重新定义了财富和成功的传统标志，比如拥有房子和汽车。社交媒体的崛起强化了人们对共享经济日益增长的兴趣。通过社交媒体应用，技术允许分享体验；这种心态在千禧一代中占主导地位。德勤 2019 年对千禧一代的行为进行的一项全球调查指出，相比拥有住房（49%），“旅行和看世界”是受访者（57%）的最大愿望。在社交媒体上发布一张通过 Airbnb 在百年宫殿里的住宿照片可能比一张公寓或房子的照片更吸引人，也更有利于社交。

本专栏内容由 Marthe Hinojales 编制。

¹ 中国国家信息中心

² 位于印度斋的浦尔钱德拉玛哈宫的古德利亚套房（建于 1727 年）就是一个例子，该套房于 2019 年 11 月在 Airbnb 上线。

共享经济的盛行和成功也突显了它（尽管是无意的）的负面后果，并呼吁该地区的政策制定者加强监管和监督。大多数东盟与中日韩国家似乎缺乏管理共享经济的明确立法，实施的规则和指导方针更多是被动的，而不是主动的。

在合作消费模式下运营的公司继续受到一个并非专门为共享经济设计的框架的管理，这就容易产生滥用和不道德行为的灰色区域。

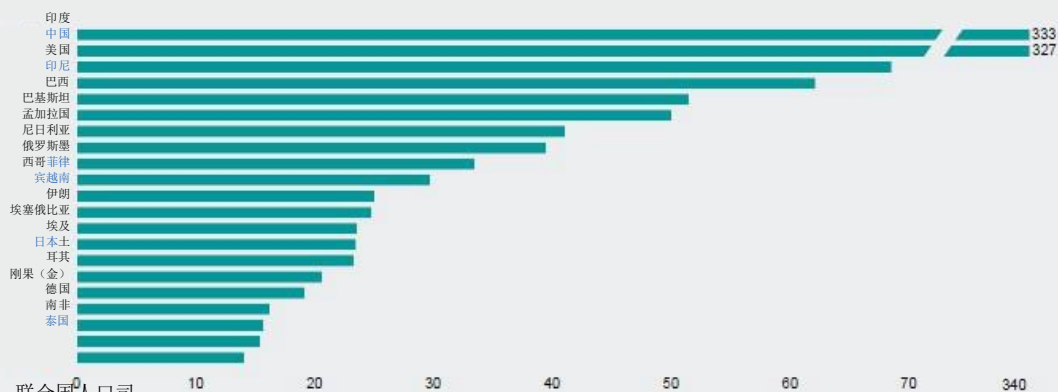
对目前共享经济不受监管状态的批评人士指出，它对工资、劳工权利滥用、废物处理、甚至欺诈和生命威胁都有负面影响（星展银行，2019年）。一些证据表明，随着客户转向这些技术，尤其是在新加坡、雅加达和吉隆坡的主要城市，打车应用导致现有出租车司机的工资下降至少10%，最高可达30%（Ramizo, 2019年）。在Grab占主导地位的新加坡，出租车数量在2018年降至10年来的最低水平。

菲律宾首都马尼拉被认为是世界上交通最糟糕的城市之一，人们购买新车主要用于打车应用，而不是为了使用新汽车。中国仍在努力解决共享单车的“墓地”问题，即成堆的废弃自行车，以及如何妥善处理这些金属垃圾。共享经济的特点是进入门槛低，这可能会促使年轻工人回避更具挑战性的工作机会，忽视对高技能的需求。在东盟与中日韩共享经济中，非正式工人的比例不断上升，这意味着更多的人没有得到充分的社会保障、最低工资规则和其他给予全职工人的福利。

东盟与中日韩政策制定者需要解决协作消费的实际或预期的负面社会影响，同时注意不要压制创新文化（新经济的基石）和公平竞争。保护参与共享经济的非正式工人的法律和政策指导方针，为协作数字平台用户建立结构化和有效的反馈机制，优先利用未充分利用的资产而非新资产的政策，可以帮助东盟与中日韩经济体更平均地在其人口中获得合作消费和创新的好处。展望未来，随着新技术催生新类型的交易和新需求，管理共享经济的政策格局仍将复杂而棘手。要实现包容性增长，关键是要有一个灵活的、强有力的监管框架，并能对技术变革和不断变化的就业模式做出反应。

图2.5.1 20大经济体：千禧一代人口最多

（百万人）



来源：联合国人口司。

注：刚果（金）=刚果民主共和国。蓝色的国家是东盟与中日韩经济体。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

专栏2.6:

新经济中的原产地规则

原产地规则（ROOs）是全球贸易治理框架的必要产物。原产地规则是确定产品的国家来源、确定关税和其他跨境贸易限制的合法性的标准。例如，原产地规则用于确定进口产品是否应获得最惠国待遇或特惠待遇，以及实施反倾销税、保障措施等商业政策措施和手段（Dezan Shira & Associates, 2018 年）。

对于跨境供应链的出口商和进口商、制造商和投资者来说，有必要明确原产地规则，以提供确定性和最小化争端（或为争端解决提供基础）。双边自由贸易协定（FTA）——两国相互取消贸易关税，但继续对第三国实施相对于第三国的贸易关税——规定了在自由贸易协定（FTA）下某一特定产品的贸易有资格享受零（或优惠）关税的条件（图 2.6.1）。

世界贸易组织（WTO）没有明确规定如何确定原产地规则，但规定成员国的原产地规则必须是透明的，并以非歧视的方式实施。

图2.6.1 原产地规则的功能



来源：AMRO员工。

原产地规则在新生产网络中的应用

随着全球价值链的延长和演化为复杂的（非线性的）生产网络，以及优惠贸易协定的激增，确立产品原产地变得更加困难。

国际生产分散化（IFP）在1980年代末和1990年代初正式开始，进入21世纪后愈加明显。

计算机化、互联网和无线移动通信等技术进步通过允许（和鼓励）制造商和国家加入全球价值链以降低生产成本，在IFP中发挥了关键作用。

另一方面，解释原产地规则变得更具挑战性（Estevadeordal 等人，2013年）。

原产地规则的一个传统原则是，最终使产品发生“实质性改变”的国家或地区是原产地。“原产地”通常是由制造和/或装配的地点决定的，这对许多制造产品来说并非不合理。然而，在今天的生产网络中，物理转型的程度可能并不等同于价值创造。产品的技术越先进，（跨境）生产过程越分散，就越难以按生产国确定产地和附加值百分比。例如，iPhone在美国设计，在中国制造，使用的零部件来自日本和韩国等其他国家。基于关税分类变化的原产地令（例如，适用于澳大利亚和中国之间优惠贸易的原产地令）将规定iPhone的原产地为中国，尽管据报道，中国的制造过程约占最终产品价值的2%（Coldicutt 和 Opeida, 2018年）。

本专栏内容由Suan Yong Foo和Vanne Khut编制。

关于双边和多边自由贸易协定原产地规则的章节往往是争议最大、最难敲定的章节。原产地规则不仅必须反映自贸协定缔约方的政策意图，而且措辞也必须足够详细，以便实施和执行。据估计，在全球 300 多个自由贸易协定中，大多数都在原产地规则上“定制”了章节——这还没有考虑到其他处理方式，比如“分拆”。

原产地规则在商品的情况下最容易概念化和实现，尽管已经努力将其应用于服务。原产地证书是出口商签发的一种证明原产国的文件，通常附在货物运输的商业发票上，以便提交给海关当局。自由贸易协定可能要求特殊形式的原产地证明，产品才有资格享受优惠关税。

由于每个自由贸易协定都可能有自己独特的原产地规则，解释和应用多个原产地规则可能会增加跨司法管辖区运营全球价值链的挑战和成本。在正常情况下，原产地规则充满了困难，而在贸易紧张加剧的情况下，挑战可能会更大。

新经济中的原产地规则、服务和价值创造

新经济的两个因素使原产地规则的应用（和适用性）变得复杂：服务在贸易和生产网络中的份额不断上升；以及技术和无形资产（如专利、品牌、专利权）在为终端消费者创造和传递价值方面的作用。

汽车行业（在新经济出现之前）展现出在设计原产地规则上遇到的挑战（图 2.6.2），因为它的生产网络不断发展以获取新技术、新服务和新的可交易服务。

- 商业模式越来越多地涉及发达经济体的研发和设计职能（德勤，2017 年），而更劳动密集型的生产职能则由低成本经济体承担（经济合作与发展组织，2016 年）。基于价值内容的原产地规则将把原产国归为负责研发和设计的地方，后者贡献了最大份额的附加值——这与基于组装国的原产地规则不同。
- 技术进步和专业化使研发活动和汽车产品设计的不同部分能够在不同的地点进行。因此，汽车的许多不同的物理部件和组件在不同的国家“制造”，然后在一个地点组装。可能会存在有多个原产国的原产地规则（见下文），但实施起来并不容易。

- 更重要的是，广泛的新服务现在被认为是支持制造过程所必需的。例如，西门子专门为汽车行业的参与者提供：数据分析（包括制造工厂分析）、云服务、IT 安全和数字转型咨询服务。像人力资源管理、会计和企业支持服务这样的常规服务已经变得可以交易，并且可以比以前更大程度地外包。

- 最后，与以往相比，营销、销售和分销会涉及更多的国家，每一个国家都有广泛的服务（传统的和新的）作为投入，并有自己分散的价值链。汽车融资、保险和售后服务现在已经成为汽车购买体验的一部分。

旅游业是另一个例子。

- 经济中的旅游业服务将涉及许多更专业化的领域：航空和陆地运输、食品和饮料、耐用消费品、体验服务；和支付系统。
- 价值创造的“驻留”分散在新经济中，因为技术允许必要的专业知识跨越国界，从世界任何地方进入特定国家的旅游部门。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.6.2 原产地规则：汽车和旅游业面临的挑战

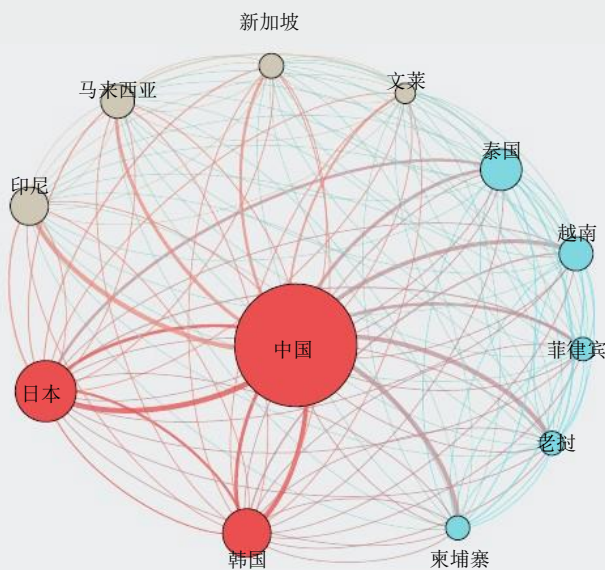


来源：AMRO人员。

专栏2.7:**东盟与中日韩地区的劳动力流动性 (LM)**

过去十年，反映生产网络发展情况的区域内货物贸易（图 2.7.1）强劲增长，2018 年增长约 9.8%，其中 45.9% 为新经济货物贸易（图 2.7.3）。然而，跨国移徙流动（包括工人的流动）在这一时期相对温和（图 2.7.2），比欧洲的流动要小得多。

同期内，亚太地区制造业劳动力所占比例仅小幅下降 1.8 个百分点（图 2.7.4），尽管这些经济体更多地由服务业驱动。从农业部门到服务业（从批发和零售贸易、运输和建筑到教育和卫生服务）的转变尤为突出。

图2.7.1 反映生产网络的区域内贸易

来源：亚洲开发银行2018年多区域投入产出表；以及AMRO人员的计算。

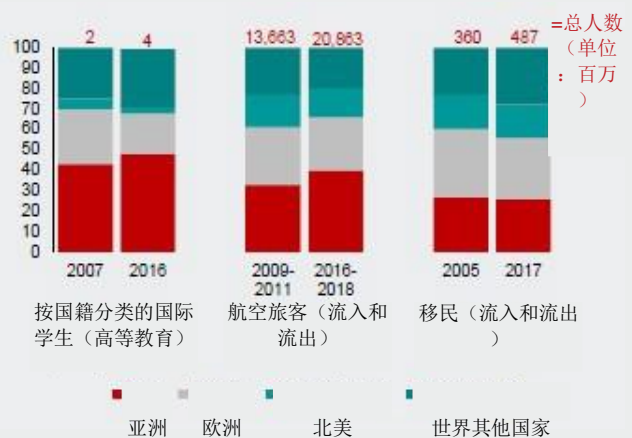
注：节点大小表示经济在价值链中的权重程度。节点颜色代表经济所属的社区。使用Blondel和其他人概述的方法检测社区（2008年）。箭头厚度是根据制造业增加值的贸易量进行缩放的。

国际劳工组织（ILO）的分析指出，高达 87% 的东盟内部移民是低技能工人，他们来自五个主要通道：缅甸到泰国、印尼到马来西亚、马来西亚到新加坡、老挝人民民主共和国到泰国、柬埔寨到泰国。缅甸-泰国走廊最大，有 200 万移民工人，占东盟内部移民的三分之一。大约有 100 万来自印尼、马来西亚和老挝的移民分别前往马来西亚、新加坡和泰国。

相比之下，由于国内政策的考虑和缔结多边协定的固有挑战性，高技能工人的流动性较为有限。东盟互认协议涵盖八个高技能职业（医生、牙医、护士、工程师、建筑师、会计师、测量师和旅游专业人员），仅占东盟劳动力的 1.5%。因此，政策障碍可能会限制东盟与中日韩经济体从参与扩大的新经济价值网络中获益的程度。

图2.7.2 按类型和地理的人口流动

（总流动的百分比）

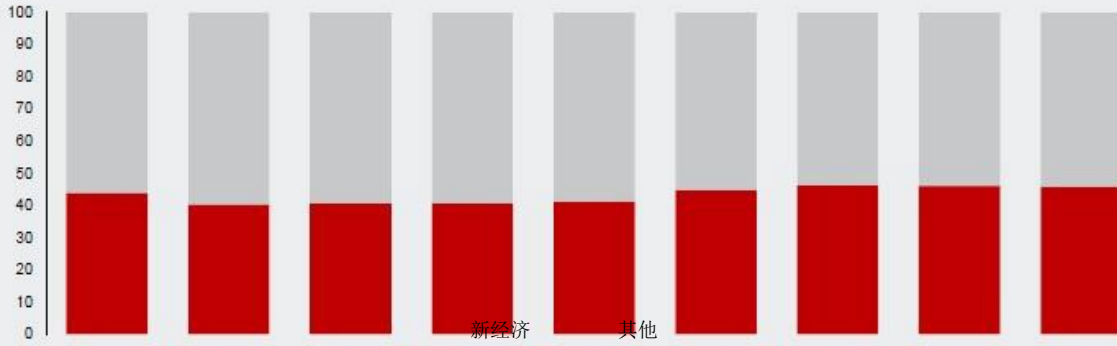


来源：国际航空运输协会；联合国教育、科学及文化组织；国际移徙人口统计数据库；麦肯锡公司。

本专栏内容由Suan Yong Foo和Vanne Khut编制。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

图2.7.3 东盟与中日韩：新经济产品在总贸易中的份额
(占货物贸易总额的百分比)

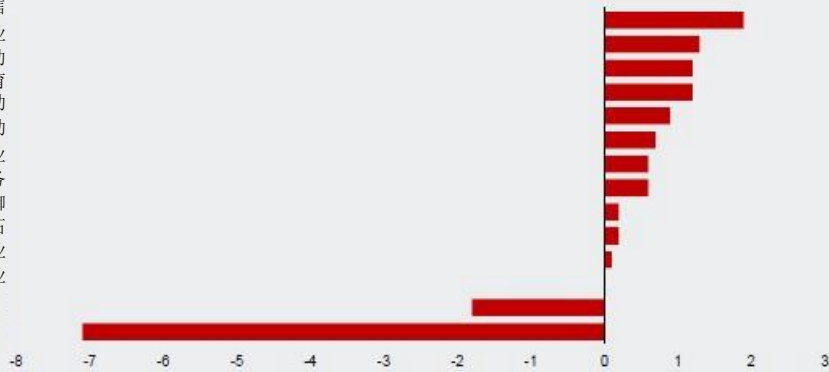


来源：世界综合贸易解决方案（WITS）；以及AMRO人员的计算。

注：新经济产品为电力机械、设备及其零部件；核反应堆、锅炉、机械；车辆/铁路/电车卷筒材料；船舶、小艇和浮式结构物；飞机、太空船及零件；武器和弹药；零部件和配件；炸药；烟火产品；医药产品；摄影或电影。

图2.7.4 亚太地区：2010-2017年的工作部门分布
(百分点差异)

- 批发零售业；车辆维修
- 房地产；商业和行政活动
- 运输；存储和通信
- 建筑业
- 住宿和餐饮服务活动
- 教育
- 财务及保险活动
- 人类健康和社会工作活动
- 公用事业
- 其他服务
- 公共行政与防御
- 采矿和采石
- 制造业
- 农业



来源：国际劳工组织。

参考

- 非洲开发银行集团、亚洲开发银行、欧洲复兴开发银行和美洲开发银行。2018年。《工作的未来：区域视角》。马尼拉，5月。<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/481901/future-work-regional-perspectives.pdf>.
- 东盟-日本中心。2018年。“旅游”。《东盟全球价值链报告》第16期，日本，3月。https://www.asean.or.jp/ja/wp-content/uploads/sites/2/GVC-in-ASEAN_paper-16_Tourism.pdf.
- 东盟与中日韩宏观经济研究办公室（AMRO）。2018 a。《中国改革开放：经验、前景及对东盟的启示》10月25日，AMRO专题研究，新加坡。10月25日。<https://www.amro-asia.org/chinas-reform-and-opening-up-experiences-prospects-and-some-implications-for-asean/>
- _____。2018b。“主题：变化世界中的弹性与增长”《2018年东盟与中日韩区域经济展望》。新加坡，5月。<https://www.amro-asia.org/asean3-regional-economic-outlook-2018/>。
- _____。2019a。“主题：新经济能力建设和互联互通。”《2019年东盟与中日韩区域经济展望》。新加坡，5月。<https://www.amro-asia.org/asean3-regional-economic-outlook-areo-2019/>。
- _____。2019b。《AMRO 2019年泰国咨询报告》。新加坡，12月26日。<https://www.amro-asia.org/amros-2019-annual-consultation-report-on-thailand/>。
- _____。2019c。《AMRO 2019年菲律宾咨询报告》。新加坡，2020年2月25日。<https://www.amro-asia.org/amros-2019-annual-consultation-report-on-the-philippines/>。
- 亚洲开发银行（ADB）。2019年。“重新定义显示性比较优势”，全球价值链。上次访问日期为2019年2月13日。<https://kidb.adb.org/kidb/downloads/gvc>。
- 亚洲开发银行（ADB）和伊斯兰开发银行。《印尼参与全球价值链的演变》。马尼拉，10月。<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/534851/evolution-indonesia-participation-global-value-chains.pdf>。
- 亚太经济合作组织（APEC）。2015年。《全球价值链中的服务：制造业相关服务》。Patrick Low和Gloria O Pasadilla 编辑。新加坡，11月。<https://www.apec.org/Publications/2015/11/Services-in-Global-Value-Chains-Manufacturing-Related-Services>。
- Balassa, Bela. 1965年。《贸易自由化和‘显示性’比较优势》，曼彻斯特学派。33（2）：99-123。<https://doi.org/10.1111/j.1467-9957.1965.tb00050>。
- Blondel、Vincent、Jean-Loup Guillaume、Renaud Lambiotte和Etienne Lefebvre。2008年。“大型网络中社区的快速展开”，统计学期刊：理论与实验。10月。<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/17425468/2008/10/P10008/meta>。
- Chua、Hak Bin、Ju Ye Lee和Linda Liu。2019年。“东盟旅游：蓝天……但请系好安全带。”Maybank Kim Eng 报道，新加坡，5月7日。<https://bit.ly/2HQScNg>。
- Coldicutt、Samuel和Zvenyslava Opeida。2018年。“全球价值链世界的原产地规则：需要新规则吗？”Linklaters 博客，伦敦，9月18日。<https://www.linklaters.com/en/insights/blog/s/tradelinks/rules-of-origin-in-a-world-of-global-value-chains-new-rules-required>。
- Das、Mitali和Benjamin Hilgenstock。2018年。“接触惯例化：发达和发展中经济体的劳动力市场影响”。IMF 工作文件18/135，国际货币基金组织，华盛顿特区。<https://www.elibrary.imf.org/view/IMF001/252689781484361900/25268-9781484361900/25268-9781484361900.xml?redirect=true>。
- 星展银行。2019年。“拼车：盈利与否？”星展亚洲透视，新加坡，5月27日。<https://bit.ly/3bqQBEM>。
- 德勤。2017年。汽车价值链的未来：2025年及以后。德国，3月。<https://www2.deloitte.com/cn/en/pages/consumer-business/articles/the-future-of-the-automotive-value-chain.html>。
- _____。2019。《德勤2019年全球千禧一代调查报告》。纽约，5月20日。<https://www2.deloitte.com/global/en/pages/about-deloitte/articles/millennialsurvey.html>。
- 协力管理咨询（深圳）有限公司。2018年。《东盟自由贸易协定原产地规则规则》。东盟简报（ASEAN Briefing）。香港，1月4日。<https://www.aseanbriefing.com/news/2018/01/04/rules-origin-criteria-aseans-ftas.html>。
- Escaith、Hubert和Darlan F. Marti。2016年。《全球价值链和原产地规则》。世界贸易组织报告，日内瓦，9月21日。https://www.wto.org/english/tratop_e/roi_e/marti_escaith22916.pdf。
- Estevadeorda、Antoni、Christian Volpe Martinicus、Jeremy Harris和Juan Blyde。2013年。《全球价值链和原产地规则》。世界贸易组织报告，日内瓦，12月。<https://e15initiative.org/publications/global-value-chains-and-rules-of-origin/>。
- 缅甸欧盟商会，2018年。2019年缅甸制造指南。仰光，10月。<https://eurocham-myanmar.org/uploads/e1da0-manufacturing-guide-2019-web-.pdf>。

第2章.全球价值网络中的东盟+3

- G24: 二十四国政府间小组。2019年。“提升服务：服务贸易政策、WTO承诺及其在经济发展和贸易一体化中的作用”。G24工作文件，华盛顿特区，1月。
https://www.g24.org/wp-content/uploads/2019/02/Roy_G24_paper_Jan_2019.pdf.
- 《普惠金融全球伙伴关系》，2017。可持续全球价值链中的中小企业融资。华盛顿。
<https://www.gpfi.org/publications/financing-smes-sustainable-global-value-chains>.
- 仲量联行。2019。“为购物中心开辟更大的角色。”仲量联行的研究。新加坡，10月18日。<https://www.jll.com.sg/en/trends-and-insights/research/retail-malls>.
- Khoo, Hoe Ee & Tan, Kim Song。《中国经济结构的变化及其对区域贸易、生产和一体化格局的影响》，2006年2月，中国与世界经济14（6）1-19。
- 毕马威。2018年。《全球制造业展望：为数字连接的未来转型。》阿姆斯特丹，6月。
<https://home.kpmg/xx/en/home/insights/2018/06/2018-global-manufacturing-outlook.html>.
- Markusen, James R. 1983年。《跨国公司、多工厂经济和贸易收益》，国际经济学杂志，16（3-4）：205-26。
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S002219968480001X>.
- Matichard, Sandrine. 2018年。《亚洲：与十亿千禧一代的会面》。Hub Institute，巴黎，7月16日。
<https://hubinstitute.com/en/node/1647>.
- 麦肯锡公司。2017。《数字中国：推动经济全球竞争力》。麦肯锡全球研究所，华盛顿，12月。<https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/digital-china-powering-the-economy-to-global-competitiveness>.
- _____。2019a。《物流自动化：巨大的机遇，更大的不确定性》。Our Insights，纽约，4月。
<https://www.mckinsey.com/industries/travel-transport-and-logistics/our-insights/automation-in-logistics-big-opportunity-bigger-uncertainty>.
- _____。2019b。《2019中国奢侈品报告：中国年轻消费者如何重塑全球奢侈品》，Featured Insights，纽约，4月。
<https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/how-young-chinese-consumers-are-reshaping-global-luxury>.
- _____。2019c。《转型中的全球化：贸易和价值链的未来》。Featured Insights，华盛顿，1月。
<https://www.mckinsey.com/featured-insights/innovation-and-growth/globalization-in-transition-the-future-of-trade-and-value-chains>.
- _____。2019d。《工业4.0：振兴东盟未来制造业》。Our Insights，纽约，2月。
<https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/industry-4-0-reinvigorating-asean-manufacturing-for-the-future>.
- _____。2019e。《亚洲的未来：亚洲的流动和网络正在定义全球化的下一阶段》，麦肯锡全球研究所讨论文件，华盛顿，9月。
<https://www.mckinsey.com/featured-insights/asia-pacific/the-future-of-asia-asian-flows-and-networks-are-defining-the-next-phase-of-globalization>.
- _____。2019f。《大规模个性化的技术蓝图》，Our Insights，纽约，5月。
<https://www.mckinsey.com/business-functions/marketing-and-sales/our-insights/a-technology-blueprint-for-personalization-at-scale>.
- _____。2019g。《中国消费者报告：中国消费者的多面性》，Featured Insight，纽约，12月。
<https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/china-consumer-report-2020-the-many-faces-of-the-chinese-consumer>.
- 经济合作与发展组织（OECD）。2016年。“汽车价值链的升级路径。”背景文件，汽车工业未来圆桌会议，经合组织全球价值链、生产转型和发展政策对话倡议。墨西哥城，11月。
<https://www.oecd.org/dev/Upgrading-pathways-in-the-automotive-value-chain.pdf>.
- 牛津经济与思科（Oxford Economics and Cisco）。2018年。
<https://www.oxfordeconomics.com/recent-releases/dd577680-7297-4677-aa8f-450da197e132>。《技术与东盟就业的未来：人工智能对东盟六大经济体工人的影响》，牛津大学，9月17日。
- 普华永道。2016年。《数字化卡车运输时代：物流价值链转型》。思略特，德国，9月16日。
<https://www.strategyand.pwc.com/gx/en/insights/2016/era-of-digitized-trucking.html>.
- Ramizo, Godofredo. 2019年。《为什么亚洲需要重新思考“共享”经济》，东亚论坛，堪培拉，10月29日。
<https://www.eastasiaforum.org/2019/10/29/why-asia-needs-to-rethink-the-sharing-economy/>.
- Spence, Michael. 2020。《年轻时的我从未想过的事》，报业辛迪加，纽约，1月3日。
<https://www.project-syndicate.org/commentary/postwar-developing-world-convergence-by-michael-spence-2020-01>.

- Spire Research and Consulting。2017年。《东盟物流业：不断发展的互联枢纽》，SpirE- Journal 2016年第4季度，1月。
<https://www.spireresearch.com/spire-journal/yr2005-2/q4/the-asean-logistics-industry-a-growing-connectivity-hub/>.
- 泰国投资促进委员会（BOI）。2017年。泰国的下一代汽车工业。曼谷。
https://www.boi.go.th/upload/content/BOI-brochure%202017-Automotives-20180323_5ae2f2a523ec9.pdf.
- 联合国贸易和发展会议（UNCTAD），2015年。《追踪全球价值链中的附加值：中国产品层面的案例研究》。日内瓦。
https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctncd2015d1_en.pdf.
- Wang, Zhi, Shang-Jin Wei和Kunfu Zhu。2018年。“在双边和部门层面量化国际生产份额”。美国国家经济研究局工作报告19677，美国国家经济研究局，马萨诸塞州剑桥。
<https://www.nber.org/papers/w19677>.
- 世界经济论坛。2018。“投资”。全球价值链政策系列，日内瓦，6月22日。
https://www3.weforum.org/docs/WP_Global_Value_Chain_Policy_Series_Investment_report_2018.pdf.
- _____。2019。2019年全球竞争力报告。日内瓦。
https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf.
- 世界经济论坛（WEF）与科尔尼（A.T. Kearney）合作。2018年。《2018年未来生产准备报告》。Insight Report，1月12日。
<https://www.weforum.org/reports/readiness-for-the-future-of-production-report-2018>.
- 世界经济论坛（WEF）与国际贸易与可持续发展中心，2015年。《全球价值链世界中的贸易治理框架》。政策选择文件，日内瓦。
https://www3.weforum.org/docs/E15/WEF_Global_Value_Chainreport_2015_1401.pdf.
- 世界旅游业理事会，2019年。《旅游业：2019年全球经济影响和趋势》。伦敦，3月。
<https://ambassade-ethiopie.fr/onewebmedia/Tourism-WTTC-Global-Economic-Impact-Trends-2019.pdf>.



东盟与中日韩宏观经济研究办公室

10 Shenton Way, #15-08,

MAS Building, Singapore 079117

电话: +65 6323 9844

邮箱: enquiry@amroasia.org

关注我们

东盟与中日韩宏观经济研究办公室 – AMRO



LinkedIn



Youtube



Flickr



www.amro-asia.org