



中國入世十年 增長紅利漸退

改革內生動力不足 市場開放度仍偏低



2001年12月11日，中國正式加入世界貿易組織(簡稱WTO)，由此打響中國參與經濟全球化的「發令槍」。10年間，中國經濟總量翻了兩番，從入世初期的全球第九大經濟體躍升至第二大經濟體；出口額躍居全球第一、進口額位居全球第二。不過，有研究顯示，入世帶給中國的巨大增長動力已開始消退，而倒逼國內改革的作用並不理想，改革的內生動力不足，市場開放程度仍然偏低，這將阻礙中國進一步融入國際市場。

香港文匯報記者 房廈

編者按：

從2001年至2011年，中國加入世界貿易組織(WTO)10周年。10年間，中國全面履行承諾，分享WTO「經濟紅利」的同時，也發生了許多不可逆轉的變化。為此，香港文匯報從今日起推出「入世十年」系列報道，以饗讀者。

與狼共舞 製造業變大變強

入世給國內產業尤其是製造業帶來「二次成長」良機。一些領域在向外資開放的同時，也給了民營資本進入的機會，汽車、農業、零售業等行業迎來一場發展的盛宴，形成了一個適者生存的新產業格局。

以汽車業為例，入世之初，中國汽車業瀰漫着一股「狼終於來了」的悲觀情緒，擔心市場放開之後，本土車企在外資強大技術與資金的「圍剿」下將受到衝擊。據中國加入WTO的相關條款，到2006年，整車進口關稅要從80%至100%逐年降到25%；汽車零部件平均關稅從35%逐步降到10%。汽車進口配額也要全部取消。

車企走出國門 兼併洋品牌

現今看來，當年的擔憂並未出現。2010年，中國實現汽車總產量1,827萬輛，位居世界第一，較10年前增長6.8倍。一批國產自主品牌的汽車在10年間成長壯大，非但沒有被國外品牌「吃掉」，反而走出國門兼併歐洲老牌汽車品牌，吉利汽車收購了富豪(Volvo，內地稱沃爾沃)，比亞迪獲著名投資人巴菲特青睞，投資18億港元成為第四大股東。

對外經濟貿易大學中國WTO研究院院長張漢林指出，在加入世界貿易組織之初，中國的汽車業等行業確經歷了一定的競爭壓力與潛在衝擊，部分企業受影響關停。然而更多的車企以積極的姿態加入全球競爭格局，加大了結構調整力度，通過合資等合作方式，引入國外資金與技術，以此「反哺」自身，汽車業整體的產業競爭力明顯增強，就此角度而言，入世給大批的中國車企提供了「二次成長」的機會。

國務院發展研究中心《中國汽車產業發展報告(2011)》顯示，加入WTO之後，中國汽車產業對外合資合作的範圍變廣、層次變深。跨國公司大舉進軍中國市場，與國內優秀企業自主發展並舉的局面。在一定程度上，跨國公司已將中國作為其全球戰略的組成部分，中國融入了汽車產業全球分工體系。



吉利汽車收購了Volvo。圖為吉利集團董事長李書福在發言。

全球格局洗牌 中國臨新機遇

當前歐美國家身陷債務危機泥潭，發達經濟體經濟的復甦進程緩慢而艱難。張漢林闡釋，在此背景下，新興經濟體保持了旺盛的發展勢頭，包括中國、印度、巴西等金砖四國在內的新興經濟體在快速發展的同時，脫離了原先受制於發達經濟體的傳統增長模式，加快推進工業化。對工業設備、基礎設施產生了巨大需求，恰恰為中國等具有自主知識產權的成套設備出口提供了重要市場。全球的經濟格局正產生重大變化。

加快轉變 危中尋機

國務院發展研究中心對外經濟研究部部長陸國強指出，受美歐經濟復甦緩慢影響，中國的對外貿易亦受到影響。不過，就整體而言，這是一次「機遇大於挑戰」的歷史時期。據國務院發展研究中心所做調查，有31%的跨國公司準備在中國展開研發活動，這顯示跨國公司在中國的戰略正在發生深刻的調整。中國應抓住是次「全球格局大洗牌」的機遇，着重引入高端產業活動、高級研發人才。

陸國強稱，在新形勢下，中國需謀求在對外開放四方面的轉變，即從以往的以出口創匯為核心目標轉變為以促進經濟發展模式轉變為核心目標；從以往追求外資外貿規模與速度轉變為講求質量與效益；從以往的以引進來為主轉變為引進來與走出去並重；從以往的製造業開放為主轉變為製造業與服務業開放並重。

從人口紅利向人才紅利轉變

在入世10年後，受原料價格及勞動力薪酬調整等因素影響，中國逐漸失去勞動力「人口紅利」優勢。不過專家認為，中國的「人口紅利」優勢將轉向高素質人才領域，在未來10年，中國是世界上唯一的兼具「大市場」和「低成本」優勢的國家，具極大的經濟發展潛力。

業內專家指出，未來全球產能佈局將出現不利於中國傳統競爭優勢的調整：部分技術和資本密集型產能將趨向回流歐美本土，部分加工貿易產能將轉向越南、印度等成本窪地國家。

年增約700萬高校畢業生

陸國強認為，雖然現今中國普通勞動者的成本確在上漲，但中國的「人口紅利」優勢將轉向高素質人才領域，繼續發揮效用。他指出，在過去10年間，中國普通高校入學人數從2000年的108萬人增加到2009年的680萬人，現在每年畢業的本科、碩士、博士生共計約700萬人，中國的人力資源質量大大提升。在研發領域，中國高素質人力資源的成本僅為發達經濟體的十分之一至八分之一，這再次確保中國繼續發揮研發人員質量高而成本低的優勢。



中國世界貿易組織研究會會長孫振宇認為，決策部門過於依賴「重出口」的增長模式。美聯社

在中國加入世貿組織之前，業界普遍期望通過推行世貿組織奉行的市場化原則，推動國內市場化進程，減少政府對市場的干預，打破政府支持的行政壟斷。

經濟發展 過分依賴出口

10年之間，中國進一步打開了世界市場，實現國家經濟高速發展。然而中國世界貿易組織研究會會長、中國首任駐世界貿易組織大使孫振宇(見圖)評價認為，決策部門過於依賴「重出口」的增長模式，故步自封，不願做新的嘗試，導致改革內生動力衰退。在有些領域行政干預增多，「看得見的手作用越來越有限，而看不見的手卻越伸越長」。

「中國真正入世僅5年」，中南財經政法大學工商管理學院教授錢學鋒評價稱，在加入世貿組織的頭5年，中國嚴格履行世貿協定與承諾，有力並有序推動國內市場化進程和貿易自由化進程。在2005年後這種步伐有所放緩，在服務開放、知識產權保護等很多領域沒有新進展，而國內深層的結構性問題卻日益突出，政府對市場的干預有增無減。就這一角度而言，「入世」對於倒逼國內改革的作用不盡如人意。

荷蘭商業銀行研報顯示，加入世貿組織給中國帶來了巨大的增長紅利，但此種推動力在2007年之後開始消退。報告指出，中國在過去30年間絕佳的經濟表現源於市場化改革的穩步執行，加入世貿組織之初，原有經濟發展優勢得到進一步強化。然而現今隨着中國改革動力的減弱及傳統優勢難以為繼，中國的增长紅利開始消退，這將造成GDP增速遞減。

把握機遇 加大推進改革

加入世貿組織以來，隨着中國對外開放基本格局的形成，有觀點認為中國已成為世界上最開放的發展中經濟體之一，甚至有人認為中國是「開放過度」。不過，國務院發展研究中心對外經濟研究部報告顯示，加入世貿組織10年之後，中國仍是經濟開放度最低的大國之一。國研中心據2010年世界銀行相關統計數據進行測算，將衡量中國對外開放程度的4個最重要的領域，即貨物貿易、服務貿易、引進外資、對外投資領域，分別計算依存度，匯總後發現，2010年，在納入測算範圍的全球128個經濟體中，中國位列「最不開放經濟體」的第4位，即使剔除重複計算因素，仍排名第5。在美國、德國、印度、英國、日本等經濟體之中，中國的開放度僅比日本略高。

國務院發展研究中心對外經濟研究部部長陸國強(見圖)指出，當前中國正處於改革「疲憊期」，而全球經濟聯動性前所未有，中國實際正面臨前所未有的機遇。如若中國不能抓住機遇，加大推進改革，或將錯失在此全球經濟重佈局背景下提升國家地位的良機。



中國入世開放時間表

| 行業 | 開放時間 |
|----|--|
| 金融 | 2003年，開放銀行間人民幣往來 2006年，外資銀行獲准全面進入市場 |
| 電信 | 2002年，逐步開放增值服務的地域限制 2003年至2005年，逐步開放光纖、固網服務 |
| 農業 | 2004年，農產品平均關稅率降至14.5%至15% |
| 零售 | 入世後，允許在京、津、滬、穗等地成立合資零售企業 2003年，取消所有地域、數量、外資持股比例限制 |
| 家電 | 2005年，平均關稅稅率降至10% |
| 汽車 | 2005年前，汽車配額逐步取消 2006年前，汽車關稅、零件關稅分別下降至25%及10% |

世界500強企業 逾480家投資中國

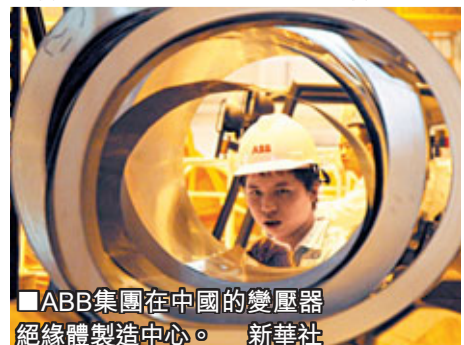
經濟的增長顯示了中國巨大的潛力，也吸引了大批跨國公司湧入中國，中國實際利用外資規模由2001年的469億美元增加到2010年的1,147億美元，成為全世界吸收外商直接投資最多的國家之一，10年共吸引外資約7,000多億美元，世界500強企業中已有480餘家在華開展業務。



國家發改委對外經濟研究所所長張燕生(見圖)分析，加入世貿組織十年之間，中國對外資的吸引力持續遞增。

就美國而言，《2010年在華美企商務環境調查》顯示，有超過91%的在華美國企業稱對未來五年的發展前景持「略微樂觀」或「樂觀」態度，達到2007年以來的最高水平。中國美國商會的高層表示，中國對外企仍保持開放的策略，中國市場仍令美國企業嚮往。

不過，在入世10年後，由於資產價格、勞動成本全面上漲等原因，外商投資撤離的趨勢正顯著增加。對外經濟貿易大學發佈的《中國外商投資發展報告(2011)》稱，外資撤離主要發生在以勞動密集型外商投資為主要經濟動力的珠江三角洲等沿海地區。



ABB集團在中國的變壓器絕緣體製造中心。新華社

入世10年各行業發展情況

| 銀行業 | 保險業 | 農業 | 汽車業 | 資本市場 |
|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|
| 初期總資產額：約21萬億元 2010年總資產額：107萬億元 | 初期總資產額：4591億元 2010年總資產額：5.75萬億元 | 初期貿易額：1,775億元 2010年貿易額：7,757億元 | 初期產銷量：230餘萬輛 2010年產銷量：1,800萬輛 | 初期總市值：不到4.4萬億元 2010年兩市總市值：25萬億元 |