



“变化”中的关键“确立”：2009 后的“中国影响”

康荣平¹

悄然经历的 21 世纪前十年，中国跃入了世界第二大经济体的位置，并转入了资本净输出国的行列。显然，中国的发展对世界文明的走向将提供新的意义。在此，笔者就近年来中国的发展中已经确立的，必将对全球产生战略影响和导向的关键成就，予以描述。提示人们关注这些关键点上的动态和趋势，以全球“福祉”的立场来引导和约束这些“关键”，使中国能够更好的展开“大国义务”。

I 中国在 ICT 应用领域的地位和可能发挥的作用

中国是世界上唯一一个将全部主流标准 (CDMA/WCDMA/TD-SCDMA) 同时投入使用的国家，中国敢于将自主知识产权的标准 TS_WCDMA 置于世界其他标准之下，在中国这个世界最大的通讯和互联网市场上，进行完全市场化的竞争考验。也许中国将为这个自主标准的应用，支付海量的后续成本，但是这种“非保护主义”的立场，以及勇于在世界最大的市场区上竞争的姿态，势必将造就一个未来的世界主流标准。中国毕竟是这一标准的本土市场，“非保护主义”的立场和姿态下，打造的这一工业成就，在其国际化推广中，也将受惠于“非保护主义”的国际商业社会准则。

一个确立了要成为 21 世界最重要的支柱工业的主流标准的成熟化，国际化，应该引起世界范围内的关注和参与。

让我们看一组相关数据：2009 年 7 月，全球手机用户为 33 亿，中国为 5.3 亿，占 16%，居全球第一位；2008 年 3 月，中国网民数量达 2.28 亿户，超越美国的 2.17 亿户，成为世界第一。² 2009 年 11 月，中国网民数量已达 3.38 亿户。³ 据互联网实验室研究，2012 年中国网民数量将超过 6 亿户，规模将与美，

日，德，法，英五个发达国家的网民数量总和相当。⁴

中国拥有自己提出的 3G 标准 TD-SCDMA，国际电信联盟 (ITU) 在 2000 年 5 月确定为全球 3G 标准之一。

中国拥有跻身世界一流的通讯设备制造商华为公司，据市场研究公司 Dell'Oro 的统计数据，截止 2009 年三季度华为所占份额超过诺基亚西门子，成为全球第二大电信设备商。⁵

中国拥有一批世界一流的互联网站新浪，阿里巴巴，百度。

ICT 业界认为，今后的发展趋势是“移动互联网”，手机将替代电脑成为互联网的首要工具，人类将实现全球的沟通模式。根据以上数据和推论，在 2019 年前，中国拥有的移动互联网用户将超越 6 亿户，比发达国家 G7 的用户总和还要多。可以相信，未来 10 年里中国会成为影响全球移动通讯与互联网的首要因素。

II 传统汽车工业的终结和新兴交通工具的起始将发生在中国

中国已成为传统汽车工业的第一大制造国，并持有购买力迅速成熟着的世界最大本国市场。中国在汲取汽车制造这一传统工业的“经典”所带来的丰厚收益的同时，也创造了比亚迪这种未来汽车工业的雏形，并成为世界这一领域的主力之一。

中国不断提高着汽车排放的标准，并在全球减排承诺中给予了惊人的承诺。这势必在中国汽车工业市场上有着强烈的投射，并将转化成新兴汽车工业的产业政策，使得传统汽车制造的巨大收入直接转为缔造世界最大的新兴汽车工业产业的海量投入。这已成为了一个确定性的机制，所需要的是进一步的实现产业政策上的具体细化，国际汽车工

业社会有必要充分注视和参与这些工作。中国在完善这一产业政策中，也应该有此胸怀来邀请国际汽车工业社会共同参与。

个人/家庭交通工具的现代化是 20 世纪以来，任何一个国家实现现代化必须解决的一个基本因素。

美国以地域广阔，石油和煤铁资源丰富，制造业发达的优越条件，在 20 世纪中期创造出一个“生活在四个轮子上”的国家。众所周知，美国由于上述特定条件，其汽车在主导世界的 20 世纪 50-70 年代，是以体积大和耗油量大为典型特征的。

日本在战后的经济现代化发展中，也必须解决个人/家庭交通工具的现代化。但是日本的资源禀赋与美国相反：国土狭小，城市街道狭窄，石油煤铁资源贫乏。但正是这些条件限制，迫使日本人创造出“小，轻，省油型”汽车制造体系，并随着人类对能源和生态问题的重视而逐渐超越美国车称霸于世界。

现在轮到中国人也面对必须解决个人/家庭交通工具现代化的时候了，我们先算几笔帐。

每千人汽车拥有量，美国为 765 辆，日本为 543 辆，发达国家都在 400 辆以上。2007 年全球汽车产量 7426 万辆，保有量 9.4 亿辆。⁶

年人均石油消费量：美国 25.64 桶（3 吨多），日本 14.86 桶（1.9 吨），中国 1.98 桶（0.24 吨）。年石油消费量：美国 9.39 亿吨，日本 2.35 亿吨，中国 3.49 亿吨。全球石油产量 2007 年 8150 万桶（36 亿吨）。⁷

目前的人口：美国 3 亿，日本 1.28 亿，中国 13.28 亿。

如果按发达国家的一个中间值日本的数据，为现代化的标准来计算，中国 13.28 亿人将拥有 7.2 亿辆车（当今世界汽车保有量 9.4 亿辆），年石油消费量将达 25.2 亿吨（占当今全球石油年产量的 70%）。虽然汽车拥有量与石油消费量并不是完全对等的关系，但是很显然燃油汽车（传统能源动力车）的现代化路径，中国是走不通的。中国要实现个人/家庭交通工具的现代化，只有走新能源汽车之路。

中国已经具备了解决个人/家庭交通工具现代化的一些基本条件：

传统汽车制造业——2009 年中国汽车产量已居世界第一。

发达的高速公路网——2008 年底总长度已达到 6.03 万公里，仅次于美国的 8.8 万公里，居世界第二。

新能源汽车公司——比亚迪。

电动自行车生产和消费——世界第一。

III 中国在东亚经济一体化中应尽更大的义务

中国是受惠于“开放”策略而获得如此发展成就的，进一步的发展中可以确立的是：中国在东亚区域的协同与合作，将是中国的发展契机和世界经济新格局形成的关键所在。

世纪之交，经济全球一体化的具体体现之一是区域经济一体化。区域经济一体化可以提高抗拒外部风险和危机的能力，这次全球金融危机更突显东亚经济一体化的必要性紧迫性，即减少东亚对北美，西欧市场的依赖性，增加东亚区域内需以提高内部的相互依存性。本文的东亚指东北亚和东南亚，可以预见，不久的将来，全球经济将出现北美—西欧—东亚三个一体化区域经济的鼎立时代。

历史经验表明，某一区域经济一体化的形成过程，需要一个或多个引导者（国家）。引导者应该具备（1）在区域内的经济总量居前；（2）产业技术水平领先；（3）在关键时期能向区域内其他成员让利。在东亚，基本具备上述条件的单个国家是日本和中国（东盟为东亚经济一体化做出了重大贡献，令当别述）。

日本长期以来对东亚经济一体化不够积极，只是把东盟国家和中国作为其全球战略中的低成本生产基地。从日本对外直接投资的全球分布看（请见表 1），长期以来日本全球经济的战略重点始终是北美和西欧，亚洲只是个第三位。

技术转让是东亚区域一体化的关键之一，日本在该区域建立的是一个对技术转移进行完全控制的生产网络，⁸ 尽量把向东亚价值链上的技术转移减到最少。⁹

从 20 世纪 90 年代以来，日本经济长期处于低迷状态，向区域内其他成员让利（或

开放市场)的能力很低。

中国自改革开放后的 20 年里,一直忙于

国内的经济改革与发展,加上东亚的政治格局等因素,认为东亚区域一体化尚需时日。亚

表 1 日本对外直接投资存量的地域分布 (%)

年份	北美	西欧	亚洲	其他	全部, 亿美元
2000	49.7	20.3	17.7	12.3	2784.6
2004	39.5	27.4	20.5	12.6	3717.5
2008	34.4	23.6	23.3	18.7	6838.7

出处: <http://www.jetro.go.jp/world/japan/stats/fdi/>

洲金融危机使中国认识到,必须尽快实现东亚经济一体化。2000 年中国提出了建立中国—东盟自由贸易区的构想;在基本完成加入 WTO 谈判的 2001 年,中国向东盟提出“早期收获”方案——率先对东盟主力产品(热带水果等)降低关税,使其先享受利益——终于在年底中国和东盟宣布将在未来十年内建成自由贸易区的目标。2002 年 11 月 4 日,中国和东盟签署了《中国与东盟全面经济合作框架协议》,宣布 2010 年建成中国—东盟自由贸易区。这个协定的签署和实施,是东亚经济一体化迈出的最重要一步,一方面,中国通过让利使东盟与中国向自由贸易区方向迅速发展;另一方面,中国—东盟自贸区的建立,将促使日本下决心加快进入东亚经济一体化的步伐。

2010 年元旦开始实施的中国—东盟自由贸易区,将在几年内成为一个拥有 19 亿人口,接近 6 万亿美元的国内生产总值,4.5 万亿美元贸易总额,由发展中国家组成的世界最大自由贸易区。

IV 大国责任和“中国影响”

中国是以“和谐社会”“科学发展”的理念进入世界经济大国行列的。中国依旧是发展中国家,面临着诸多的二元发展问题,同时探索和实践着后现代的道路。中国并没有因为人口压力和西部的不发达,而向国际社会释放负担。

20 世纪实现现代化的发达国家,他们在经济起飞时的人口最多为 1 亿,我们可以简称之“1 亿人口的现代化”——以英法德美为代表,可称为“欧美现代化模式”。进入 21 世纪,中国正在向现代化猛进(还有印度,下同),由于中国的人口超过 10 亿,可以简称为“10 亿人口的现代化”。那么,“10 亿人

口的现代化”能否拷贝复制“1 亿人口的现代化”呢?我们先来看看欧美现代化道路的主要条件:

- (1) 掠夺落后国家的各种资源——直到这次全球金融危机,美国还在利用美元霸权掠夺全球金融资源。
- (2) 高额消耗人类的经济资源——G7 占世界人口的 11.5%,却占世界石油消费量的 45.2%。
- (3) 大量污染破坏人类生存环境。

显然,在 21 世纪,10 亿人口的现代化无法复制 1 亿人口现代化模式;同时也宣告,这种高碳经济+生态破坏的欧美现代化模式,人类已经无法维持。

中国的现代化道路只能:

- (1) 以和平的,无掠夺的方式获取资源;
- (2) 以全球人均的资源量消耗;
- (3) 以生态平衡的方式。

中国政府 2009 年 11 月 26 日公布了控制温室气体排放的行动目标——到 2020 年全国单位国内生产总值二氧化碳排放比 2005 年下降 40%至 45%。¹⁰ 表明中国已经认清方向,下定决心朝着新的可持续的人类现代化道路前进。中国的现代化道路,已经历史性地与人类现代化模式的转变合为一体。

人类现代化模式转变的实质,是价值观的转变。中国几千年文明的重要核心就是“天人合一”,她将成为人类新的现代化价值观的基础。

¹ 中国社会科学院世界经济与政治研究所研究员。

² 方兴东:“中国互联网 10 年修成正果”,《中国新时代》2009.8.27-30

³ 李毅中:“互联网在经济发展中助推作用不可小视”《中国经济时报》2009 年 11 月 3 日

⁴ 方兴东：“中国互联网 10 年修成正果”，《中国新时代》2009.8.27-30

⁵ “华为成第二大移动设备商”中国信息产业网 2009-11-16

⁶ 以上数据的主要来源：The World Factbook，《BP世界能源统计 2008》。

⁷ 同上。

⁸ P.J.Katzenstein：“日本：技术与亚洲地区主义的比较分析”《东亚的复兴》(*The Resurgence of East Asia*) G.Arrighi, 滨下武志等主编，社会科学文献出版社 2006 年译版，第 294 页。

⁹ D.Ernst, “The East Asian Production Networks of Japanese Electronic Firms ” in B. Naughton (ed.) *The China Circle*. Brookings Institution, 1997, pp.210~253.

¹⁰ “中国公布 2020 年二氧化碳减排目标”2009 年 11 月 26 日 21:47 中国政府网。

作者按：本文写作过程中，得到武欣先生的鼎力支持，提出许多宝贵修改意见，特在此表示深深感谢！