

专访希尔顿·鲁特： 西方主流经济学为何难解释中国经济？

本报记者 郑青亭 北京报道

西方主流经济学在解释中国经济时常显得力不从心。

20世纪90年代初,当中国从计划经济转向市场经济之时,新自由主义理论认为,发展中国的经济转型必然需要通过私有化、市场自由化和开放国民账户来实现,中国由于坚持社会主义制度并实行渐进式改革终将走向失败。但现实却是,中国成功地走出了一条独具特色的社会主义市场经济之路。

在2001年中国加入世界贸易组织之时,美国政治家普遍认为,随着中国大步融入世界经济体系,中国的制度和最终将在发展的进程中与西方自由主义趋于融合。然而,事实却是,中国在推进经济开放的同时,丝毫没有放松对“全盘西化”的警惕,更没有主动沿着西方期望的道路前行。

西方主流经济学理论对于中国的分析出了什么错?美国乔治·梅森大学公共政策与政治学教授希尔顿·鲁特(Hilton L. Root)在《全球经济的颠覆性变革——复杂经济学的根源、结构与竞争》一书中提出,基于线性思维和公式推导的新古典经济学和新自由主义理论已经无法解释世界经济体系的重塑,应当采用一种全新的理论框架来阐释政治经济体系的建构与演进,即复杂理论。

复杂理论的重要奠基人布莱恩·阿瑟在本书的序言中介绍了复杂理论被应用于经济学研究的背景。在1870年之前,经济学研究主要关注两大问题:一是经济运行中的资源配置问题,二是经济体系的架构是如何形成与演变的。随着新古典经济学的发展,对资源配置问题的研究成为20世纪经济理论的主流,而经济体系的架构问题则逐渐脱离了经济学理论的核心范畴,转而由政治经济学家所独揽。时过境迁,随着复杂理论被用于解析经济体系的建构问题,复杂经济学应运而生,它描绘了一个伴随着历史变迁而持续演变的世界。

在本书中,鲁特将复杂网络理论及复杂经济学作为分析框架,以人类历史五次重大变迁为背景,通过对比欧洲和中国漫长的发展历程,以全新的视角阐释了政治体系的建构与演进。他认为,自由民主政体未必能够与经济发展相向而行,更难融合成一种均衡状态。在飘忽不定的世界格局中,不同发展模式的趋同与融合似乎遥不可及。国际社会绝不会熔成铁板一块,不可能统合成某种庞大而单一的世界秩序,相反,将始终是一个开放的、适应性复杂的系统。

中国为何不会复制西方的模式?中国和欧洲政治制度的差异在哪里?东西方冲突是否不可避免?中国如何跨越中等收入陷阱?西方对中国最大的误解是什么?针对这些问题,鲁特近日接受了21世纪经济报道记者的专访。

新古典经济学与复杂经济学理论

《21世纪》:在本书中,你试图用复杂经济学理论来理解全球经济。这个方法与主流经济学有何不同?

鲁特:传统的经济学理论将经济行为视为一种动态均衡,各个经济主体是同质的,它们的互动将最终达到均衡状态,而一旦达到这个状态,它们之间的关系将被锁定。而我们则假设各个经济体是异质的,它们的关系是不断发展的,它们之间的相互联系与相互作用是我们关注的重点。

以系统论为指导的复杂经济理论则假设,经济体系在多种要素的聚散离合驱动之下,时刻处于动态变化的过程之中。其中的经济主体为了应对持续变化的环境,也在反复变换其合理的选择方式,于是形成了不断迭代、日益复杂的经济模态。如此周

近日,希尔顿·鲁特接受21世纪经济报道记者的专访,针对中国为何不会复制西方的模式,中国和欧洲政治制度的差异在哪里等问题作出解答。

希尔顿·鲁特



而复始的结果,使得经济体不再是一台井然有序的机器,而变成了一个持续演变、永远处在重构过程中的复杂系统,正如当下正在形成的多级互联、反复裂变的世界新格局。

我们的基本逻辑是将经济体制作为一个相互套接的网中网,这些网状系统相互串联,形成信息接受与反馈的回路,进而反复地促进了系统的自我重构。随着系统之间的紧密联结,极端事件引发的风险必然产生放大效应,而联合抵御风险的能力也同时得到了加强。

我们不仅关注供需等两个相互关系的经济变量,我们还研究了影响政治经济的多种关系,包括经济活动、社会运动、人口变化、外部关系等。为此,我们决定综合多种学科和研究方法,包括复杂系统理论、经济学和网络科学,以一种全新的理论框架和经济学研究工具来探索网络结构的本源和行为模式,以更加系统地全面地解析全球变革进程;而不是简单地在现有的政治学框架内加入一些网络的概念。

“中国会越来越像西方”错在哪儿?

《21世纪》:为什么这个新的框架有助于解释东西方之间的差异?

鲁特:这是一个关键问题。传统的分析框架有一个最根本的假设,那就是,通过经济交换,最终将达到一种新的均衡状态。在这种均衡中,中国政治经济体制最终将与西方国家趋同。但事实上,这种对于“中国将在多个维度上变得更像西方国家”的均衡状态并不会发生。这种错误的假设导致了错误的预测。很多极为资深的经济学家在审视中国的传统文化、政治制度、消费趋势和社会行为时,都认为中国最终会同西方国家越来越像,但这并没有发生。这是因为传统经济分析对“全球化将把我们带往何处”出现了误判,它也误解了全球化本身。

有趣的是,中国的政策制定者清醒地认识到全球化将撼动美国在全球格局中的地位,可能会削弱美国的单边主义,限制美国在20世纪90年代末至21世纪00年代制定的政策。当时,他们是要推动一个他们可以随意加速或减速的全球化进程,但他们没有预料到中国对全球化的适应性。用美国自己的话说,他们期望中国必须更多地体现西方价值观才能成为全球经济大国,而事实证明这是完全错误的。

中国和欧洲结构:稳定与韧性的权衡

《21世纪》:你在书中详细论述了古代的欧洲和中国具有不同的超网络结构,并指出,在这些超网络中,都存在稳定性和韧性的权衡。你能更具体一点吗?

鲁特:中国的网络结构是一个高度集中的、各个节点有点孤立的系统,有一个中央轴心。这个系统非常高效、稳定,因为中央枢纽可以保存资源并不断扩展。而欧洲的网络是一个分布式的系统,有很多小的枢纽,这些枢纽跟各个皇室相连。如果某一枢纽突然失灵,其余的枢纽会通过组织重新调整网络资源,以填补系统的裂缝,这使得整体结构更具韧性。由于欧洲系统内的子网络可以相互沟通和交流,无须通过某个单一

的接驳中心共享信息,欧洲的网络更有利于创新。

《21世纪》:你在书中说,这些基本特征不仅可以用来解释欧洲和中国在古代的巨大经济转型,还可以用来预测它们的未来。在你看来,随着实力的增长和现代化进程的推进,中国最终会复制西方的模式吗?

鲁特:集中式网络不太可能转向分布式系统。分布式系统可能会变得更加集中,但相反的情况几乎不会发生。这就是为什么两个网络系统不太可能根据相似的原则趋同和重组。这种情况也许会,但我们没有看到这样的经验。我们不知道有多少政治经济体系可以从高度集中变为高度分散,并且仍然保持高水平的生产力、创新能力和韧性。所以,似乎是存在一种在稳定性和韧性之间进行权衡的情况。

东西方亟需通过增进了解避免冲突

《21世纪》:许多经济学家认为,中国的综合国力不断上升,相比之下,西方国家却在逐渐式微。你是否同意这样的观点?在你看来,中国的崛起对全球政治经济格局有怎样的影响?

鲁特:这种零和概念——系统本身并没有变得更大,一个上升就会导致另一个下降——根本不是对全球政治经济的准确理解。我们需要摆脱这种固有思维,因为这在分析上不是正确的。按照复杂经济学理论,系统可以不断成长、进化、转型,并通过多样化创造新的机会。此外,这个观点还假设中国可以在未来继续过去二三十年的高增长,这也是不现实的。所以,我们不能假设未来20年或未来100年,中国会简单地重复我们过去观察到的模式。

《21世纪》:你怎么看“中西方冲突将不可避免”的观点?

鲁特:这种简单的零和思维方式只会造成摩擦。如果我们秉持这种简单的政治思维,只会做出糟糕的决定。我们写这本书的目的之一就是通过对前瞻性分析来避免冲突。我们应该更科学地探索文化差异,理解各个社会为何会选择各自的发展模式。当有了这种理解时,我们可能就会获得更好的解决问题的能力。这有助于我们共同思考让双方都受到影响的重大事件,诸如全球变暖或生态脆弱性之类的事情。

当今世界正在涌现出越来越多的区域大国,世界经济之间的联系也变得越来越紧密,以至于单极独霸的政治体系已逐渐步入日暮途穷的窘境。如果我们能更好地了解彼此的结构性特点和文化倾向,我们就可以避免冲突。这有助于促进各国和谐共存,并有助于解决全球性的重大挑战。

西方不了解中国传统道德文化

《21世纪》:能否举例一项西方对中国的误解?

鲁特:我认为,西方人没有意识到中国已经发生的巨大变化以及对全球化的适应。他们没有意识到中国已经制定了多少新法律,出台了多少新制度,并在多大程度上改变了思维方式。他们没有意识到中国实际上经历了多少变化,也没有认识到中国在调整自身以适应全球化方面有

多么灵活,也没有看到中国历史上有一种能够进行深刻叙述的文化。那些智力、技能可以转变为技术和科学创新的新形式。在西方,没有人能预料到中国科学家和工程师能在不到20年或30年的时间内吸收西方数百年发展起来的技术,以如此快的速度进行的文化适应肯定是没有先例的。如果你看看世界上其他接触过西方技术和科学的地方,在某些情况下,对它们的吸收需要数百年的时间。

以学术领域为例,中国学者已经熟练地掌握了西方在科技领域的术语体系,中西方在这些方面有很多的交流。但相对来说,双方在人文领域的交流进展要慢一些,这可能是因为人文学科更不容易被理解。中国学生千里迢迢来到美国,主要涉及的学科是工程、科学、经济和商业,而对人文学科的兴趣要少得多。未来,应该推动中西方在人文学科领域的交流,增进彼此对各自文化、道德、宗教的了解。这些是双方差异最大的领域。中国的道德世界对西方人来说是非常陌生的,即使是那些国际关系领域的专家,或者具有丰富谈判经验、商业经验的人也是如此,也无法深入理解中国对于信任、荣誉、屈辱的观念,这可能会使得双方陷入很多由误解产生的摩擦。

中国如何跨越中等收入陷阱?

《21世纪》:中国跨越中等收入陷阱需要克服哪些挑战?

鲁特:当中国审视全球化的潜在机遇时,他们认为自己的优势在于吸引跨国公司进入中国并成为全球价值链的一部分。通过这个过程,他们将从西方的金融和技术创新中受益。当然,这已经发生了。这种方式几乎可以描述当今中国成为中等收入国家的轨迹。但从中等收入迈向高收入的台阶显然要高得多。很少有国家实现过。为了做到这一点,可能需要一套不同的战略、一套不同的优先事项和不同类型的知识、不同类型的组织。这是一件说起来容易做起来难的事情。这些不同的类型会是什么,这将很难想出。

首先,必须鼓励中小企业的发展。中国显然有数以百万计的小企业,但要在全球经济发展为具有强大品牌知名度的私营公司,这方面的成功经验还很少。目前,驰名中外的中国品牌还不多,因为中国在品牌化和定制化方面仍发展不足,在某种程度上,还没有实现以消费者为导向的生产。

其次,中国需要提升自己的创新能力。以如火如荼的平台经济为例,大多数中国平台在改编现有平台方面比德国、法国或英国做得更好,但并没有自己提出将客户与生产商放在一起的新概念。这使得很多人说,中国更擅长模仿而不是创新。

第三,中国需要提升文化影响力。美国有大量来自世界其他地区的文化输入,如电影或音乐,但来自中国的却十分有限。当日本浪潮在20世纪80年代席卷美国时,许多日本单词和日本产品被引入美国;而如今,我并没有真正看到大量中国概念、中国时尚进入美国。

另外,当在中国与中国学生交谈时,大多数非常聪明的学生似乎都想进入大型国有企业,他们想成为管理者,而看不到很多想要成为企业家的人。这可能是因为没有这样的激励机制,因为这种鼓励创新的文化还没有形成。换句话说,这种支持大众创业的生态系统在中国还没有发展起来。而这将是中国跨越中等收入陷阱所需要的。这不是中国独有的问题,即使像德国这样的国家也会面临这个问题。全球经济的突破性进展几乎都来自私营企业创造的新技术,而过度依赖跨国公司或者国有企业将无法产生这样的创新活力。

(编辑:和佳)

电池产业被中韩夹击 日本祭出高额补贴

本报记者 胡慧茵 广州报道

继美国之后,日本也加入电动车补贴大战。

2月20日,日本经济产业省根据经济安全保障推进法,敲定了对蓄电池的支援内容,即日本将补贴电池工厂设备投资的三分之一,有助于减排技术的研发。日本将以5年持续生产为条件,加强纯电动汽车(EV)等领域电池在日本国内的生产。

这并非日本首次提出要补贴国内车载电池工厂。早在2021年11月,日本政府就设立了相关补贴,并宣布在2021年度补充预算案中列入1000亿日元,支持以车载电池为中心的尖端电池工厂的建设。对比来看不难发现,此次补贴力度更大,而且补贴范围不仅限于国内企业,还覆盖到在日本投产的外国企业。日本政府“加码”补贴电池工厂,足以看出日本对电池产业的重视。去年12月,日本政府就将11个领域的物资指定为“特定重要物资”,其中就包括蓄电池。尽管日本当局高度重视国内电池产业的发展,但问题是,日本的电池产业正面临着全球动力电池竞争中掉队的局面。

美《通胀削减法案》扰动日本电池产业

美《通胀削减法案》(下称《法案》)引致了欧盟和韩国的强烈抨击。相较之下,虽然日本的态度相对缓和,但也向美国财政部表达了对《法案》税收减免政策的多项担忧。

日本企业同样遭到美国“虹吸”。去年8月,日本本田汽车公司宣布将和韩国电池制造商LG能源解决方案投资44亿美元,在美国俄亥俄州建立合资企业制造电动汽车电池。同期,日本丰田汽车公司也宣布向其位于美国北卡罗来纳州的电池制造厂追加25亿美元投资,比2021年的投资增加约一倍。

与欧盟、韩国一样,日本因国内新能源车企外流而备受困扰。真锂研究创始人、总裁墨柯在接受21世纪经济报道记者采访时表示,“日本国内汽车市场狭小,与之形成鲜明对比的美国汽车市场,规模要大得多。《法案》的推出将有利于吸引日本电池产业链的企业到美国投资建厂。当然,这对日本发展电池产业链来说,并非好事。”

“产业空心化”就是日本汽车产业界所担心的问题,尤其是,在其汽车产业大盘早已开始向海外转移的背景下。

据日本自动车工业协会的数据,2021年日本汽车制造商在海外生产了1646万辆汽车,而日本国内的汽车产量仅785万辆,即海外的汽车产量为国内的两倍多。引发担忧的是,日本汽车产业的向外转移不仅指生产的转移,还有研发活动的外移。据平安证券研究所数据,2010年该行业海外研发费用为847亿日元,到了2020年,这一费用已增至2482亿日元,10年间增长了近三倍。

日本方面除了担心汽车企业外流,国内相关的配套企业也可能面临萎缩。

《法案》中提到,要达到税收减免条件,日本的汽车和电池企业所需的重要矿物都要从美国或与美国签署自由贸易协定(FTA)的国家采购。近日,日本生产电池正极材料的大型企业日亚化学工业也向媒体透露,包括其公司在内,日本厂商不得不调整今后部分业务的战略。

由于日本生产电池的原材料几乎依赖国外,该国在汽车产业上很难占据成本优势。据日媒报道,在正极材料、负极材料、绝缘膜及电解液这4个主要汽车零部件材料领域,日本已经被中国企业全面赶超。除了在个别领域,日本企业仍保持优势,如需要强技术实力、使用稀有金属的正极材料。

日本汽车业界也十分清晰自身的定位,在增加国内产能的同时,重点将注意力放在提升技术上。

早在2021年,日本丰田集团和住友金属矿山等55家企业就组成了“电池供应链协议会(BASC)”,敲定了推动日本国内的电池和零部件增产、锂等原料的稳定采购的对策。对此,从事电池业务的企业中央硝子,也在2018年与中国企业合作,成立生产六氟磷酸锂的合资企业。该公司执行董事冈章一表示,公司将通过原料的成本削减和稳定采购,摸索如何生存下去。

可现在,日本汽车和电池产业却被迫在北美确立采购网。墨柯向记者表示,“现阶段美国的电池产业链不太完善,在北美建立采购网,日本企业不得不面对成本飙升的问题,这也是美国政府要给予高额补贴以吸引企业来的主要缘由。”

若要平衡外部成本的增加,日本企业将不得不削减研发费用。对处于日本汽车产业链的企业来说,它们正面临着两难抉择。

“夹缝中生存”的日本电池产业

在全球动力电池领域,中、日、韩三国一直处于“混战”状态。随着全球新能源汽车产业链不断变化,中国企业在全球动力电池市场“独占鳌头”之势越发明晰,而日本动力电池企业的颓势不断显现。

市场研究公司SNE Research发布的数据显示,2022年,全球新登记的电动汽车(EV、PHEV、HEV)电池装车量为517.9GWh,同比增长71.8%,自2020年第3季度以来,持续上行趋势。

其中,2022年全球动力电池装车量TOP10榜单中,6家中国企业市场占有率达到60.4%。虽然韩系动力电池三巨头的电池使用量一直在增加,但其市场份额从2021年同期的30.2%下降至23.7%。前10榜单中唯一一家日本动力电池企业松下,其市场份额进一步下降,从上一年的12%降至7.3%。

日本动力电池在全球竞争中落于下风。很多人都忽略了,日本是最早研发锂离子电池的玩家。早在20世纪90年代,日本就有松下、三洋和索尼组成的初代“三巨头”布局电池。直至21世纪初,日本企业生产的锂电电池占到世界近九成的份额,几乎形成垄断。

