

## 從「高質量發展」看未來中國經濟趨勢

作者：方舟 一國兩制研究中心研究總監

文章刊載於《信報》2023年6月21日

新冠疫情之後，不少評論關注到作為全球經濟最大增長引擎的中國，經濟復甦相對緩慢，沒有出現一些人期望的「V形反彈」。2023年第一季，中國佔美國GDP下跌到64%，比2022年第一季以及全年的佔比都在七成以上明顯回落。一些外媒更以此搬出「中國觸頂論」，甚至有人斷言中國的經濟發展已達頂峰，走勢將止，以後無法超越美國的經濟體量。

之所以會呈現上述這組數據，並非美國的經濟增長加快，而是在近一兩年環球金融市場波動下，匯率變動導致美元相對升值，再加上美國近年通貨膨脹率高企，過去一段時間達到7%至8%的水平，直接推高了美國的名義生產總值。

因此，理解和分析中國經濟並不能簡單僅以短期數據作支撐，更加重要的是對國家長遠經濟發展模式和方向有透澈的認識，特別是近年提到的「高質量發展」。時至今日，中國經濟發展已經到達了追求「質量」多於「數量」的階段，因此國家所追求的經濟增長方式亦有所變化。

回顧過去數十年歷史，有兩種驅動經濟增長模式對中國市場化改革有比較大的影響。第一是美國的金融資本發展模式，即通過金融市場的投資產品創新，尤其是利用高槓桿的投資工具，實現金融資本的內部循環和自我增值，導致金融市場的資產增值速度遠遠快於實體經濟。由於美國擁有全球最發達的金融市場，這模式對中國的經濟發展亦有一定影響。

第二則是香港的地產發展模式。這種模式由政府收儲城市土地，並將政府土地拿出來拍賣，實現土地的自我增值。通過土地拍賣，政府獲得新財政收入來源並以此提升基礎建設水平、改善投資營商環境，因此地價又進一步升值，形成地方經濟的自我循環，驅動發展。

然而，過去十多年這種金融資本和地產資本驅動的模式都相應出現了一些問題，金融資本的膨脹從2008年的全球金融危機到美國後來一直推動的量化寬鬆（QE）政策，對其經濟發展結構以及社會階層的兩極分化造成了非常大的影響。而地產資本的模式在香港亦產生嚴重的問題。當房屋作為投資品的屬性愈來愈明顯的時候，房地產會通過不斷炒賣形成自我增值的過程。資產價值的上漲速度遠快於實體經濟和居民收入的增長速度時，會導致社會資本自然選擇流入房地產而非實體經濟，而如果房屋價格脫離了社會大眾的購買力，住房這一基礎民生需求得不到保障，則很可能會引發嚴重的社會問題。

在過去若干年時間，國家經濟亦出現了一定程度「脫實向虛」的趨勢。投資實體產業的利潤相對微薄，因此資本都選擇投資在金融、房地產等增值能力強的領域，以獲取較高回報。由於這一趨勢愈來愈明顯，中央政府近年亦展示出扭轉上述趨勢的決心，引導資金「脫虛向實」。

另一個宏觀背景就是對「中國式現代化」和「百年未有之大變局」兩個相互交織的大格局的研判。在當前的地緣政治環境下，美國已表明決心遏制中國的發展，因此中國必須走出一條以科技創新為核心的高質量發展討論，實現科技自立自強，通過實體經濟產業鏈升級，自主控制產業發展的道路。

國家的決策是基於目前全球正處於全球處於「新一代訊息技術革命的下半場」的判斷。從人類科技發展史來看，全球曾出現三次重要的技術革命，為經濟發展模式帶來翻天覆地的變化。第一次是推動十八世紀工業革命的蒸汽機，主導者是英國。第二次是在十九世紀末發現和使用電力並普及內燃機的使用，主導者是美國和德國。第三次是在二十世紀下半葉發明電腦及其廣泛應用，主導者是美國。

第四次科技革命是新一代訊息技術的普及，又分為兩個階段。其上半場是上世紀九十年代互聯網的普及，主導者還是美國；下半場則是移動互聯網技術和人工智能滲透到各種產品和各種應用場景的階段，並必將重塑全球經濟結構。互聯網、大數據、人工智能與製造業產業深度融合將推動產業技術變革和優化升級，促進產業向全球價值鏈中高端邁進。在這場科技變革的浪潮中，中美兩國互有領先，而中國亦高度重視這一輪技術革命所帶來的「彎道超車」機遇。

中美競爭最關鍵就是科技領域，因此國家經常強調要將實體經濟做大做強，尤其是將製造業產業鏈邁向全球價值鏈的中高端。國家亦確定了新一代訊息技術、生物科技、新能源、新材料、高端裝備製造、新能源汽車、綠色環保科技、航空、太空和海洋裝備產業作為國家未來的核心戰略性產業。這體現出國家全力向高質量發展進發。

誠然，短期而言，中國的經濟發展會面臨一定壓力，但國家政策亦非常明確，不走通過發展房地產促進經濟發展的「舊路」，堅持「房住不炒」，房地產企業舉債擴張的「三條紅線」不變。在此基礎上，國家要在短期內恢復過往的經濟增長速度確實面臨不少困難，但可以看到中國的長期增長潛力仍然十分龐大。

首先，要判斷一國未來經濟競爭力的核心，在於新興關鍵性產業領域當中該國在世界範圍所處於的位置。目前，中國在人工智能和智能裝備等新一代互聯網產業上，以及新能源（鋰電池製造、太陽能、風能設備等）和新基建（高鐵、磁浮列車、智能電網等）方面的實力，都是處於全球範圍內領先或比較先進的地位。中國除了在生物醫藥領域的發展仍明顯落後於美國，但其他幾個關鍵產業都有龍頭企業在前列領先地位。可以說，中國已把握住數個戰略新興產業的發展優勢。

其次，中國仍然具有龐大的城市化潛力。2020年末，全國常住人口城鎮化率達63.89%，但全國戶籍人口城鎮化率為45.4%。這接近20%的相差率意味着全國有近三億人雖然常住在城市但仍未有城市戶籍，因此下一步就是將這些常住人口「市民化」，釋放龐大消費潛力。

常住人口「市民化」涉及地方財政的收支問題，中央政府需要為地方政府提供誘因，例如將城市可發展用地配額與常住人口取得戶籍的比例掛鉤，提高地方政府推動非戶籍人口「市民化」的積極性。

與此同時，全國要走向城市群的發展模式，即將城市人口向城市群轉移。中國的城市化模式一直有不同的爭論，主要關注到國家要走發展大城市模式抑或小城鎮模式。大城市人口多、經濟發展水平高，但對城市的公共服務（包括住屋、醫療、教育等）會構成較大壓力，所以國家在上世紀八九十年代一度把小城市和小城鎮作為發展的重點。但實際上由於大城市提供的就業機會更有吸引力，從農村出來的流動人口還是更願意去大城市。

因此從2005年起，國家明確了城市群的發展模式，並在過去十多年，在全國規劃了19個城市群。城市群模式即以若干個大城市為核心，並帶動周邊十幾個大中小城市聯動發展，形成半徑300至400平方公里的城市群。在成熟的高鐵和高速公路網絡的支持下，一個半徑300公里的城市群，可以形成1至2小時生活圈的聚集區。

而每一個城市群約有幾千萬人口，即相當於一個南韓或者台灣地區的人口及經濟規模。拿以前「亞洲四小龍」作為參照，香港和新加坡是城市經濟體，而類似南韓、台灣地區這樣經濟體量和人口規模的「小龍」，未來在中國內地就會有十多個，這將對亞洲乃至全球的經濟發展帶來很大影響。

新型城市化道路將帶動中國消費需求的提升。日本、南韓等經濟體量相對較小的國家，可以比喻為「波音737」，經濟騰飛到穩定期用上10至20年的時間；而中國則是「空中巴士A380」，起飛需時更久，但航程可以更遠、持續時間更長。

國家內部發展目前仍有很多不平衡的情況。根據統計，國內可能有近10億人從來沒有坐過飛機，而這種「從無到有」的過程會產生巨大的增量，是龐大的經濟發展的潛力和信心所在。

整體而言，中國要走高質量發展的模式，避免經濟脫實向虛，是為了經濟發展更平衡、更可持續地發展。這種新發展模式可能會在短期內對經濟增長速度有一些犧牲，但長遠而言有利於國家的經濟發展，有利於國家真正實現「共同富裕」。