

摩洛哥工业发展战略与中摩产能合作

刘冬

摘 要: 摩洛哥具有发展劳动密集型工业制造业的潜在比较优势,近年来,在以竞争优势理论为依托的工业发展战略的引领下,摩洛哥逐渐具备了将工业发展潜在比较优势转换为现实生产力的“外部性”条件。摩洛哥工业发展战略取得的上述成效,也为其工业制造业发展和中摩产能合作奠定了现实基础。不过,从企业投资角度来看,由于受到一系列主客观因素的制约,中摩产能合作的推进仍存在许多障碍,只有针对相应阻碍做出合理规划,才能将其落到实处。本文运用比较优势、竞争优势的相关理论,在对中摩产能合作的现实基础、阻碍因素进行分析的基础上,提出中摩产能合作的具体实施策略。

关键词: 中国;摩洛哥;工业制造业;产能合作

作者简介: 刘冬,博士,中国社会科学院西亚非洲研究所副研究员(北京100007)

文章编号: 1673-5161(2019)02-0105-13

中图分类号: D815

文献标识码: A

为提高居民收入水平、缓解就业压力,近年来摩洛哥高度重视工业制造的发展。结合国内劳动力资源丰富特点,摩洛哥将汽车、航空、电子家电、农业食品业、纺织和皮革等劳动力需求较大的产业部门作为工业制造业发展的重点,并将外国直接投资作为解决工业制造业发展的资金、技术短板的重要依托力量。^① 根据中国国务院出台的《关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》,我国与发展中国家落实国际产能合作的重点产业中,其中很多都是劳动力需求较大的制造业部门。^② 在“一带一路”倡议下,支持非洲国家、阿拉伯国家的工业化进程又是国际产能合作的重要内容。^③ 因此,中摩双方在劳动密集型工业制造业领域开展国际产能合作具有较强的整合性。然而,对于此问题,国外学者几乎没有关注,国内也仅有少数相关研究成果,在论及更大范围的中摩经济合作,或是其他经济合作问题时,^④提及双方在工业制造业领域开展的国际产能合作。因此,为配合“一带一路”倡议在非洲、阿拉伯地区的推进,很有必要在学理上对中摩产能合作做出专门论述。

从产能合作的性质来看,中摩开展国际产能合作具有工业制造业从产业发达国家转移到产业欠发达国家的显著特征。传统上,学术界对此类问题的研究主要是基于比较优势分析框架的产业转移理论,其中,最具代表性的学说包括雷蒙·弗农(Raymond Vernon)的产品生命周期论(Product Life Cycle)^⑤、赤松要(Kaname Akamatsu)的雁行模式(Flying Geese Paradigm)^⑥,以及小岛清(Kiyoshi Kojima)的边际产业扩张论(Marginal Industry Theory)^⑦。上述理论都认为,国与国之间比较优势的相对变化是国际产业转移的主要驱动力,而东道国天然资源、劳动力储备、地理位置等自然禀赋则是影响跨国公司境外投资的主要因素。

20 世纪 70 年代以后,资源禀赋相似的国家在工业发展上形成的巨大分化却表明,比较优势并非支持一国工业制造业发展的唯一要素。20 世纪 90 年代,以空间

^① “Investment Opportunities,” *Moroccan Investment Development Agency*, <http://www.invest.gov.ma/?Id=23&lang=en>, 登录时间: 2018 年 2 月 1 日。

^② 国务院《国务院关于推进国际产能和装备制造合作的指导意见》,中国政府网,2015 年 5 月 16 日, http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/16/content_9771.htm, 登录时间: 2018 年 5 月 13 日。

^③ 外交部《中国对非洲政策文件(全文)》,外交部网站,2015 年 12 月 5 日, <http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1321556.shtml>, 登录时间: 2018 年 7 月 27 日; 外交部《中国对阿拉伯国家政策文件(全文)》,外交部网站,2016 年 1 月 13 日, <http://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t1331327.shtml>, 登录时间: 2018 年 7 月 27 日。

^④ 苑生龙《“一带一路”背景下中国与摩洛哥经济合作展望》,载《中国物价》2017 年第 10 期,第 20-22 页; 张玉友《中国参与摩洛哥港口建设的前景与风险》,载《当代世界》2017 年第 6 期,第 70-73 页。

^⑤ Raymond Vernon, “International Investment and International Trade in Product Cycle,” *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 80, No.2, 1966, pp. 190-207.

^⑥ Kaname Akamatsu, “A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries,” *Developing Economics*, Vol.1, No.1, 1962, pp. 3-25.

^⑦ Kiyoshi Kojima, *Direct Foreign Investment: A Japanese Model of Multinational Business Operation*, London: Croom Helm, 1978.

经济学为基础,逐渐流行起来的竞争优势理论实现了对比较优势分析框架的突破。竞争优势理论认为,尽管国家工业发展的资源禀赋是给定的,但政府仍可发挥主观能动性,获得对工业发展更为重要的其他有利条件。根据竞争优势理论,国家可以通过长期投入获得的、有利于工业制造业发展的“外部性”条件包括:第一,以基础设施和教育培训为体现的高级生产要素和专业化生产要素;^①第二,有利于企业“落地生根”的营商环境;^②第三,同一行业内大量企业相互竞争、相互支持所构成的有助于企业降低成本、提高生产效率的“弹性专精”生产条件;^③第四,有利于凸显要素市场优势的低贸易成本。^④

在理论研究上,虽然比较优势理论和竞争优势理论鲜有交叉,但对于发展中国家的工业化进程而言,二者却缺一不可。比较优势是竞争优势形成的基础,而竞争优势则是比较优势转变为工业生产力所需的“外部性”条件。^⑤ 本文研究主要是从比较优势、竞争优势两个角度对中摩产能合作做出分析。

一、摩洛哥工业发展战略及其理论依托

从2009年开始,摩洛哥相继出台了两个专门用于指导工业制造业发展的政策文件,分别是2009年出台的《国家工业振兴计划》(National Plan for Industrial Emergence,下文称《工业振兴计划》)和2014年出台的《2014~2020年工业加速计划》(National Industrial Acceleration Plan,下文称《工业加速计划》)。根据这两份政策文件可知,摩工业制造业发展并没有陷入争夺外国直接投资的恶性竞争之中,而是致力于国家竞争优势的培育和打造有利于企业竞争力提升的“外部性”条件。

(一) 提升高级生产要素和专业化生产要素水平

波特认为,一个国家想要经由生产要素建立起强大而有持久性的竞争优势,就必须发展高级生产要素和针对特定产业的专业化生产要素。^⑥ 电力、通讯、公路、港口等对工业发展至关重要的基础设施,以及熟练劳动力和技术人员的培训,直接影响到制造业企业的经营成本以及企业竞争优势的提升。而对于单个企业而言,大多

① [美]迈克尔·波特《国家竞争优势(上)》,李明轩、邱如美译,北京:中信出版社2012年版,第70-72页。

② Brian Uzzi, “The Sources and Consequences of Embeddedness for the Economic Performance of Organizations: The Network Effect,” in *American Sociological Review*, Vol.61, No.4, pp. 674-698.

③ 王缉慈等《创新的空间:企业集群与区域发展》,北京:北京大学出版社2001年版,第128页。

④ 梁琦《产业集聚论》,北京:商务印书馆2006年版,第116页。

⑤ 金培《大国筋骨:中国工业化65年历程和思考》,广州:广东经济出版社2015年版,第63-67页。

⑥ [美]迈克尔·波特《国家竞争优势(上)》,第70-72页。

数硬件基础设施和教育培训又具有外生性,无法在它们的生产决策中被内部化。^①因此,对于发展中国家而言,通过修建基础设施、发展教育培训改善工业发展所需“外部性”条件也就变得十分重要。为提升本国生产要素水平,摩主要致力于打造功能完善的工业园区以及提供产业工人的素质。

首先,为提升生产要素质量,摩高度重视工业园区的建设,力图在有限地理范围内改善工业制造业发展所需的“硬件”条件。在工业发展战略的指引下,以及在投资总额约 200 亿迪拉姆工业投资发展基金的支持下,从 2009 年开始,摩建成大量综合工业园区(见表 1),与之前建设的工业园区相比,新建的综合工业园区基础设施水平有了大幅提升,这些新建的工业园区不但都进行过土地平整,配备有水、电、污水处理、电信等必要的基础设施,很多还建有厂房、仓库、办公楼等,供投资者租用。^②

表 1 摩洛哥主要综合工业园区资料

	建立时间	所在城市	产业部门	面积	区块数量
丹吉尔自由区	1999 年	丹吉儿	综合	400 公顷	33 个
乌季达科技城	2009 年	乌季达	电子	107 公顷	118 个
大西洋自由区	2010 年	盖尼特拉	汽车/综合	400 公顷	207 个
中部工业园	2011 年	努阿赛乌尔/卡萨布兰卡	综合	124.4 公顷	107 个
丹吉尔汽车城	2011 年	丹吉尔	汽车/综合	80 公顷	57 个

资料来源 “Industrial Area,” *Royaume du Maroc Ministère de l’Industrie, de l’Investissement, du Commerce et de l’Economie Numérique*, <http://www.zonesindustrielles.ma/?lang=en>, 登录时间: 2018 年 11 月 1 日。

此外,摩也将劳动力技能培训作为提升生产要素质量的重要手段。为配合《工业加速计划》的落实,摩培训和就业促进局公布了《2015~2020 年发展计划》。根据该计划,摩拟在 5 年内新建 120 所培训机构,将全国职业培训能力提升至 65 万人。^③为提高职业培训的针对性,摩还在各大综合工业园区内设立了职业培训中心,由其根据园区产业发展的需要,对劳动力进行专业化培训。

(二) 改善国内营商环境,助力企业在摩洛哥落地生根

竞争优势理论认为,企业在相对熟悉的环境中开展经营活动更有助于企业竞争力的提升。因此,对于企业跨境投资而言,在其他国家投资,特别是在文化环境不熟

① 林毅夫《繁荣与求索:发展中国家经济如何崛起》,张建华译,北京:北京大学出版社 2012 年版,第 126 页。

② “Industrial Area,” *Royaume du Maroc Ministère de l’Industrie, de l’Investissement, du Commerce et de l’Economie Numérique*, <http://www.zonesindustrielles.ma/?lang=en>, 登录时间: 2018 年 2 月 1 日。

③ 《摩洛哥职业培训和就业促进局 2016 年预算将达 34.08 亿迪拉姆》,中国商务部网站,2016 年 1 月 8 日, <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/k/201601/20160101230111.shtml> 登录时间: 2018 年 2 月 8 日。

悉的国家投资,是否能按照国际通用的规则开展生产、经营活动将直接影响到企业的经营成本和盈利能力。而从跨国公司国际投资实践来看,跨国公司进行海外投资活动时,对东道国营商环境的重视程度甚至要高于对硬件基础设施的重视程度。^①因此,摩在制定工业发展战略时,也高度重视国内营商环境的建设。

2009年《工业振兴计划》启动之后,摩主要是从以下几个方面改善国内营商环境:(1)通过要求公司公布年报,允许小股东获取公司非涉密资料,要求公司公布所有权、股权结构信息等措施保护投资者权益;(2)建立电子支付平台提高企业缴纳营业税、增值税、雇员社会保障费等税费支出的便利程度;(3)通过取消有限责任公司最低资本金,降低公司注册费,取消向劳动局提交注册说明书,设立公司注册网络平台等手段,提升开办企业的便利程度;(4)通过改进税收部门办事效率,建立跨区域税收部门联系网络,缩减办事流程等手段提升资产转让的便利程度;(5)通过削减商品出口申报文件数量、缩短商品进口入关时间来提升货物进出口贸易的便利程度。^②此外,作为基础设施建设的软性部分,为提高政府服务效率和服务水平,摩在综合工业园区均设有“单一窗口”服务,以便高效地为企业办理项目投资所需的各类手续。例如,在丹吉尔出口免税区,相关手续办理时间可以压缩至24小时以内。^③

(三) 提升本土供给能力 构建相互依存的产业“生态系统”

大量企业相互竞争、相互协作构成的“弹性专精”生产条件是产业集聚和竞争优势的重要特征。而“弹性专精”生产条件的形成也离不开本土企业在产业链中的深度参与。国际投资实践亦表明,跨国公司境外生产基地所需服务和商品,平均超过50%是从东道国境内获得,而东道国本土供应能力也是跨国企业选择投资目的国的重要参考因素。^④在制定工业发展战略时,摩也高度重视解决制约本土供给能力提升的制度瓶颈。

最初,为解决信息不对称导致本土供应能力不足的问题,降低企业获得供应商的信息成本,摩高度重视企业信息网络的建设。为整合国内企业资源、降低资源的区块化,在产业“生态系统”下,摩建立了辐射范围广泛的信息网络,不但收录了一般企业信息,甚至也将与产业发展相关的微型企业、家庭作坊式企业信息收录其中。此外,为促进信息共享,摩还建立了技术人才资源数据库和跨部门合同数据库。

^① World Bank, *2017/2018 Global Investment Competitiveness Report*, pp. 25-27.

^② World Bank, *Doing Business 2010-2018*, World Bank: Washing D.C. <http://www.doingbusiness.org/en/reports/global-reports/doing-business-2019>, 登录时间:2018年11月29日。

^③ Moroccan Investment Development Agency, *Integrated Industrial Platforms*, <http://www.invest.gov.ma/index.php?id=87&lang=en>, 登录时间:2018年2月8日;中国商务部《对外投资合作国别(地区)指南:摩洛哥(2017年版)》<http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/moluoge.pdf> 第48-57页,登录时间:2018年2月8日。

^④ World Bank, *2017/2018 Global Investment Competitiveness Report*, p. 32.

为解决因企业无力扩张产能而导致本土供应能力不足的问题,摩高度重视为企业产能扩张提供资金支持的工作。在工业发展战略下,摩政府在 2009 年设立了专门用于支持企业扩张产能的哈桑二世基金,该基金主要用于支持企业为扩张产能建设厂区、购买设备。根据哈桑二世基金的资助条款,对于在汽车、航空、电子、纳米技术、微电子、生物科技等领域的投资项目,企业在与摩政府签署协约后,企业可获取总额不超过总投资额 15% 或 3 000 万迪拉姆以下的资金补贴,其内容包括:用于项目建设用地和厂房建筑,资助额为建设用地和厂房建设所需资金的 30% (以每平方米 2 000 迪拉姆为最高限价);用于购买新设备,资助额为购买新设备款的 15% (不包括进口关税等税收费用)。此外,摩也与国内银行签署协议,由其为符合规定的企业扩张产能提供融资支持。^①

(四) 改善国际贸易环境、扩展产业发展的外层空间

竞争优势理论认为,贸易成本的降低能够进一步凸显要素禀赋的重要性,经济一体化将有助于推动产业集聚从区内市场规模较大、生产效率较低的国家向市场规模较小、生产效率较高的国家转移。^②受此影响,市场规模较小、生产效率较高的国家也会因为受益于经济一体化所带来的市场规模的扩大,吸引一体化区域外的企业前来投资。也恰恰是认识到经济一体化的上述影响,摩也将改善国际贸易环境作为工业发展战略的重要内容。

在改善贸易环境方面,摩既重视为工业制造业发展开拓新的外层空间,也十分重视既有空间的维护。首先,为进一步扩展产业发展的外层空间,摩明确提出要进一步融入非洲,作为融入非洲经济的初步战略,摩在 2017 年 2 月正式申请加入西非国家经济共同体。此外,为巩固已经获得的有利的贸易环境,摩也明确提出要密切监督已生效自由贸易协定的遵守情况。

二、中摩开展国际产能合作的现实基础

劳动密集型工业制造业是摩工业发展战略的重点。从摩国内情况来看,摩具有发展劳动密集型工业制造业的潜在比较优势。近些年,伴随工业发展战略的稳步推进,摩也逐渐建立起有利于比较优势转换为竞争优势的“外部性”条件。上述有利条件都为中摩产能合作的推进提供了现实基础。

^① WTO, *Trade Policy Review Report by the Secretariat: Kingdom of Morocco*, WT/TPR/S/329/Rev.1, 15 June 2016, p. 37.

^② Marius Brühlhart, “Evolving Geographical Concentration of European Manufacturing Industries,” *Review of World Economics*, Vol.37, No.2, 2011, pp. 215–243; Rikard Forslid, Jan I Haaland and Karen Helene Midelfar Knarvik, “A U-shaped Europe? A Simulation Study of Industrial Location,” *Journal of International Economics*, Vol.57, No.2, 1999, pp. 273–297.

(一) 中摩开展国际产能合作的比较优势基础

从资源禀赋的角度来看,摩在劳动密集型工业制造业的发展上具有许多有利条件,它们构成了摩承接我国劳动密集型制造业对其转移的比较优势基础。

第一,摩劳动力供给充足、具有成本优势。对于劳动密集型制造业的发展而言,充足且具有竞争力的劳动力供给无疑是最为有利的生产条件。首先,得益于相对年轻的人口年龄结构,摩未来劳动力供给相对充足。2017年,摩15~64岁人口在总人口中占比为65.8%,摩0~14岁人口在总人口中占比为27.4%,都高于全球平均水平。^①较为年轻的人口年龄结构决定了摩现在和将来都会有大量适龄就业人口进入劳动力市场,为劳动密集型工业制造业的发展提供充足的劳动力供给。此外,受经济发展水平所限,摩制造业部门的劳动力价格也具有较强的国际竞争力。根据2017年版《对外投资合作国别(地区)指南》,2015年摩制造业部门操作工平均时薪约合1.6美元。^②而根据欧瑞国际公布的数据,2016年中国、泰国制造业部门的人均时薪分别为3.6美元和2.0美元,摩劳动力价格不足中国的一半,比泰国还要低20%。^③因此,与充足的劳动力供给一样,具有国际竞争力的劳动力价格也构成了摩劳动密集型工业制造业发展的有利条件。

第二,摩地理位置优越、临近欧洲市场。有利的地理位置所带来的贸易成本的降低,也是摩工业制造业发展的有利条件。从地理位置来看,摩与全球三大经济体之一的欧盟隔海相望,从摩丹吉尔港到西班牙阿尔赫西拉斯港船运时间不足1个小时,有效降低了摩欧之间的运输成本。国际贸易的运输成本可用“运费和保险因素”(FIF)进行衡量,该值由一国的进口值(CIF)除以剔除了运费后的进口值离岸价格(FOB)计算得出,配电设备是欧盟从摩进口的重要货物商品,如果是从欧盟为出口目的国,受地理位置的影响,中国配电设备企业的生产成本要比摩高出三分之一。也正是得益于地理位置的毗邻,摩能够从欧盟以较低的成本获取生产要素,也能够以较低的价格向欧盟出口商品。因此,与欧盟毗邻形成的优越的地理位置就构成了摩制造业发展的有利条件。

第三,摩背靠能源腹地、能源供给充足。现代工业的发展离不开充足的能源保障,尽管摩本国资源储量相对有限,但由于国内电网与欧洲电网、阿尔及利亚电网实现互联,摩不但国内很少出现停电问题,国内工业用电成本也具有国际竞争力。根据中国商务部公布数据,摩布斯库拉工业园高峰电价约合7.8美分/度,较北京经济

^① World Bank, "World Development Indicators," October 18, 2018, <http://databank.worldbank.org/data/source/world-development-indicators/preview/on>, 登录时间:2018年11月6日。

^② 《对外投资合作国别(地区)指南:摩洛哥(2017年版)》,中国商务部网站, <http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/moluoge.pdf>, 第39页,登录时间:2018年3月2日。

^③ 《中国制造业平均工资超过拉美》,FT中文网, <http://www.ftchinese.com/story/001071536>, 登录时间:2017年2月17日。

技术开发区 110 千伏工业高峰电价低 38.6% 较法国工业用高峰电价低 40.0%。^① 具有国际竞争力的电力供应不但为摩发展一般的劳动密集型工业制造业提供了能源保障,也为摩发展轮胎、平板玻璃等高耗能的劳动密集型工业制造业创造了条件。

(二) 中摩开展国际产能合作的竞争优势基础

摩工业发展战略致力于国家竞争优势的提升,在该战略的推动下,摩逐渐形成了有利于工业制造业发展和中摩产能合作开展的有利的“外部性”条件。

首先,宏观经济稳定、主权信用评级较高。主权信用评级是信用机构对一国政府履行偿债责任的信用和能力的评级,也是跨国企业选定投资目的国的重要参考因素。而摩恰恰是地中海沿岸主权信用评级最高的中等偏低收入国家,根据大公国际 2016 年评级,摩洛哥主权信用等级为 BBB⁻,表明该国财富创造能力虽然一般,但信用关系较为稳定,而同年地中海沿岸其他中等偏低收入国家的主权信用评级分别为:突尼斯(BB⁺)、阿尔及利亚(BB⁺)、约旦(B⁺)、埃及(B⁻),按照大公的评级标准,这些国家的信用关系都不稳定。^② 通过上述地中海沿岸国家主权信用评级的对比可以看到,摩是欧洲周边宏观经济最为稳定的中等偏低收入国家,摩因主权信用危机引发汇率风险、融资成本上升以及外汇管制、资本流动管制的可能性要显著低于周边其他国家。因此,从投资安全的角度来看,相较于周边其他国家,摩宏观经济更为稳定,更有利于工业制造业的发展。

其次,营商环境良好、有利于外国企业扎根。在工业发展战略的推动下,摩营商环境得到显著改善。根据世界银行发布的全球营商环境排名,2009 年摩营商环境还仅排在全球第 128 位,此后开始稳步上升,2018 年上升至全球第 60 位,已处于地区领先地位,在阿拉伯国家中仅逊于阿联酋,在非洲国家中也仅逊于毛里求斯和卢旺达。^③ 营商环境的显著改善意味着外国投资企业在摩投资能够更好地按照国际通用的商业规则行事,建立本地联系所发生的“额外成本”有所降低,政府寻租等导致企业隐形成本增加的现象也有所减少,与周边中等偏低收入国家相比,更有利于企业开展经营活动。

再次,初步形成的产业集聚、投资示范效应开始显现。在工业发展战略的指引

^① 《对外投资合作国别(地区)指南:摩洛哥(2017年版)》,中国商务部网站,http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/moluoqe.pdf,第 57 页,登录时间:2018 年 3 月 2 日;《电价》北京市人民政府网,2017 年 9 月 14 日,http://www.beijing.gov.cn/bmfw/jmsh/jmshshj/shjfd/dj/t1492381.html,登录时间:2018 年 3 月 5 日;《对外投资合作国别(地区)指南:法国(2017年版)》,中国商务部网站,http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/faguo.pdf,第 33 页,登录时间:2017 年 7 月 16 日;

^② 《主权信用评级》,大公国际资信评估有限公司网站,http://www.dagongcredit.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=88,登录时间:2018 年 3 月 8 日。

^③ “Doing Business Rankings,” World Bank, http://www.doingbusiness.org/en/rankings,登录时间:2018 年 11 月 6 日。

下,包括汽车、航空在内,摩一批增加值较高的新兴产业部门逐渐发展起来。这些新兴产业部门都是依托软硬基础设施较为完善的综合工业园区培育起来的。在这些工业园区内,已经初步形成了行业内企业相互支撑的“弹性专精”生产条件,并形成产业集聚。以汽车工业为例,很多综合工业园区内已形成汽车组装与汽车零部件生产协同发展的产业“生态系统”。例如,在丹吉尔汽车城,围绕雷诺汽车工厂聚集了百余家汽车配套厂商,其中就包括法国冲压设备制造商斯诺普(Snop)、法国汽车玻璃制造商圣戈班(Saint Gobain)、日本安全带和安全气囊制造商高田(Takata)、日本汽车系统零部件制造商电装(Denso)、美国汽车电子系统制造商伟世通(Visteon)、日本汽车涂料制造商关西涂料(Kansai Paint)等众多全球知名汽车零部件生产企业。^①在丹吉尔汽车城、卡萨布兰卡汽车城等产业集聚地的带动下,2009~2017年摩汽车出口贸易额由1.2亿美元增至26.6亿美元,年均增速高达46.7%。从2016年开始,汽车产业成为摩第一大出口创汇产业。^②汽车组装业的发展也有效带动车用电缆、汽车转向柱、汽车安全带等零部件产业的发展。

国际投资的实践表明,跨国企业更倾向于在已形成产业集聚效应的地区进行投资。^③因此,得益于产业集聚的初步形成,摩已逐步展现出投资示范效应。对于跨国企业而言,在汽车、航空、纺织服装等摩已展现出竞争优势的产业部门,对摩投资显然比对该地区其他中等偏低收入国家投资更有利于提升企业竞争力。

最后,劳动力资源共享有助于推动形成新的产业集聚地。产品距离理论认为,两种产品包含的隐性知识越为接近,高质量的劳动力资源便能够更为便捷地在这两个产业部门之间流动,一个国家能够出口一样特定的工业制成品,也就能够很容易地出口与之产品距离较为接近的另外一种工业制成品。^④摩在产业工人培训方面做出的巨大投入,不但有利于支撑现有产业集聚中心的发展,也为培育其他新兴产业创造了条件。近些年,正是得益于高质量产业工人的培育,摩新兴产业获得了快速发展。按照《国际贸易标准分类》(第四修订版)三位数子目进行分类,2012~2017年间,摩有3组工业制成品出口贸易额年均增速超过50%,有6组工业制成品出口贸易额年均增速介于20~50%之间,有18组工业制成品出口贸易额年均增速介于10%~

① 《摩洛哥汽车产业概述》,中国商务部网站,2016年1月18日, <http://ma.mofcom.gov.cn/article/ztdy/201601/20160101237004.shtml>, 登录时间:2018年4月19日。

② “UNCTADSTAT,” UNCTAD, October 9, 2018, <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>, 登录时间:2018年11月6日。

③ 梁琦《产业集聚论》,第179-190页。

④ Ricardo Hausmann and Bailey Kingler, *Structural Transformation and Patterns of Comparative Advantage in the Product Space*, Cambridge: RWPO6-041, September 2006; Cesar A. Hidalgo et al., “The Product Space Conditions the Development of Nations,” *Science*, Vol.317, No. 5837, 2007, pp. 482-487.

20%之间。^① 新兴产业的不断涌现也表明,摩职业教育培训造就的技术工人队伍构成了摩工业制造业发展的有利条件。

三、中摩开展国际产能合作的阻碍与应对

尽管中摩产能合作具有较好的比较优势和竞争优势基础,但在推进过程中,仍有很多制约其稳步推进的现实阻碍。只有针对相应阻碍进行妥善应对,中摩产能合作才能够落到实处。

(一) 中摩开展国际产能合作的阻碍

企业是落实中摩产能合作的具体实体。然而,中国企业对摩投资在主、客观方面都面临许多阻碍。

首先,中国企业对摩投资缺少历史积累,投资示范效应不高。国际直接投资是跨国经济合作的重要载体,但中国企业对摩投资却并不活跃。根据《2017 年度中国对外直接投资统计公报》,2017 年中国对摩直接投资流量仅为 5 986 万美元,仅占到当年中国对非直接投资流量总额的 1.6%。截至 2017 年年底,中国对摩直接投资存量仅为 3.2 亿美元,也仅占到当年中国对非直接投资存量总额的 0.7%。^② 而直接投资数额有限所折射出的便是国内企业普遍缺乏对摩投资经验和热情,并成为中摩产能合作的重要阻碍。

其次,摩重视对中国市场的保护,市场壁垒较高。摩国内市场的高壁垒主要体现在:严格限制自由区企业产品内销,以及对工业生产所需中间产品征税较高关税税率。为保护国内企业,摩对在自由区投资的企业设置了严格的内销比例。例如,丹吉尔出口免税区规定,区内企业最多仅能将 15% 的产品销往国内市场。^③ 但摩优越的生产条件又主要集中于享有自由区待遇的综合工业园区,设置严格的内销比例对中国企业来说,意味着借助摩优越的生产条件组织生产,并没有办法将产品打入摩国内市场,而是只能将摩主要出口对象国作为企业的目标市场。此外,摩对工业生产中间产品征收的高关税税率也构成了中摩产能合作的重要阻碍,在关税税率的设定上,摩对中间产品征收的关税税率与最终产品相比几乎没有差异,例如,2017 年,摩对客运车辆征收的最惠国关税税率平均为 10.7%,而按照《商品名称及编码协

^① “UNCTADSTAT,” UNCTAD, October 9, 2018, <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>, 登录时间:2018 年 11 月 6 日。

^② 中国商务部、中国国家统计局、国家外汇管理局《2017 年度中国对外直接投资统计公报》,北京:中国统计出版社 2018 年版,第 46-47、52-53 页。

^③ 《对外投资合作国别(地区)指南:摩洛哥(2017 年版)》,中国商务部网站, <http://fec.mofcom.gov.cn/article/gbdqzn/upload/moluoge.pdf>, 第 50 页,登录时间:2018 年 3 月 2 日

调制度的国际公约》四位数税目进行统计,同年摩对汽车零件及其附件征税最惠关税税率介于9.1%~21.3%之间。^①对中国企业而言,摩对中间产品征收的高关税税率意味着我国企业很难借助在东道国建立散件组装工厂这一传统模式降低产品对摩出口的成本。

再次,中国产品品牌声誉不利于打入摩主要出口市场。在摩投资生产应以外销为主,然而我国生产的最终形态的工业制成品因缺乏品牌效应很难在摩主要出口市场打开销路。从工业制成品的类别来看,摩已初步形成国际竞争优势、直接面对消费者的最终形态的工业制成品仅局限于汽车、成衣两个产业部门。其中,摩汽车产业的发展主要是由法国汽车巨头雷诺公司的投资带动起来的,产品也主要是由母公司返销售至法国、西班牙等欧洲市场。而服装产业则是摩具有较强国际竞争优势的传统制造业部门,但摩所产服装历来也都是以贴牌的形式销往欧洲国家。尽管我国的汽车、服装产销量均位居全球首位,但由于自主品牌仍普遍缺乏国际知名度,相关产品转移至摩生产,也很难在欧洲市场有效打开销路。

最后,中国企业融入摩所处欧洲产业链亦存在困难。由于中摩双方在全球产业布局中处于不同的产业链体系之中,中国企业想要借助摩有利的生产条件组织生产中间形态的工业制成品,也存在一定阻碍。这主要是因为,摩很多新兴产业的发展主要得益于融入法国企业主导的产业链体系,而中国相关企业则主要融入了北美、东亚产业链体系,在欧洲也主要是与德国企业发生接触,而与法国企业的联系有限。例如,在电线、电缆等配电设备中,摩出口贸易额最大的是《国际贸易标准分类》772.59目商品:其他用于开关、保护电路和连接电路用电器,2016年,该类货物占到摩配电设备出口贸易总额的68.5%,其中绝大部分流入西班牙、法国。2016年,摩对上述两国出口贸易额分别占到该类货物出口贸易总额的63.1%和28.5%,但同期中国出口该类货物则主要流向美国及周边国家和地区,对西班牙、法国出口仅占到我国该类货物出口贸易总额的0.6%和0.3%。^②与配电设备类似,包括汽车转向盘、安全带等汽车零部件以及飞机零部件的出口流向上,中摩两国均都表现出巨大差异,这表明中、摩两国实际上处于不同的产业链体系。对于中国很多企业而言,由于所处产业链不同,与法国企业的联系非常有限,想要借助摩有利的生产条件组织生产、打开欧洲市场存在一定困难。

(二) 中摩开展国际产能合作的推进策略

面对中摩开展国际产能合作的上述阻碍,基于比较优势和竞争优势的相关观点,为将中摩产能合作落到实处,可采取以下推进策略。

^① “Tariff Download Facility,” WTO, <http://tariffdata.wto.org/>, 登录时间:2018年3月25日。

^② “UN COMTRADE,” UN, <https://comtrade.un.org/data>, 登录时间:2018年3月31日。

第一,应以融入欧洲产业链作为产能合作主导方向。国际直接投资实践表明,跨国公司对发展中国家非资源类工业部门的投资主要出于三个目的:首先,获取新市场或新客户;其次,降低生产成本;最后,整合企业价值链。^①由于中摩双方实际处于不同产业链体系,国内企业在摩投资并不会优化企业价值链。考虑到远离母国供给系统的影响,若只是为降低企业经营成本,我国企业在周边中等偏低收入国家投资显然要优于在摩投资。因此,国内企业对摩实施产业转移的定位应当是开拓新客户和获取新市场,也就是以开拓与摩毗邻、经济关系紧密,并且已建立特殊贸易关系的欧洲作为目标市场。考虑到我国制造业企业自有品牌在欧洲市场普遍缺乏品牌声誉,很难广开销路,中摩产能合作也应当以中间形态工业制成品作为合作重点,以融入欧洲产业链作为中摩产能合作的主导方向。在合作初期,应将重点聚焦于汽车、航空、纺织服装等摩已初步形成产业聚集效应产业部门。

第二,应以摩现有综合工业园区作为合作平台。利用境外工业园区提供的“外部性”条件,为企业提供有利的生产、经营环境,无疑是落实产能合作的有效途径。然而,设立境外工业园区不但要投入大量资金,园区经营主体与东道国政府部门、特别是地方政府机构的合作也需消耗大量精力。因此,在操作层面,由投资国主导在东道国建立境外工业园区并不容易,如东道国基础设施条件尚可,还应当尽量以东道国当地平台作为产业转移的载体。对于中摩产能合作而言,由于与其他发展中国家相比,摩已建成的综合工业园区基础设施已十分完善,一些成熟园区也已初步形成产业集聚效应,摩营商环境在发展中国家中也是居于前列,甚至还优于中国。因此,中摩产能合作也应以依托摩相对成熟的综合工业园区作为投资平台,而非投入巨资,建设新的孵化平台。

第三,应以中小企业为先导。日本经济学家小岛清提出的边际产业扩张理论认为,由于中小企业高度灵活、转移到东道国的技术更适合于当地生产要素结构,因此能为东道国创造更多的就业,投资国对外投资活动应当以中小企业为先导。^②国际直接投资的实践也表明,中小企业在东道国当地的采购比例更高,与东道国的经济联系也更为紧密。^③因此,中摩产能合作也应高度重视中小企业的作用,以中小企业为先导。中小企业在摩投资如若取得成功,能够更好地提升摩洛哥与中国开展国际产能合作的热情。

^① Peter Kusek and Andrea Silva, *What Investors Want: Perceptions and Experiences of Multinational Corporations in Developing Countries*, Washington D. C.: World Bank Policy Research Working Paper NO. WPS8386, March 2018, p. 7.

^② Kiyoshi Kojima, *Direct Foreign Investment: A Japanese Model of Multinational Business Operation*, London: Croom Helm, 1978, pp. 38-42.

^③ Peter Kusek and Andrea Silva, *What Investors Want: Perceptions and Experiences of Multinational Corporations in Developing Countries*, pp. 17-18.

第四 应适时引入中国龙头企业。坚持以中小企业为先导,并非是要否定大型龙头企业的作用,大型龙头企业资金、技术实力雄厚,中摩产能合作的高度也应由国内龙头企业投资来体现。不过,在产能合作的起步阶段,除非企业产品在欧洲市场已经建立成熟的销售渠道,并且在摩组织生产可有效降低企业对欧出口的成本,否则,在摩投资未必有利于企业竞争力的提升。根据摩产业发展的特点,我国龙头企业想要融入摩已形成的产业集群并不容易,龙头企业投资一旦失败,势必会打击东道国与我开展产能合作的热情,给中摩两国未来在更大范围内开展国际产能合作带来不利影响。因此,由龙头企业带动产能合作不能操之过急,而是应当在科学论证的基础上,坚持适时引入的策略。

第五 相关部门为国内企业赴摩投资提供“软性”支持。投资缺乏历史惯性,对摩当地市场及摩主要出口市场缺乏了解是中摩产能合作开展的重要阻碍。对于国内企业,特别是中小企业而言,受自身实力限制,也不太可能将大量资金用于对摩投资的前期调研和风险评估。鉴于此,为助推中摩产能合作取得突破,我国相关部门及行业协会可建立特定机制引导国内企业对摩投资活动,为国内企业对摩投资提供“软性”支持,帮助企业获得对摩投资所需的相关信息,协助拟计划赴摩投资的企业办理有关手续,由政府建立智力支持网络,协助国内企业,特别是中小企业落实对摩投资。

四、结 语

巨大的人口红利、濒临欧洲市场、背靠国际能源供应腹地所带来的优越条件,为摩发展劳动密集型工业制造业创造了极为优越的潜在比较优势。近年来,为将劳动密集型工业制造业发展的潜在比较优势转变称为现实生产力,摩提出了以提升国家竞争优势为主要内容的工业发展战略。伴随工业发展战略的稳步推进,摩逐步具备了有利于企业竞争力提升和国家竞争优势形成的“外部性”条件。毫无疑问,摩在劳动密集型工业制造业发展上所展现出的比较优势和竞争优势,也为中摩开展国际产能合作提供了现实依托。然而,从企业投资的角度来看,由于我国企业对摩投资普遍缺乏经验,我国借助摩优越的生产条件组织生产,将产品打入摩本国及其主要出口市场存在困难,我国企业在摩投资并融入摩所处国际产业链并非易事,这决定了中摩产能合作的开展也不可能一帆风顺。因此,中摩产能合作的具体推进,也只有根据上述困难,结合摩工业制造业发展特点以及我国国内企业自身实力,在科学规划的基础上稳步推进,才能将其落到实处。

(责任编辑: 赵 军 责任校对: 李 意)

formation of China's Middle East diplomatic thought involves five elements: power structure, interest structure, institutional structure, cultural gene and emotional accumulation. The contents of China's Middle East diplomatic thought include five connotations: peace and development, partnership rather than alliance, the right approach to justice and interests, a Community of shared future for China-Arab States, and political solution of hot issues. Under the guidance of China's Middle East diplomatic thought in the new era, China and the Middle East countries have made initial achievements in building the "Belt and Road". China has launched a successful all-round and balanced diplomacy in the Middle East. China's trade, investment and assistance in the Middle East have increased significantly and its structure has become more balanced and reasonable. China and Arab countries have entered a new stage of all-round cooperation. China has played a third-party mediation role in solving hot issues in the Middle East.

Key Words New Period; China; Middle East; Diplomatic Thought

Authors WANG Bo, Professor, Middle East Studies Institute, Shanghai International Studies University; YAO Quan, Ph.D. Candidate, Middle East Studies Institute, Shanghai International Studies University.

91 The Role of Infrastructure in the Middle East Economic Development and Prospects of Cooperation on the "Belt and Road"

Abstract After World War II, Middle East countries steadily gained their independence. Since then, their infrastructure construction has made great progress, which has played an important role in the regional economic growth. However, the infrastructure development in the Middle East is unbalanced. Some countries have established relatively modern infrastructure and thus promoted economic growth effectively. While other countries' infrastructure constructions are still inadequate, which undermining their economic growth. The other countries' infrastructure are damaged by war and conflict, and need reconstruction. Considering that most countries in the Middle East are in the initial stages of industrialization and urbanization, with huge young population, those countries are in great demand of transportation, communication, electricity and other infrastructure development. This is a good opportunity for the Belt and Road initiative to accomplish interconnectivity and Win-Win result in infrastructure construction.

Key Words Infrastructure; Economic Development; The Middle East; the Belt and Road Initiative

Author JIANG Yingmei, Ph.D., Associate Professor, Institute of West-Asian and African Studies, Chinese Academy of Social Sciences.

105 Morocco's Industrial Development Strategy and Sino-Morocco Production Capacity Cooperation

Abstract Morocco possesses the potential comparative advantage in developing the labor-intensive manufacturing industries. With the implementation of industrial development strategy based on the theory of competitive advantage, Morocco has gradually established the "eternities" for converting comparative advantage potentials into actual productivity. And with the achievements mentioned above, the industrial development strategy of Morocco has also laid a solid foundation for its manufacturing industry development and its production capacity cooperation with China. However, due to the constraints of a series of subjective and objective factors, there are still many obstacles to the promotion of China-Morocco production capacity cooperation from the perspective of corporates' investment. Therefore, only by making reasonable plans for the corresponding obstacles can we well implement the bilateral production capacity cooperation. By relying on the theory of comparative advantage and competitive advantage, this paper proposes the specific implementation strategy of China-Morocco production capacity cooperation based on the analysis of its bases and obstacles.

Key Words China; Morocco; Manufacturing Industry; Production Capacity Cooperation

Author LIU Dong, Associate Professor, Institute of West-Asian and African Studies, Chinese Academy of Social Sciences

(本期责任编辑 李 意)