

海外观察

WTO衰落大势已定

□金晓明

上周末，在有着“世界之最”美誉的印尼巴厘岛，世界贸易组织（WTO）多哈回合谈判迎来曙光，取得“突破性”进展，达成了该组织1995年成立以来的第一份全球贸易协定。

不过，这份所谓的“突破性”协议并不足以逆转WTO影响力衰落的命运。事实上，这份协议反而暴露出WTO的问题：在160个成员国不论大小都有“一票否决权”的谈判桌上，要最终达成一份雄心勃勃的全面协议实在太难。

的确，没有人希望看到WTO的衰落。因为按照理想图景，我们希望看到一个统一的全球贸易体系，而不是彼此割裂的区域贸易协定。美国哥伦比亚大学教授贾格迪什·巴格沃蒂曾将目前林林总总的自贸协定比喻成一盘“意大利面”。他认为，这些复杂混乱的贸易规则很可能不是创造贸易机会，而是毁掉贸易机会。

目前全球共有三百多个生效的自贸谈判。我们可以想象一下，一个像苹果手机这样深度嵌入国际产业链的产品，其生产、组装和销售可能在几十甚至上百个国家发生，这意味着这一产品的生产和销售过程可能被数个甚至数十个自贸协定所管辖，由此造成的合规流程将复杂，成本将高昂。

因此，在理想状态下，我们希望WTO可以构筑一个统一的全球贸易协定，而不再需要各国去构筑“壁垒架屋”式的繁复的双边和区域贸易协定。不过，这样的理想状态在现实中被证明是难以实现的。

本次达成的“巴厘一揽子协定”的确是一个“历史性”突破，这是WTO成立18年来首次达成的贸易协定，也是多哈回合谈了12年来的第一份成果清单。不过，就事论事来说，突破本身实在很有限。

多哈回合一共有八大议题，包括农业、非农产品市场准入、服务贸易、规则谈判、争端解决、知识产权、贸易与发展以及贸易与环境。而这次的巴厘协定仅仅涉及了农业、发展和贸易便利化议题，而且即使在这三大议题里面也遗留了很多仍待解决的问题。例如谈判中的一大难点——印度的粮食补贴问题——就只是被暂时封存而非彻底解决。由此可见，巴厘协定仅仅是锁定了多哈回合“低垂的果实”，硬骨头还在后面。

虽然有分析估算认为，这份协议的潜在价值接近1万亿美元，但这是按照理想情况作出的估算，实际上这份协议带来的好处不会立竿见影地显现。例如，巴厘协定在增加贸易便利化方面设定了目标，但和调整关税税率这种较易操作的改变相比，增加清关速度和便利需所有成员国对相关机构和流程做出改革，每个国家的推进速度将会受到国内政治和其他因素的影响。而且，对增加贸易便利的评估也存在主观不确定性。

面对巴厘协定这样一份初步的、锁定“早期收获”的协议，谈判各方依然毫不吝啬赞美之词，并认为这令WTO躲过了“被边缘化”的命运。这样的态度本身就是一种危险信号：12年的谈判只拿下了“低垂的果实”，那还得花多少年才能真正完成多哈回合的全部谈判议程呢？

这样的疑虑或许就是分析人士普遍不看好多哈回合前景的原因之一。和WTO相比，两大贸易谈判明显吸引了更多目光，也被寄予了更高期望。其一是跨太平洋伙伴关系协定（TPP），其二是跨大西洋贸易与投资伙伴协定（TTIP）。

随着日本加入TPP谈判，这一由美国资主导的高规格自由贸易协定成员国已增加十个，并且临近年末韩国也表示有意参加。虽然日美在农业问题上仍有“硬骨头”要啃，但双方对达成这一协议均是志在必得，很可能将在未来数月内完成谈判。

而TTIP的谈判难度相对较大，欧美约占世界国内生产总值的一半，世界贸易额的1/3，相互投资达3.7万亿美元。这个协定如果达成，将成为史上最大的自由贸易协定。虽然谈判难度较大，但美欧毕竟是战略盟友，又具有相似的经济发展水平和政治体制，因此达成谈判的希望仍然远大于大过成员国经济发展水平差异巨大的WTO。

因此，虽然人们不愿意放弃多边贸易体制，但现实是跨太平洋和大西洋的两大自贸谈判成功概率远远超过多哈回合。因此，对中国来说，态度的转变也是情理之中的事。中国商务部部长高虎城在WTO巴厘岛会议上致辞时就首次释放了思路转变信号，他表示中国“对于其他多边、诸边谈判，持开放态度”。

不过，中国在贸易谈判上的出路何在，目前依然不明朗。此前中国对TPP持怀疑和警惕态度，如今虽然转变态度想参加，但显然为时已晚。而中日韩自贸谈判以及和东盟的自贸谈判目前都受到中日关系紧张的冲击。

中国是WTO体系的巨大受益者，未在WTO日渐没落的情况下，如何寻找新的贸易增长点是当下的迫切课题。

海外聚焦

WTO衰落大势已定

□金晓明

上周末，在有着“世界之最”美誉的印尼巴厘岛，世界贸易组织（WTO）多哈回合谈判迎来曙光，取得“突破性”进展，达成了该组织1995年成立以来的第一份全球贸易协定。

不过，这份所谓的“突破性”协议并不足以逆转WTO影响力衰落的命运。事实上，这份协议反而暴露出WTO的问题：在160个成员国不论大小都有“一票否决权”的谈判桌上，要最终达成一份雄心勃勃的全面协议实在太难。

的确，没有人希望看到WTO的衰落。因为按照理想图景，我们希望看到一个统一的全球贸易体系，而不是彼此割裂的区域贸易协定。美国哥伦比亚大学教授贾格迪什·巴格沃蒂曾将目前林林总总的自贸协定比喻成一盘“意大利面”。他认为，这些复杂混乱的贸易规则很可能不是创造贸易机会，而是毁掉贸易机会。

目前全球共有三百多个生效的自贸谈判。我们可以想象一下，一个像苹果手机这样深度嵌入国际产业链的产品，其生产、组装和销售可能在几十甚至上百个国家发生，这意味着这一产品的生产和销售过程可能被数个甚至数十个自贸协定所管辖，由此造成的合规流程将复杂，成本将高昂。

因此，在理想状态下，我们希望WTO可以构筑一个统一的全球贸易协定，而不再需要各国去构筑“壁垒架屋”式的繁复的双边和区域贸易协定。不过，这样的理想状态在现实中被证明是难以实现的。

本次达成的“巴厘一揽子协定”的确是一个“历史性”突破，这是WTO成立18年来首次达成的贸易协定，也是多哈回合谈了12年来的第一份成果清单。不过，就事论事来说，突破本身实在很有限。

多哈回合一共有八大议题，包括农业、非农产品市场准入、服务贸易、规则谈判、争端解决、知识产权、贸易与发展以及贸易与环境。而这次的巴厘协定仅仅涉及了农业、发展和贸易便利化议题，而且即使在这三大议题里面也遗留了很多仍待解决的问题。例如谈判中的一大难点——印度的粮食补贴问题——就只是被暂时封存而非彻底解决。由此可见，巴厘协定仅仅是锁定了多哈回合“低垂的果实”，硬骨头还在后面。

虽然有分析估算认为，这份协议的潜在价值接近1万亿美元，但这是按照理想情况作出的估算，实际上这份协议带来的好处不会立竿见影地显现。例如，巴厘协定在增加贸易便利化方面设定了目标，但和调整关税税率这种较易操作的改变相比，增加清关速度和便利需所有成员国对相关机构和流程做出改革，每个国家的推进速度将会受到国内政治和其他因素的影响。而且，对增加贸易便利的评估也存在主观不确定性。

面对巴厘协定这样一份初步的、锁定“早期收获”的协议，谈判各方依然毫不吝啬赞美之词，并认为这令WTO躲过了“被边缘化”的命运。这样的态度本身就是一种危险信号：12年的谈判只拿下了“低垂的果实”，那还得花多少年才能真正完成多哈回合的全部谈判议程呢？

这样的疑虑或许就是分析人士普遍不看好多哈回合前景的原因之一。和WTO相比，两大贸易谈判明显吸引了更多目光，也被寄予了更高期望。其一是跨太平洋伙伴关系协定（TPP），其二是跨大西洋贸易与投资伙伴协定（TTIP）。

随着日本加入TPP谈判，这一由美国资主导的高规格自由贸易协定成员国已增加十个，并且临近年末韩国也表示有意参加。虽然日美在农业问题上仍有“硬骨头”要啃，但双方对达成这一协议均是志在必得，很可能将在未来数月内完成谈判。

而TTIP的谈判难度相对较大，欧美约占世界国内生产总值的一半，世界贸易额的1/3，相互投资达3.7万亿美元。这个协定如果达成，将成为史上最大的自由贸易协定。虽然谈判难度较大，但美欧毕竟是战略盟友，又具有相似的经济发展水平和政治体制，因此达成谈判的希望仍然远大于大过成员国经济发展水平差异巨大的WTO。

因此，虽然人们不愿意放弃多边贸易体制，但现实是跨太平洋和大西洋的两大自贸谈判成功概率远远超过多哈回合。因此，对中国来说，态度的转变也是情理之中的事。中国商务部部长高虎城在WTO巴厘岛会议上致辞时就首次释放了思路转变信号，他表示中国“对于其他多边、诸边谈判，持开放态度”。

不过，中国在贸易谈判上的出路何在，目前依然不明朗。此前中国对TPP持怀疑和警惕态度，如今虽然转变态度想参加，但显然为时已晚。而中日韩自贸谈判以及和东盟的自贸谈判目前都受到中日关系紧张的冲击。

中国是WTO体系的巨大受益者，未在WTO日渐没落的情况下，如何寻找新的贸易增长点是当下的迫切课题。

底特律玫瑰悄然绽放

通用汽车迎来首位女掌门

□本报记者 杨博



通用宣布管理层变动的同一天，该公司生产的三种新车型被宣布入围今年的北美汽车和卡车年度大奖，占据候选名单的半壁江山。而通用汽车最新款的雪佛兰羚羊汽车也被消费者报告杂志称为试驾过的最好轿车。

美国权威汽车价值评估媒体凯利蓝皮书的主席罗威认为，在巴拉领导下开发的产品极大地增强了通用汽车的市场竞争力。眼下通用汽车已经摆脱政府持股，巴拉将有更多机会开发消费者喜爱的车型，并提高通用的持续盈利能力。

巴拉也在最近一次公开会议上表示，通用汽车在产品开发方面的目标是，不再开发“没有价值的汽车”。

新掌门面临多重挑战

在2009年宣布申请破产保护后，通用汽车进行了大刀阔斧的业务重组，并清算绝大部分债务。一年后，随着经营业绩的改善，通用汽车于2010年11月重新在纽交所上市。自上市以来，该公司股价累计涨幅接近20%。

截至今年第三季度，通用汽车已经连续15个季度实现盈利。去年该公司全年营收1520亿美元，成为全球第二大和美国第一大汽车制造商。12月9日，美国财政部宣布已经清空持有的全部通用汽车公司股票，标志着美国政府从对通用汽车的救助计划中完全退出，通用汽车正式恢复“自由身”。

虽然通用汽车浴火重生，但巴拉仍面临诸多挑战。在美国本土市场，通用尽管仍占据着美国第一大汽车

和轻型卡车制造商的宝座，但市场份额却出现下降，目前的市场份额不到18%。相比之下，底特律三大车企中唯一一家未在金融危机中申请破产保护的福特汽车目前的市场份额为16%，日本汽车巨头丰田的市场份额为14.4%。

不仅如此，高端车市场的激烈竞争也令通用汽车感到焦虑。尽管引入了新车型，但通用旗下高端品牌凯迪拉克仍未从宝马、梅赛德斯奔驰和丰田雷克萨斯手中抢夺到太多市场份额。除上述三个对手外，高端市场新晋势力奥迪在今年前11个月的销售增长了13.3%。上述四个竞争对手占据的市场份额合计接近7%，相当于日产汽车在美国市场的全部份额。更重要的是，随着新富阶层的崛起，高端车市场正经历异乎寻常的高增长。

欧洲市场也不乐观。自2011年以来，通用在欧洲市场累计亏损达180亿美元，通用欧洲2012年销量下滑8.2%至160.7万辆，市场份额为8.5%。不只旗下欧宝品牌的受欢迎度出现下滑，通用还宣布雪佛兰品牌将不在西欧和东欧市场作为主流产品。

此外，通用汽车在雪佛兰Volt电动车上的巨额投入还没有收获回报。而此前，谷歌研发的无人驾驶汽车和特斯拉的电动汽车正对整个行业形成冲击。不过行业分析师对巴拉抱有信心。凯利蓝皮书的分析师内拉德表示，巴拉的职业生涯一直都在汽车行业，特别是作为通用的产品主管，巴拉在推动公司改善产品品质等方面拥有丰富经验。

金融城传真

迟到”的养老金

□本报记者 王亚宏 伦敦报道

俗话说人生七十古来稀，虽然现在随着医疗条件的改善，人均寿命已经大为延长，但70岁在大多数国家绝对算进入颐养天年的时候。不过在英国，老人们却面临“被年轻”的待遇，因为英国财政大臣奥斯本正考虑让人们工作到70岁才领养老金。

奥斯本在政府秋季预算报告中称，按照政府的养老金改革计划，现在刚参加工作的年轻人，要干到他们70岁的时候才能领取养老金。英国政府计划到2060年时，英国人领取退休金的年龄要上调至70岁，这就意味着明年年满18岁开始参加工作的人，要工作满52年才能领取养老金。

英国政府让人们更多工作缴纳养老金的理由是人均寿命在增加，因此领取的年龄应该随着预期寿命的增加而不断上调。在第一次工业革命完成后的1841年，英国男人的预期寿命只有40岁，女人的预期寿命是42岁。相比之下目前寿命已经翻了一番，现在英国的大多数男性都能活到85岁，女性能活到89岁。

华尔街夜话

消失的“99周人”

□本报记者 樊宇 华盛顿报道

感恩节走了，圣诞节的脚步近了。美国民主、共和两党达成的预算协议消除了政府再度关门的风险，国会议员们不用在节日来临前挑灯夜战了。但美国成千上万的失业者却没能等来他们期待的好消息。

联邦政府出资的失业救济项目将于12月底到期，如果国会袖手旁观，约130万美国人将立马失去失业救济。

在美国，人们常用“99周人”来形容那些在失业黑洞中长时间挣扎、靠政府救济度日的人。因为按照美国之前的法律，失业者可以领取最长达99周的失业救济金。这些补贴可以勉强维持正常生活，有地方可住，有钱支付电话账单，桌上有食物，车里有汽油。

根据美国上世纪30年代大萧条时期建立起来的失业保险制度，州政府将向失业者提供最长26周的基本失业救济金，各州根据自身情况申领失业救济金的资格、期限及金额。

受金融危机冲击，美国失业率一再走高。小布什政府2008年推出了紧急失业救助政策，规定联邦政府在各州的失业保险制度基础上，出资延长失业者领

一步升至67岁。有预期认为2035年再涨到68岁，2048年改为69岁。到2060年，你得到古稀之年才能退休。

这个逐年递增的计划看着就挺残忍，但现实更加残酷。虽然目前理论上人们到65岁就能退休拿养老金，但英国国家统计局的数字显示，越来越多的人退而不休，英国年龄65岁以上的职工首次超过了100万。英国就业研究所的负责人表示，65岁以上职工人数的增加反映出一些人由于养老金的不足不得不选择65岁以后继续工作，以弥补收入不足。

因此，简单地将退休时间和寿命挂钩是政府偷懒的行为。虽然人们的寿命确实在增加，但平均来说，人们在退休后应该还能享受三分之一的人生。按照这个比例，虽然目前英国人的平均寿命是80多岁，但到了本世纪中叶要变成一个百岁老人随处可见的国家才能满足标准。

作为英国近一个世纪以来最年轻的财政大臣，奥斯本要到2041年才满70岁，不知他愿不愿意那个时候才领取养老金。

英国目前领取养老金的年龄是65岁，按照计划2020年将上调至66岁，2028年进

取失业救济的时限。作为刺激经济政策的一部分，奥巴马上台后把这一失业救济项目时限再次延长。这样一来，联邦政府提供的失业救济的最长时限达到99周。

但从去年开始，因为两党针对财政问题的交锋，失业者申领救济的最长时限已经从99周降至73周，每周的平均金额也下降了42美元，降至256美元。“99周人”的记录从此退出历史舞台。

和食品券、最低小时薪酬等与低收入人群息息相关的保障制度一样，失业救济在美国也是一件备受关注但又颇具争议的事。在国会两党互相试探之际，媒体报道铺天盖地而来。

奥巴马政府已经多次敦促国会采取行动。根据白宫的报告，凯恩斯主义的“乘数效应”将每1美元的失业救济金所带来的经济效益放大到1.8美元。

但反对者认为，美国目前7%的失业率较金融危机期间10%的高位已经下降了近3个百分点，非常时期的非常政策也应该淡出，是时候撤走“免费午餐”了。况且，支付给有劳动能力的失业者相当于其之前薪酬的40%甚至50%的失业救济金会减少他们求职的动力，这种“养懒人”的做法加重了政府负担，也在一定程度上造成美国长期

失业者人数居高不下的局面。

支持者则认为，现在的就业市场状况远未达到正常水平，失业者的平均失业时间长达36周，远高于危机前。让这些人突然失去救济，简直就是麻木不仁的行为。

主张政府刺激的诺贝尔经济学奖得主保罗·克鲁格曼认为，目前劳动力市场的松弛现象不是因为供给不足，而是因为需求不旺。企业不招工不是因为找不到人，而是因为没有那么多的用人需求。在三个求职者竞争一个岗位的情况下，让人出去找工作，成功几率可想而知。如果切断失业者的救济金，会让他们彻底脱离劳动力大军，成为不被纳入失业统计范围的“黑户”，对整体经济不是好事。

媒体上的唇枪舌剑固然热闹，但真正走进失业者的生活，才能感受到他们心中无助的绝望。美国哥伦比亚广播公司专门针对这样一群说退休太早，但重新上岗又有些大晚的长期失业者做过一期节目。令人惊讶的是，受访者中绝大多数拥有大学文凭，有的甚至是博士，年龄大多在40岁至60岁之间。其中，一位母亲的话令人印象深刻。她对着镜头说，我不想表现得太过于悲观，但我知道，我的生活再也回不到以前的状态了。”

海外选粹

贝莱德崛起

在阴谋论者眼中，贵如花旗、美洲银行及摩根大通这样的金融机构，或埃克森美孚、壳牌这样的能源巨头，抑或苹果、麦当劳、雀巢这样人所共知的大众消费品牌，才有影响世界的能力。而像贝莱德这样在业内声名显赫的投资管理集团，却往往不为外界所熟知，更不入阴谋论者们的“法眼”。事实上，它是上述所有公司的单一最大股东，而且其持有的上市公司股票遍布全球。不仅是股票，它还拥有公司债、主权债、商品期货、对冲基金等多项金融资产。无疑贝莱德已成为全球最大的投资者，其直接控制资产已达4.1万亿美元（几乎相当于所有股权投资基金和对冲基金的总和），另有11

万亿美元资产则通过《经济学家》德从背负沉重的监管包袱。因此，为继续实践“大而不倒”，监管机构正在考虑将贝莱德及其竞争对手们列入最具“系统重要性”的金融机构，这一标签可能会使贝莱德

若监管机构只为避免重蹈金融危机覆辙，那它们挑选贝莱德便是选错了监管对象。因为与银行因贷款和存款资产负债不同，贝莱德只不过是替别人理财，其抗风险能力明显强于银行。不过监管机构若不仅为避免危机再次爆发，还为确定未来系统性风险的来源，那么选中贝莱德不失为一计良策。目前贝莱德所管理的约15万亿美元资产在全球股票、债券及贷款总资产中占比达7%。由此可见，监管贝莱德能够达到“窥一斑而知全豹”的效果，有利于美国金融监管机构迅速统揽全局，而贝莱德自身的风险控制体系虽为人所称道，却也需要适当的外部“管窥”，以利公司长期健康发展。

贝莱德成功的另一主因是对其投资组合进行积极的风险管控。比如，在2008年金融危机爆发之前，贝莱德曾是抵押担保证券界的领军者，但它在开展抵押担保业务前，已在各地按区域进行风险评估，从而避免在金融危机爆发时步雷曼兄弟的后尘，它还将风险管理经

(石磊)