

# 中国

Studies on Theory and  
Practice of Economic  
Development in China

## 经济发展

理论与实践研究

解读新时期中国经济发展的目标

任务：探讨新的国际背景下中国经济

发展面临的机遇与挑战：论证中国经

济稳健发展的政策环境与现实依据。

彭刚 黄卫平 郭郁彬 著

F124  
66

0112325

# 中国

Studies on Theory and  
Practice of Economic  
Development in China

国家教育部博士点人文社会科学基础研究基金项目

彭刚 黄卫平 郭郁彬 著

# 经济发展

理论与实践研究



\*201123257\*



中国人民大学出版社

## 图书在版编目 (CIP) 数据

中国经济发展理论与实践研究/彭刚等著.  
北京:中国人民大学出版社, 2004

ISBN 7-300-05310-6/F·1639

I. 中...

II. 彭...

III. 经济发展-研究-中国

IV. F124

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 004910 号

## 中国经济发展理论与实践研究

彭 刚 黄卫平 郭郁彬 著

---

|      |                                                                                                                                  |              |                   |
|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|-------------------|
| 出版发行 | 中国人民大学出版社                                                                                                                        |              |                   |
| 社 址  | 北京中关村大街 31 号                                                                                                                     | 邮政编码         | 100080            |
| 电 话  | 010-62511242 (总编室)                                                                                                               | 010-62511239 | (出版部)             |
|      | 010-62515351 (邮购部)                                                                                                               | 010-62514148 | (门市部)             |
| 网 址  | <a href="http://www.crup.com.cn">http://www.crup.com.cn</a><br><a href="http://www.ttrnet.com">http://www.ttrnet.com</a> (人大教研网) |              |                   |
| 经 销  | 新华书店                                                                                                                             |              |                   |
| 印 刷  | 北京东方圣雅印刷有限公司                                                                                                                     |              |                   |
| 开 本  | 890×1240 毫米 1/32                                                                                                                 | 版 次          | 2004 年 2 月第 1 版   |
| 印 张  | 12.125 插页 1                                                                                                                      | 印 次          | 2004 年 2 月第 1 次印刷 |
| 字 数  | 336 000                                                                                                                          | 定 价          | 24.00 元           |

---

版权所有 侵权必究

印装差错 负责调换

# 百年沧桑话发展

## (代前言)

无论是对于当代中国还是对于整个世界，20 世纪都是一个风起云涌、天翻地覆的伟大时代。在这已经成为历史的、既短暂而又漫长的一百年中，曾经发生过一系列决定人类历史命运、改变社会发展进程的伟大事件。然而，从发展经济学的角度来考察，在这一百年中留给人类历史最为深刻的烙印，则是第三世界的蓬勃兴起、经济发展理论的广泛传播和占人类绝大多数的发展中国家在谋求经济发展过程中所取得的辉煌成绩和所遭遇的严重挫折。20 世纪留给人类社会最重要的历史遗产，就是几乎所有经济落后的国家和民族都在这一百



年中先后走上了摆脱贫困、振兴经济、谋求发展的道路，它们在自立、自信、自强的基础上，怀着与经济先行发展国同样的心态，去迎接新的世纪赋予人类的机遇和挑战；以世界大家庭平等一员的身份，去共同开创人类历史的崭新纪元。

众所周知，一部世界近代史，从根本上来说，就是一部殖民主义、帝国主义对落后民族和国家侵略、剥削、凌辱、掠夺的历史。经济先行发展国家从不发达向发达的转化与经济落后国家一步步沦为殖民地和半殖民地是同一历史进程的两个不同的方面。按照列宁的说法，到 20 世纪初，帝国主义列强已经将世界瓜分完毕（列宁，1916），处于殖民统治下的落后国家和民族，所面临的只能是任人宰割的悲惨命运。它们根本无法产生谋求发展的动机和愿望，或者即使有这样的想法，也难以如愿以偿。在西方经济增长与发展思想史中，著名的“沉寂的一百年”，实际上所反映的就是从 1850 年到第二次世界大战结束的这一时期，在帝国主义、殖民主义的剥削和掠夺下，落后国家和民族在经济发展实践上的空白。20 世纪初叶，虽然拉丁美洲的一些国家已经争得了民族独立和国家主权，但它们只是获得了政治上的解放，在经济上仍然是西欧和美国的附庸。而亚非拉的广大国家和地区，依然处在前资本主义发展阶段，振兴和发展经济不过是一个遥远的梦想。

中国是世界上人口最多的发展中国家，有着悠久的历史、灿烂的文明，物华天宝，人杰地灵。然而，1840 年以后，帝国主义用利炮坚船打开了古老中国的大门，这个曾经繁荣强盛，在经济、科技、文化等各个方面都遥遥走在世界前列的封建帝国，在西方列强的侵略、掠夺、宰割和剥削下，一步步沦为半殖民地、半封建的国家。到 20 世纪初，封建王朝摇摇欲坠，政治黑暗、经济凋敝，社会动荡、民不聊生，内忧外患、危机四伏。仅就经济发展而言，据

统计，到辛亥革命爆发时的 1911 年，全国共有近代工厂 615 家，资本总额 23 258 万元，其中中国人办的工厂为 521 家，资本为 13 232 万元，占资本总额的 56.89%；其中民营工厂 419 家，资本 8 855 余万元，占资本总额的 38.07%；官办或官商合办的工厂 66 家，资本 4 377 万元，占资本总额的 18.82%；外资工矿 94 家，资本 7 247 万元，占资本总额 31.2%；中外合资工厂 36 家，资本 2 753 万元，占资本总额 11.84%。或许这就是当时中国工矿企业的全部家底了。民办企业规模狭小，百人以上的企业非常罕见，仅有 7~9 个工人的小企业占企业总数的 88% 以上<sup>①</sup>，并且技术设备落后，操作方法简单，生产的产品成本高、质量低，缺乏竞争力。

从交通运输业的发展来看，以铁路运输为例，中国是世界上地域最为辽阔的国家之一，可是直到 1865 年，才有英商杜兰德在北京宣武门外修造的一条一里多长的小铁路，这算是开了中国修建铁路的先河。可就是这样一条“铁路”，不久就被清政府下令拆毁了。在民国以前的 40 余年中，中国共修筑铁路 21 条，总长度为 9 719 公里。其中 13 条是由清政府借用外资、技术和设备，由中国人经营的，长度为 5 193 公里，占总长度的 53%；由中国民间集资或由私人投资兴建的铁路有 4 条，长度为 666 公里，占总长度的 7%；完全由外国人修筑并经营管理的有 4 条，长度为 3 760 公里，占总长度的 39%。这些铁路虽然在一定程度上促进了当时中国经济的发展，但是外国资本在中国修筑铁路的根本目的是为了强化对中国的政治控制和经济掠夺，这导致了国家主权的进一步丧失。例如东北和山东的铁路基本上为日本、俄国和德国所占有，他们在这些地方任意开矿、伐木、征税，甚至驻军、设警等，铁路沿线地区几乎全部沦为这些国家的殖民地。

再以对外贸易为例。鸦片战争以前，中国是一个独立自主的国家，拥有独立的对外贸易权。外国资本来中国做生意，要受到中国政府的政策制约。两次鸦片战争和一系列不平等条约的签订，使中

<sup>①</sup> 林载爵：《中国近百年经济史》，46 页，台湾，台湾世文出版社，1987。



国的主权日益沦丧，外贸与海关被外国列强所控制，鸦片贸易合法化，外国商人可以自由地进入内地做生意，中国的对外贸易迅速由出超变为入超。到辛亥革命前夜，外国资本对中国的进口已经没有什么障碍了。如果废除鸦片贸易，1887年以前，中国的对外贸易一直是“出超”的，可从1888年开始出现入超，以后逐年上升。到1911年，出口总值为37 733.8万海关两，进口总值为47 150.4万海关两，即自1901年起，每年的人超数均在1亿海关两左右。<sup>①</sup>根据法国著名中国历史学家白吉尔教授提供的数据，到1913年，中国的外贸总额与全国人口总数的比值，仅为1.61美元。尽管中国当时在世界上已是一个人口大国，但这区区一个多美元的人均贸易额，也实在是有点少得可怜了。<sup>②</sup>至于当时国民，尤其是广大农民收入的低下、生活的困苦，更是世界上所罕见的。

面对西方列强的侵略、剥削、凌辱，中国也不乏志士仁人，试图向西方寻求富民强国的真理，探寻中国自立自强的途径。他们或尝试建立民主共和政体，或推崇走君主立宪的道路。提出“立宪救国”、“共和救国”、“实业救国”、“教育救国”、“科技救国”，掀起一次次投资热、设厂热、筑路热、开矿热、国货热，展现了新生的中国民族资产阶级创业自立、报国惠民的勇气与激情。其中最为杰出的代表就是中国民主革命的伟大先行者孙中山先生。

1919年，孙中山在《远东时报》6月号上发表了用英文写成的《实业计划》（原名为“The International Development of China”）。在这个使“中国现代化并将中国改变成工业化社会的伟大计划”（白吉尔，1986）中，孙中山写道：“当革命破坏告成之际，建设发端之始，予乃不禁兴高采烈，欲以予生平之抱负与积年研究之所得，定为建国计划，举而行之，以翼一跃而登中国于富强

---

① 陆仰渊、方庆秋：《民国社会经济史》，38～39页，北京，中国经济出版社，1991。

② [法]白吉尔：《中国资产阶级的黄金时代（1911—1937）》，29页，上海，上海人民出版社，1994。

隆盛之地焉。”<sup>①</sup>他满怀着兴邦富民的一腔激情，经过深入的研究和考察，规划出使自己的祖国与同胞摆脱贫困落后、走向富裕繁荣的宏伟蓝图，为谋求经济的迅速发展提出了一系列政策建议和战略构想。

孙中山认为中国要振兴实业、实现现代化，首先要发展交通，交通中又以铁路建设为重点（正如今天的所谓“要致富，先修路”）。他认为“交通为实业之母，铁道又为交通之母”，并把一个国家拥有铁路的多少视为衡量这个国家经济发展的标志，指出“国家之贫富，可以铁道之多寡定之，地方之苦乐，可以铁道之远近计之”。他对建设铁路几乎抱着一种至高至上的虔诚，甚至提出“民国生死存亡皆系于此举”，计划利用外资，在10年内建成10万公里铁路。他在《实业计划》中规划要建海港、修铁路、公路，组建沿海和远洋商船队，治理、改良内河水系。提出要在长江上修筑大坝，截流发电，在陆地上修建横贯欧亚的铁路大动脉，从中国的北方大港直达好望角。而要搞如此宏大的基础建设，以当时中国的国力、财力来说，显然是远远不够的。因此孙中山始终强调欲求中国的经济发展，必须要利用外资，实行门户开放的政策，主张“利用外国资本主义在中国建立社会主义”。为了能从西方国家获得资金，他提出可以请外国人承包筑路，然后出租路权，期满之后再行赎回。孙中山特别强调要争取主动地发展，即要把经济发展之权掌握在自己的手中，这就需要有一个强有力的政府。对内统筹经济，对外抵御外强，为此孙中山主张建立一个“民有、民治、民享”的政府，并为此奋斗了一生。他还提出要节制资本、平均地权、公平分配收入、吸引外国人才、保持适度人口等一系列促进经济发展、加快社会进步的思想。此外，他认为中国实业的发展应从两个方面同时进行，即凡是可以由个人经营，或由个人经营比国家经营更为适宜的，统统应交予个人经营，从而要充分发展个人企业，而个人不能经营的则应由政府经营的经营策略和加强沿海与内地的经济文化

<sup>①</sup> 孙中山：《建国方略》，5页，北京，华夏出版社，2002。



交流,鼓励沿海对内地经济发展和社会进步的支持,保持沿海与内地、东部与西部的协调发展。这些思想也都是从中国的具体国情出发,极富创见并对当代中国的经济发展颇具指导意义。然而,由于当时中国所处的内忧外患的历史环境,加上后来三座大山的沉重压榨和国民党反动派的黑暗统治,孙中山这些富民强国的宏图大略无从实现。到1949年,中国的工农业总产值只有466.1亿元(人民币),人均86元;钢15.8万吨,相当于英国1870年的产量;煤3243万吨,相当于美国1870年的产量,比英国1850年的产量还少1000多万吨;石油12万吨,不及美国1861年至1865年平均产量的一半;发电量43.1亿度,接近美国1902年的水平;粮食11320万吨,比美国1876年的产量还少4000多万吨;棉布18.9亿米,不到美国1737年产量的1/4。根据联合国的地区组织亚洲及太平洋和社会委员会所提供的数据,1949年的各国人均国民收入,美国是1453美元,西欧是437美元,亚洲平均是44美元,其中日本为100美元,印度为57美元,而中国仅为27美元,在亚洲居倒数第一。<sup>①</sup>事实表明,在一个半封建、半殖民地的国度里,没有国家真正的独立和自主,没有一个强盛的、有独立决策能力和高效率的政府,经济是无法得到发展的。

## 二

1949年中华人民共和国的成立,使亿万中国人民在政治上翻身获得了解放,也为贫穷落后的中国摆脱贫困、谋求经济发展提供了政治前提。经过3年的经济恢复时期,中共中央于1952年提出了从新民主主义到社会主义过渡时期的社会主义建设和社会主义改造的总路线。这条总路线要求:第一,在一个相当长的时期内,逐

---

<sup>①</sup> 齐大方、任安泰:《百年沉浮——近代中国民族工商业的发展道路》,335~336页,北京,中国广播电视出版社,1993。

步实现国家的社会主义工业化，不断壮大社会主义公有经济的力量，将一个落后的农业国建设成为一个先进的工业国；第二，逐步实现国家对农业、手工业和资本主义工商业的社会主义改造。这条总路线的实质是将生产资料私有制改造成为社会主义公有制，迅速发展生产力。根据党的过渡时期的总路线，国家制定了1953—1957年发展国民经济的第一个五年计划，其基本任务是：集中主要力量进行以前苏联帮助设计的156个建设项目为中心的、由694个大中型建设项目组成的工业建设，为社会主义工业化奠定初步的基础。根据李富春同志在《关于发展国民经济的第一个五年计划的报告》中所提出的指标，在第一个五年计划期内，全国经济建设和文化教育建设的支出总额为766.4亿元，其中基本建设投资427.4亿元，占支出总额的55.8%；5年内，工业基本建设和改建的单位，包括苏联帮助中国建设的单位在内，限额以上的有1600多个，限额以下的6000多个；农业和水利方面新建国营机械化农场91个，建设13个大型水库，并将开始进行黄河的治本工程。此外还规定5年内房屋建筑面积1.5亿平方米，工业每年增长速度为14.2%。

“一五”计划进行得很顺利，5年中工农业总产值平均每年增长10.9%，其中工业总产值增长18%，农业总产值增长4.5%。1952年7月，成渝铁路全线通车。这条铁路于1950年6月15日开工，东起重庆，西到成都，全长505公里，对发展西南各区交通，沟通城乡物资交流，繁荣经济，改善西南人民的生活起到了非常重要的作用。1952年9月29日，天（水）兰（州）铁路通车，该路全长346公里，比计划提前两个月通车。1952年10月1日，兰新铁路开工，全线长1892公里。1956年1月1日从中国集宁到蒙古人民共和国的第一条铁路正式接轨通车，为北部边陲增添了一条国际交通大动脉。这一年的7月13日，全长668公里的保成铁路接轨通车。1957年10月5日，全长1179公里的藏新公路建成，这条有915公里蜿蜒于海拔4000米以上雪域高原的公路，化天堑为通途，创造了举世震惊的奇迹。据统计，“一五”期间内，全国

新建铁路干线和支线共 4 000 公里以上，加上修复改造等，共增加铁路总长度约 10 000 公里。孙中山先生未能实现的梦想，仅仅在 5 年时间里，就在共产党领导下的新中国变为现实。事实上，除了修筑铁路，新中国还创造了许多更为辉煌的成果：1952 年 8 月 1 日，四方铁路工厂在八一建军节前夕赶造出新中国第一台火车头。1953 年 7 月 15 日，第一汽车制造厂开工兴建。1956 年 7 月 13 日，试制成功中国第一批解放牌汽车。1953 年 12 月 26 日，鞍山钢铁公司的三大重点工程——无缝钢管厂、大型轧钢厂和 7 号高炉系统先后竣工投产。1954 年 9 月 26 日，新中国自制的第一架飞机问世，经过试飞显示性能良好，完全达到设计标准。1955 年 7 月 20 日，武汉长江大桥正式开工兴建，1957 年 9 月 25 日，大桥胜利建成通车，一桥飞架南北，武汉三镇从此连为一体。1956 年 7 月 11 日，克拉玛依油区已有 10 口探井喷出原油。1956 年 12 月 12 日，全国钢铁工业提前 13 个月完成第一个五年计划规定的指标，到当年 11 月底，钢产量达到 415 万吨，铁 467 万吨，钢材 323 万吨。

在中国共产党的领导下，翻身解放、当家做主的中国人民，以极大的热情投入到消除贫困、振兴经济、强盛国家的伟大运动中。经过 5 年的艰苦奋斗，已经初步摆脱了过去那种极端贫穷落后的状况，为社会主义经济建设奠定了最初的基础。

1956 年 9 月 15 日，中国共产党第八次全国代表大会在北京召开，这是一次具有伟大历史意义的会议。9 月 27 日全会通过的《关于政治报告的决议》指出：当前国内的主要矛盾已经是先进的社会主义制度同落后的社会生产力之间的矛盾。党和全国人民当前的主要任务，就是要集中力量来解决这个矛盾，把中国尽快地从落后的农业国变为先进的工业国。显然，这一判断是建立在对当时中国政治经济形势和所面临任务冷静客观分析基础之上的，并反映了广大群众迫切要求改变中国当时经济、文化、社会落后状况的普遍愿望。令人遗憾的是，党的八大所制定的这一正确路线未能得以全面贯彻，由“一五”计划开辟的经济发展之路未能继续延续。此后一段时期，中国经济发展偏离了正确的轨道。

当我们今天回顾这段历史的时候，一个不容回避的问题是，为什么在 20 世纪 50 年代中后期，正当世界上大多数发展中国家和地区借助新技术革命纷纷步入谋求经济发展轨道的时候，已经建立起新的国家政权、掌握了自身命运的中国，却中断了业已开始的经济发展进程，并使这一进程整整推迟了 20 年？显然，仅仅用所谓“极左路线”的干扰破坏来解释，未免过于简单了。事实上，经济发展是一个非常复杂的过程，它取决于众多的先决条件和要素构成：历史传统、文化习俗、政治体制、经济模式、社会背景、国民素质、要素禀赋、科技水平、政策制定、国际环境等等。从而，20 世纪 50 年代中国正常经济发展进程的中断，其原因也是多方面的：

1. 政治上对于当时中国所面临的社会基本矛盾判断失误。任何一个发展中国家，在赢得了民族独立和获得国家主权以后，所面临的第一个任务就是要迅速发展生产力，改变贫穷落后的面貌，增加国民的收入水平和提高整个国家的综合国力。道理非常简单，任何一个国家，如果其经济长期处于落后状态，就不能自立于世界民族之林，就不能真正保持其政治上的独立。对于这一点，我们党在建国初期是清醒的，判断也是正确的。如上所述，1956 年党的八大指出：我们国内的主要矛盾，已经是人民对于建立先进的工业国的要求同落后的农业国的现实之间的矛盾，已经是人民对于经济文化迅速发展的需要同当前经济文化不能满足人民需要的状况之间的矛盾。然而，八大所制定的正确路线未能得到贯彻。当“一五”计划的顺利实现使我国的经济有了初步进展之后，便开始了向“以阶级斗争为纲”的转变。背离了八大关于主要矛盾的正确判断，将所谓两个阶级、两条道路、两条路线的斗争，将所谓复辟与反复辟的斗争视为贯穿于整个社会主义历史时期的基本矛盾，并通过“十年动乱”将这条极“左”的路线推向了极端。在这一错误的判断下，经济建设被抛到了一边，甚至对所谓的“惟生产力论”提出批判，延误了发展经济的大好时机。

2. 经济上选择了高度集中的中央计划体制。从当时的历史条件看，无论从哪个方面来说，这一高度集中的中央计划体制都是中

国经济发展的必然选择；并且无论是对于迅速地医治战争创伤、恢复经济，还是对于第一个五年计划的胜利完成、奠定共和国最初的工业化基础，这一体制都发挥了不可替代的重要作用。问题在于，随着经济的不断发展，各方面条件的逐步改善，应该根据中国的具体国情，逐步培育市场，发展商品经济，促进生产力的发展。然而在实践中，却是在不断强化这一体制，将其视为发展社会主义经济的惟一选择。并且不顾生产力发展的现实水平，片面地追求“一大二公”，将所有的社会经济活动都纳入到高度集中的中央计划体制内，最终导致了体制的僵化，使之成为阻碍经济发展的桎梏。

3. 中国当时所处的特定的国际环境和社会发展阶段。中国作为一个社会主义的发展中国家，在战后特定的“冷战”格局中，其经济发展必然会受到来自西方世界的封锁、干扰和破坏。事实也正是如此。年轻的共和国刚刚诞生，以美国为首的西方世界便对中国实行武装禁运，在巴统会下专门成立了中国委员会，美国甚至悍然发动侵朝战争，把武装侵略的战火烧到了中国的大门口。在这种特定的国际背景下，中国根本不可能从西方国家获得发展经济所急需的资金、技术和机械设备等，与外部世界的交往被人为地中断了。

从当时中国的情况来看，在经历了连年战乱和三座大山的黑暗统治后，人们普遍把政治上的翻身解放看得比经济上的宽裕富足更为重要，而且更容易把生活温饱的满足误认为是经济发展的终极目标。由于还未建立起现代经济发展的概念，更缺乏对现代化社会的亲身体验，因此，人们并未感觉当时的经济发展道路有何不妥，这是整个民族一个时代的悲哀。

4. 农民传统的思维方式与小生产者的盲目狂热是导致经济发展受挫的直接原因。“一五”计划的顺利实现，使很多人被经济发展成果冲昏了头脑。在发展目标的确立、发展战略的制定、发展政策的实施、发展道路的选择等方面，都缺乏实事求是、冷静客观的态度。中国是一个农业大国，几千年的封建统治与殖民压迫，几个世纪的贫困生活，使广大的贫苦农民穷怕了，他们做梦都想过上富裕的生活。一旦在政治上当家做主、掌握了自己的命运以后，他们

恨不得在一夜之间把贫困的帽子甩到太平洋里去。而小生产思维方式的局限性使他们在决策时缺乏科学的思考、冷静的判断，盲目乐观、急于求成。例如，“一五”计划完成后，经济建设刚刚开始步入正轨，便提出了“超英赶美”的战略目标。开始提出用8个至12个五年计划，即用40年到60年的时间赶上美国，此后又提出“要在15年左右的时间内，在钢铁和其他重要工业产品产量方面赶上和超过英国；在此以后，再用20年到30年的时间在经济上赶上并超过美国”<sup>①</sup>。最后干脆宣布：3年超过英国，10年超过美国，我们有充分把握。热衷于“卫星”齐上天，跃进再跃进。1958年6月8日《人民日报》报道：河南省遂平县卫星农业合作社小麦亩产首放卫星，5亩小麦平均亩产2105斤。6月12日这个社再放卫星，2.9亩小麦试验田亩产达到3530斤。6月16日新华社报道：湖北省古城县星光农业合作社王明进试验田小麦亩产达到4353斤。6月23日《人民日报》报道：湖北省古城县先锋农业合作社小麦试验田亩产达到4689斤。7月12日，河南省西平县城关镇和平农业合作社2亩小麦亩产7320斤。7月26日，江西省波阳县和平农业合作社干部试验田早稻亩产9195斤。7月31日，湖北省应城县春光农业合作社生产队长甘银发，终于首放早稻亩产万斤高产“卫星”——平均亩产10597斤。紧接着，8月10日，安徽省枞阳县石牙乡高丰农业合作社早稻试验田亩产16000斤，8月13日，湖北省麻城县麻溪建园一社的早稻亩产36900斤。9月5日广东穷山出现奇迹，北部山区连县田北农业合作社的1.73亩中稻平均亩产60437斤，终于拔了世界小麦亩产头筹。这一天的《人民日报》刊登的“田北社卫星田”照片说明为：在金黄色地毯一样的中稻田上，13个人站在稻子上面也压不倒。没有谁知道在一亩地里怎么能种出6万多斤稻谷，还是8月27日《人民日报》发表的一封调查信在无意中泄漏了“天机”，题目叫做《人有多大胆，地有多大产》。就这样，当中国的经济建设刚刚有点起色，在没有经过认真

<sup>①</sup> 《人民日报》社论：《乘风破浪》，载《人民日报》，1958-01-01。

的调查研究和试点的情况下，便极为轻率地发动了“大跃进”、大炼钢铁和农村人民公社化运动，使得以高指标、瞎指挥、浮夸风和“共产风”为主要标志的“左”倾错误严重地泛滥开来，最终导致了国民经济各部门比例关系严重失调，工农业生产急剧下降，人民群众的生活遭遇到极大的困难。

正是由于上述原因，使得本来已经步入发展轨道的中国经济，在取得了初步成就以后，偏离了正确的方向，错过了经济发展和社会进步的机遇，使中国的经济起飞和与世界接轨整整滞后了 20 年。

### 三

在走过了 20 年的曲折道路之后，在中国改革开放的总设计师邓小平的领导下，中国人民终于迈开了改革开放、经济发展的新步伐。作为中国革命第一代领导集体的重要成员和第二代领导集体的核心人物，邓小平高瞻远瞩、审时度势，适应国际政治经济形势的急剧变化，直面新的科学技术革命的严峻挑战，反思传统经济体制和“左”的路线给中国社会主义革命和建设造成的重大灾难。他深刻理解全国亿万人民强国富民的深切希望，从中国的具体国情出发，坚持实事求是的原则，把马克思主义的基本原理同中国经济发展的具体实际相结合，逐步形成了建设有中国特色的社会主义的理论——邓小平理论。这一理论“第一次比较系统地初步回答了中国社会主义的发展道路、发展阶段、根本任务、发展动力、外部条件、政治保证、战略步骤、党的领导和依靠力量以及祖国统一等一系列基本问题，指导我们党制定了在社会主义初级阶段的基本路线”<sup>①</sup>。邓小平理论的中心便是发展经济，实现现代化。邓小平多

---

① 江泽民：《高举邓小平理论伟大旗帜，把建设有中国特色社会主义事业全面推向 21 世纪——在中国共产党第十五次全国代表大会上的报告》，载《人民日报》，1997-09-22。



次强调指出：“我们党在现阶段的政治路线，概括地说，就是一心一意地搞四个现代化。……最主要的是搞经济建设，发展国民经济，发展社会生产力。这件事情一定要死扭住不放，一天也不能耽误。”<sup>①</sup>正是在邓小平理论的指引下，我们党及时地实现了工作重心的转移，把经济建设作为压倒一切的中心任务，开始了建设社会主义现代化强国的新长征。

改革开放的26年，是中国经济迅猛发展的26年。中国经济以年均增长率接近10%的速度持续、快速、健康地发展，比同期世界经济年均增长率高6.5个百分点，比发达国家高7.3个百分点，比发展中国家高4.8个百分点，超出同期经济增长速度较高的亚洲“四小龙”1.9到3.5个百分点。经过26年的经济发展，中国工农业产品的生产能力有了极大的提高，谷物、棉花、肉类、煤炭、化纤、纱、布、服装、水泥、电视机、钢等近百种产品产量均居世界第一。自1996年粮食产量突破5 000亿千克大关后，连续多年稳定在这一水平。科技进步对经济增长的贡献率已达40%以上。

改革开放的26年，也是中国的综合国力显著增强的26年。到2003年，中国的国内生产总值达到了11万亿元，按可比价格计算，与1997年的7.4万亿元相比，平均每年增长7.7%。占世界经济总量的位次已经由1997年的第七位，提升到2001年的第六位，居发展中国家之首。仅从1997年至2002年的五年中，全社会固定资产投资累计完成17.2万亿元。

改革开放以来，中国的基础设施建设成就显著，建设了一大批举世瞩目的项目，如三峡工程、京九铁路、南昆铁路、秦山和大亚湾核电站、青藏铁路、西气东输、西电东送等。

改革开放26年来，中国的对外开放也取得了辉煌的成就。1980年，北京航空食品有限公司成为在国家工商局注册的001号合资企业，到2002年12月底，全国已累计批准外商投资企业424 196家，合同外资金额8 280.60亿美元，实际利用外资金额

<sup>①</sup> 《邓小平文选》，2版，第2卷，276页，北京，人民出版社，1994。



4 479.66亿美元。从 1993 年起,中国已连续多年成为利用外资最多的发展中国家。2002 年,中国全年实际利用外资金额 527.43 亿美元,首次超过美国,成为全球吸收外资最多的国家。随着经济的不断发展,中国的进出口商品结构不断优化,工业制成品出口额已占出口总额的 86.9%。进出口总额从 1978 年的 206 亿美元提高到 2003 年的突破 8 000 亿美元,贸易额在世界上的排名从第 32 位上升到第 4 位。1978 年底,中国的外汇储备仅有区区的 1.7 亿美元,而到 2003 年 10 月底,已增加到 4 009 亿美元。到目前为止,中国的对外开放度已达到 50% 以上。

随着经济的迅速发展和综合国力的显著增强,中国人民的生活水平也有了极大的提高。根据世界银行《2003 年世界发展报告》的统计数据,2001 年中国人均国民总收入(gross national income)为 890 美元(按购买力平价计算为 4 260 美元),是 1979 年人均 260 美元的 3.42 倍。按照世界银行的分组方法,中国实现了从低收入组向中等收入组的历史性跨越。虽然只是处于中等收入组的低位,但考虑到中国作为一个拥有 13 亿以上人口的世界第一人口大国,人均美元 GNI 能有如此迅速的增长,实在是一个惊人的奇迹。随着农业实现历史性的跨越,中国人民的温饱问题已得到基本解决,人民生活明显改善。2002 年中国农民家庭人均纯收入已增加到 2 476 元,城镇居民家庭人均可支配生活费收入达到 7 703 元。城乡居民人民币储蓄存款余额达 8.7 万亿元,比 26 年前增长了 400 多倍。

我们之所以要这样不厌其烦地引证如此之多的数据,无非是要表明,一个世纪以来,中华民族为了从根本上摆脱贫穷落后的境遇,开创幸福美好的生活,做出了艰辛的努力和探索,取得了伟大的成就和丰硕的成果。百年奋斗,百年求索;百年荣辱,百年沧桑。20 世纪的后半叶,我们这个具有几千年文明历史的东方古国,在建设有中国特色社会主义理论的指引下,真正迈开了建设社会主义现代化强国的步伐,张开了经济腾飞的翅膀。鲲鹏展翅九万里,扶摇直上彩云端。改革开放的 26 年,是中国人民在中国共产党的