

分类号_____

密级_____

UCD_____

编号_____

北 京 大 学
博 士 后 研 究 工 作 报 告

比较优势与中国汽车产业：政策、模式、战略

张占斌



研究工作期限 2001 年 1 月—2003 年 1 月

报告提交日期 2002 年 12 月

北京大学中国经济研究中心
2002 年 12 月·北京

比较优势与中国汽车产业:政策、模式、战略

Comparative Advantage and China's Automobile Industry: Policies, Pattern and Strategy.

博 士 后 姓 名 张占斌

流动站(一级学科)名称 经济学

专业(二级学科)名称 理论经济学

研 究 方 向 经济战略国际比较

合 作 指 导 教 师 林毅夫

研究工作起始时间 2001年1月1日

研究工作期满时间 2003年1月1日

北京大学博士后流动站(北京)

2002年12月

内容摘要

本报告运用经济学家林毅夫教授一贯强调的比较优势理论,通过实证、规范、比较、统计、历史、制度等分析方法对经济全球化背景下的中国汽车产业政策、模式、战略进行了考察研究,求证的结论主要如下:

比较优势理论对世界各国经济发展有重要的指导意义,对发展中国家选择产业发展战略更具有现实针对性。违背比较优势而热衷于追求竞争优势的国家以往多采取优先发展重工业的赶超战略,几乎无一例外的遭受重创,改革前的中国则是一个典型的例证。在经济全球化背景下比较优势理论不但没有过时而更加赋予其新的解释能力。以比较优势做为发展的基础和起点,有助于一国要素禀赋和产业结构的提升并逐步获取竞争优势。

中国汽车产业落后的根源在于赶超战略的制度安排违背了比较优势原则,导致产业所需的要素禀赋严重稀缺的状况长时间难以改变。渐进改革使得赶超战略逐步退场,近而汽车产业要素增长方式有了转变而比较优势得以初显,但政府管制和消费政策不合理等制约条件使要素禀赋提升速度仍不理想。在经济全球化背景下扬弃中国汽车产业比较劣势的途径只能是在扩大开放中积极主动融入国际汽车产业的分工体系,在与巨人同行的竞争合作中发挥比较优势,有所为和有所不为,加快提升要素禀赋。

国际经验分析表明,要素禀赋是一国汽车产业发展的必要条件和决定因素,只有破除保护落后的政府管制和发挥比较优势才有助于要素禀赋提升并实现与汽车产业发展的有机结合。中国处在工业化中期并拥有世界最多的人口和巨大的市场潜力,发展汽车产业具有值得珍视的比较优势和后发优势。如果这些优势培育和发挥好,很有希望出现整合优势并在十年左右使中国成为世界汽车制造业中心之一,届时汽车产业对中国经济成长和小康社会建设的推动作用就更加明显。

汽车产业的领航地位和综合绩效决定了着力推动汽车产业的发展是中国参与国际竞争的迫切需要,有必要把“比较优势的大国开放竞争模式”做为汽车产业发展的路径选择,依此应对汽车产业组织、资本、技术、消费和配套政策等进行调整并做出新的制度安排,政府应当加快为市场竞争创造充分的保障条件,为建立公正、开放、高效的市场体制进行制度创新,好的市场体制和制度安排将加速汽车产业比较优势向竞争优势的迈进并在国际竞争中逐渐胜出。

关键词:比较优势,要素禀赋,经济全球化,汽车产业政策,模式选择,战略调整

Abstract

This report has used the Theory of Comparative Advantages that Professor Lin Yifu, an economist, has consistently emphasized, to investigate and research China's automobile industry's policies, models and strategies under the economic globalization, by analyzing evidence, standards, comparisons, statistics, history and systems. The conclusions are as follows:

The Theory of Comparative Advantages is crucial to the development of the economy all over the world. It is even more crucial in accordance with developing countries when they select their industry development strategies. Those who, regardless of the comparative advantages, concentrated on the competitive advantages alone, usually developed heavy industry in advance, almost all of which ended up with heavy losses. China was a typical example of this before its reform. The Theory of Comparative Advantages is not out of date under the economic globalization; on the contrary, it has been given more fresh explanatory abilities. Based on the comparative advantages, it is more helpful to improve a country's elemental endowments and industrial structures, and to gain gradually the competitive advantages as well.

The reason why China's automobile industry is less developed is that the overstep strategy is against the principle of the comparative advantages, which has resulted in the industry's lacking of the elemental endowments and the difficulties to change the situation for a long time. Evolutionary reform has kicked the overstep strategy out of the market gradually. Meanwhile, the elemental endowments' advantages have been showing in the procedure of improving the automobile industry. However, the elemental endowments are still increasing slowly due to the government control and consumption policies. The only way to get rid of the comparative disadvantages in developing China's automobile industry, is to join the international automobile industry system with an open mind, so as to increase the elemental endowments while competing and cooperating with other competitive countries in the automobile industry.

The analysis on the international experiences has proved that the elemental endowments are the initial requirements and final factors in deciding the development of a country's automobile industry. Only by breaking the government control and giving full play to the comparative advantages, can we increase the elemental endowments and realize their combination with the development of the automobile industry. China, with the world's largest population and huge potential markets, is now in its middle period of industrialization. We have the precious comparative advantages and afterwards advantages to develop the automobile industry. If these advantages are well developed, it is very hopeful that China will have its integration advantages, and will make itself one of the centers of the world's automobile manufacturing industry in about ten years. At that time, the automobile industry's motive force will be more tangible in promoting China's economic development and social constructions of a relative comfortable life.

If China wants to compete in the world, it is very necessary to develop its automobile industry, because of its heading position and comprehensive achievement. It is also very necessary to choose the model of "the opening and competing" for a large country with comparative advantages as the automobile industry's growing way. The government should, therefore, readjust the organization, capital, technology, consumption and coordinated policies in the automobile industry, and set up new policies to guarantee a fair, open and high efficiency market. A well-prepared market system and arrangement shall speed up the pace from the comparative advantages to the competitive advantages in China's automobile industry, and make it eventually succeed in the world's competition.

Key words:

comparative advantages, elemental endowments, economic globalization, the automobile industry's policy, choice of model, the readjustment of policy

目 录

0. 导言

- 0.1 关于若干重要概念的界定和阐释 (1)
- 0.2 关于国内外重要研究文献的综述 (3)
- 0.3 关于研究方法和结构安排的介绍 (5)
- 0.4 关于主要思路 and 主要观点的说明 (6)

1. 比较优势发展战略理论源流的梳理及评析

- 1.1 亚当·斯密绝对优势理论的流变和演绎 (8)
- 1.2 大卫·李嘉图比较优势理论模型及检验 (11)
- 1.3 赫克歇尔-俄林-萨缪尔森的要害禀赋说 (13)
- 1.4 比较优势、比较利益陷阱、竞争优势理论 (16)

2. 增长理论缺陷与比较优势发展战略理论框架

- 2.1 战后增长理论的兴起和经验检验的不足 (23)
- 2.2 自生能力、要素禀赋结构、比较优势之关联 (27)
- 2.3 比较优势发展战略的理论框架和经验检验 (32)

3. 比较优势的违背与汽车产业要素供给的稀缺

- 3.1 优先发展重工业战略与三位一体制度架构的支撑 (41)
- 3.2 服务服从于赶超战略的产业政策推行及逐步放弃 (45)
- 3.3 比较优势的违背与汽车产业生产要素供给的短缺 (50)
- 3.4 违背与遵循比较优势的两种产业政策绩效比较 (55)

4. 制度变迁与汽车产业要素增长方式的转变

- 4.1 汽车产业要素从封闭型到开放型增长方式的转变 (60)
- 4.2 对外合资、合作与我国汽车业整体能力的提升 (64)
- 4.3 开放度不够成为中国汽车产业要素提升的瓶颈 (66)
- 4.4 扩大开放与中国汽车产业政策面临的新选择 (69)

5. 全球化与汽车产业提升要素禀赋之契机

- 5.1 国际汽车业的演进路径和产业经济技术特征 (71)
- 5.2 跨国汽车集团全球化竞争的偏好和发展态势 (77)
- 5.3 中国汽车产业面对强势国际竞争的比较劣势 (81)
- 5.4 WTO 与中国汽车产业扬弃比较劣势的机遇 (85)

6. 要素禀赋与汽车产业对接的国际经验

- 6.1 产业的政府管制、利益归属及管制效果 (90)
- 6.2 政府管制与日本汽车产业的“破格成功” (95)
- 6.3 政府管制与韩国汽车产业的骑虎难下 (101)
- 6.4 要素禀赋:汽车产业成功的关键因素 (105)

7. 中国汽车产业的比较优势和后发优势

- 7.1 寻求中国汽车产业比较优势的现实起点 (111)
- 7.2 中国汽车产业现有的和潜在的比较优势 (114)
- 7.3 中国成为世界汽车制造中心的后发优势 (123)
- 7.4 寻求竞争优势要依托比较优势和后发优势 (127)

8. 综合绩效、市场潜力与汽车产业战略地位

- 8.1 汽车产业对国民经济影响的国际经验比较 (131)
- 8.2 中国汽车产业对国民经济发展的带动作用 (135)

8.3 汽车需求的国际经验和轿车进入中国家庭	(139)
8.4 人均收入与中国汽车市场需求潜力预测分析	(142)

9. 国际模式比较与中国汽车产业路径选择

9.1 支柱型战略(领航)产业及国际成长经验	(146)
9.2 世界各国汽车产业发展模式的分类比较	(150)
9.3 选择中国汽车产业发展模式的基本思路	(152)
9.4 “比较优势的大国开放竞争模式”的框架设计	(159)

10. 比较优势与中国汽车产业战略的调整

10.1 规模经济、产业重组与产业组织政策	(164)
10.2 资本短缺、融资渠道与产业资本政策	(172)
10.3 技术选择、技术创新与产业技术政策	(178)
10.4 消费需求、市场培育与产业消费政策	(184)
10.5 政府作用、制度安排与产业配套政策	(190)

参考文献.....	(195)
致 谢.....	(210)
博士生期间研究成果.....	(212)
博士后期间研究成果.....	(213)
个人简历及通讯地址.....	(214)

0. 导言

0.1 关于若干重要概念的界定和阐释

为便于本报告的展开论述和专家学者对本报告的批评指教,现将报告中涉及的若干概念及相关问题做以简要界定和阐释。

0.1.1 汽车

我国国家标准(GB 3730.1-83)对汽车的定义是:“由动力装置驱动、具有四个或四个以上车轮的非轨道无架线车辆。主要用于:载运人员和(或)货物;牵引载运人员和(或)货物的车辆。”^① 汽车主要有以下几个特征:(1)由动力装置驱动。这里所说的动力装置,可以是各种发动机,也可以是由蓄电池驱动的电气装置。区别于人力车、畜力车。(2)有四个或四个以上车轮。区别于两轮和三轮机动车(摩托车、轻便摩托车)。不过,一些国家把三轮机动车也看做是汽车。德国奔驰的第一辆汽车就是三轮汽车,日本也把三轮机动车作为汽车管理。我国在产业政策中也把两轮或三轮机动车纳入调整之列,但在汽车标准中则将两轮或三轮车排除在外。(3)不依靠轨道和架线。区别于有轨电车和无轨电车。(4)主要用于载运人员和货物及牵引挂车或特殊用途。区别于拖拉机和工程机械。

最早的汽车是18世纪法国的蒸汽汽车,但未得到广泛应用。1886年德国发明了内燃机汽车,汽车才开始在全世界广泛生产和使用。一百多年后的今天,汽车已成为人类最普通和最重要的交通工具,人们称其是“改变世界的机器”。在英语中汽车被称做“Automobile”,表示“自己行动”的意思。日语译为“自动车”。汉语中原本没有“汽车”这个词,最初曾把它称为“火轮车”,后来才改称“汽车”。

在世界汽车生产、销售的统计数字中一般把汽车分成商用汽车和轿车两类,此中商用汽车特指载货汽车和客车。轿车又分为私人轿车(个人轿车)和公用轿车(单位用车)两种,有些国家把私人轿车也称做国民车。从广义上说,除私人轿车外,商用汽车包括:公用轿车、经营用轿车、载货汽车和客车。我国交通管理部门把汽车分为大型汽车和小型汽车。大型汽车是指:总质量4.5t(含)、乘坐人数(驾驶员除外)20人(含)或车长6m(含)以上的汽车。如普通大客车、中型以上载货汽车及大型专用汽车都属于大型汽车。小型汽车是指:总质量4.5t(不含)、乘坐人数(驾驶员除外)20人(不含)或车长6m(不含)以下的

^① 胡亚东主编:《简明汽车知识词典》,北京理工大学出版社,2001年,第1页。

汽车。如轿车、吉普车、微型车、轻型客车、轻型载货汽车及小型专用汽车都属于小型汽车。

随着汽车工业的不断发展,汽车保有量的日益增加,公路运输在交通运输中所占比例也在大幅度增加,人们对汽车要求有良好的动力性、经济性、安全性、更低的污染以及舒适的乘坐性能和方便的驾驶性能,以及更高的回收利用率。在一些发达国家,由于汽车保有量很大,造成的大气污染和交通问题日益严重,加上世界范围内的石油短缺和价格上涨,致使这些国家不得不制定相应的汽车排放法规、安全法规和油耗法规。为此,各汽车厂家积极研究开发新技术,特别是电子技术在汽车上的应用,使得汽车向智能化、网络化发展。

0.1.2 汽车产业

过去仅仅把汽车产业狭义理解为汽车工业本身,即局限于汽车整车、车身、零部件厂商围绕设计研发、生产、销售的相关活动,而上下游波及产业及相关服务业被排除在外。广义更加符合实际的理解应包括以下几个方面:(1)汽车工业本身,包括汽车制造业、车身制造业、汽车零部件工业。(2)原材料及制造部门,指为汽车工业提供原材料、机械设备及电气装置的产业,包括冶金业、非金属材料业、石油化工业、机械制造业及电气设备业。(3)汽车销售维修部门,包括汽车销售业、汽车零部件销售业、汽车维修业。(4)汽车使用服务部门,包括货物运输业、旅客运输业、汽车租赁业、汽车服务业、停车场、加油站等。(5)其他关联部门,包括银行业、保险业、广告业及信息业等。

0.1.3 产业政策

关于产业政策的定义有很多种,但大体上可以分为两类,即新古典主义的经济发展论和国家主义的产业政策论。一类认为产业政策是“由于在某种状况或局势下,市场在合理配置资源方面会失败。针对这种现实的失败或可能出现的失败采取的政策性介入”。^①在这一立场里,市场是中心而政府的介入是辅助的。极端者甚至认为不需要产业政策。而另一类则认为产业政策是“政府为了取得在全球内的竞争能力,用政府的权威和资源在其国内推行的发展或限制各种产业的行为的总和”,^②属于这一立场的学者主张通过依据计划合理性的政治性介入促进产业发展。事实上,两者间并不应该矛盾,而是应当寻求结合点。许多国家产业政策的成功和失败均是结合点的吻合和偏差造成的。我比较倾向于江小娟对产业政策概念的表述,但为了更加清晰,可考虑在表述中加上纠正市场失败和可能出现的失败的内容,即“产业政策是政府为了纠正市场失败及可能出现的失败和实现某种经济和社会目标而制定的有特定产业导向的政策总和”。^③

产业政策分类互有交叉,研究者的观点也不完全一致,但大体可分为产业结构政策、

① 小宫隆太郎:《日本的产业政策》,国际文化出版公司,1988年,第6-8页。

② D. Okimoto: *Between MITI and the Market: Japanese Industrial Policy for High Technology*, Stanford, Calif: Stanford University Press, 1989, p. 8; C. Johnson: "The International of the Japanese Economy", In *California Management Review*, Vol. 25, 1983, p. 7.

③ “产业政策是政府为了实现某种经济和社会目标而制定的有特定产业指向的政策总和。”见江小娟:《经济转轨时期的产业政策》,上海三联书店、上海人民出版社,1996年,第9页。

产业组织政策、产业技术政策、产业资本政策、产业区域政策、产业竞争政策等,其中前两项处于基础地位,也比较重要。产业结构政策是以产业间非均衡为前提,政府为促进本国产业结构的调整、优化、升级所制定的政策。这一类政策一般包含产业基础建设、对新兴产业或战略性产业的保护和扶持,对结构转换中衰退产业的调整等。产业组织政策是政府对特定产业在鼓励有效竞争、反对垄断、保护适度集中的过程中,为发展规模经济、完善市场秩序、防止和纠正市场失灵而制定的法规和政策。这一类政策一般包含反对垄断、防止过度竞争、中小企业政策等。

0.1.4 比较优势理论

经济学意义上的比较优势理论源于亚当·斯密的国与国之间贸易分工取决于劳动价格上的“绝对优势”学说,李嘉图则将斯密的学说继续拓展,认为不仅仅取决于绝对优势,更重要的还取决于生产成本的相对比较优势。后来又有赫克歇尔—俄林等进一步发展到要素优势,即如果一个国家劳动资源相对丰裕,该国的比较优势就在于劳动密集型产业。如果这个国家遵循比较优势,发展轻工业即以劳动密集型产业为主的产业,由于生产过程使用较多的廉价的劳动力,减少使用昂贵的资本,其产品相对来说成本就比较低,因而具有竞争力,利润作为资本积累的量也就较大。反之,如果资本相对丰富而劳动力相对稀缺,具有比较优势的产业就是资本密集型产业。

上述理论均是从国际贸易角度着眼的,而林毅夫则进一步将比较优势原则提升到国家发展战略的层面,认为一个经济的最优产业结构是由其要素禀赋结构所内生决定的。欠发达国家政府应该以促进要素禀赋的结构升级为目标,而不是以产业和技术结构的升级为目标,因为一旦要素禀赋结构升级,利润动机和竞争压力就会驱使企业自发地进行技术和产业结构升级。要素禀赋结构升级意味着资本积累比劳动和自然资源的增长更快。资本积累取决于经济剩余和国民经济的储蓄倾向。如果欠发达国家遵循比较优势发展产业,那么就会有最大可能的经济剩余和最高的储蓄倾向,从而最大可能地进行要素禀赋结构升级。遵循这一发展战略,欠发达国家能够取得比发达国家更快速的要素禀赋、技术和产业结构的升级,并实现收敛。简言之,比较优势发展战略就是要在经济发展的每一个阶段上都选择符合自己要素禀赋结构的产业结构和生产技术。本报告即围绕林毅夫一贯主张的比较优势发展战略理论面展开。

0.2 关于国内外重要研究文献的综述

对经济学意义上比较优势理论的研究文献比较多,已在本报告第一章中重点阐述,此处不再赘述。但运用比较优势理论来讨论中国汽车产业的文献还不多见,仅零散的在一小部分文献中提到这个概念,但都没有展开。本报告可以视为国内运用比较优势理论讨论中国汽车产业的第一部比较系统、综合的研究成果。当然,这一研究毕竟还是初步的。

国外有关机构和专家研究讨论汽车产业的文献比较多,一种是对汽车工业本身经济技术规律的探讨和揭示,比如对汽车工业规模经济、汽车拥有水平与收入关系、汽车节能、

环保、安全性和经济性等都有—些很好的论述。^① 另一种是针对具体某些国家汽车产业的研究,比如对美、日、德等发达国家汽车工业研究的文献较多,且比较具体。

国外对中国汽车产业的研究公开发表的文献比较少,比较多的属于某些机构或跨国公司及专家研究的内部报告,主要用于对中国市场观察和跟踪,并多服务于商业机构,实用性更强一些。在公开发表的经济学研究性文献中,以埃瑞克·哈威特的《中国汽车产业政策、问题及展望》比较有代表性,但该书研究时限在 1949—1993 年之间,由于作者对中国政治的理解不够,存在着一些错误的议论,有些判断也失妥当,但就中外合资案例及汽车产业政策的分析来看,也有一定的参考价值。此方面比较有价值的研究成果应属日中专家 1987 年合作完成的成果《2000 年中国汽车工业发展战略》,该成果反映了 80 年代国外专家和机构对中国汽车产业状况、问题和发展战略研究的最好水平。此外杨小华(Xiao-hua Yang)的《汽车产业的全球化》一书中也有一小部分涉及到中国汽车产业的开放和变化,讨论了公司组织与公司间的市场关系,但可惜没有展开。

国内汽车产业的文献相当多,^② 但因产业经济学研究方法引入我国较晚,加之汽车产业过于落后,经济学界过去对此并没有给予应有的关注,比较多的是汽车业内人士围绕一些问题有些讨论。有代表性的研究主要有李洪的《中国汽车工业经济分析》和国务院发展研究中心的若干政策调研报告等。^③ 加入 WTO 以前的研究比较多的局限于对汽车业本身的研究,这些研究提出了一些有价值的观点,但是由于受改革开放程度和国有企业改革进程的制约,总的来说对相关产业和综合绩效注意不够,缺乏从理论整体性和系统性来把握,因而政策建议也不配套,有些观点甚至自相矛盾;比较多的倾向政府保护政策,对立足市场竞争放松管制显得薄弱;对发展路径、规模经济上争论很大,体现在政策上的犹豫摇摆和发展模式上的选择矛盾;^④ 对消费、服务方面缺乏研究,而体现在产业政策上更是滞后。伴随着我们加入 WTO 和对外开放进程的加快,近几年这一状况已有改变。

最近几年,研究方面的著作主要有张仁琪、高汉初的《世界汽车工业》、程振彪的《WTO 与中国汽车工业发展战略》、杨惠馨的《企业的进入退出与产业组织政策:以汽车制造业和耐用消费品制造业为例》等,还有几篇国家图书馆收藏但尚未出版的博士学位论文,如吴学军的《汽车产业发展机理研究》、潘吉吉的《中国汽车产业成长策略研究》,徐晓光的《经济周期波动对我国汽车产业的影响及发展我国汽车产业的对策》等。刘世锦、冯飞、郭克莎、张仁宇等人从宏观上围绕汽车产业发表了一些经济学意义上论文,此外《经济研究》、《中

① 参见赵大晖等:《汽车工业及其产业政策效应的评估方法综述》,《武汉汽车工业大学学报》2000 年第 22 卷第 4 期。

② 属于行业基础性的有(1)年鉴、统计类:主要有《中国汽车工业年鉴》《中国汽车工业发展年度报告》《中国汽车市场展望》、《进口汽车市场手册》等;(2)发展史类:主要有《中国汽车工业史》、《中国汽车工业四十年》等;(3)行业规划类:主要有《汽车相关工业中长期发展战略研究报告》、《中国农用运输车发展战略研究报告》、《中国农用运输发展战略报告》等;(4)政策法规及技术标准类:主要有《国家汽车工业重要政策与法规》、《国家最新机动车环保法规及标准汇编》、《国家燃气汽车重要文件及相关标准汇编》、《汽车标准汇编》等;(5)企业及产品介绍大全、手册类:如《中国汽车工业企业单位大全》、《中国汽车工业三资企业汇编及投资指南》、《中国汽车配件大全》、《中国汽车车型手册》等。

③ 例如国务院发展研究中心:《汽车工业产业政策的初步比较研究》,1986 年 10 月,《关于我国重型汽车工业发展政策的调研报告》,1988 年 10 月 20 日。

④ 如是否发展轿车还曾产生过激烈的论争,主要观点已收入郑也夫等主编的《轿车大论战》中。

国工业经济》、《中国汽车报》、《汽车工业研究》、《汽车研究与开发》等报刊杂志也刊载一些研究性或介绍性的文章。国家计委、国务院发展研究中心曾成立若干课题组,对汽车产业的重大问题进行研究,比如 90 年代后期国家计委相关课题组的中国家用轿车发展战略研究,近几年国务院发展研究中心的“新形势下中国汽车产业的发展战略政策研究”,均属于比较有代表性的研究成果,对国家政策的制订也有一定的影响力。总的来说,近几年的研究围绕中外合资、加入 WTO 对策、市场潜力预测、轿车进入家庭、汽车对国民经济的带动影响作用以及自主开发、产业结构、产业组织、产业技术、产业布局等方面均有一定的深度,有份量的研究文献仍很欠缺。如果细分可以发现,经济学界一般比较关注汽车产业与国家经济发展中的关系、作用等,汽车业业内人士讨论技术、标准等问题比较多。

0.3 关于研究方法和结构安排的介绍

本报告运用以下几种方法:其一,实证分析方法;其二,规范分析方法;其三,比较分析方法;其四,统计分析方法;其五,历史分析方法;其六,制度分析方法。

本报告共分十部分,立足于运用林毅夫教授一贯强调和倡导的比较优势理论来阐释中国汽车产业的政策、模式和战略。各部分的主要内容如下:

第一部分,比较优势发展战略理论源流梳理及评析,重点介绍经济学意义上的比较优势理论源流、发展及各种观点,属于文献综述性质,稍有一些总结归纳和评析。

第二部分,增长理论缺陷与比较优势发展战略理论框架,介绍了战后增长理论以及检验上的不足,重点围绕林毅夫教授一贯强调和倡导的自生能力、要素禀赋和比较优势理论进行介绍和归纳,描述了比较优势发展战略的理论框架。

第三部分,比较优势的违背与汽车产业要素禀赋供给的稀缺,对建国以来的优先发展重工业战略的选择进行了分析,对服务于赶超战略的产业政策进行评析,重点对汽车产业政策的缺陷导致的要素禀赋缺失进行了揭示,从而导出了汽车产业因违背比较优势原则发展严重受阻的原因。

第四部分,制度变迁与汽车产业要素增长方式的转变,对改革开放后尤其是九十年代后的汽车产业对外开放进行了分析,论证了由于比较优势初步得以发挥,促使了中国汽车产业吸纳外资和技术的能力增强,特别是要素增长方式的转变促使了汽车产业的明显的进步。

第五部分,全球化与汽车产业提升要素禀赋之契机,围绕全球化背景下国际汽车产业的走势,分析了国际汽车产业的技术经济特征和跨国汽车集团竞争的偏好和发展趋向,分析了中国汽车产业的比较劣势和加入 WTO 后面临的挑战,强调了我们适逢提升要素禀赋扬弃比较劣势的机遇。

第六部分,要素禀赋与汽车产业对接的国际经验,围绕政府管制、要素禀赋分析了不同国家的汽车产业,认为决定一国汽车产业成功的关键不取决于政府管制保护政策下要素禀赋与产业的强行对接,而是按照比较优势原则提升要素禀赋与产业的有机结合。

第七部分,中国汽车产业的比较优势和后发优势,在描述中国汽车产业现实起点的基

础上,分析了中国汽车产业已有的和潜在的比较优势,认为中国具有成为世界汽车制造中心之一的后发优势,并强调寻求竞争优势要依托比较优势和后发优势。

第八部分,综合绩效、市场潜力与汽车产业战略地位,根据国际经验分析了汽车产业对国民经济的影响,论证了中国汽车产业对国民经济发展的带动作用,根据汽车需求的国际经验对轿车进入中国家庭进行了考察,并对汽车市场需求潜力做了预测和推论。

第九部分,国际模式比较与中国汽车产业路径选择,探讨了支柱型战略产业成长的国际经验,对世界各国汽车产业发展模式进行了分类比较,理出了中国汽车产业发展模式的基本思路,并重点对中国汽车产业“比较优势的大国开放竞争模式”及要点进行了说明。

第十部分,比较优势与中国汽车产业发展战略调整,围绕汽车产业组织、产业资本、产业技术、产业消费、产业配套政策进行了分析和论证,并给出了相应的政策建议,强调了遵循比较优势原则政府如何发挥作用以及相关的制度安排等。

0.4 关于主要思路和主要观点的说明

——比较优势理论经常被经济学家关注并讨论,但过去更多的局限在国际贸易领域来展开,尽管也有经济学家运用各种模式对比较优势理论做出了似乎是否定的讨论,但实际上经验检验并不能令人信服。经济学家林毅夫把比较优势理论提升到国家经济发展战略的层面加以讨论并进行检验,这一理论框架对世界各国经济的发展有很强的解释力,尤其对发展中国家选择制定发展战略特别是产业规划更有指导意义。在全球化背景下,比较优势理论不但没有过时,而更加赋予其更新的解释能力。

——世界各国经济发展越来越多的追求国际竞争力,在全球化背景下这个问题变得更加紧迫,但竞争能力的发育、培养和挖掘的基础应该还是比较优势和后发优势,离开了比较优势和后发优势的基础面热衷于对竞争优势的各种理解和解释难以找到现实可行的路径,甚至会鼓励政府赶超战略和对市场干预的重新抬头。以比较优势做为发展的基础和起点,有助于一国要素禀赋和产业结构的渐次提升,有助于逼近或获取竞争优势,政府在比较优势的发展战略中要为市场竞争创造充分的保障条件,建立公正、开放、高效的市场结构,比较优势不是静止不变的,而是在动态中逐步变化的,好的市场体制将加速比较优势向竞争优势的迈进并在国际竞争中逐渐胜出,但不好的市场体制也将阻碍比较优势的发挥,甚至使比较优势败落成比较劣势。

——出于复杂因素而选择了优先发展重工业赶超战略而放弃比较优势的各发展中国家,几乎无一例外的遭受了重创。做为大国的中国由于封闭和半封闭政策,更使赶超战略及与之配套的计划体制和产业政策长期执行,使国家经济处在积重难返的境地,代价更为沉重。在政府保护下的汽车产业因缺乏竞争机制,难以提升要素禀赋,落后也在情理之中。渐进改革促使了赶超战略的退场,比较优势受到尊重并得到发挥,中国汽车产业加大对外开放和吸引外资、技术的合作,要素增长方式有了转变,进而取得了初步的进步,这是比较优势充分显示的最好例证。

——全球化背景下中国汽车产业的比较劣势显现得更加清楚,面对世界经济发展新

趋向和跨国汽车集团的竞争偏好,扬弃中国汽车产业比较劣势切实可行的办法就是与时俱进的进行思想解放和观念创新,站在国际化的高度审视把握自主开发和自主知识产权等一系列问题,积极主动融入国际汽车产业的分工体系,在与巨人同行的竞合中,加快在若干具有比较优势的区段产品上提升要素禀赋,提高自生能力和自强能力。“包打天下”和建立独立民族汽车产业体系的思维方式已经陈旧,必须转换到有所为和有所不为的按比较优势发展的轨道上来。

——一国汽车产业成功的关键并不是基于保护目的而实施的政府管制强行使要素禀赋与产业发展对接,过度保护的结果必然导致落后,中国、印度的例子就是明证。而且即使一段时间做到了也难于长久维持,韩国汽车产业遭受重创的教训也值得我们吸取。只有使要素禀赋按比较优势原则与产业发展有机结合,才是汽车产业成功的关键,美国、德国就是这方面的例证,而巴西、墨西哥、西班牙等国汽车产业起步时要素禀赋并不符合产业发展要求,但这些国家并没有强行对接,而是按比较优势原则扩大开放、吸引外资,提升了要素禀赋。日本汽车产业的保护政策对汽车产业发展有推动作用,但这只是问题的表象,其背后的实质仍然是要素禀赋大体符合产业要求,而政府总体上遵循了比较优势原则,市场的作用得以显现。

——中国汽车产业既有比较劣势的一面,但更应看到比较优势的一面,中国经济的持续增长和综合国力的提升,处在工业化中期中国的大国市场潜在需求,汽车业不算太低的基础和制造业的整体配套能力,劳动力价格的较低水平的持续,都增强了吸纳外资的能力,国际制造业向中国转移已成事实,中国人均收入的提升和消费的升级,交通道路的改善,政府采购等集中财力办大事的能力,以及可选择、途径、学习等后发优势的存在,这些优势综合培育和发挥的好,中国很有可能在汽车业某些区段产品上创造出竞争优势,并在十年左右成为世界汽车制造业中心之一。

——鉴于国际汽车产业的成长经验,中国汽车产业的领航地位和作用以及综合绩效还须再认识再明确,着力推动汽车产业的发展是中国国际竞争的需要。因此,借鉴国外的实践经验,有必要把“比较优势的大国开放竞争模式”做为全球化背景下汽车产业的路径选择,基于中国开始全面建设小康社会和轿车开始进入家庭的实际,据预测到2010年中国的汽车保有量可能达到8078万辆,其中轿车2518万辆,汽车产业对中国经济的成长和小康社会建设的贡献可能成为一个奇迹。

——为了推动中国汽车产业的大发展,应当按照比较优势原则对产业政策进行调整并明确规范政府的责任和作用,目前比较重要的有汽车产业组织政策、资本政策、技术政策、消费政策和配套政策,要改变以往汽车产业政策调整仅仅局限在汽车工业本身的弊端,要恪守WTO协议规则,通过扩大开放和降低市场壁垒,加速外资和民营资本进入,加速国内汽车产业的有机重组和整合,建立鼓励技术引进和创新的激励制度,尽早出台汽车消费政策,完善服务配套措施,加快政府职能转换和制度的创新,探索行业管理的新办法,加速好的市场经济竞争机制的建立。

1. 比较优势发展战略理论源流的梳理及评析

人类历史上各国经济的发展并不均衡,穷国为何如此贫穷?富国为何如此富足?富国如何保持更富?穷国如何追赶富国?永恒的发展主题诱使历代经济学家孜孜以求,苦苦探索。^①围绕这个主题在国际贸易理论中有两条基本线索:一条是以斯密(Smith)为代表的绝对优势说;另一条是以李嘉图(Ricardo)和 HO 理论为代表的比较优势说。二百多年来,这两条基本线索理论的假定和经验证据不断被补充或修正,从中演绎出许多有价值的思想和政策建议,对各国外贸政策和发展战略有重要影响。鉴于这两条基本线索均与我们后面要讨论的比较优势发展战略息息相关,故有必要对此进行梳理、阐释和评析。

1.1 亚当·斯密绝对优势理论的流变和演绎

亚当·斯密(Adam Smith, 1723 ~ 1790)在对封建残余垄断和重商主义理论批判的基础上,从威廉·配第阐发的劳动价值理论出发,凭借他对“看不见的手”的认识,在《国民财富的性质和原因的研究》(简称《国富论》)中提出了决定国际分工的绝对优势(绝对成本)理论。斯密认为,如果一国生产某种商品的成本比其他国家绝对低,该国在生产和出口上就具有绝对优势,该产品就可以出口,反之就应该进口。所以,两国都应应将资本和劳动力投入各自具有绝对优势的部门,实行国际分工,进行自由贸易,使双方获利。由此得出的结论为:各国之间商品生产的不同成本,是用生产商品的劳动耗费量来衡量的,成本的差异归结为劳动生产力的差异。因此,劳动生产力的绝对优势是国际分工与贸易产生的根源。形成各国商品生产劳动生产力差异的基础,是各国所拥有的绝对优势不同。斯密进而强调,实现国际贸易利益的前提是放弃重商主义的贸易保护政策,代之以自由贸易政策。^②

斯密的理论,奠定了古典国际贸易和国际分工学说理论的基础。长期以来,人们普遍认为斯密的绝对比较优势理论模型是建立在完全竞争和相关假设基础上的,这些假设是:只有两个国家和两种商品;自由贸易;只有一种要素投入即劳动力,在一国之内劳动力可自由流动,而国家之间无劳动力流动;生产成本固定;没有运输成本;没有技术革新。^③在本世纪六十年代以前,人们习惯用静态的绝对优势来理解斯密。本世纪六十年代以来,国

^① 保罗·萨缪尔森甚至认为,对这个问题尚未有新的解释。参见“Illogic of neo-Marxian Doctrine”,第 107 页。转引自戴维·S·兰德斯:《国富国穷》,新华出版社,2001 年,引言。

^② 杨小凯称斯密的理论为内生比较优势说,参见杨小凯:《分工与专业化:文献综述》,《现代经济学前沿专题》,第 3 集,汤敏、茅于軾主编,商务印书馆,1999 年,第 18 页。杨小凯的最新研究成果,请参见《经济学》(北京大学出版社,2001 年第 1 期)上的署名文章。

^③ 李天德:《国际经济学》,四川大学出版社,2002 年第 31 页。其它相关教科书和著作也有类似描述。

际分工格局出现了两大倾向:其一是发达国家之间的贸易量大为增加,发达国家间的贸易量成为国际贸易的主要构成部分。其二是同类产品之间的贸易量大为增加,出现了许多同一行业既出口又进口的行业内国际分工模式。变化的格局促使人们更多的思考和探索,斯密以后,国际贸易理论经历了古典、新古典、新贸易理论流派的不断补充和细致演绎。

对斯密理论的拓展可以说源起于人们对垄断和竞争的认识,三十年代张伯伦、琼安·罗宾逊对垄断和竞争的研究,肯定了二元结构的并存和交织,改变了斯密理论一元分析框架。但真正突破斯密理论的还应当算是五六十年代产业组织理论的登场。1959年,贝恩的《产业组织》一书问世,标志着产业组织理论的形成,人们开始突破了完全竞争假说条件下的一般均衡分析框架。七十年代中期以后,产权理论、交易费用理论、理性预期理论以及博弈理论、制度变迁理论的引入,使产业组织理论研究在分析基础、研究重点和分析方法上取得了实证性进展,并因此引发了人们对增长理论和国际分工理论的重新思考,形成了以垄断竞争为框架的新贸易理论流派。八十年代以来,一些历史学家和经济学家已经开始考虑斯密理论分支之间的联系和不可分割性,认为理论界需要重新认识《国富论》,重构亚当·斯密绝对优势说。尔蒙斯莱和詹姆斯(1993)还将绝对优势和市场扩张联系起来研究富国制造业专业化和穷国初级产品专业化之间的贸易和分工模式,认为绝对优势与专业化协作的递增报酬是紧密相连的。事实上,这就意味着斯密的绝对优势理论也应该是动态的。

值得重视的是美国经济学家保罗·克鲁格曼的研究,他在八十年代发表的《工业国家间贸易新理论》一文指出,传统国际分工理论都是建立在完全竞争市场结构分析框架基础上的,因而不能解释全部国际贸易和国际分工的动力,尤其很难解释制成品贸易,国际分工理论需要分析框架的更新,产业组织理论的发展为这种更新提供了可能。^①1985年,克鲁格曼与赫尔普曼合著的《市场结构与对外贸易》中,运用产业组织理论对产业内分工和贸易问题进行了系统的阐述,从规模经济、产品差异性出发研究垄断和竞争之间的关系,建立了以规模经济和产品差异为基础的垄断竞争国际分工与贸易理论模型。^②

新贸易理论希望并努力证明:第一,现实市场结构既不是完全竞争的,也不是完全垄断的,而是竞争与垄断的混合结构,以垄断竞争作为研究框架,比较接近实际。第二,垄断竞争所分析的市场机制与完全竞争所分析的市场机制有着截然不同的价格决定方式。第三,各国不必仅仅为了利用其差别而从事专业化和国际贸易,它们还因实际带来了专业化优势的收益递增而从事国际贸易。第四,国际贸易在很大程度上是由收益递增而不是由比较优势驱动的。新贸易理论认为仅仅把斯密理论理解为绝对优势是不全面的,并认为斯密理论有三个独立的分支,即绝对优势、剩余外溢和市场扩张(或生产力)。如果将斯密绝对优势、剩余外溢和市场扩展原理结合起来,有助于解释不同劳动生产力水平国家之间垂直型分工模式,也有助于解释相同劳动生产力水平国家间的水平型分工模式。按着演

① 保罗·R.克鲁格曼:《工业国家间贸易新理论》,《世界经济译丛》1984年第4期。

② 保罗·R.克鲁格曼、赫尔普曼:《市场结构与对外贸易》,上海三联书店、上海人民出版社,1992年。

绎和发展了的斯密理论,也有不少人认为斯密理论的价值被低估了,传统关于斯密绝对成本实证检验的技术不变和规模报酬不变的假定不一定符合斯密的原意,也不符合斯密专业化分工的原意。^① 由于长久以来对待绝对优势思想的理解不全面,因而斯密作为国际贸易理论家的地位被低估。^②

从表面上看,新贸易理论最基本的观点似乎是非比较优势说,但从本质上讲,新贸易理论模型并没有否定、也没有能够推翻比较优势(成本)说,也仍旧在比较优势的前提下的扩展,只不过根据不同市场结构对贸易功能进行了重新定位,认为在国际分工中,规模经济和自然禀赋差异均是引发国际分工和贸易的经济变量。其理论的涵义是:在完全竞争假定条件下,自然禀赋差异率或比较成本是引发国际分工和贸易的主要原因。解释部门间贸易模式,特别是对贸易流量中要素含量差异,传统意义上的要素禀赋比率差异理论,始终是有效的。而在不完全竞争市场结构框架中,规模经济、产品差异等是国际分工和贸易发生的决定因素和经济变量。生产要素价格偏离边际价值,商品价格大于边际成本和平均成本,不能如实反映一国的比较成本优势或劣势,从而引起贸易福利的不均衡分配。前者属于垂直型产业间分工模式,后者属于水平型产业内分工模式。

新贸易理论从某些方面说明了各国在贸易竞争优势中存在差距的原因,这种对斯密理论的不断挖掘、补充修缮是有意义的。但是,我们仍然可以说,这些“解释也不能完全令人满意。”^③ 例如,规模经济理论指出规模经济是企业竞争优势的重要源泉,但什么国家的公司会获得这些优势?在哪些产业?它认为,至少在一定限度内,这是历史因素、偶发事件和过去政策的产物,这种解释显然无法令人满意。技术差距论未能解释技术为什么会出现在,什么国家会获得技术领先的优势?产品周期理论未能解答:为什么一些国家的某种产品在国内市场很小或发展缓慢的情况下仍能成为世界领先者?为什么许多国家的产业并没有像该理论预测的那样失去竞争优势?面对这些新问题,美国经济学家迈克尔·波特(Michael E. Porter)提出了“国家竞争优势理论”,他认为,“比较优势理论不足以解释产业强国的大多数产业现象”,一个国家的产业能否在国际上具有竞争力,取决于该国的国家竞争优势,而国际竞争优势是由以下六种因素的相互作用决定的,它们是要素条件、需求条件、市场结构与公司战略、相关产业与支持性产业、政府以及机遇。^④ 一些人认为由于波特的贡献,他的理论较好地填补了新贸易理论的空缺。^⑤ 但应当说波特的理论也并没有否定比较优势说,而只是在比较优势说基础上拓展。

① 张碧琼:《国际分工理论的演进》,《中国对外经贸理论前沿》,杨圣明主编,社会科学文献出版社,1999年,第55—57页。

② 张碧琼:《国际分工理论的演进》,《中国对外经贸理论前沿》,杨圣明主编,社会科学文献出版社,第69页。

③ 陈家勤:《当代国际贸易新理论》,经济科学出版社,2002年,第6—7页。

④ 迈克尔·波特:《国家竞争优势》,华夏出版社,2002年,第1章“新典范时代”。

⑤ 本世纪八十年代到九十年代,美国哈佛大学商学院教授 M. 波特先后出版了《竞争战略》、《竞争优势》、《国家竞争优势》三部著作,前两本著作主要论述产业如何在竞争中获得优势。而在《国家竞争优势》中,波特提出了一国兴衰的根本在于是否能赢得国际竞争优势,而赢得国家竞争优势的关键则在于是否具有适宜的创新机制和充分的创造能力。