

何順文、李元莎

產業振興規劃

——內地經濟政策過渡

內地在全球經濟危機毫無曙光、各國不斷調整自身金融政策、救助問題金融機構的背景下，給出了自身扭轉經濟態勢的又一輪措施：內地十大產業振興規劃。2009年1月14日，鋼鐵和汽車產業振興規劃獲國務院通過；2月4日，紡織工業和裝備製造業調整振興規劃；2月11日，船舶工業調整振興規劃；2月18日，電子資訊產業振興規劃；2月19日，輕工業和石化產業振興規劃獲得通過；2月25日，有色金屬和物流業振興規劃。至此，十大產業調整和振興規劃全部出齊，這一個在十天內密集出台的十大政策，將在未來三年實施。

工業化屬必經階段

在英美等深陷金融機構積重難返之際，俄羅斯和巴西等新興經濟體也面臨外匯儲備不足、貨幣貶值壓力巨大的情況下，內地走出了應對危機的另一步——重新釐定實體經濟的發展戰略，集中經濟資源支援製造業和製造服務業的產業提升。這一貌似與其他國家迥異的政策措施，卻突現了內地經濟發展的實際狀態——內地仍然處於工業化過程，製造業仍是內地經濟的最大引擎，其中重工業更是內地未來國際產業競爭力的核心。

以中美最近都有重要救助政策出台的汽車業為例，即可更清楚地認識到內地工業化的任重道遠、差距巨大。雖然美國政府在對底特律三大汽車企業救助的決策過程中，出現了反覆和波折，而通用汽車（GM）和佳士拿（Chrysler）即使獲得了現在的巨額救助，也恐怕難以真正重新獲得產業競爭力。

不過，毫無疑問，美國汽車企業仍是世界汽車業的主要力量，其在產業本身具有的技術能力、設計能力和管理能力，仍然是中國企業所難以望其項背。美國三大汽車企業可能會消失，但美國在汽車產業積累的巨大技術基礎和管理實踐，已擴散滲透到在美國經營的外資汽車企業，更成為美國其他製造業的重要基礎。

反觀內地對於汽車產業振興的三項核心內容，更能直觀反映這一巨大的產業階段性差異——支持大型汽車企業集團進行兼併重組，使大型車企從目前的十四家減至十家以內；今後三年中央安排100億元專項資金，重點支援企業技術創新改造；支援汽車生產企業發展自主品牌。

內地汽車行業尚處於產業集中和技術積累的初步階段特徵，在這三項主要措施裏盡顯無遺。在這次全球危機中，內地經濟自身問題愈發明顯和突出，製造業等基礎產業仍是內地經濟的核心，也是內地未來走出經濟危機、贏得經濟發展的根本所在。

從應急到長遠過渡狀態

由於全球危機和內地經濟自身周期影響，內地經濟由數年前的全面過熱迅速轉冷，而內地中央政府近幾年的產業政策和金融政策，全部集中在如何控制產業過熱和產能過剩，這與目前需要的穩定經濟和刺激消費，存在不可調和的矛盾。

中央政府在試圖全面調整經濟政策的同時，仍希望保持政策的一定連續性，尤其是涉及社會保障、環境保護和就業民生問題，因此在實體經濟方面，中央政府選擇了產業規劃這種更為技術化和集中化的政策措​​施，從而試圖在危機應對和長期經濟協調兩方面尋求平衡。

因此，對比十年前亞洲金融危機之時，內地中央政府為保持經濟增長而大力推行的住房、醫療和國有企業改制等政策措​​施，內地此次產業振興規劃的範圍和力度都十分有限，實際上處於從危機應對到長遠發展的過渡狀態，對於涉及內地經濟根本的更多體質性問題，並沒有涉及。

能源和房產等涉及更多利益主體和更大利益結構的產業領域，此次產業規劃有意回避，也是這一過渡性思路的必然結果。與十年前借危機推進整體改革相比，此次危機應對更多是改良性措施，似乎更多地體現了內地漸進性改革的精神。

縱然內地此次產業規劃更多的停留在具體產業層次，但在十天內密集出台、涉及如此廣泛產業範圍的政策措​​施——這十大產業的工業增加值佔內地全部工業增加值的比重接近80%，佔內地GDP三成——其政府決策速度仍是內地中央集權式政治體制在危機應對方面的決策特點的體現。

從另一個角度看，仍處於經濟追趕階段的內地，雖已存在比較明顯的階層分化，但對於長遠發展的方向和思路，仍具有實質的趨同性。也許，工業化的過程結束之日，方是內地社會體制成熟求變之時。

何順文 香港浸會大學工商學院院長兼教授
李元莎 美國威斯康辛大學商學院助理教授