

比较优势发展战略与特殊产业更迭时点的选择

——论我国部分产业政策思路

姓名：温宝轩

学号：W18194135

在新中国发展过程中，产业政策扮演了重要的角色，根据我们所了解的经济学知识，产业政策思路主要可以分为两种，一种是赶超战略，即资本密集度相对较低的经济体选择优先发展资本密集度高的产业；一种是比较优势发展战略，即根据不同阶段的资源禀赋状况，选择各阶段对自己最有利的生产技术来组织生产。在中国经济专题的课程中，我们得出一个观点，即改革前的低效产业发展状况很大程度上源于赶超型发展战略的实施，而改革开放以来，经济的快速发展则是比较优势发展战略的结果。在总体产业方向上来说，这一结论是广泛适用的。不过，考虑到我们在不同资本密集度行业做出最优选择的模型，其成立的一个假设是社会对于两种产业的产出的效用都可以用资本来衡量，或者说，对于特殊产业，比如对于其他产业有明显的正外部性的产业，会有额外的效用。因而，虽然整体上，一个资本密集度较低的经济体，选择低资本密集度—低资本密集度与高资本密集度并存—高资本密集度的发展路径是最优的，但由于忽视的额外效用，通常会低估一些高资本密集度产业对其他产业的带动作用，通常会使产业政策相对滞后，从而错过产业升级的最佳时点。这种滞后作用在开放经济中，则会更为明显，因为开放经济存在交换，而拥有高资本密集度产业的国家将在竞争中获得更大的优势，直接表现则是低资本密集度国家人均工资更低。

以大飞机产业为例，我国开展大飞机研发由来已久，从上世纪七十年代起，便开启了大飞机研制之路，但相关产业政策一变再变，导致我国大飞机研发坎坷不断。下面我们回顾我国大飞机的发展历程：

1971年，运10作为首长专机正式上马，国家集中资源进行运10的研发，最终于1980年首飞，之后试飞活动一切顺利，而在1985年，运10项目因为花光项目预算而停摆，同年运10项目所在上海飞机制造厂与美国麦道公司签署协议，合作生产客机，却因价格过高，于1998年正式停产。相关技术、配套产业受到极大的打击，从此一蹶不振。而之后的C919大型客机项目于2008年立项，于2017年首飞，但已经相比立项之时的时间表已有推迟，相比西方国家同等产品已有较大代差，这些困难均由相关配套产业不发达、基础差而造成的，而相比计划表多年的推迟则是国产大飞机在中大型客机市场的缺失。

而对比之下，比运10项目较晚出现的歼10项目，虽然遇到相似资金困难，但在不懈的坚持下，最终获得成功，而且带动相关产业的发展，为相关航空工业奠定了基础，2010

年之后航空工业井喷式发展，便是这一项目的附带成果。

从中我们可以看出，虽然按照当时的产业状况，发展航空工业等高新技术产业，从经济利益的角度上来讲可能不是最优之举，但考虑到国际市场价格竞争、以及具有公共产品之属性，对国家安全有着重大的意义，不宜以普通产品来看待。因而考虑这一领域的产业政策时，可能要考虑其外部性，这一外部性带来的直接结果是潜在产出的低估，根据相关模拟结果，可以看出，若低估产出，则产业更迭的时间点会相应推迟，带来的是相关公共属性的缺失。而从国际贸易的角度来看，若高新技术产业等资本密集型产业掌控在少数国家手里，则会形成垄断，从而在定价上取得优势地位，直接体现在“一亿件衬衫换取一架波音飞机”之类的例子中。再如近一年芯片产业遭到美国制裁，芯片产业关键技术，如光刻机技术，掌握在极少数西方国家手中，而光刻机在芯片产业链中占据了关键地位，对产业升级、信息安全以至国家核心利益密切相关，具有极强的外部性，因而在此情形下，社会对特殊产业有特别的效用，若这一效用被低估，则会错过最优的产业更迭时间点，且在开放经济下会造成己方产品价格上的劣势地位，不利于该国家进行产业升级政策的实施。

因而我们可以看出，比较优势发展战略是最优的产业决策思路，但是选择产业更迭的时间点与社会对产业的效用有关，正向外部性强的产业，其效用往往被低估，因而在执行比较优势发展战略时，需要注意对产业产出函数的修正，以免错过最佳产业升级时点。

WORD 批量转 PDF 工具-未注册 注册码购买 QQ: 3049816538(注册后本文字和以下内容消失)

[成都购房咨询, 大专本科成都落户咨询, 成都社保代缴咨询 QQ:3049816538](#)