

发展阶段演进的启示

□ 王东京

一个国家从经济落后到经济发达，需经历不同的发展阶段。1960年，经济学家罗斯托出版《经济成长的阶段》一书，将人类社会划分为六个阶段：传统社会阶段、起飞创造前提阶段、起飞阶段、向成熟推进阶段、高额消费阶段、追求生活质量阶段。罗斯托指出，“起飞”与“追求生活质量”是两个重要的突变，而“追求生活质量”则是所有国家都希望达到的阶段。

经济发展为何会出现不同的阶段？罗斯托用“布登勃洛克式动力”作解释。“布登勃洛克式动力”一词，来自德国现实主义作家托马斯·曼的小说《布登勃洛克家族》。19世纪中期，布登勃洛克一家迁移到卢卑克城，第一代入艰苦创业，终于从社会底层变成了地方富户；而到第二代，便不再对金钱感兴趣，转向追求社会地位，后来也当上了议员；可到了第三代，既不追求金钱也不追求地位，而转向追求精神生活。

上面这个故事中，由于布登勃洛克家族前后三代人的生活环境不同，需求不断更迭，因此满足需求的方式也不一样。罗斯托由此推断，既然一个家族的变化是受“需求”变化所牵引，那么同理，一个国家经济发展阶段的转变，也应由不同阶段“中心人物”的需求所决定。准确地讲，是“中心人物”的需求升级，引起主导产业部门更替，带动发展阶段不断演进。

罗斯托进一步举证指出，历史上那些为起飞创造前提阶段的新教徒，起飞阶段的企业家，向成熟推进阶段的钢铁大王、石油大王、铁路大王，直至成熟阶段完成后管理企业的专业经理人员，他们都是各自所处时代的“中心人物”，正是他们的需求升级导致主导产业部门的改变，从而使发展阶段的依次更迭，并形成了各个发展阶段的不同特征。

对经济发展阶段究竟如何划分，目前学者尚有不同看法，大家还可以继续讨论。不过在我看来，罗斯托关于发展阶段转变动力的研究，却为我们提供了一个分析框架。有两个要点：一是“中心人物”的需求升级；二是需求升级要

求主导产业转型升级。这个分析框架告诉我们，理解发展阶段转变的理论逻辑，应从“中心人物”需求与主导产业转型升级两个维度入手。

联系我国实际，若将“为起飞创造前提阶段、起飞阶段、向成熟推进阶段、高额消费阶段”统称为高速增长阶段；而将“追求生活质量阶段”称为高质量发展阶段，那么我国目前无疑已进入高质量发展阶段。习近平总书记曾明确地讲，现阶段，我国经济发展的基本特征就是由高速增长阶段转向高质量发展阶段。

我国之所以从高速增长阶段转向高质量发展阶段，理由有二：第一，中国作为社会主义国家，“中心人物”是人民群众；人民对美好生活的向往，就是我们的奋斗目标。也就是说，满足人民群众需求，是我们发展经济的出发点和最终落脚点。第二，全面建成小康社会后，人民群众的需求将会不断升级，由此决定，国内主导产业部门当然也需随之转型升级。

这其实也就解释了我们为何要坚持以供给侧结构性改革为主线。改革开放40多年来，我国中高收入群体在日益扩大，需求结构发生了巨大变化；可另一方面，过去的生产要素却长期集中于中低端产业，中高端产业发展相对滞后，造成了中低端产品过剩与中高端产品短缺并存的局面。要扭转供需结构失衡的局面，别无选择，必须从供给侧发力，推进产业基础高级化和产业链现代化。

应该看到，我国目前尚处于全球产业链、供应链的中间位置，一些关键核心技术产品仍高度依赖进口，特别是高端数控机床、芯片、光刻机、操作系统、医疗器械、发动机、高端传感器等还存在“卡脖子”的问题。习近平总书记多次讲，“关键核心技术是要不来、买不来、讨不来的”。若不加快推动产业向全球产业链高端延伸，尽快进入研发设计、供应链管理、营销服务等高端环节，我国经济持续稳定发展将难以为继。

纵观世界经济史，有一个不争的事

实：谁占据了科技创新的制高点，谁就能成为经济强国。众所周知，英国是工业革命的发源地，一战前一直被称为“世界工厂”，可到20世纪初却被美国赶超；二战后日本迅速崛起，经济总量超过了德国。美国和日本取得成功的原因虽多，但归根到底是美国引领了第二次和第三次新技术革命；日本也高度重视科技创新。

是的，中国要成为经济强国，必须重视创新。创新不仅决定产业升级的路径，同时也决定中国的国际竞争力。第三次新技术革命前，产业升级路径通常是从劳动密集型升级到资本密集型，然后再升级到技术密集型。可第三次新技术革命后，产业升级的路径却发生了改变，不少企业直接从劳动密集型跃升为技术密集型，也有企业一经设立便是技术密集型，美国的微软、英特尔、苹果等企业就是典型例子。

美国的科技企业为何未走传统升级的老路？经济学的解释，是由于“受价者”与“觅价者”存在差别。所谓“受价者”，是指只能被动接受市场价格的企业；“觅价者”则是指拥有自主定价权的企业。企业一旦能够觅价，则可在市场上呼风唤雨。问题是企业为何能觅价呢？是因为有独特的核心技术，别人无法竞争。今天美国成为世界头号经济强国，一个重要原因就是他们拥有一大批掌握觅价权的高科技企业。

综上分析，可以给我们三点启示：第一，未来15—30年我国经济能否真正强起来，关键在于国内产业能否完成跨越性升级；第二，国内产业能否实现跨越性升级，则取决于国内企业能否在国际市场上掌握觅价权；第三，国内企业能否掌握国际市场的觅价权，最终取决于是否拥有独特的关键核心技术。总的结论是：我国要实现由站起来、富起来到强起来，必须把“科技自立自强”作为国家未来发展的战略支撑。



绿色低碳循环发展的关键环节

□ 李宗尧

习近平总书记在中央全面深化改革委员会第十七次会议指出：“建立健全绿色低碳循环发展经济体系，促进经济社会发展全面绿色转型，是解决我国资源环境生态问题的基础之策”，“使发展建立在高效利用资源、严格保护生态环境、有效控制温室气体排放的基础上。”绿色发展立足于破解发展与保护兼顾的世界难题，围绕经济社会发展的全面绿色转型，关键是生产生活方式的绿色转型，生产方式的绿色转型涉及劳动者、劳动工具等诸多要素自身及整体的生态化。

“十三五”以来我国的生态环境质量改善明显，但我国生态环境质量与人民群众的期待还有一定的差距，生态文明建设仍处于压力叠加、负重前行的关键期，生态环境保护的结构性、根源性、趋势性压力总体上尚未根本缓解。

对绿色低碳循环发展认识不到位。实施绿色低碳循环发展，首先是发展观的改变，一些地方的认识不到位，理解不透彻，生态环境保护工作的重心还在城市尤其是地级以上城市，生态文化尚未深入人心。受到新冠肺炎疫情影响，经济社会发展过程中不稳定性不确定性明显增加，全球产业链、供应链体系受到冲击，部分地区对生态环境保护的重视程度有所放松。

绿色低碳循环发展的基础不牢靠。我国以重化工为主的产业结构、以煤为主的能源结构和以公路货运为主的运输结构还没有根本改变，污染排放和生态破坏的形势依然严峻，部分地区、部分领域生态环境问题依然突出。农业面源污染、养殖污染、农村垃圾等问题仍然存在。

绿色低碳循环的产业发展不充分。我国的节能环保行业中规模以上企业不足30%，加之绿色低碳循环技术起步晚、生产成本较高、资金投入不足，因而产业化程度比较低，主要依靠国家财政补贴和税收减免，导致绿色技术创新的内生能力和产业化动力薄弱。与此同时，我国绿色发

展的激励约束手段有限，市场机制和多方协同参与的作用发挥不足，价格、财税、金融等经济政策有待系统优化。

变革传统的生产方式、消费方式和分配方式，从根本上改变过多依赖高投入、高消耗、高排放的粗放型经济发展方式，建设绿色低碳循环发展经济体系，成为我国经济发展跨越由“量”到“质”的关口，实现转换经济发展方式、优化经济结构、转换经济增长动力的重要依托和必然选择。

构建绿色低碳循环发展经济体系，可以从生产、分配、流通和消费环节，助力绿色发展动能、优化国内需求、畅通生态经济良性循环，推动形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平绿色动态平衡。

在生产环节以结构优化、技术升级为重点推动绿色低碳循环发展。绿色产业是经济社会绿色转型发展的重要基石，产业结构是决定资源消耗、环境污染的关键变量。针对我国产品能耗和物耗高、煤炭消费比重大的现实，积极发挥政府引导作用，发挥财政收支的杠杆作用，重点扶持低碳环保产业，同时引导社会资本进入绿色产业或者低能耗产业，加强“产学研”合作，加快传统产业技术改造，共同推动产业结构的绿色升级；控制能源消费总量，调整能源消费结构，提高能源效率，降低对化石能源的依赖，推进太阳能、风能、水能等低碳能源的利用。

在分配环节以完善生态补偿机制为抓手推动绿色低碳循环发展。利用市场化手段提高资源配置效率，深化价格改革，构建碳排放交易、排污权交易、水权交易等环境资源交易市场；综合考虑经济发展质量、产业空间布局、生态环境质量等因素，建立健全生态补偿机制，坚持“谁受益，谁补偿”原则，将生态环境治理成本内部化，建立高质量发展考核体系，优化区域之间的利益共享和成本共担机制，最大限度调动各地政府环境治理的积极性。

在流通环节以建设绿色清洁运输体系为核心推动绿色低碳循环发展。绿色清洁运输体系核心在于提高交通运输的能源效率，改善交通运输的能源结构，优化交通运输的发展方式。推进货运铁路扩能、水路运输升级、多式联运提速，促进大宗货物、集装箱等货种逐步“公转铁”“公转水”，更好发挥各种运输方式的比较优势，促进交通运输结构性减排。促进各种旅客运输方式的有效衔接和深度融合，推动实现乘客出行“零换乘”，深入推进公交优先战略，进一步提高公交出行分担率，让客运更绿色。健全绿色交通法律、法规、政策和标准，着力优化交通能源结构，加大新能源和清洁能源的应用，提升交通运输装备能效水平和运输效率，降低交通运输发展的环境成本。

在消费环节以营造绿色生活方式为根本推动绿色低碳循环发展。消费是经济循环的最终环节，通过调控消费者的购买倾向，可以影响生产者的供给总量、供给质量和供给方式。生活方式绿色化是一个从观念到行为全方位转变的过程，人人都是践行者和推动者。加大宣传教育力度，让绿色低碳循环的生活理念深入人心，不断提高人们参与绿色发展、践行绿色生活的主动性，积极开展创建节约型机关和绿色家庭、绿色学校、绿色社区等活动，完善政府绿色采购制度，积极发挥政府购买的引导作用。完善公众参与制度，健全举报、听证、舆论和公众监督等机制，构建全民参与的社会行动体系。

（作者系江苏省党校校务委员、经济学教研部主任）



“十四五”规划纲要指出，坚持把发展经济着力点放在实体经济上，加快推进制造强国、质量强国建设，促进先进制造业和现代服务业深度融合，强化基础设施支撑引领作用，构建实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展的现代产业体系。这里面，最关键、也最紧迫的就是要加快推动制造业高质量发展，实现从制造大国向制造强国转变。

摆脱传统认识和思维的误区

在加快制造业高质量发展过程中，要积极顺应全球制造业发展新趋势和中国建设现代产业体系新要求，对中国制造业高质量发展及战略选择形成更加清晰的认识和科学的判断。因此，需要摆脱如下几个传统的认识误区和争论。

一是关于制造业占比高低问题，核心争论就是中国的制造业到底要不要保持一定的比例？目前的比例是“过高”还是“过低”？其中一个比较流行的看法就是根据传统三大产业发展演进，遵循所谓“克拉克定律”，产业发展应当依据“农业—制造业—服务业”出现线性发展，因此认为制造业占比不应过高，甚至在一定阶段应当退出国民经济发展并让位于服务业发展。二是城市化发展以及城市经济体要不要发展制造业问题，一种看法认为城市发展受制于土地、要素成本等影响，制造业发展到一定阶段应当主要发展服务业，而不应当是制造业。三是从吸纳就业角度看，认为制造业发展到一定阶段，随着技术进步以及资本密集型等产业结构升级，劳动力在制造业中的就业占比下降，而服务业往往是吸纳就业的重要“蓄水池”，因此，应重点发展服务业。四是从国际经验看，认为一些发达国家往发展到一定阶段后，伴随全球化产业转移趋势，制造业也会转移到劳动力成本相对较低的国家和地区，因此不必始终发展制造业，等等。

需要指出的是，首先，按照传统的“克拉克定律”或者某些放大国家制造业占比变化的典型性事实来理解中国大国发展与现代产业体系发展，尤其是制造业内部结构变化与转型升级等，显然会使问题过于简单化。现代产业体系发展，除了按照传统三大体系的结构进行划分以外，还有其内部的产业细分与升级演进：包括现代制造业发展，不仅是强调结构的比例度，更要强调产业本身的高级度，前者是一个数量和比例，后者则是一个体现产业结构中技术进步及其高级度、复杂度问题。实践发展表明，一个国家制造业不仅要关注比例度，更要关注高级度和复杂度。

其次，现代产业体系发展，特别是制造业与服务业发展，相互之间的边界已经不像以前传统产业结构那样清晰，出现了产业融合发展以及制造业服务化和服务业制造化的新态势，尤其是互联网发展以及数字化时代，各类生产性服务业更是进一步出现产业内融合和产业间融合发展的趋势。

再次，服务业占比提高也并不意味着制造业不再重要，恰恰因为制造业内部亟待转型升级、面临提高生产效率和人均收入，这才构成服务业发展的内在驱动力，因此也不能简单“去工业化”。从目前全球发达国家产业转移和全球化遇到的深层次问题来看，一个十分重要的教训则是，发达国家简单套用“克拉克定律”，向全球移出产业，国内经济出现金融化、虚拟化发展，尤其是制造业外包，结果导致本国产业空心化和实体经济发展放慢，社会就业问题与收入差距等问题则日趋严重。反过来，服务业发展也由于自身对劳动市场的就业具有“门槛效应”，服务业发展也并未全部吸收从制造业转移出来的劳动力。

因此，对于我国这样一个具有超大规模市场优势和已经形成较为发达和完整的工业化体系的世界第二大经济体来说，我国制造业发展不能简单套用传统的所谓“定律”或者照搬发达国家的评判标准和做法。面向新一轮科

技革命和全球化发展的新态势，制造业与服务业发展，绝不是简单的谁替代谁的问题，更不能是一个简单的“去工业化”或者所谓“全球产业转移”和外包的问题。必须清醒地认识到，我国要建立的现代产业体系，一定是“实体经济、科技创新、现代金融、人力资源协同发展”的重要过程。无论是制造业还是服务业发展，核心问题是要看全要素质量和能级，尤其对于制造业发展而言，关键是要提升制造业发展的质量、效率和效益，加快实现从制造大国向制造强国转型。

制造业高质量发展亟待解决的关键问题

从新时代中国制造业发展面临的现实问题来看，中国制造业高质量发展，亟待解决如下几个关键和紧迫的问题。

劳动生产率不高制约了制造业发展的国际竞争力。一国经济或者供给侧体系高质量发展的主要标志就是要看全要素生产率高低。制约中国制造业高质量发展的核心问题就是劳动生产率仍然比较低。特别是与全球劳动生产率水平比较，我们仍有差距。劳动生产率低，限制了产出效率、劳动者报酬、制造业竞争力的提升，也制约了制造业发展的国际竞争力。

技术创新和研发能力不足制约了制造业自主创新能力的提高。一国经济最重要的活力和动力来自创新驱动发展。我国制造业高质量发展面临制造业的技术创新能力不足，其中，制造业研发投入水平、自主创新能力、产业基础体系和支撑能力、核心关键技术等与国际上仍有差距。中国制造业核心竞争力的提升，有赖于技术进步对制造业竞争力的更大贡献。

产能过剩和资源错配制约了制造业发展效率的提高。高质量发展的基本要求有实现产业结构供需基本匹配。制约我国制造业持续健康发展的深层次困境就是结构性问题，突出表现为供求结构不匹配，部分行业和领域结构性产能过剩问题依然存在。产能过剩问题的本质则是资源错配。加快制造业高质量发展，亟待推动供给侧结构性改革，解决资源错配问题，提高资源配置效率。

制造业价值链分工和地位偏低制约了从制造大国向制造强国的转型。一国经济高质量发展的重要体现为其在全球价值链分工体系中的位置和地位。改革开放初期，中国制造业发展与全球化互动，中国资源禀赋条件与比较优势决定了中国在参与全球价值链分工体系处在较低地位和层次，形成了典型的以加工贸易为主的制造业发展模式。但这也在一定程度上造成了中国制造业在全球价值链分工体系中地位的“低端锁定”。产业增加值和全球价值链地位有待提升。

深入实施制造强国战略

着眼于中国建设现代化经济体系和全面建设社会主义现代化国家新目标，我国制造业高质量发展需从如下几方面着手。

加快科技创新发展，以科技自立自强为基础，建立自主可控、安全高效的制造业产业体系。创新驱动发展是提升制造业生产效率的核心途径，必须面向国际科技前沿和竞争态势，大力实施科技创新战略，重点聚焦实施产业基础再造工程，提高科技创新策源功能；健全产业基础支撑体系，布局一批国家制造业创新中心，形成产业技术基础公共服务平台。

加快结构性改革，推动制造业转型升级，提高产业基础高级化、产业链现代化。服务构建新发展格局，发挥国内大市场和国内国际双循环相互促进的积极作用，加快形成我国制造业发展的创新链、产业链和价值链一体化发展的新型产业分工体系；通过提升制造业的高级度、复杂度和

制造业高质量发展的认识误区与关键问题

□ 权衡

发展能级，提高整体竞争力，加速从中国制造向中国创造转变、中国质量转变、中国品牌转变、中国服务转变、中国标准转变，迈向制造强国之路。

保持制造业比重基本稳定，增强制造业竞争新优势，推动制造业高质量发展。按照现代产业发展体系要求及其发展规律，顺应中国大国经济迈向高质量发展的新态势，在大体保持制造业比重基本稳定的前提下，着力推动制造业提质增效和转型升级，以动力变革、效率变革和质量变革重塑中国制造业发展优势，在国际国内双循环中培育和增强制造业的竞争新优势。

深化体制机制改革，提高资源配置效率，深入推动供给侧结构性改革。制造业供给侧结构性改革已经取得积极成效，结构性产能过剩等问题得到缓解；未来需要深入推动供给侧结构性改革，加快破解导致产能过剩的体制机制难题，尽快退出一批僵尸企业，消除资源错配的体制机制条件，提高资源配置效率；同时，要进一步优化营商环境，加大减税降费力度，提高企业和市场主体的预期和获得感，加快制造业高质量发展。

顺应现代产业融合发展趋势，大力实施产业融合发展战略，推动制造业服务化和服务业制造化。深入研究产业融合发展的规律，重点发展先进制造业和现代服务业，推动制造业和服务业深度融合，尤其是借助大数据、人工智能、互联网等现代信息技术，加快制造业服务化和服务业制造化发展，发展绿色制造、智能制造等一批战略性新兴产业。动员和鼓励科学家、企业家、劳动工人、政府官员等联合攻关，推动全社会“科学精神”“创新精神”“工匠精神”和“法治精神”相互融合、相互渗透，形成创新驱动发展的强大力量，共同推动制造业高质量发展，实现制造强国的梦想。

（作者系上海市社会科学界联合会党组书记、专职副主席）

