

“赶超共识”模式中的事实选择和博弈分析

——与瞿宛文教授商榷

白让让*

一、问题的提出

瞿宛文(2009)在《经济学(季刊)》发表的《赶超共识监督下的中国产业政策模式——以汽车产业为例》(以下简称《赶超》)中,将中国汽车,特别是轿车产业的政策表述为“有赖于各方对追求中国长期发展具有高度共识,赶超西方各国成为检验政策成效的有效标准”的“赶超共识模式”,并进一步提出在此模式下“中央成为竞争平台,各方博弈在赶超共识下,迫使中央不断修正政策采纳胜出的模式”、“民族主义的正当性”帮助决定政策修正的方向等观点和判断。这些判断是基于对中国轿车产业政策演变和若干选择性事实的表述,以及在与日本、韩国和巴西模式的对比中得到的,具有一定的理论逻辑和现实依据,也为相关研究者了解中国汽车产业政策的演变提供了一定的线索。但是,由于事实选择的有偏性、分析框架的不严密和对政策目标理解的主观性,使这一新的理论模式无法获得普遍的“共识”。

本文不敢认同《赶超》的核心观点,本着澄清事实和真理越辩越明的精神,基于中国经济学研究缺乏批判性思维的现状,特提出几点商榷意见。文章的结构如下:首先讨论《赶超》一文样本选择的偏差;其次,指出其博弈分析框架的非严密性;最后是简单的总结。

二、代表性事实描述与案例分析的客观性

《赶超》一文第三节对汽车产业政策的演变过程的详尽讨论,是其后续分析的主要依据。但这些事实多是对国内外相关研究的转述,并不完全符合当时中国轿车产业的实际,以下几点值得商榷:

* 复旦大学管理学院。通信地址:上海市国顺路670号管理学院思源楼238室,200433;电话:(021) 25011065;E-mail:rrbai@fudan.edu.cn。

(一)“上汽”、“广汽”和“北汽”模式是否存在绝对的差异?

《赶超》(第510—511页)直接采用了Thun(2006)分析中央和地方政府的关系时提出的中国汽车产业三类发展模式:地方发展型的上海模式、自由放任的北京和广州模式以及企业主导的长春和武汉(即“一汽”和“二汽”)模式,并将其作为产业政策得失的一个主要判断依据。暂且不论其划分的依据是否合理,仅对广州和北京市政府如何扶持和干预汽车产业发展的事实表述,就存在较多的偏差。

例如,广州标致之所以能够成为20世纪80年代中国轿车的“三大三小”之一,及其在90年代初期所取得的成效,完全不可能脱离广州市政府的直接参与。广州市为发展轿车产业,在没有获得国家主管部门认可的情况下,冒着巨大的经济和政治风险,在1989年就试产了标致505轿车。¹90年代初,当标致车型遇到宏观调控导致的需求下降和来自其他车型的激烈竞争而陷入困境时,广州市政府也成立了由常务副市长任组长的汽车工业办公室,专门负责汽车项目的筹划、组织实施和关系协调,甚至直接干预车型和促销手段的选择。²1996年,广州市政府还顶住各方的压力,及时作出了更换合作伙伴法国标致的决定。在地方保护主义极度盛行的90年代末期,为配合东风风神项目落户广州,该市甚至成立了一个由书记和市长统筹部署的工作小组,在一个月内就解决了土地、规划、海关等问题。这些措施也是广州后来能够成为中国轿车产业“第四极”的主要原因。

显然,按照《赶超》和Thun(2006)的逻辑,广州市政府是一个对汽车产业的发展采取“自由放任态度”的参与者。作者将广州标致的失败归因于“市政府对供货商未提供投资资金与技术辅导之协助,也未协调长期投资风险负担的问题”也是主观臆断的结果。³与其他合资企业的中外双方较为均等的股权结构不同,法国标致以22%的股权比例却掌握公司的管理权和运营权,且其股份主要来自中方支付的技术转让费和它提供的生产设备。法国标致还通过提供价值不菲的CKD件获得额外的配件收益,在法国本土配件过剩的背景下,它对国产化和新产品的引进一直采取抵制的措施。⁴

对北京市汽车产业的论述也存在类似的偏颇,特别是无法解释在同一个

¹ 为此广州受到国家有关部门的严厉批评,主管领导曾指出:“你们知不知道自己的位置在哪里?遇到红灯绕道走,未经批准就上。要知道,你们是‘三’,是补充,将来三大发展了,你们可能是要被淘汰的”。参见姚斌华和韩建清(2008,第19—20页)

² 例如,在当时高级公务车以进口品牌为主的背景下,广州市的主要领导都乘坐国产标致车。

³ 当时,广州标致的主要债权人就是法国标致公司。广州政府为解除合资协议,一度打算支付给法国标致5亿元,被中央政府否定,最终以3.8亿元换得对方退出。

⁴ 姚斌华和韩建清(2008)还指出,一些外生事件的冲击也是广州标致落后的原因,20世纪80年代末法国政府出于政治原因,对中国实施经济制裁,致使在建的标致5万辆项目由于法方技术专家的全部撤离而停产,从而失去了中国轿车市场在90年代中期迅猛增长的机会。

地方政府主导下，为什么韩国现代作为后进入者能够在短期取得巨大成功，而北京吉普却长期处于困境的机理所在。因为 Thun (2006) 成文于 2005 年前后，《赶超》一文将其提供的案例作为评价不同地区和企业集团发展汽车产业是否成功的主要依据，也存在一定的选择性偏差。如果以产出的规模经济和范围经济，或者引进的车型是否具有国际水平为判断主要依据，那么 2002 年以后，广州本田和北京现代两家公司在增长速度和新产品推广方面，无疑超越了“上汽”集团。而如果以是否具有自主开发的意识和能力为标准，天津夏利、长安汽车、吉利、奇瑞和比亚迪等企业显然更具优势。⁵ 导致此类问题发生的一个重要原因是《赶超》混淆了产业政策有效性与企业经营成功之间的差异性。

除了上述划分依据不确定导致的矛盾外，《赶超》在对有关对象的事实介绍中还存在数据上的瑕疵。例如，根据《中国汽车工业年鉴》及姚斌华和韩建清 (2008) 的有关数据，广州标致 1996 年的国产化率是 85.28%，仅次于合资或合作时间更长的上海大众和天津夏利。《赶超》一文为突出上海大众的成功，选取的是其 1997 年的国产化率的数据，广州和北京则是 1994 年的数据，这无疑会导致更大的偏差。

(二) 主要参与者缺失与案例选择的有偏性

《赶超》将产业政策取向的几次重要变化解释为各类参与者长期博弈的结果，这需要对相关参与者行为的完整表述。可惜的是，《赶超》只选择了其中的两类企业，即以上海、广州和北京为代表的早期进入者，以及奇瑞、吉利等后进入者，而对居于中国轿车产业主流的其他参与者：“一汽”、“二汽”和“南汽”等传统汽车制造企业，以及长安汽车、西安秦川（即后来的比亚迪）和昌河集团等以技术合作模式为主的企业，未予以足够的关注，使读者无法从其所给出的描述性介绍中，了解中国轿车企业成长模式的多样性、政策制定者对不同企业的偏好差异，以及强势在位者如何影响产业政策的选择等特征事实。⁶

例如，除了上海、北京或广州等地方政府主导下的汽车产业发展路径、以“一汽”和“二汽”为代表的中央直接管理下的产业“托拉斯”、以及《赶超》一文重点介绍的奇瑞、吉利等新进入者外，长安汽车、西安秦川、江南江北以及哈飞、昌河等传统军工企业也是中国汽车产业的重要参与者之一，

⁵ 客观地讲，Thun(2004)也详尽地介绍了中国加入WTO前后，上海和广州政府不约而同地将部件配套商的选择权“被动”地让渡给新进入跨国公司的现实，《赶超》一文并未意识到这种趋同现象。

⁶ 严格地讲，《赶超》一文分析的是中国轿车产业的政策变化，其涉及的案例都是轿车企业。熟悉中国汽车产业的读者会知道产业政策对待轿车和其他车型有着显著的差异，为对应起见，本文也集中于轿车产业。

它们的成长路径有着更为特殊的历史和现实原因,难以用《赶超》一文所构建的“中央-地方”政府博弈的模式完全解释。20世纪80年代初期,军品任务锐减和国家产业结构的调整,使这些企业的经营十分困难,国家财政也无力承担巨额的亏损补贴。基于在机械加工或机器制造方面的优势,这些中央所属的企业也加入到80年代初的汽车产业投资热中,并在摩托车或轻型车领域居于国内领先的地位。尽管国家的汽车产业政策一度严格限制新企业的进入,但在利益集团“游说”和财政压力双重要素的共同作用下,这些企业获得了进入和成长的机会。《赶超》一文为突出中央政府进入管制对所谓“本土”企业的限制,仅将哈飞集团在2003年取得轿车生产许可证作为论据,而有意无意地忽略了早在1993年前后,长安集团、西安秦川等四家军工企业就“名正言顺”地进入轿车产业的客观事实。实际上,正是这些微型轿车生产企业(包括天津夏利)在价格管制盛行的90年代中期发起的几次价格竞争,才迫使轿车价格的主管部门,逐渐放弃了对出厂和零售价格的“指导价”。它们也是促使中央政府在当时为应对加入“WTO”的潜在威胁,采取放松进入和品种的管制,增强本土企业竞争力的主要市场势力。

跨国公司的角色缺位是《赶超》存在的另一个重要问题。作者仅仅提及到近年来自主品牌发展后,跨国公司“采取更积极的战略,在技术、品牌、管理与市场上对合资企业加强介入,压缩合资企业中资方面的发言权……”,对于跨国公司如何直接或间接地干预中国轿车产业政策的演化,缺少必要的介绍。⁷实际上跨国公司作为中国轿车产业发展的最大受益者之一,从它们进入中国之日起就一直对产业政策的选择和实施发挥着一定的作用。在轿车产业的起步阶段,由于产业政策的缺乏,在合资合同中都有“产品由外方导入、技术和工艺设备由外方提供、生产经营由外方负责”等条款。它们一旦意识到中国轿车市场的巨大潜力,即通过中方合作者游说政府以规模经济为目标而选择对进入的管制、对价格竞争的排斥,在很长的时间内获得了近乎垄断的地位或利润。一旦政府的干预影响其既得利益,它们会借助各种本土企业和本国政府的力量予以抗衡。例如,在1986年前后,国家为强化国产化政策,提高了进口CKD和SKD散件的关税,导致一些合资企业利润下降,跨国公司的母公司采取了减少或停止出口散件的方式,向本土企业施加压力⁸,最终的结果是中央政府放松了对进口散件组装的严格限制。2004年以来,由于隐性SKD组装模式泛滥,严重冲击我国轿车零部件行业的发展,行业主管机构设定了“部件进口占整车60%即按整车征收关税的规则”,这对一些跨国

⁷ 应该指出的是,《赶超》虽然认可 Thun(2004)对我国地方政府发展汽车产业模式的划分,而未注意到 Thun(2004)对跨国公司影响地方政府管理体制问题和后续产业政策调整的详尽分析。

⁸ 参见凯丽·西蒙斯·盖勒格(2007,第43页)。

公司在母国过剩的加工能力造成影响，为此它们依托本国政府在WTO对我国提起诉讼，最终我方被裁定为“歧视待遇”而败诉。

我国轿车产业的组织结构变化也受跨国公司战略行为的左右。例如，上海企业集团兼并山东东岳和广西柳州五菱，实际上是通用产能扩张和产品线延伸的手段；⁹“一汽”集团合并天津汽车，为丰田进入中国乘用车市场提供了契机，而“一汽”兼并四川汽车也是为丰田整合其在中国销售网络作准备。新近发生的“广汽”收购长征汽车案例，也与意大利菲亚特公司的产品布局直接相关。这些策略不仅会改变轿车市场的组织结构，也迎合了管理层对“大企业”的偏好，进而使规模和范围经济成为各个时期产业政策的不变目标。

游说政府的智囊层也是跨国公司的策略之一。在2004年有关民族产业和自主品牌发展的那场争论中，大众汽车（中国）投资有限公司联合国务院发展研究中心所开展的《中国汽车产业的增长潜力和外部发展环境》课题中，有关专家就认为在全球化的背景下，“所有存在于中国本土汽车产业中的企业，包括内资、合资、外商独资企业，都属于中国（的民族）汽车产业”、“不仅内资企业的研发能力，而且在中国本土的合资和外商独资企业的研发能力，也应当合理地被视为中国的‘自主开发’能力”。这些观点已经部分体现在2006年和2009年的产业发展和振兴政策中。¹⁰

上述介绍表明，《赶超》一文对事实的描述缺乏客观和充分性，甚至可以讲存在选择研究对象的瑕疵。Joskow（2005）在总结产业组织学发展的路径时，认为包括案例分析在内的经验研究，不再是对理论模型推演和计量检验的补充，而是应用导向型的产业组织理论的基本模式之一，其前提是对研究对象的真实“再现”。国内学者（张曙光，1999；周其仁，1999；张宇燕，1999）的分析也表明，案例研究的特点是其故事的完整性和真实性，任何假设必须首先是真实的，或者是对特定真实对象的一般化处理，即实现从真实世界到“想象”世界的转化，也就是理论研究的目的在于发现世界自身的逻辑从而增加我们的理解，而不是预言和检验预言。按照这些标准判断，《赶超》一文对“一汽”、“二汽”等中央直属企业、长安和昌河汽车等部属企业，以及大众、通用等跨国公司行为的忽视，特别是缺乏对这些企业如何影响产业政策的必要描述，不仅会使读者无法了解中国轿车产业政策转变的全貌，也使《赶超》一文后续的博弈框架缺少一组重要的参与人，博弈均衡的存在就成为一潜在的缺陷。

⁹ 这种策略的潜在收益是为美国通用公司预留了一个合资“名额”，这已经被“一汽”和通用组建新合资企业的协议所证明。

¹⁰ 例如，这两个文件均主张以大企业集团为纽带重组和整合其他中小企业，但这些所谓的“大企业”几乎都是以生产和组装外资品牌作为其核心业务，在自主品牌的发展上乏善可陈。

三、“赶超共识监督模式”博弈分析的逻辑缺陷

基于对中国汽车产业政策演变过程的描述,《赶超》一文认为:“政策从合资方式进口替代—提升国际竞争力—合资与自主开发并行的演变,整个过程即是在不断重复政策制定—实施/违背—检讨/博弈—修订的过程”,并将这种演变定义为“赶超共识监督下的产业政策模式”。这里的共识特指:“中国人对赶超西方目标的认可”(第527页),它也是改变政策的依据。《赶超》一文还强调“在各方博弈之中,民族主义的正当性帮助决定政策修正的方向”。下面的分析将从目标理解的主观性、博弈过程的不完整性和理论假设的“不可证伪性”等方面,指出这一新的解释框架或曰“赶超共识监督下的产业政策模式”所存在的缺陷。

(一) 如何解读三个汽车产业政策的目标及其变化的原因

《赶超》一文按照时间顺序对我国汽车产业政策进行了较为详尽的描述,其主要的着眼点在于产业政策目标的变化及其背后的原因。在文中,三个阶段产业政策目标或主题分别被表述为“以合资为主的进口替代”、“提升国际竞争力—引进更多外资”和“合资或自主开发”,作者还基于个别案例的介绍,试图给出导致产业政策目标变化的内在原因。例如,作者认为1994年《汽车工业产业政策》出台后,政策目标之所以转向提升国际竞争力,是各类参与者考虑到加入WTO对产业的冲击,结合韩国汽车产业较高的出口份额和品牌影响力的成功经验,对以往的政策进行反思后,得出了“提升国际竞争力”是公认目标的结论。但作者并未给出为什么在这一“共识”下,中央和地方政府都会选择加大引进外资作为提升国际竞争力的主要手段?而不是像韩国或日本那样致力于内生式的成长?

作者将中央政府对自主厂商的态度转变作为分析2004年以来产业政策变革的主线,但仔细阅读后,无法得到确切的答案和线索,只是对一系列不相关问题的转述或者罗列。例如对几个自主产品生产企业成功的案例、某些研究者之间的争论、中央政府新考核指标的设定等的详尽描述,是如何导致中央政府开始“支持自主开发和培育自有品牌”的?相关参与者的态度和行为是如何顺应中央政策进行适当调整的?作者只在论文的最后以所谓“民族企业的发展也成为检验政策的表现标准”作为唯一的理由以概之,并未指出其间隐含的逻辑关系,特别是经济学机理。

《赶超》一文对产业政策变化原因分析得不清晰,一个重要的原因在于作者将产业政策自身的目标与其运行过程中的转变混为一谈。例如,仅仅将“产业集中和国产化”作为1994年《汽车工业产业政策》的核心目标,以说明它和20世纪80年代“进口替代”导向的区别。实际上,1994年产业政策

目标的第一条就是“国家引导汽车工业企业充分运用国内外资金，努力扩展和开拓国内国际市场，采取大批量多品种生产方式发展。2000年汽车总产量要满足国内市场90%以上的需要，轿车产量要达到总产量的一半以上，并基本满足进入家庭的需要”，这无疑是在进口替代的同义反复，而非实质性的转变。也正是由于作者对政策初始目标和实际效果的混淆，导致其作出了中国汽车产业政策“不完全无效”的判断。本文无意讨论产业政策是否有效这一至今仍存在广泛争议的话题，而强调《赶超》一文分析过程的不完备性。具体而言，在检验一个政策或措施的效果时，基本的出发点是对政策目标的“完整表述”，而不能因为相关参与者对政策的违背或修正，产生了一个社会合意化的后果，就认为政策是有效的。例如，民营企业以各种途径突破了政府对进入的管制后，提高了产业竞争的程度，削弱了寡头垄断对社会福利的侵害，并使政府反思和放松了相关的进入限制，但不能由此得出进入管制政策有效的结论。¹¹

（二）参与者目标、策略的缺失与博弈分析的不完整

尽管参与者缺失或对象选择性所引发的问题，可以通过对现象的高度概括予以弥补，但是由于作者认为“赶超共识监督下的产业政策模式”是一个“政策制定—实施/违背—检讨/博弈—修订的过程”，即政策的改变是“各方博弈及理念争逐的结果”，这就意味着作者的新模式是基于博弈分析的逻辑得到的，或者说应该具有博弈分析的基本理念。但是《赶超》第四节关于中国“赶超”式汽车产业政策模式的讨论，显然不符合博弈分析的一般范式。

1. 参与者目标模糊

《赶超》没有给出中央政府、地方政府、产业管理者、部属企业和新进入者特定的目标函数，而认为他们都会以“追求中国长期发展”为共识。¹²虽然目标的同质化并不影响博弈分析的展开¹³，但由于这一目标无法合理地解释为不同参与者行为和策略的函数，或者没有建立其策略与收益之间的经济学关系，致使后续的研究无法基于规范的博弈论展开。例如，尽管20世纪80年代的进口替代和发展合资企业的战略，可以理解为中央政府为促进产业长期发展的第一步，但如何解释地方政府通过放松进入和进口配件管制，对中央

¹¹ 类似的例子在日本也发生过，植草益(2000)指出，日本政府在1961年提倡的汽车产业“集团化构想”被业界所抵制，产生了本田这样成功的企业，但并不能因此就认为这种行为“恶化了汽车产业的发展状态”，甚至完全否认产业政策的作用。

¹² 江小涓(1996)指出不仅“产业政策的制定涉及目标合理性的判断问题，这是一个比较困难的领域”，中国的实践也表明，政府的决策层和行政执行体系有不同的行为方式，两者在动机、压力、利益导向等方面均有较大的差异。可见即使在计划体制主导的时期，共识是否存在本身就值得考虑。

¹³ 例如，在微观经济学中竞争企业都会以利润最大化为目标。

政策的不断突破是否有利于产业长期发展的?进一步,如果存在一个共同的目标,2004年前后,地方政府为什么会在中央积极扶持自主产品发展的背景下,反而默许SKD、CKD组装模式的泛滥,甚至包括中央政府在内也会任由主导企业以各种方式突破政策的界限,以合资的方式引进国际上的成熟产品。显然,并不存在一个各方参与者共同认可的长期目标。¹⁴

更为严重的逻辑问题还在于,一方面作者认为:“众人多方持续的参与在实利与理念上的争逐与博弈,使得政策持续往推动及促进民族工业方向演化。”(第527页),照此理解,关于共同目标的假设又变成了各方博弈的结果。另一方面,作者又指出“国内对产业的长期发展目标的实质内涵一直是有争议的”(第522页),这又与作者一直强调的“各方面对如何达成这一目标有相当不同的意见,但因为长期目标可作为检验政策有效性的标准”的表述是矛盾的。可见在具体的分析中,只有给出各方差异化的目标,或者将这些异质的目标解释为所谓长期共识的函数,才能化解上述自相矛盾的判断。¹⁵

2. 参与者策略描述的不完备

除了对中央政府如何促进产业发展的手段有着较为系统的介绍外,《赶超》一文对其他参与者策略的分析也不完整。例如,各方的博弈是基于什么方式或工具展开的?一个没有策略的博弈分析又如何存在均衡?达到这样的均衡时各个参与人的收益或支付又是多少?如果某类参与人偏离短期均衡,他们的策略又是什么?读者无法从《赶超》一文获得关于地方政府、行业管理部门、大型国企、地方中小企业、跨国公司行为和策略的充分信息。

作者对中央政府的政策目标和实施工具的变化的描述和归纳,也不完全符合当时的客观实际。例如,缺乏对中央政府的明确界定,在行文中将国务院与原国家计委、早期的经贸委、中国汽车工业总公司等产业政策的执行机构相混淆。在2001年之前,中国轿车产业实施严格的进入管制,任何新建内资和合资企业的设立,都要通过国务院常委会的讨论后,再以有关部委的名义下达《建设或技术改造项目》的批复意见,具体的实施者主要是各个职能部门。20世纪90年代初汽车企业数量的增加说明,这种水平式的权力配置结构,在一定程度上为企业或地方突破进入限制提供了机会,可见这些主管机构与中央的目标不完全一致。在《赶超》一文中,对中央政府博弈手段或工具的描述还存在一些自相矛盾之处。在介绍产业政策演变时,作者比较强调

¹⁴ 也就是说,发展自主品牌这一目标对那些追求短期利润最大化的跨国公司、追求GDP效应的地方政府是不存在的。

¹⁵ 一个类似的比喻是,作者既承认“条条道路通罗马”,这里罗马是共同的目标,又认为罗马本身是不同人寻找或争论后发现的,此刻罗马自身也成为“未知数”。

中央政府作为“委托人”的实施和监督困境，作者认为在合资为主的进口替代时期，“中央政府重要的政策工具是审批制，尤其是对引进外资的审批权，但对于国内情况则较难全面掌握”（第509页）、在自主开发时期，“中央政府对于掌控国内厂商的进入，管制能力仍然难以完全落实”（第514页），作者据此认定中央政府缺乏讨价还价的能力。但是，在提出“赶超共识”这一框架时，作者又认为“中央政府始终掌握着最终认可权的制高点，包括对投资、引进项目、贷款等之核准权力，配合着当时的政策方向，这权力最终仍能发挥关键的作用”（第527页）。问题就在于，在长期动态博弈中，中央政府选择是哪一种策略？进一步，如果这些关于中央政府类型的知识是公开信息，其他参与者又依据哪一个先验的“判断”，而与中央政府进行博弈？如果关于参与者类型和信息的假定这一博弈分析的基本前提都较为模糊，要么均衡无法获得，要么只能以前提的不断变换来解释事后均衡的状态，而不可能提供一个清晰的分析思路。

《赶超》一文试图在博弈的框架下解释产业政策的变革，也就意味着作者将产业政策理解为一种制度安排。青木昌彦（2001）提出的“制度分析的博弈框架”中指出¹⁶，只有当“现行的决策规则相对人们所希望的来说并不能产生令人满意的结果时，参与人才会较大幅度地修正或重建规则系统”，而诱发改变的因素包括新技术的引入、市场规模的扩大、外部冲击等，这些外部因素和原有制度的内部缺陷相结合，导致参与人“主观博弈模型出现普遍认知的严重失衡”，引发参与人开始重新审视过去决策启用集合的有效性，力图发现新的决策机会，如果后者达到认知均衡，制度的变迁就告一段落，并进入一个相对稳定期。《赶超》一文在案例分析部分介绍了“奇瑞”、“吉利”成功所发挥的模仿和反馈作用，但对这种示范是如何具体改变政策设计者的偏好、其他参与者的行为，最终导致一个渐进性的变迁的发生，缺少严密的博弈论证。

（三）理论假设或框架的高度普适性

上述分析表明，《赶超》的理论假设、经验证据和分析逻辑，并不必然归纳出“赶超共识监督下的产业政策模式”。这种模式所具有的高度的“普适性”也会使其失去解释能力。按照《赶超》的逻辑思路，“在公共论述中，赶超西方为毋庸置疑的目标，因而当促进民族工业成长成为可能的选项后，其正当性就高于其他，而成为改变政策的依据”（第529页），那么是否意味着只要这一目标存在，以往的不适当的政策终究会自动地向合意的方向演化。也是在这个意义上我们甚至可以认为“赶超模式”也适于解释日、韩两国轿

¹⁶ 参见青木昌彦（2001，第243—247页）对制度演进机制的分析。

车产业发展的历程。例如,按照植草益的分析,日本战后的经济也是“以赶上、超过发达国家为国家目标,将各时期的战略性产业置于官僚体制的保护之下并给予培育”¹⁷,其产业政策也经历了从“战略性”到“补充性”的巨大转变,导致变化的原因也是产业界对政府刻意营造“寡头垄断结构”的抵制,以及来自欧美各国的压力。在日本汽车产业中本田公司曾扮演着“奇瑞”、“吉利”的角色,通过违背政府的进入管制,而刺激了行业内竞争,并最终导致行政干预的松动或被修正。显然它也符合《赶超》一文提出的“政策制定—实施/违背—检讨/博弈—修订”的过程。

中国改革开放的进程中诸多产业政策、公共政策乃至宏观经济政策变化的经验显然不支持这一概念性的分析框架。产业政策具有公共产品或准公共产品的特征,而政策的选择本质上是一个机制设计过程,既要有合意的目标设定,也要考虑各类参与者的理性选择和激励相容约束。《赶超》一文特别强调长期目标的重要性,而忽略了不同时期约束条件的巨大差异。仅仅通过对诸多现象的描述,而没有合理的经济学机理作为依据,并使用规范的理论模型或实证分析予以严密的论证,就试图提出一个能够解释“规模庞大且复杂”的产业管制体系的演化的一般框架,显然不符合现代经济学的基本范式。

四、结 束 语

笔者的评述肯定也存在不足,特别是相对于《赶超》而言,没有提出一个新的能够解释中国汽车产业政策变化的模式。但是,笔者相信,由于样本选择的有偏性、政策目标解读的主观性和博弈分析的不严密等问题的存在,《赶超》一文显然无法“自圆其说”。对中国汽车产业政策变化和绩效的评价一度引发广泛的讨论,但包括《赶超》在内的诸多文献,都是针对特定事实的描述展开的。如何基于现代产业组织和机制设计理论的基本方法,构建一个类似植草益、青木昌言等人分析日本产业政策沿革时,所提出的“内部人控制”、“官僚依存型的经济体制”等可实证检验的理论范式,进行更加规范的研究,是未来研究的主要方向。毕竟中国汽车产业的成长为我们提供了最生动的事实和最迫切的挑战。

¹⁷ 参见植草益(2000,第322页),他的介绍表明日本汽车产业政策演变过程也符合《赶超》的逻辑。

参 考 文 献

- [1] 白让让,《边缘性进入与二元管制放松》。上海:上海三联书店、上海人民出版社,2006年。
- [2] 陈清泰、刘世锦、冯飞,《迎接中国汽车社会》。北京:中国发展出版社,2004年。
- [3] 国务院发展研究中心产业经济研究部等编,《中国产业发展跟踪研究(2000)》。北京:华夏出版社,2001年。
- [4] 国务院发展研究中心产业经济研究部等编,《中国汽车产业发展报告(2008)》。北京:社会科学文献出版社,2008年。
- [5] 国务院发展研究中心产业经济研究部等编,《中国汽车产业发展报告(2009)》。北京:社会科学文献出版社,2009年。
- [6] 江小涓,《经济转轨时期的产业政策》。上海:上海三联书店、上海人民出版社,1996年。
- [7] 翟宛文,“赶超共识监督下的中国产业政策模式——以汽车产业为例”,《经济学(季刊)》,2009年第8卷第2期,第501—532页。
- [8] 凯丽·西蒙斯·盖勒格,《变速中国——汽车、能源、环境与创新》,程健等译。北京:清华大学出版社,2007年。
- [9] Joskow, P., “Regulation and Deregulation after 25 Years: Lessons Learned for Research in Industrial Organization”, *Review of Industrial Organization*, 2005, 26(2), 169—193.
- [10] 李洪,《中国汽车工业经济分析》。北京:中国人民大学出版社,1993年。
- [11] 李江涛、蒋年云、朱名宏等编,《中国广州汽车产业发展报告(2008)》。北京:社会科学文献出版社,2008年。
- [12] 路风,《走向自主创新:寻求中国力量的源泉》。柳州:广西师范大学出版社,2006年。
- [13] 青木昌彦,《比较制度分析》,周黎安译。上海远东出版社,2001年。
- [14] Thun, E., *Changing Lanes in China: Foreign Direct Investment, Local Government, And Auto sector Development*. New York: Cambridge University Press, 2006.
- [15] Thun, E., “Keeping up With The Jones’: Decentralization, Policy Imitation, and Industrial Development in China”, *World Development*, 2004, 32(8), 1289—1308.
- [16] 姚斌华、韩建清,《见证广州汽车十年》。广州:广东人民出版社,2008年。
- [17] 余晖等著,《中国的产业组织——理论和案例研究》。北京:知识产权出版社,2007年。
- [18] 张曙光,“案例研究与案例教学”,载张曙光主编《中国制度变迁案例研究(第二集)》。北京:中国财政经济出版社,1999年。
- [19] 张宇燕,“真实的世界与想象的世界”,载张曙光主编《中国制度变迁案例研究(第二集)》。北京:中国财政经济出版社,1999年。
- [20] 植草益等著,《日本的产业组织——理论与实证的前沿》,锁箭译。北京:经济管理出版社,2000年。
- [21] 周其仁,“研究真实世界的经济学”,载张曙光主编《中国制度变迁案例研究(第二集)》。北京:中国财政经济出版社,1999年。

**Choice of Evidence and Game Theoretical
Analysis in the “Catch-up Consensus” Model:
A Discussion with Professor Wanwen Qu**

RANGRANG BAI

(Fudan University)