

从“弯道超车”到“换道超车”

——新时代湖南跨越发展的路径转换

刘友金¹ 周健² 刘天琦³¹

(1, 2. 湖南科技大学, 湖南 湘潭 411201;

3. 湖南大学, 湖南 长沙 410079)

【摘要】：“弯道超车”发展战略是2008年湖南省委省政府应对国际金融危机，立足于当时国际背景、经济格局、竞争环境及湖南省情提出的。十年过去了，继续实施该战略的条件已经发生变化，新一轮产业革命已经来临，如何利用好这一难得的历史机遇，转换发展思路、创新发展路径，是当前湖南经济发展急需解决的理论问题和现实难题。基于此，湖南应从新产业革命的视角，结合本省发展实际，转向“换道超车”战略，为新时代湖南经济高质量跨越式发展提供对策思路。

【关键词】：弯道超车 换道超车 战略转换 路径创新

【中图分类号】：F20 **【文献标志码】**：A **【文章编号】**：1004-3160（2018）06-0166-07

习近平总书记在十九大报告中指出，中国特色社会主义进入新时代，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的攻关期，并强调我国需要加快发展先进制造业，支持传统产业优化升级，促进我国产业迈向全球价值链中高端。^[1]而这些目标的实现有赖于将我国经济发展战略由“低端锁定”的跟随式发展向“换道超车”的跨越式发展转变^[2]，充分把握新一轮科技革命和产业革命的战略机遇，转换发展思路，从新产业革命所带来的数字化、信息化、智能化入手，创新我国发展路径，在新领域中实现对发达国家的赶超。地处中部地区的湖南，在新一轮产业革命的背景下，要充分利用自身科技创新能力较高和制造业基础较好的比较优势，主动转换发展思路，充分利用新技术以及智能化推动产业转型升级，把握好“换道超车”的新机遇。

一、“换道超车”与“弯道超车”是两种不同的跨越发展战略

（一）“弯道超车”战略的形成

“弯道超车”本来是赛车竞赛时的一个术语，是指赛车手在发现弯道时，通过借助弯道来缩短追赶的路程，利用对手减速

基金项目：国家社会科学基金重大项目“共生理论视角下中国与‘一带一路’国家间产业转移模式与路径研究”（项目编号：17ZDA046）；湖南省研究生科研创新项目“逆向外包、价值链重构与发展中国家产业升级”（项目编号：CX2017B125）。

作者简介：1. 刘友金，男，湖南浏阳人，湖南科技大学商学院教授、博士生导师，国家“万人计划”哲学社会科学领军人才，主要研究方向：区域经济；2. 周健，男，湖南浏阳人，湖南科技大学商学院博士研究生，主要研究方向：技术创新；3. 刘天琦，女，湖南浏阳人，湖南大学经济与贸易学院博士研究生，主要研究方向：国际贸易。

机会实现高难度超越对手的行为。据公开的文献显示，“弯道超车”作为一个发展战略，最早是由时任中共湖南省委书记张春贤在2008年底全省经济工作会议上提出的，他强调要抓住国际金融危机中的“机遇”，实施“弯道超车”，加快湖南经济发展。随后，湖南省委对“弯道超车”战略进行了系列研讨和部署。

为了准确把握“弯道超车”理论内涵、现实依据、基本规律、实施方略，在湖南省委宣传部的支持下，由湖南省社科院院长朱有志教授领衔，于2009年5月编写出版了《“弯道超车”——湖南跨越发展的机遇与挑战》一书，至此“弯道超车”不仅成为了湖南人民加快经济赶超的一种特有战略举措，而且成为了实现区域赶超或者实现行业赶超的一种重要战略模式，并在实践中被广泛应用。

如，百度董事长李彦宏在2009年9月的“中美经贸论坛”上提出企业应对经济危机的“弯道超车”战略，引起中美双方企业家的极大兴趣。李彦宏认为，在遇到经济危机弯道、领先经济体减速或失误时，落后经济体可以抓住机遇，通过“险”中求“胜”，“危”中求“机”的方式领先同行。此后一段时间，“弯道超车”成为了理论界和实践界的一个热词。

赛车中的“弯道超车”，必须把握转弯路线与超车时机。经济发展中实现“弯道超车”一般要具备两个基本条件：一是竞争对手遇到发展瓶颈或困难，发展速度明显减慢且难以改变现有的发展路径或者存在路径依赖；二是赶超者的经济处于良性运转状态，对现有的发展路径及趋势有深刻的理解和把握，且自身已经具备足够的发展动能，并保持比竞争对手更高发展加速度。反过来，也正是这两点构成了“弯道超车”战略实施的约束条件。

（二）“换道超车”战略的提出

“换道超车”原本是指开创“新赛道”、制定“新规则”并利用“新赛道”与“新规则”超越对手的行为。它强调的是摆脱路径依赖，换一种思路解决问题，从不同的空间发现机遇，从新的领域赢得先机，从而把超越对手的主导权与主动权掌控在自己手里。最近，“换道超车”这个词被借用到战略领域并开始受到热议。如，马云在深圳的IT领袖峰会上认为，我国未来新技术发展应该采取“换道超车”策略，强调在新技术领域我们有超越的机会。

中国工程院院长周济院士呼吁，在“智能制造”为核心技术的新一轮产业革命中，我国和欧美发达国家的机会是均等的，完全可以抓住这一千载难逢的历史机遇实现中国制造业的“换道超车”。

基于新一轮产业革命正在加速演进和世界经济格局正在开始重构这一重要背景，我们从理论上提出了实施“换道超车”战略的可行性和现实性，认为要采取“换道超车”战略实现高质量发展，利用新产业革命带来技术经济范式巨大变革的重大历史性机遇争取先发优势，掌握全球价值链治理权，摆脱低端锁定路径，推动经济转型升级。^[2]

（三）“换道超车”战略与“弯道超车”战略的差异

“换道超车”与“弯道超车”虽然只有一个字的差别，但两者之间的有着本质的区别。从其背景来看：“弯道超车”的战略前提是必须存在经济环境所造成的弯道，而该战略提出时正好处在一场始于欧美债务危机迅速席卷全球的罕见的全球性金融危机大背景下，全球经济总量与经济规模出现较大幅度的缩减，领先经济体首当其冲，发展速度减缓甚至出现负增长，落后经济体遇到了一次赶超领先经济体的难得机遇。

与此同时，国内原先高速发展的东南沿海地区外向型经济，由于受到全球性金融危机的冲击，出口加工贸易受阻，劳动力成本上升，土地资源不足，环境约束强化等困扰因素累积叠加，发展速度减缓，产业内地迁移，内陆地区经济发展的比较优势开始凸显；而“换道超车”战略是处在新一轮产业革命来临的背景下，新一代智能制造技术成为新一轮产业革命的驱动力量，如何利用智能化、数字化、信息化为基础的高新技术在新产业领域中获得主导权时所提出，有别于“弯道超车”战略提出的经

济背景。

从其内涵上来看：“弯道超车”实质是跟随发展，是在原有的发展方向上对领先经济体进行超越，并没有改变其发展方向以及发展的经济技术轨道，只是在现有发展道路中的一个力度、速度、节奏的调整；而“换道超车”实质是着眼全局的发展，转换思路，采用全新的技术或生产方式，从新的发展方向进行突破。

从其功能上看：“弯道超车”是根据行业发展的基本轨道，在现有的范式上进行改进，属于渐进式的创新，是一个从“低端”向“高端”的追赶过程；而“换道超车”是重新审视现有行业发展方向存在的明显问题，从新的路径出发，摆脱对行业原有领导者的“路径依赖”，属于破坏式创新，是从“高端”切入的跨越过程。

“弯道超车”发展战略与“换道超车”发展战略是基于不同的经济背景、技术条件和竞争环境所提出的，目的都是为了实现后发经济赶超。但随着我国进入新时代，经济发展目标转向高质量发展，要求我国产业向全球价值链中高端迈进，这些经济背景和发展目标的转换迫使我们进行战略选择，转变发展思路，从新的路径出发，引领经济的跨越发展。

二、“换道超车”是新时代跨越发展的可行路径

（一）“换道超车”的理论依据

美国著名经济学家保罗·克鲁格曼（1993）等在总结发展中国家成功发展经验的基础上，提出了基于后发优势的“蛙跳模型”，又称“蛙跳模式”。^[3]该模型中认为技术创新是后发地区赶超发达地区的契机，先进国家可能因为旧技术的生产率比新技术初始时高或者是由于“路径依赖”以及运行惯性所导致的“锁定效应”等，会选择继续沿用旧技术，而发展中国家在旧的生产技术上不具备优势，更倾向于使用新的生产技术，由于新技术优于旧技术，后发地区和发达地区的产业分工将有可能发生交替。^[4]

因此，根据克鲁格曼的蛙跳模型，后发国家有两种不同的发展方向，一是落后国家继续沿用旧的发展轨道，采取跟随模式进行后发追赶，或者进行“弯道超车”；二是采用新的生产技术进入一个全新轨道，利用新轨道所带来的新技术改进现有的生产方式，进而实现本国经济的跨越式发展，或者进行“换道超车”。在克鲁格曼的蛙跳模型中，新技术革命的出现是后发国家实现“蛙跳”赶超的机会窗口。

此外，另一位著名的学者、英国演化经济学家卡洛塔·佩雷斯（2003）所提出的“两种机会窗口”理论同样说明了后发国家或地区实施“换道超车”战略的可行性。佩雷斯的“第一种机会窗口”是指当某种技术体系在发达国家趋于成熟后，发展中国家可以利用其后发优势，从价值链低端入手融入国际分工体系，实现后发追赶。

佩雷斯的“第二种机会窗口”是指新技术革命的出现，几乎将所有国家“拉回到同一起跑线上”，而新兴发展中国家更能适应新的技术经济范式并有机会依托其国内广阔的市场规模实现跨越发展。^[5]实际上，佩雷斯的“第二种机会窗口”就是“换道超车”的新机遇。

无论是克鲁格曼“蛙跳”发展的机会窗口还是佩雷斯所指的“第二种机会窗口”都与新技术革命和新兴产业革命相关，后发国家想要实现对发达国家的赶超，必须充分利用新兴产业革命带来的新技术和新机遇，把握新兴产业革命所形成的经济发展新赛道，积极提升自主研发实力和水平，争取先发优势，占领产业价值链高端。

（二）“换道超车”的现实背景

新时代正好遇上新的产业革命，新产业革命所带来技术经济范式的巨大变革，为新时代的中国提供了实现经济跨越式发展的“第二种机会窗口”。这种通过人工智能、互联网、新材料和新能源深度融合所形成的新一轮产业革命以新一代智能制造技术为核心。

科技部部长王志刚曾总结出新一轮产业革命的六个新特点：科学发展进入新的时代，科学领域加速扩展；前沿技术由以前的多点突破演进到多技术集群的链式发展；科技创新呈现多元深度融合；大数据成为科技创新主要的新范式；颠覆性创新渗透扩散加剧，以革命性方式改变传统产业；科技创新的复杂性和不确定性增加，对社会和人类带来重大的影响和冲击。

面对新一轮产业革命所带来的新机遇，世界各国尤其是发达国家纷纷结合其特点提出了相应的科技复兴战略和行动方案，德国推出了“工业4.0”、美国推出了“工业互联网”、英国推出了“现代工业战略”、日本实施了“新机器人战略”等。各国都希望通过新一轮产业革命所带来的新技术经济范式，转变原有的发展理念、改造传统的制造模式、重塑新的技术标准体系、打造新的商业模式、重构新的产业价值链，进而抢占未来制造业的全球制高点。

而处在新时代的中国也提出了第一个实施制造强国战略的行动纲领《中国制造2025》，希望通过该战略的实施来应对未来我国科技创新将遇到的新挑战，抓住以智能制造为核心的新一代产业革命所带来的新机遇，改变我国制造业大而不强的问题，确保我国在未来的制造业竞争中达到国际领先的位置。

（三）“换道超车”的成功案例

回顾世界经济的发展过程，每一次的产业革命和技术革命都为后发国家“换道超车”发展战略的实施提供了重要机遇，比如18世纪的第一次工业革命，英国通过把握工业革命所带来的新机遇，凭借蒸汽机等技术成为“世界工厂”，开创了以机器代替手工劳动的时代，并在已有蒸汽机的基础上，发明了高效能蒸汽机，推动了其他工业部门的机械化，促使了机器制造业、钢铁工业、运输工业的蓬勃兴起，不仅实现了本国经济的跨越发展还引领世界经济转型升级。

美国利用第三次技术革命的机会窗口，通过对电枢、交流发电机、转子等一系列技术发明和创新的掌握，带动钢铁、电力、化工等一系列新兴产业部门密集发展，使其制造业在此阶段空前扩张，确立了在全球经济中的领先地位。

德国在完成统一后也抓住第三次技术革命出现的机会窗口，通过对内燃机技术的掌握，不但带动了内燃汽车、远洋轮船、飞机等的发展，还推动了石油开采业的发展和石油化工业的生产，使其在短时间内超过英国而位居第二。^[6]

英、美、德三国的发展给予了我国重要的启示，在面临新的产业革命和技术革命时，后发国家需要充分抓住新产业革命和技术革命所带来的机遇，优先发展新技术所带来的新兴产业，利用先进技术推动本国经济发展，同时凭借本国的后发优势对先进国家进行赶超。

以上案例表明，抓住产业革命所带来的新机遇，利用和发展新科技、新产业，转换发展方式，从新的路径出发可以实现对发达经济体或经济发达地区的赶超。从我国所处的全球价值链来看^[7]，高参与指数和低价值链地位指数决定了我国如果继续按照旧的轨道发展，将难以摆脱价值链的低端锁定，只有在新的一轮产业革命中寻找新的轨道，从新技术入手塑造新的技术体系，转换发展路径，通过新路径把握新机遇实行“换道超车”战略，才会带来我国经济的跨越式发展。而从湖南经济发展的现实情况来看，国际上的赶超经验也给我们发展战略的选择带来了重要的启示。

三、湖南从“弯道超车”到“换道超车”战略转换的意义及对策建议

（一）意义：湖南发展战略的再选择

2008年，全球性金融危机爆发，国内外经济发展陷入低迷期，湖南为了能够保持经济平稳较快增长，省委省政府明确提出“弯道超车”发展战略。该战略的实施，让湖南省经济在一段时期内呈现出较快的增长态势，2008年，全省地区生产总值首次突破万亿元，其增长速度高达14.1%，比全国平均水平高出4.4个百分点，2009年增长速度达到13.9%，高出全国水平4.5个百分点，连续这两年取得了全国排名第六、中部地区排名第一的好成绩，到2010年增长速度更是达到14.6%。

但是随着时代的发展，外部环境和条件发生不断的变化，“弯道超车”发展战略逐渐失去效果，自2010年以后湖南经济增速逐年下降，2011到2017年地区生产总值增长速度到分别为12.8%、11.4%、10.1%、9.5%、8.5%、8%、8%，特别是2017年上半年，经济增长速度进一步下降至7.39%，在全国排名第24位，中部六省中排名最后，而且与兄弟省份的差距拉开很大。

不仅如此，湖南经济发展过程中还存在以下问题：一是工业发展短板突出。全省规模工业增加值增速从2010年23%以上的阶段性高点，逐步下滑至当前的7%左右，对经济增长的贡献率由以往的主引擎逐步变为次动力。二是产业结构欠优。2017年全省三次产业结构为10.7:40.9:48.4，与全国三次产业结构7.9:40.5:51.6相比，第一产业较高而第三产业较低。三是高能耗产业占比高居不下。

2017年湖南六大高耗能产业占规模以上工业增加值的比重30.3%，高于全国平均水平。四是高技术产业发展迟缓。2017年湖南高技术制造业增加值增长11.4%，占规模以上工业增加值的比重11.2%，与全国13.4%和12.7%相比，高技术制造业增长较慢，占比较低。五是后续发展动力不足。全省投资增速呈现回落态势，从2010年的27.6%的增速，回落到2017年13.1%的增速。同时重大项目投资占全部项目投资偏低，2017年5000万元以上重大项目投资比例为49.15%，大大低于全国80%左右的平均水平。

根据上面的分析，我们不难发现：近几年来，湖南省经济增长速度明显下降，经济运行过程中出现了许多难题，经济发展已经在一定程度上偏离了原有路径设计上的良性运转状态。由此可见，根据“弯道超车”战略实施的两个基本条件要求，湖南省现阶段继续采取“弯道超车”发展战略已经不再适应。当前，以智能制造、大数据、工业互联网为代表的新一轮科技革命和产业变革带来了新发展车道，为湖南经济的快速发展提供了新机遇，湖南应当利用自身科技创新优势和制造业基础优势，跳出原有的发展路径，转换思路，进行“换道超车”。

（二）湖南从“弯道超车”向“换道超车”战略转型的对策

我们认为，湖南实施“换道超车”战略，要把握新一轮科技革命和产业变革的发展规律，结合湖南的实际，利用湖南的优势，进行系统施策。着重从以下几个方面入手：

1. 构筑创新人才集聚高地

人才是创新第一要素，是发展高新技术产业的源动力，应当通过人力资本结构高级化促进经济高质量增长。^[8]但人才是一种“候鸟”，优秀人才流向工作环境和待遇条件更具吸引力的地区是必然趋势。湖南作为经济实力不强的内陆省份，靠常规政策难以抵挡沿海发达地区的率先发起的高待遇人才竞争。湖南要进行制度创新，打造局部综合比较优势提高人才吸聚能力。

首先，应该以长株潭国家自主创新示范区为依托，以新技术革命带动的先导产业为牵引，设立“人才特区”，建设湖南人才“高聚工程”，从体制机制上大胆创新，探索一条引进、培养、使用人才的新路。

其次，采取省市联手、政-产-学-研联手的协同合作方式，整合各级相关产业平台和科研平台，集中各方有限财力和资源，举全省之力共建有优势产业和学科支撑的人才高地。

最后，积极探索“人才+ 课题”“人才+ 企业”“人才+ 产业”的引智模式，实现项目与人才的有机对接，形成发挥人才能动作用的“事业+ 待遇”引人用人留人模式。

2. 推进高新技术研发与成果转化

加大高新技术研发和推广应用是促进高新技术产业发展的有力保障，湖南想要抓住新产业革命所带来的新机遇，需要重点抓住以下几个方面：

首先，充分利用湖南创新优势，发挥湖南省123 所高等院校、1000 余个省级及以上科研机构、27 家国家级高新区、科技园等创新基地作用，全面建设创新型湖南。

其次，打造长株潭自主创新核心增长极，引领全省创新发展的强力引擎，同时，围绕智能制造、高端装备、新材料、大数据、新一代信息技术、新能源等重点产业领域构建产业技术创新链。

最后，率先在长株潭国家自主创新示范区开展科技成果使用权、处置权、收益权的改革示范工程，形成一系列可复制、可推广的先进经验，并在全省范围推广。同时，加强建立科技成果转移转化的市场定价机制和服务体系，提高科技成果转移转化效率。

3. 培育区域性价值链领军企业

新产业和新技术革命背景下，国际竞争已由单个产品、单个企业和单个生产环境间的竞争转变为产业生态系统间的竞争^[9]，即不同产业价值链之间的竞争。湖南省想要提高自己在全球价值链中的地位，需要重点抓住以下几个方面：

首先，利用好湖南省科技研发的优势，围绕长沙麓谷、株洲动力谷、湘潭智造谷等创新产业集群中的优势领域，全力建设“新兴优势产业链”，加快形成长株潭国家自主创新示范区的“创新核”，并集合区域优势资源培育出具有强大产业整合能力的区域价值链“链主”企业。

其次，利用好国家全面创新改革试验的契机，充分发挥“链主”企业的“延链”“扩网”及跨区域整合资源的作用，培育战略性新兴产业和高端成长型产业，发展面向新一轮产业革命的先导产业，争取先发优势。

最后，湖南省应加快构建“一核两带三极”的对外开放空间格局，积极引导本土领军企业融入“一带一路”，深化与沿线国家供应链和价值链的合作，主动参与全球价值链分工。

参考文献：

[1] 党的十九大报告辅助读本[M]. 北京：人民出版社， 2017： 29.

[2] 刘友金，周健.“换道超车”：新时代经济高质量发展的新机遇与新路径[J]. 社会科学文摘，2018(4):42-44.

[3] Brezis ES, Krugman PR, Tsiddon D. Leapfrogging in International Competition:a Theory of Cycles in National Technological Leadership[J]. American Economic Review, 1993(5): 1211-1219.

[4] 舒元，杨扬，余壮雄. 区域产业分工与赶超——基于蛙跳理论的分析框架[J]. 财贸经济， 2009 (5): 111-116.

[5] Perez C. Technological Change and Opportunities for Development as a Moving Target[J]. *Cepal Review*, 2003(8): 113-117.

[6] 刘辉锋. 抓住技术革命机会窗口的理论、历史与对策[J]. *科技管理研究*, 2018(3):37-41.

[7] 王涛, 赵晶, 姜伟. 中国制造业在全球价值链分工中的地位研究[J]. *科技管理研究*, 2017(19): 129-138.

[8] 刘智勇, 李海峥, 胡永远, 李陈华. 人力资本结构高级化与经济增长——兼论东中西部地区差距的形成和缩小[J]. *经济研究*, 2018(3):50-63.

[9] 王盛勇, 李晓华. 新工业革命与中国产业全球价值链升级[J]. *改革与战略*, 2018(2):131-135.