

依托建构性市场加快发展新质生产力

——一个以基本经济制度为出发点的演化—制度分析框架

孟捷

摘要 建构性市场是战略性基础性部门（或战新产业）在中国特色社会主义基本经济制度条件下的具体存在形态，也是基本经济制度与发展新质生产力之间的中介。将建构性市场概念化，需要将马克思主义经济学的基础理论与演化经济学的洞见相结合。基本经济制度的政治经济学内涵表明，在社会主义初级阶段存在着两种不同类型的规律，一类是资本运动规律，另一类是国家经济活动的规律，建构性市场是两类规律相结合的产物。建构性市场的主要特点是：（1）国家作为特殊的当事人，在市场内部持续发挥引领市场发展、调节分工的作用；（2）国家将符合其发展规划或战略的使用价值目标引入市场，与企业追求的微观价值目标相结合，并使前一目标居于相对主导地位。总结中国战略性基础性部门的发展经验可以看到，通过将基本经济制度与其他重要制度创造性地相结合，开启了一个制度创新、形成新型生产关系的过程，有力地促进了新质生产力的发展。

关键词 建构性市场 建构价格 基本经济制度 重要制度 新质生产力

作者孟捷，复旦大学经济学院教授（上海 200433）。

中图分类号 F01

文献标识码 A

文章编号 0439-8041(2025)04-0032-12

发展新质生产力是推动高质量发展、实现中国式现代化的内在要求。关于如何发展新质生产力，习近平特别指出：“生产关系必须与生产力发展要求相适应。发展新质生产力，必须进一步全面深化改革，形成与之相适应的新型生产关系。”^① 这一论述的重要意义，不仅是在一般意义上指出新质生产力的发展要形成与之相适应的新型生产关系，而且强调形成新型生产关系是发展新质生产力的前提。这意味着，我们不仅要从决定论的角度，而且要从社会主义制度经济学的角度看待生产力和生产关系的相互关系，将构筑新型生产关系作为加快发展新质生产力的前提。^②

在社会主义市场经济中，建构性市场对于推动新质生产力的发展起着举足轻重的作用。在这篇文章里，笔者将以建构性市场为对象，一方面将其看作战略性基础性部门在中国特色社会主义基本经济制度下的具体存在形态，另一方面探讨基本经济制度如何在这一市场上与其他重要制度相结合，推动制度变迁或新型生产关系的形成。^③ 与此同时，本文还将探讨与建构性市场的概念化相关联的若干纯理论问题。在马克思主义经济

① 习近平：《发展新质生产力是推动高质量发展的内在要求和重要着力点》，《求是》2024年第11期。

② 关于社会主义制度经济学的含义，可参见孟捷：《毛泽东与社会主义制度经济学》，载于孟捷：《作为方法的中国特色社会主义政治经济学》，上海：复旦大学出版社，2023年。

③ 笔者在以下著作里提出了建构性市场的概念，孟捷、张梓彬：《建构性市场、政府内竞争与中国高铁的自主创新——基于社会主义政治经济学视角的阐释》，《经济动态》2023年第4期；孟捷、张梓彬：《理解中国特色产业政策体制——围绕中介性制度的政治经济学考察》，《开放时代》2024年第1期。

学和新古典经济学这两种最主要的经济学范式中，建构性市场或战略性基础性部门的概念都是缺失的。新古典经济学由于其内在缺陷，无法接纳这一概念。马克思主义经济学一直以来也没有正式提出这一概念。本文认为，要克服这一局面，必须将马克思主义经济学与新熊彼特派经济学或演化经济学相结合。这一研究取向也解释了本文副标题中的演化—制度分析框架的含义。^①

一、关于建构性市场的若干基本理论问题

发展建构性市场的理论，必须厘清这一概念与传统马克思主义经济学尤其是相对剩余价值生产理论的关系。马克思的相对剩余价值生产理论是以当时的技术革命为前提的，是技术革命在经济理论上的反映。在这种技术革命中，战略性基础性部门发挥着至关重要的作用。演化经济学家佩蕾丝曾提出，技术革命有两个主要特点，一是出现某种通用性投入品，如煤炭、电、芯片等，二是形成一批新技术、新产品、新行业，以及相应的新基础设施。^② 这些新投入、新产品、新基础设施，是与新兴的战略性基础性部门联系在一起的。应该说，在《资本论》及其手稿中，马克思已经非常接近于提出战略性基础性部门的概念了，这体现在，第一，在社会总资本再生产图式里，马克思不仅将所有社会生产部门概括为两大部类，即生产生产资料的第一部类和生产消费资料的第二部类，而且将第一部类进一步划分为两个副类，分别生产“（ α ）作为生产材料和劳动资料直接进入生活资料生产的**生产资料**；（ β ）生产（ α ）的生产资料所必需的**生产资料**”。^③ 在相对剩余价值生产过程中，消费品部类的技术进步，是以这两个生产资料副类的技术进步为前提的。上述两个副类，尤其是为生产资料部门生产机器的副类，在相对剩余价值生产过程中事实上发挥着战略性基础性部门的作用。第二，马克思已经认识到，新产品、新部门的出现，对于克服相对剩余价值生产所带来周期性资本过剩，具有重要的意义。新产品、新部门的兴起，作为一场技术革命的主要特征，有利于克服资本过剩，推动长期经济增长。在《资本论》的手稿里，马克思在相对剩余价值生产理论的框架内揭示了新产品新部门的兴起对于资本积累的重要意义，例如，他写道：“由于生产力提高一倍，以前需要使用 100 资本的地方，现在只需要使用 50 资本。于是就有 50 资本和相应的必要劳动游离出来；因此必须为游离出来的资本和劳动创造一个在质上不同的新的生产部门，这个生产部门会满足并引起新的需要。旧产业部门由于为新产业部门创造了基金而保存下来，而在新产业部门中资本和劳动的比例又以新的形式确立起来。”^④ 他还写道：“新生产部门的这种创造，即从质上说新的剩余时间的这种创造，不仅是一种分工，而且是一定的生产作为具有新使用价值的劳动从自身中分离出来；是发展各种劳动即各种生产的一个不断扩大和日益广泛的体系，与之相适应的是需要的一个不断扩大和日益丰富的体系。”^⑤ 在这些论述里，马克思认识到：（1）新产品新部门的出现，一方面推动社会劳动分工体系不断扩大，另一方面使需要的体系日益扩大，从而使市场得以扩张。（2）新产品新部门的出现有利于克服资本过剩，为资本的价值增殖开辟了新的空间。在这里，马克思事实上已经为提出战略性基础性部门的概念做了重要的理论铺垫。这类部门的重要功能，就是克服资本过剩或市场失灵，为投资开辟新的出路，推动长期经济增长。^⑥

尽管马克思已经提出了上述洞见，他还是未能正式提出战略性基础性部门的概念，大致讲来，这是因为，第一，马克思没有提出一个国家的经济理论。战略性基础性部门的发展要以国家的作用为前提，不能单纯依靠市场力量自发地形成。第二，马克思的相对剩余价值生产理论假定，所有部门都服从大致相同的竞争规律，而在现代市场经济中，战略性基础性部门通常都会形成某种程度的垄断。尽管马克思也对垄断作了某些分析，

① 笔者多年前就曾就演化经济学与马克思主义经济学的关系做过探讨，参见孟捷：《演化经济学与马克思主义》，《经济学动态》2006 年第 1 期，该文的修改版本见孟捷：《历史唯物论与马克思主义经济学》中的相关部分，北京：社会科学文献出版社，2016 年。

② 佩蕾丝：《技术革命与金融资本》，田方萌译，北京：中国人民大学出版社，2000 年，第 13 页。

③ 《马克思恩格斯全集》第 50 卷，北京：人民出版社，2022 年，第 181 页。重点标记是原有的。

④⑤ 《马克思恩格斯全集》第 46 卷上册，北京：人民出版社，1979 年，第 391—392、392 页。

⑥ 对马克思相关思想的论述，可参见孟捷：《马克思主义经济学的创造性转化》，北京：经济科学出版社，2001 年；孟捷：《产品创新与马克思主义资本积累理论》，载于张宇、孟捷、卢荻主编：《高级政治经济学》，北京：中国人民大学出版社，2013 年。

但囿于时代的局限，他还没有将这些分析作为其理论的核心。第三，战略性基础性部门是与技术革命联系在一起的，是技术革命的主要承载者，这种技术革命与意义相对较小的生产率进步是有差别的，马克思的相对剩余价值生产理论虽然是以当时的技术革命为前提的，但他没有将技术革命与意义相对较小的创新正式区分开来。在马克思主义经济学史上，较早对技术革命和其他类型的创新加以划分的，是美国学者巴兰和斯威齐，在《垄断资本》一书里，他们区分了“划时代的创新”和“正常的”创新，前者指的是在历史上较少出现的技术革命，后者指的是“在整个资本主义时期源源不断地涌现的那种新方法和新产品”。巴兰和斯威齐认为，这两类创新形式与相对剩余价值生产的关系是不同的，后者内生于资本的竞争以及由此带来的投资，因而是内生于相对剩余价值生产过程的；前者即技术革命则是完全外生的，其产生具有历史的偶然性，不能用竞争和投资来解释。^① 巴兰和斯威齐区分这两类创新，强调相对剩余价值理论应考虑两类不同创新的影响，这在理论上是一个明显的进步，但他们过于强调划时代创新的外生性和偶然性，没有对这类创新的产生条件进一步开展分析，也没有考察国家在推动划时代创新——也就是推动战略性基础性部门的发展——中可能发挥的作用，这样一来，他们也没能最终形成战略性基础性部门的概念。

不过，马克思主义经济学对战略性基础性部门的相对忽略，并不是其理论本身固有的弱点，而是可以在其发展过程中被克服的。在马克思之后，列宁提出了垄断资本主义理论，垄断自此成为马克思主义经济分析的核心问题。在《帝国主义论》中，列宁考察了垄断的两面性，一方面，垄断妨碍技术创新，另一方面，垄断也加快了技术创新，综合考虑这两重因素，列宁得出了如下论断：和自由竞争资本主义时期相比，垄断资本主义阶段的生产力进步不是变得更慢了，而是变得更快了——“整个说来，资本主义的发展比从前要快得多。”^② 对垄断资本主义的这一评价意味着，列宁有可能成为沟通马克思与熊彼特的桥梁，推动马克思主义经济学将垄断与技术创新联系起来考察。巴兰和斯威齐（后者是熊彼特的学生）在一定程度上开展了这种分析。在《垄断资本》一书里，他们将垄断大企业作为分析的中心，提出了在技术进步基础上的垄断大企业剩余增长的规律。此后，曼德尔在《晚近资本主义》一书里分析了垄断大企业的技术租金现象，指出创新是这种租金的来源。曼德尔还强调，这些垄断大企业投资于第三次技术革命，是推动战后“黄金年代”得以形成的重要原因。^③ 这些理论进展意味着，现代马克思主义经济学在相当程度上接纳了熊彼特的下述观点——推动技术进步的主体是垄断大企业；创新经常伴随着垄断，垄断竞争有利于促进市场的动态效率。^④ 此外，马克思主义经济学今天也充分认识到，除了相对剩余价值生产所描述的生产力进步机制外（这一机制描述了“市场”在推动技术进步方面所起的作用），演化经济学所界定的“国家创新体系”在推动生产力进步方面也发挥着重要作用；由国家和市场共同塑造的战略性基础性部门，体现了国家所代表的看得见的手与市场这只看不见的手的“握手”。^⑤

如果说马克思主义经济学可以通过吸纳熊彼特和演化经济学的合理观点，发展一个建构性市场的理论的话，新古典经济学由于其范式的内在缺陷，却难以接纳这样的概念。这是因为：（1）为了说明市场在资源配置中的效率，新古典经济学构造了一个作为参照系的完全竞争市场理论，任何形态的垄断都被归于外部性，只能造成市场效率的损失或“市场失灵”。（2）这一参照系理论排斥市场以外的任何其他制度，尤其是国家。鉴于完全竞争市场理论构成了新古典经济学的“硬核”（借用科学哲学的术语），接纳并发展战略性基础性部门的概念自然就成为一项难以企及的任务。

在战略性基础性部门或建构性市场的发展过程中，通常可以见到国家建构价格这一重要现象。所谓国家建构价格，指的是国家通过信用、财政补贴、税收等多种手段影响产品或要素的相对价格，这样做可以为

① 巴兰、斯威齐：《垄断资本》，北京：商务印书馆，1977年，第93、96—97页。

② 《列宁选集》第2卷，北京：人民出版社，1995年，第685、661页。

③ Mandel, E., *Late Capitalism*, London: Verso, 1990, pp. 190-192.

④ 熊彼特：《资本主义、社会主义、民主》，吴良健译，北京：商务印书馆，1999年。

⑤ 从社会主义政治经济学角度对战略性基础性部门的分析，可参见孟捷、张梓彬：《建构性市场、政府内竞争与中国高铁的自主创新》，《经济学动态》2023年第4期。

企业带来有保证的需求和利润，扩大市场规模，节约成本，促进相关行业的投资和发展。在既往针对发展型政府的研究中，相关学者就观察到类似现象，譬如，以研究中国台湾成长经验而著称的韦德就指出，政府在一些战略性产业改变产品或要素的相对价格，促使企业目标发生改变，以与政府设定的目标相一致，是值得肯定的重要经验。但问题是，韦德当时并没能完全摆脱新古典经济学的影响，这体现在，他没有对新古典经济学开展更彻底的批判，反而倾向于将国家在产业发展中的积极作用视作后发国家特有的现象。他尽管不赞成新古典经济学对中国台湾成长经验的解释，却在讨论政府行为时沿袭了政府“扭曲价格”，或使价格“不正常”“不公平”等术语（尽管打上了引号），而不是寻找一个字面意义更为正面的替代性术语。^①

从思想史的角度看，熊彼特可能是最早提出类似于建构价格概念的人。在《经济发展理论》中，他构筑了一个理论体系，以解释创新何以能在一个静态的“循环流转”中发生。这种循环流转意味着，生产要素已被用于满足各种需要，整个经济实现了资源配置均衡。在这里，为了引入创新，熊彼特给自己制造了一个悖论：一方面，创新即要素的新组合意味着对经济体系中现有的生产手段作不同的使用，另一方面，创新活动却没有既定的需要与之对应，也就是说，既有的均衡体系无法给予创新活动以价值评价。在均衡条件下，已有的生产要素已经凭其服务得到了最有利可图的价格，如果改变它们的用途，生产要素的提供者就会感到境况大不如前，这就与创新产生了矛盾。熊彼特用来解决这个矛盾的方法便是建构价格，他说：“想要实现新组合的人们可以在市场上对所需要的生产手段比在循环流转中的生产者，出更高的价钱。”^② 通过这种出高价，生产手段可以用于新的组合，实现创新。熊彼特还提出，这种出高价，是依靠银行凭空创造的信用实现的。一旦实现创新，新产品也是依靠垄断价格出卖的，“由于在新产品问世之初，企业家没有竞争对手，新产品的价格完全是，或者在某种范围内，按照垄断价格的原则来确定的”。^③ 在这种垄断价格的基础上，形成了“企业家”特有的剩余价值或利润，它们是对企业家才能的回报。

熊彼特关于垄断价格和企业家利润的上述观点，是在他特有的理论架构内部提出来的，例如，所谓出高价，是以生产要素已经实现均衡配置为前提的，而在现实中，经济经常是非均衡的，要素供给也是过剩的，在这种情况下，通过产品创新发展新部门，是解决资本过剩的出路。不过，撇开这些问题不谈，熊彼特的思想也包含一些具有一般意义的洞见，这体现在：（1）他认识到，要实现创新，就必须改变相对价格，为此就要依靠市场均衡体系外部的力量。（2）改变相对价格的同时也提供了一种激励机制，通过创造超额利润激励了创新主体即企业家的行为。（3）这种价格形成机制依赖于信用即金融体系的支持。

不过，熊彼特在谈论创新时还没有引入国家的作用，没有将国家作为建构价格的主体。国家建构价格，与国家带来的有保障的市场一样，是战略性基础性部门发展的先决条件。通过改变相对价格，国家影响各种市场主体的微观行为，让他们的目标与国家追求的战略目标相契合，从而达到协调分工、改变资源配置方向的目的。国家建构价格不是新古典意义上的扭曲价格，而是一种反映了未来不确定性、面向创新的新的价格形成机制，是国家协调分工、引领市场发展的重要手段。

二、社会主义市场经济中的建构性市场

每个国家都有自己的战略性基础性部门，但是由于各国制度环境不同，战略性基础性部门也有各自特殊的制度属性。要理解社会主义市场经济中建构性市场的制度属性，必须从中国特色社会主义制度体系、尤其是基本经济制度出发。党的十九届四中全会对基本经济制度作了新的全面概括，明确提出“公有制为主体、多种所有制经济共同发展，按劳分配为主体、多种分配方式并存，社会主义市场经济体制等社会主义基本经济制度，既体现了社会主义制度优越性，又同中国社会主义初级阶段社会生产力发展水平相适应，是党和人

① 韦德：《驾驭市场》，吕行健等译，北京：企业管理出版社，1994年，第25、29页。

②③ 熊彼特：《经济发展理论》，何畏等译，北京：商务印书馆，1990年，第79、169页。

民的伟大创造”。^① 由于中国社会主义市场经济体制建立的时间还不够长，体制机制还不够完善，因此党的二十届三中全会《中共中央关于进一步全面深化改革、推进中国式现代化的决定》，在阐述进一步全面深化改革的总目标时，明确将全面建成高水平社会主义市场经济体制作为坚持和完善基本制度的重要目标，提出“到二〇三五年，全面建成高水平社会主义市场经济体制，中国特色社会主义制度更加完善，基本实现国家治理体系和治理能力现代化，基本实现社会主义现代化，为到本世纪中叶全面建成社会主义现代化强国奠定坚实基础”。^② 这意味着，建成高水平社会主义市场经济体制是完善基本经济制度的重要方向。

笔者曾提出，中国特色社会主义基本经济制度内在地包含双重结合，即纵向结合和横向结合。在图 1 中，由上至下来看，基本经济制度中的所有制、分配制度和社会主义市场经济体制这三项是相互结合的，这是所谓纵向结合。此外，基本经济制度的每一项都呈现为二元结构，如果我们像图 1 那样，把左边的三项（公有制、按劳分配、有为政府）放在一起，把右边的三项（非公有制、按要素分配、有效市场）放在一起，就会发现，还存在着社会主义经济制度和市场调节机制的横向结合。经过这种结合，无论社会主义经济制度还是市场机制都发生了相应的变化。改革开放以前，社会主义经济制度指的是公有制、按劳分配和计划经济。经过与市场经济的结合，所有制和分配制度都形成了上述的二元结构，计划经济则转变为以国家发展规划、宏观调控、区域政策、产业政策等等为主要手段的国家经济治理。另一方面，这里的市场调节机制也与自由主义的叙事有了显著差别。经过公司化股份化改革，国有企业转变为自主经营、自负盈亏的主体，通过国有企业和国有资本的作用，国家不是在市场之外、而是在市场内部发挥作用。国家的这种嵌入性表明，社会主义市场经济中的国家具有两重性，既是上层建筑，也是经济基础的一部分。^③

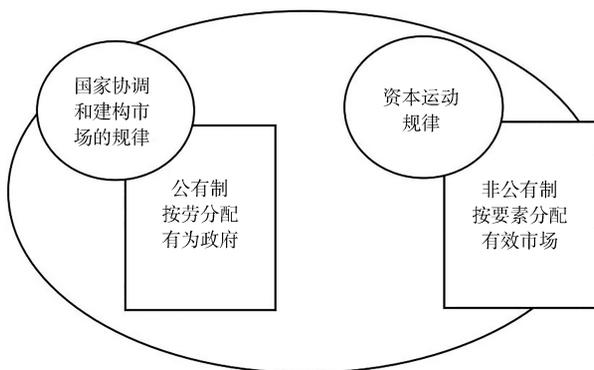


图 1 基本经济制度中的两重结合及其对应的两类规律

基本经济制度内在地横向结合，派生出与这一制度的再生产相联系的两类不同的规律。其中一类规律体现了市场的决定性作用，在马克思经济学框架中，这指的是剩余价值规律所代表的资本运动规律。另一类是国家经济活动的规律，体现了国家或政府的作用。^④ 要理解建构性市场，首先要理解社会主义市场经济中的国家经济活动规律。斯大林曾提出，在社会主义计划经济体制下，国家经济活动规律是由社会主义基本经济规律和国民经济有计划按比例发展规律组成的。社会主义基本经济规律的任务，是对全社会资源配置目标进行排序，进而为有计划按比例发展规律提供依据。有计划按比例发展规律是通过计划协调，改变不同部门间的比例关系，实现国家设定的战略和任务。社会主义基本经济规律和国民经济有计划按比例发展规律的关系，事实上是一种目的和手段的关系。在市场经济条件下，社会主义基本经济规律依然通过国家发展规划和发展战略等形式继续发挥作用，有计划按比例发展规律则转化为国家协调及建构市场的规律，后一规律包括两个

① 中共中央党史和文献研究院编：《十九大以来重要文献选编》（中），2021年10月，第1版，第280—281页。

② 《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》，《人民日报》2024年7月22日，第1版。

③ 对此问题的进一步论述，见孟捷：《作为方法的中国特色社会主义政治经济学》中的相关部分。

④ 对这两类规律的含义及其相互关系的论述，见孟捷：《社会主义初级阶段基本经济规律新论》，《学术月刊》2022年第12期。

维度：一是国家协调市场，这主要是指国家既在供给侧又在需求侧进行宏观经济管理，促进国民经济主要比例关系的优化和平衡。在供给侧，国家要在人口、土地、环境、知识生产等诸多领域突破供给瓶颈改善供给结构；在需求侧，要克服有效需求不足，在短期内稳定增长和就业等。二是国家建构市场，这意味着，在具有战略性基础性意义的行业，国家要承担创造市场、引领市场发展的职能，这一职能旨在通过时间更长、视野更广的宏观战略投资，改变特定目标部门与其他部门的比例，抑或创造新部门，以实现国家的战略任务。

建构性市场是社会主义市场经济中国家经济活动规律与资本运动规律相结合的产物。这种建构性市场有如下特点：（1）国家不仅是市场的建构者，而且经常作为特殊的当事人，在市场内部持续地发挥引导市场发展、调节分工的作用。（2）国家将符合其发展战略——最终是符合社会主义生产目的——的使用价值目标引入市场，通过某种激励机制使之与企业追求的价值目标相结合，并使前者最终居于相对主导地位。

改革以来，国家建构市场的规律在中国经济发展中发挥了巨大作用。对各行业构筑建构性市场的经验加以系统总结，并结合政治经济学理论进行深入阐述，是中国特色社会主义政治经济学未来面临的重要任务。笔者曾经以高铁为案例，对相关问题尝试开展了分析，在这一节里，我们首先扼要地复述这一分析的若干基本结论，然后再转入对新能源汽车这一案例的探析。^①

在2003—2006年实施跨越式发展战略期间，铁路部门开始形成以高铁自主创新为目标的建构性市场。在这一市场上，原铁道部利用其作为唯一用户和系统集成者的地位，构筑了行业领航和协调分工的权力。在高铁创新发展过程中，部门内形成了一种中心性很高的、稳定的分工协调网络，它由两层结构组成，首先，原铁道部（后来是中铁总）成为整个高铁大型技术系统合作网络的中心节点，以唯一用户和系统集成者的身份，联结工程建设、高铁装备和通信信号企业，围绕高铁系统创新目标开展合作。其次，在移动装备、固定设备、信号控制等子系统领域，总成企业（主要是国有企业）也发展为节点，与专业化供应商以及相关科研机构达成稳定的互信合作，形成了一种“关系型供应链”。上述两层结构相结合，构成了一个有组织的市场。

从高铁这一建构性市场的发展过程中可以看到，国家机关或国有企业的作用，还在于承担了与产业创新发展相关的不确定性。这种不确定性包含市场的不确定性和技术的不确定性。市场的不确定性主要是指对创新产品需求的不确定性。在高铁发展过程中，体现社会主义生产目的的国家规划和投资政策，从需求侧推动了建构性市场的发展，一方面，这一政策有助于改变高铁创新的技术路径，使其从原先的科技驱动型转化为应用主导型创新，另一方面，又为高铁提供了有保障的市场，克服了市场的不确定性。这种有保障的市场有利于形成一种激励结构，鼓励企业投资于以“产品开发平台”为代表的专用性技术，围绕产业发展的集体目标开展创新与合作，最终克服技术的不确定性。在高铁行业，建构价格也发挥着重要的激励作用，根据吕铁、贺俊的调研，原铁道部和中铁总通常“以性能的优越性而不是低价为主要采购标准，且能够为供应商提供合理的利润空间（根据我们的调研，利润率通常在15%左右），既有利于激励装备企业创新，又能够有效降低自己的采购成本”。^②

新能源汽车的发展是建构性市场的另一重要案例。这一案例既有与高铁行业类似的某些共性，也有诸多特殊性。从发展历程来看，以2009年推行的“十城千辆”政策为分界，新能源汽车市场的发展经历了前后两个大的阶段。在2009年之前，国家主要在供给侧塑造建构性市场。如苗圩指出的，“我国新能源汽车产业发轫于21世纪初。2001年，新能源汽车研究项目被列入国家‘十五’期间的国家高科技研究发展计划（863计划）”。^③在“十五”到“十一五”时期，以国家计委、科技部等部委为主导，中国基本掌握了电动汽车的一些关键核心技术，初步形成15万辆电动汽车整车和关键零部件生产能力。从2009—2022年，国家着力于从需求侧建构新能源车市场。2009年3月，国务院发布《汽车产业调整和振兴计划》，第一次把发展新能源汽车

① 参见孟捷、张梓彬：《建构性市场、政府内竞争与中国高铁的自主创新》，《经济学动态》2023年第4期。

② 吕铁、贺俊：《政府干预何以有效——对中国高铁技术赶超的调查研究》，《管理世界》2019年第9期。

③ 苗圩：《换道超车——新能源汽车的中国道路》，北京：中国工信出版集团、人民邮电出版社，2024年，第32页。

作为国家战略，确定了新能源汽车的产业化方向。2010 年 10 月发布的《国务院关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》，又把新能源汽车列为七大战略性新兴产业之一。2009—2022 年期间又可划分为两个时期：2009—2013 年是市场导入期；2013—2022 年是市场成长期，在这一时期，新能源汽车市场的发展由政策驱动，转变为政策和市场双驱动。

2009 年 1 月，财政部和科技部发布了《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》（财建〔2009〕6 号）和《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》，启动了“十城千辆”电动汽车示范应用工程，决定在 3 年内，每年发展 10 个城市，每个城市在公交出租、公务、市政及邮政等领域推出 1000 辆新能源汽车开展示范运行，力争使全国新能源汽车的运营规模到 2012 年占到汽车市场份额的 10%。一年后，政策试点城市扩大到 25 个。2010 年，财政部、科技部、工业和信息化部、国家发展改革委发布了《关于开展私人购买新能源汽车补贴试点的通知》（财建〔2010〕230 号）和《私人购买新能源汽车试点财政补助资金管理暂行办法》，由中央财政安排专项资金，支持开展私人购买新能源汽车补贴试点对试点城市私人购买、登记注册和使用的新能源汽车给予一次性补助，对动力电池、充电站等基础设施的标准化建设给予适当补助。同时国家还要求逐年降低补贴金额、提高补贴门槛，推动产业发展由政策驱动向市场驱动的转型进程。

2012 年，是“十城千辆”试点示范运营的收官之年。同年，国家发布《节能汽车和新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》，首次明确了以纯电驱动为新能源汽车发展和汽车工业转型的主要战略方向。2013 年，有关部门明确了继续给新能源汽车财政补助的政策，同时提出补助逐年降低，到 2020 年底完全取消（后因疫情暴发，延长至 2022 年取消）。此外，不再限制推广新能源汽车的城市数量，在全国范围开展推广工作。苗圩认为，“以 2013 年为转折点，新能源汽车从产品的导入期进入成长期”。^①

从 2015 年开始，新能源汽车的发展开始由政策驱动转变为“政策和市场的双驱动”，具体表现是财政补贴额度逐年下降，尤其是 2019 年下降幅度最大；到 2022 年底，“（政策和市场）双驱动抵达终点，从 2023 年开始，进入市场驱动阶段”。^② 2022 年，在新能源乘用车领域，中国自主品牌市场占有率达到 79.9%；在全部乘用车中，中国自主品牌市场占有率达到 49.9%，达到当时历史的最高点，这一成绩主要是依靠新能源汽车产销量的增长取得的。^③

在新能源汽车发展过程中，前文所谓建构价格，即国家通过财政补贴和税收等手段影响新能源汽车的销售价格或使用成本，对于市场的发展起到了举足轻重的作用。根据苗圩在《换道超车——新能源汽车的中国道路》一书中的描述，与建构价格相关的直接或间接政策措施主要有：（1）中央财政补贴，比如《关于开展节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》明确，根据推广使用的车型不同，国家财政给予一定的补助。（2）地方政府在中央政府补助的基础上附加补助。（3）地方政府采取摇号或拍卖政策，并对新能源汽车的限行规定、停车场使用等给予特别优惠。（4）地方政府支持公共充电桩配套基础设施建设。（5）地方政府对充电电价给予补贴。（6）对新能源汽车推广应用规模较大和配套基础设施较好的城市或企业给予奖励，奖励资金主要用于充电设施建设等方面。（7）提高燃油税等。迄今为止，中国提供了全球最大规模的对新能源汽车推广应用的财政补贴资金，据《经济观察报》统计，截至 2022 年年底，仅中央财政补贴金额就高达 1668 亿元，其中还不包括 2022 年及之前已实现销售尚未清算补贴的金额，以及数额巨大的地方补贴资金。^④ 这些补贴降低了新能源汽车的相对价格，增加了其在市场竞争中的优势，有力推动了这一战略性新兴产业的发展。正如苗圩所总结的：“通过财政补助政策推动新能源汽车走向市场，依靠政策推动汽车企业加大对新能源汽车的投入，对以探索战略引领、创新驱动、产业化为目标的新能源汽车发展起到了‘四两拨千斤’的重要作用。”^⑤

适当采取保护措施，在特定时期内建立进入壁垒，也是新能源车行业建构性市场形成的前提之一。2015 年，工信部发布了《汽车动力蓄电池行业规范条件》（以下简称《规范条件》），对动力蓄电池生产企业做出

①②③⑤ 苗圩：《换道超车——新能源汽车的中国道路》，第 48、200—201、200、43 页。

④ 转引自张夕勇：《致敬，中国新能源汽车 30 年》，《中国汽车报》2023 年 4 月 5 日。

了规定，业内称之为“白名单企业”。自2015年11月开始至2019年取消该规范条件，工信部先后发布了四批符合《规范条件》的企业名单，共57家电池企业入围，其中包括宁德时代、比亚迪、国轩高科、天津力神等广为人知的国产动力电池企业。正是该《规范条件》设置的壁垒，使三星SDI、松下、LG化学、韩国SKI等外国厂商在政策期限内未能在华发展。这种政策事实上也是政府协调行业内分工的一种手段。

值得注意的是，新能源汽车行业是由公交车、物流车和私家车等细分市场共同构成的，政府在这些细分市场起着不同的作用。对新能源汽车市场作为建构性市场的考察，应该深入到这些细分领域。此外，地方政府在建构性市场的发展过程中起到重要作用，对地方政府的不同作用加以比较，也会深化我们对这一市场的认识。最近，几位国外学者从这个角度比较了深圳和苏州的新能源车市场，他们的分析有助于我们理解该行业建构性市场（以及产业政策体制）的形成过程和特点。^①

1. 公交车市场。两市有两个类似的有利条件，深圳拥有比亚迪，苏州拥有金龙海哥，它们都是重要的新能源车的制造商。此外，两市都被交通部列为“全国公共运输建设展示城市”。在这个细分市场，政府要想营造需求、建构市场是相对容易的，因为存在唯一买主，即负责地方公交运营的国有企业。公共采购和购买补贴是创造需求的主要机制。2017年底，深圳部署了16359辆汽车新能源公交车，实现了整个公交系统的新能源化，且成为全球新能源公交车数量最多的城市。2019年中期，苏州部署了5000多辆公交汽车，其中77%是新能源汽车。

2. 物流车市场。深圳对新能源物流车的推广，在其新能源车市场的发展过程中极具关键性，这一点与苏州不同，后者的推广政策始于较晚阶段。为了促进新能源物流车的发展，深圳市政府推行了一系列政策。与公交车市场不同的是，在物流车市场，政府的需求管理主要依靠间接性政策，这些政策可分为三类，分别是规制性政策、运行补贴政策和购买补贴政策。（1）规制性政策。禁止购置新的轻型燃油卡车；在市区设立若干绿色物流区，只允许电动车行驶。这个政策与道路使用的优先权政策相结合，给新能源车车主带来了商业上的优势。（2）运营补贴的政策。规定车辆规模达到300辆、且至少有100辆新能源车的公司，在满足最低市内行驶里程的要求时，可获得补贴。（3）购买补贴政策。即对购买新能源车给予补贴，但这一政策在2019年中期被终止。

与公交车不同，物流车市场的需求结构取决于少数私人企业。在深圳，三家私营物流公司占据了大约50%的物流车市场。这些企业拥有数量客观的车队，担负得起较高的投资和运营成本，有能力达到政府为运营补贴设置的门槛。

深圳市的上述政策改变了传统物流车和新能源车之间的相对价格，有力地推动了新能源物流车市场的发展，使其数量从2015年的300辆增长到2018年底的6万辆，在该市所有新能源车中大约占25%。与深圳市相对照，苏州在2017—2020年间设置了非常有限的发展目标，其物流新能源车2020年仅仅达到721辆。不过，2020年后，苏州也开始实施一系列与深圳类似的政策，如禁止传统燃油车进入老城区；为拥有100辆电动车以上的企业提供运营补贴等。

3. 私家车市场。在新能源私家车市场，由于无法进行直接政府采购，也不能开展运营补贴，地方政府采取了其他间接性的需求管理政策，包括购置补贴和规制性政策。（1）购置补贴政策。2016年之后，苏州和深圳都推行了类似的补贴政策，这一政策本来计划在2019年中期结束。但自2020年3月始，为抵消疫情对市场的负面影响，这一补贴又延期至2022年。（2）规制性政策。在深圳，政府允许新能源车使用公交车道，并可在有限时间内免费泊车。此外，深圳市还引入了针对传统燃油车的车牌摇号和拍卖的政策，拍卖一个新牌照的费用高达95000元。这一政策极大促进了对新能源车的需求，是最主要的规制性政策。2014年，深圳只有4910辆新能源私家车，2018年这一数目增加到148256辆；2020年进一步达到了25万辆。与深圳不同，苏州并没有采取系统性的摇号和拍卖政策。道路使用政策也迟至2019年才获得采纳。由于两地规制性政策的明显

① Podesta, A. D., R. Pauls, and T. ten Brink, “Industrial Policy and the Creation of the Electric Vehicles Market in China: Demand Structure, Sectoral Complementarities and Policy Coordination,” *Cambridge Journal of Economics*, vol. 23, 2023, pp. 45–66.

差异，苏州在这一细分市场中的表现明显较弱，2019 年，其新能源私家车尚不足 3 万辆。

上述政策降低了新能源车的相对价格，从需求侧促进了市场的发展。不过，与其他细分市场不同，私家车市场的规制性政策更具间接性。政府不能禁止购买传统能源汽车，也不能提供给予企业的运营补贴，相关政策对消费者的购买决策影响偏弱，2017 年和 2020 年，深圳的新能源私家车分别只占全部新能源车的 42% 和 52%，这意味着，深圳市新能源车发展的绩效仍然要依靠其他细分市场。

对深圳和苏州的比较说明，在新能源汽车这一建构性市场的发展过程里，伴随政府对需求侧（消费者决策）的影响能力递减，各个细分市场的发展速度也相应递减。2018 年末，中国新能源公交车的数量约为公交车总量的 51%；2020 年，中国的新能源公交车数量占了全世界新能源公交车的大多数。在这些细分市场里，物流车具有突出地位，其发展一度可以影响整个新能源车市场的全局。在深圳，得益于政府的需求管理政策，仅新能源物流车的数量就一度超过了苏州所有新能源车的总和。2019 年，中国大约有 20 万辆新能源小货车和卡车，占世界总量的一半以上。^①

表 1 建构性市场的两种类型

	政府部门领航和协调权力的集中程度	协调分工的主要手段	建构价格的形式
高度集中型市场 (高铁)	权力集中于原铁道部或中铁总	利用系统集成者的和唯一用户的地位，可以诉诸行政手段	政府订单和寡头垄断市场的成本加成定价
网络型市场 (新能源汽车)	权力相对分散	主要利用财税政策	以竞争性价格为前提的财政补贴等

值得注意的是，高铁和新能源汽车这两个案例表明，建构性市场在现实中可以有不同的类型。划分不同类型的依据，主要是政府部门领航和协调权力的集中程度、国家协调分工的具体手段以及建构价格的具体形式（参见表 1）。在高铁行业，领航和协调分工的权力高度集中于原铁道部和中铁总手里，原铁道部和中铁总是唯一用户和系统集成者，一方面集中地为市场提供大规模需求，另一方面也以集中的方式、甚至依靠行政手段来协调市场内部的分工。与高铁相比，在新能源汽车行业，领航和协调分工的权力相对比较分散，科技部和工信部等部门都发挥重要作用，而且，除中央政府之外，地方政府在发展本地市场上也有较大的权力。值得一提的是，在新能源汽车行业，电动汽车百人会是在政策制定过程中协调各方力量的重要平台，具有参与部门和参与角色多元化的特点。在建构价格方面，高铁行业具有寡头垄断的特点，政府通过有保证的订单和成本加成定价购买产品，保证企业拥有特定水平的利润率。而在新能源汽车行业，竞争程度很高，政府主要通过补贴的方式影响相对价格。考虑到上述差异，我们或可将新能源汽车市场称作网络型建构性市场，高铁则为高度集中型建构性市场。当然，这里对市场类型的划分还是非常初步的，今后应该结合更多市场的案例开展更细致的研究。

三、如何在建构性市场中构筑新型生产关系

社会主义市场经济中的建构性市场是在基本经济制度的前提下形成的。在关于高铁的研究中就发现，在其两级分工协调体制中，国有企业和非公企业存在长期合作关系，这种关系有助于零部件设备供应商在总成企业的帮助下开展专用性技术投资。例如，作为总成企业的四方公司对铝制材料有一定的需求，但其需求量不足以吸引有实力的大供应商，为此，该公司与此前从未涉足铁路业务的“丛林铝业”“南山铝业”等民营设备供应商合作，在型材设计、模具开发、检验检测等方面为后者提供技术和资金支持，建构了一种“相互专用”的长期交易关系，帮助它们开展专用性技术投资，通过创新提高产品质量，使其最终成为四方动车组铝制材料的核心供应商。^② 在讨论新能源汽车的发展时，苗圩提出，中国具有独特的制度优势，可以借助政府

① Podesta, A. D., R. Pauls, and T. ten Brink, "Industrial Policy and the Creation of the Electric Vehicles Market in China: Demand Structure, Sectoral Complementarities and Policy Coordination," *Cambridge Journal of Economics*, vol. 23, 2023, p. 59.

② 贺俊、吕铁、黄阳华、江鸿：《技术赶超的激励结构与能力积累——中国高铁经验及其政策启示》，《管理世界》2018 年第 10 期。

的力量发展公共充电桩等基础设施，国有企业如国家电网在这一过程中发挥了重要作用。^①

基本经济制度解释了建构性市场的“底层逻辑”，但是，基本经济制度并不是在“真空”里存在的，而是和其他重要制度相结合的。社会主义市场经济中的生产关系体系是由二十届三中全会《决定》所界定的“根本制度、基本制度和重要制度”共同组成的。^②在先前的著作里，笔者曾提出过中介性制度的概念，这类制度以基本经济制度为依托，但又区别于基本经济制度，它们事实上构成了基本经济制度发挥作用的中介形式，中国特色资本市场、地方政府竞争等就是这类制度，它们也应该属于二十届三中全会《决定》里提到的重要制度。^③在现实中，这些重要制度与基本经济制度相互结合，使得建构性市场发展出各种不同的具体形态。

中国特色资本市场从其创立之初就承担了为战略性基础性产业提供融资服务的功能，在经过多次重大改革之后，特别是在2019年上海证券交易所设立科创板并试点注册制之后，中国特色资本市场的服务重心进一步转向与新技术革命相关的科技创新企业。风险投资、私募股权、国有资本投资平台等新型金融资本形态的发展，吸引和鼓励了更多企业家和创业者投身于符合国家重大战略导向的战略性基础性产业之中，为推动这些产业的发展和 innovation 起到至关重要的作用。

需要强调的是，中国特色资本市场近年来的发展是与国有资本和国有企业改革密切相关的。借鉴和利用现代金融资本运作规律，以“管资本”的方式促进国有企业和国有资产管理方式改革，必然给中国特色资本市场带来深刻变化。^④从政治经济学的视角来看，金融资本并不只是在资本市场运作的金融机构资本，而是金融机构资本与职能资本（产业资本、商业资本、平台资本等）融合生长的特殊形式，是这两类资本的特殊关系。在社会主义初级阶段的制度环境下，“管资本”改革事实上意味着国家利用国有金融资本影响乃至支配社会生产，以实现国家发展战略规划的重大目标。因此，伴随国有资本投资/运营公司所主导的国有金融资本的崛起，中国特色资本市场的含义也会进一步丰富和发展。中国特色资本市场，就其实质而言是中国特色社会主义资本市场，因为正是通过这一市场，有为政府和有效市场的关系获得进一步深化，国有经济在战略性基础性部门的地位得到巩固和壮大，社会主义初级阶段基本经济制度以新的形式得到再生产。

在总结新能源汽车发展过程中的产业政策时，苗圩特别提到了资本市场的作用，比如，支持符合条件的新能源汽车及关键零部件企业在境外上市，发行债券融资工具，支持符合条件的上市公司进行再融资；支持地方设立节能与新能源汽车创业投资基金，符合条件的可按规定申请中央财政参与股，引导社会资金以多种方式投资节能与新能源汽车等。^⑤

竞争性地方政府在中国特色资本市场的发展中发挥了重要作用，其突出表现是地方国有资本投资/运营公司及其主导的产业投资基金的兴起。一个引人注目的例子是“合肥模式”的兴起，其特点是，找准位于产业链关键环节的重点企业，通过国有资本引领，带动社会资本进入，共同培育发展产业项目，待项目成熟后国有资本以市场化方式安全退出，转投其他产业项目，不断延伸拓展地方产业链条。

地方政府竞争和中国特色资本市场只是社会主义市场经济中重要制度的两个例证。总体而言，学术界目前对重要制度的研究还不够全面，缺少对重要制度的合理分类，关于重要制度的相互关系以及它们与基本经济制度的关系，研究还有待强化。大量研究集中于地方政府竞争、全国统一大市场等具有普遍意义的制度形式，对于建构性市场的一些特殊制度形式还缺乏足够深入的考察。例如，高铁行业里形成的以政府或总成企业为核心的两级分工协调体制，就是一种特殊的生产关系或制度形式。在新能源汽车发展过程中，以整车厂为主体的金字塔形分工协调体制正在让位于新的跨行业网络型分工体制，这也是一种新的特殊性制度或生产

①⑤ 苗圩：《换道超车——新能源汽车的中国道路》，第60、202页。

② 《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》，《人民日报》2024年7月22日，第1版。

③ 孟捷、张梓彬：《理解中国特色产业政策体制——围绕中介性制度的政治经济学考察》，《开放时代》2024年第1期。

④ 参见孟捷：《略论社会主义市场经济中的国有资本》，《马克思主义与现实》2023年第2期。

关系的形成过程。^①

在社会主义市场经济中，任何新型生产关系都是中国特色社会主义制度体系的组成部分，这一制度体系是由根本制度、基本制度和重要制度共同组成的。党的二十届三中全会《决定》提出，要“坚持以制度建设为主线，加强顶层设计、总体谋划，破立并举、先立后破，筑牢根本制度，完善基本制度，创新重要制度”。^②值得注意的是，在这段论述里，创新一词只用于重要制度，而未用于包含基本经济制度的其他两类制度，这一点是意味深长的。之所以如此，是因为中国特色社会主义基本制度（包括基本经济制度）是大体成熟或定型的。但这样一来，下述问题就产生了——我们若将《决定》的这一表述与前文有关新型生产关系的表述联系起来看，两者之间似乎存在某种张力或矛盾。或言之，如果基本经济制度是大体成熟而定型的，形成新型生产关系又何以可能？笔者认为，解决这一表面的矛盾的出路，恰恰在于将基本经济制度与重要制度相结合，通过创新重要制度完善基本经济制度（这可用于解释“守正创新”的含义），开启一个制度变迁即新型生产关系的形成过程，最终实现构建“高水平社会主义市场经济体制”的目标。为了方便理解这一点，我们或可与资本主义市场经济的发展做一类比。在其两百余年的发展过程中，资本主义私有制一直是基本经济制度或其生产关系体系的“硬核”。在 19 世纪晚期，通过与股份公司这一重要制度的结合，资本主义私有制得以“扬弃”自身，为进一步解放和发展生产力创造了空间。马克思为此指出，股份公司出现后，“生产规模惊人地扩大了，个别资本不可能建立的企业出现了……那种本身建立在社会生产方式的基础上并以生产资料和劳动力的社会集中为前提的资本，在这里直接取得了社会资本（即那些直接联合起来的个人的资本）的形式，而与私人资本相对立，并且它的企业也表现为社会企业，而与私人企业相对立。这是作为私人财产的资本在资本主义生产方式本身范围内的扬弃。”^③ 马克思这里采用的扬弃这一黑格尔哲学术语，恰好可以表达在完善基本制度的同时创新重要制度的含义。

四、结语

坚持和完善基本经济制度，加快发展新质生产力，内在地要求形成建构性市场，以推动战略性基础性部门的发展。建构性市场一方面是社会主义国家行为规律的产物，彰显了社会主义的制度优势，另一方面也是市场经济条件下克服市场失灵的内在要求。

从市场经济一般的角度看，依托建构性市场发展新质生产力，有助于克服以资本或产能过剩为典型现象的市场失灵。在市场经济条件下，生产率进步在长期内会造成资本盈利能力下降，加剧生产和实现的矛盾，最终带来周期性经济危机或长期增长停滞。在这种情况下，以新技术、新产品、新部门为代表的先进生产力的发展就变得格外重要，因为这一发展有助于克服生产和实现的矛盾，为过剩资本创造新的投资机会。基于新技术和新产品的新部门对于推动一国经济长期增长具有极其重要的战略意义，因而通常称之为战略性基础性部门。饶有意味的是，即便在资本主义国家，人们也普遍认识到国家应在这类部门的发展中扮演重要的角色。2023 年 4 月 27 日，美国国家安全顾问沙利文在布鲁金斯学会发表演讲，介绍了拜登政府的工业和创新战略。他指出，拜登政府工业和创新战略的要旨，就是发展一些具有特殊意义的产业部门，这些部门具备以下特点：（1）它们是经济增长的基础性部门。（2）从国家安全来看，它们是有战略意义的部门。（3）私营工业不可能在这些部门进行必要的投资，而没有这些部门，就难以实现国家发展的雄心。在这里，沙利文也看到了企业所追求的目标与国家目标之间的差异。在这一差异背后，事实上对应着两种不同的资源配置机制，一方面是市场调节，另一方面是与市场结合、但服从自身逻辑的国家经济治理。沙利文还提出，国家的作用要

① 苗圩在《换道超车——新能源汽车的中国道路》第一章描述了新能源汽车的跨行业供应链分工体制的变化，这一变化最终将赋予哪一类企业主导权力，还有待于观察。

② 《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》，《人民日报》2024 年 7 月 22 日，第 1 版。

③ 《马克思恩格斯全集》第 25 卷，北京：人民出版社，1974 年，第 493 页。

与私人资本的作用结合，国家并不会给资本带来“挤出”效应，反而会有“挤入”效应。^①

从社会主义市场经济这一特殊性角度看，依托建构性市场发展新质生产力是实现社会主义生产目的的内在规定。习近平指出，经济社会发展的“最终目的是满足需求，就是要深入研究市场变化，理解现实需求和潜在需求，在解放和发展社会生产力中更好满足人民日益增长的物质文化需要”^②。这一重要论述深刻诠释了社会主义基本经济规律对于市场经济条件下的资源配置和资源创造的重要意义。以社会主义基本经济规律为依据，形成了国家协调和建构市场的规律，建构性市场是前述这两种国家经济活动规律与资本运动规律结合的产物。国家在建构性市场中以不同形式担负着领航和协调分工的职能，将体现社会主义生产目的的使用价值目标与企业价值目标相结合，为新质生产力的发展和遍及全社会的技术革命的出现创造了条件。

建构性市场是在中国特色社会主义基本经济制度的基础上形成的，它是基本经济制度的具体实现形态，同时也是将基本经济制度与新质生产力联系起来的中介。基本经济制度作为社会主义初级阶段的制度“硬核”，一方面具有持久的稳定性，另一方面也具有包容性，这意味着基本经济制度可以同时包容和接纳各种重要制度，并通过与这些重要制度的结合开启一个制度创新的过程。在建构性市场的发展过程中，可以看到一系列重要制度对这一市场的型塑起到了重要作用。通过将基本经济制度和其他重要制度相结合，建构性市场所形成的新型生产关系有力地促进了新质生产力的发展。

(责任编辑：沈敏)

With the Help of the Constructed Markets

— An Evolutionary-institutional Framework with the Basic Economic Institutions as Start Point

MENG Jie

Abstract: The so-called constructed markets are crystallization of the strategic and foundational markets under the basic economic institutions with Chinese characteristics, mediating the basic economic institutions and new quality productive forces. To conceptualize the constructive markets prerequisites a combination of Marxist economic theory and the insights from evolutionary economics. The existence of basic economic institutions implies in the sense of political economy that there exist two kinds of laws in the preliminary phase of socialism, which are laws of motion related to capital on the one hand, and laws related to state activity on the other. The constructed markets can be considered as the resultant of these two types of laws of motion. The main features of the constructed markets are, firstly, the state plays a role of guiding the development of markets and coordinating social division of labor; secondly, the state introduces the goals of use-values which correspond to national strategies and projects, being integrated with micro-level goals pursued by firms, and makes them as relatively dominant guidance. It can be shown through the experiences of development of China's strategic and foundational industries that a creative combination of basic economic institutions and other crucial institutions opens up a transformative process of institutional change which forcefully facilitate the progress of new quality productive forces by means of establishing new forms of relations of production.

Key words: constructed markets, constructed prices, basic economic institutions, other crucial institutions, new quality productive forces

^① Sullivan, J., "Remarks by National Security Advisor Jake Sullivan on Renewing American Economic Leadership at the Brookings Institution," <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/speeches-remarks/2023/04/27/remarks-by-national-security-advisor-jake-sullivan-on-renewing-american-economic-leadership-at-the-brookings-institution/>.

^② 习近平：《努力实现供求关系新的动态平衡》，《习近平经济文选》第1卷，北京：中央文献出版社，2025年，第200页。