

صنایع سرمایه بر از جمله فولاد، ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل را در اولویت سیاست صنعتی خود قرار داد و سهم این صنایع در ارزش افزوده صنعتی سرعت افزایش یافت. کل سهم منسوجات و مواد غذایی در صنعت به کمک سرمایه گذاری های کلان در این صنایع، در سال ۱۹۹۲ به ۲۸ درصد و پس از سال ۲۰۰۴ به زیر ۲۰ درصد کاهش یافت؛ در حالی که کل سهم صنایع فلزی، فولادی، ماشین آلات و تجهیزات حمل و نقل از ۳۷٫۲ درصد در سال ۱۹۹۲ به ۴۳٫۰۶ درصد در سال ۲۰۰۰ (و بیشتر از ۵۲ درصد در سال ۲۰۱۰) افزایش یافت. مداخله دولت در این دوره بسیار گسترده بود و جریان های بزرگ سرمایه گذاری خارجی به لطف سیاست درهای باز دولت به رونق سرمایه گذاری در این صنعت کمک کرد. در این دوره بانک های دولتی نیز جوجهی را برای سرمایه گذاری های صنعتی فراهم کردند.

نقطه عطف مهم دیگر در روند صنعتی شدن چین مربوط به سال ۲۰۰۱ است؛ سالی که چین به سازمان تجارت جهانی پیوست و به همین واسطه سهم سرمایه گذاری در رشد تولید ناخالص داخلی به طور قابل توجهی افزایش یافت. پس از سال ۲۰۰۱ تغییر ساختاری به سمت صنایع با فناوری پیشرفته (بویژه ماشین آلات الکترونیکی، و وسایل نقلیه حمل و نقل و تجهیزات مخابراتی) پیش رفت. سهم صنایع با فناوری پیشرفته در کل ارزش افزوده تولیدی از ۱۱٫۲ درصد در سال ۱۹۹۲ به ۱۳٫۵ درصد در سال ۲۰۰۲ افزایش یافت و در سال ۲۰۱۰ به ۲۰ درصد رسید. سهم محصولات فناوری اطلاعات در صادرات کالاهای چینی در سال ۲۰۰۴ به ۳۰ درصد رسید و پس از آن بین ۳۵ تا ۳۰ درصد باقی ماند. این آمار حاکی از تلاش های موفقیت آمیز دولت برای تحقق یک تغییر ساختاری در صنعت به سمت فعالیت های با ارزش افزوده بالاتر پس از سال ۲۰۰۲ است.

پیشرفت دیگری در سیاست های صنعتی چین در سال ۲۰۰۴ اتفاق افتاد؛ زمانی که دولت به سیاست خود در انتخاب صنایع استراتژیک پایان داد. در حالی که از سال ۱۹۸۹ تا ۲۰۰۴ تعدادی از سیاست های صنعتی به طور ویژه برای صنایع خاص طراحی شده بود، پس از سال ۲۰۰۴ تعداد سیاست های صنعتی «ملی» اعلام شده افزایش یافتند. سیاست های صنعتی جدید بر مداخله دولت و سیاست های صنعتی گسترده ترملی تأکید می کرد؛ جایی که شرکت ها آزادی بیشتری در تصمیم گیری های تجاری داشتند و بوروکرات ها بیشتر انرژی خود را صرف هماهنگی در برنامه های ملی صنعتی و فناوری جدید می کردند. هدف جدید صنعتی شدن نه تنها افزایش ظرفیت تولید

صنعتی بلکه تقویت رقابت پذیری شرکت های چینی در اقتصاد جهانی بود. از سال ۲۰۰۴، دولت مقررات سرمایه گذاری جدیدی را تصویب کرد و کنترل ها بر سرمایه گذاری بخش خصوصی کاهش یافت. دولت در این زمان سیاست های صنعتی ویژه ای برای صنایع خودروسازی، راه آهن پرسرعت، ماشین آلات، فناوری اطلاعات، لجستیک و صنایع نوآور در نظر گرفت و پس از برنامه پنج ساله یازدهم (۲۰۱۰-۲۰۰۶) تا سال ۲۰۱۵ بر اهمیت افزایش رفاه اقتصادی به عنوان هدف بلندمدت و نهایی سیاست های صنعتی تأکید کرد. کمیته مرکزی اقتصاد در سال ۲۰۰۷ اعلام کرد که اولویت باید به کیفیت در توسعه اقتصادی داده شود. با این حال، بحران مالی جهانی در سال های ۲۰۰۹-۲۰۰۸ تمرکز بر سیاست های صنعتی را از کیفیت به کمیت منحرف کرد. وجود سرمایه های کلان با بسته های محرک پس از بحران جهانی، بودجه لازم را برای سیاست های صنعتی که بخشی از دستور کار احیای اقتصادی پس از بحران بود، فراهم کرد. گسترش سرمایه گذاری های صنعتی بزودی به سرمایه گذاری بیش از حد و مشکل ظرفیت مازاد منجر شد. بوروکراسی اقتصادی، در عین حال که همچنان بر سیاست های صنعتی تأکید داشت، هدف خود را بر باز بین بردن ظرفیت مازاد قرار داد. سیاست معروف «ابتکار کمربند و راه» در ابتدای امر با هدف ایجاد تقاضای خارجی برای صنایع مربوطه (فولاد، ماشین آلات و غیره) تعریف شد و دولت چین تلاش کرد با استفاده از این ابزار، از ظرفیت مازاد به بهترین شکل ممکن استفاده نماید.

سیاست های صنعتی چین پس از سال ۲۰۱۵ با تأکید دولت بر توسعه فناوری مشخص می شود. جهت گیری سیاست های صنعتی چین به سمت نوآوری از آمار حوزه علم و فناوری قابل درک خواهد بود. مجموع هزینه های تحقیق و توسعه و کل درخواست های ثبت اختراع طی سال های اخیر در چین به طور گسترده ای افزایش یافته است. بر اساس داده های توسعه ای بانک جهانی، هزینه های تحقیق و توسعه به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی از تنها ۰٫۶ درصد در سال ۱۹۹۶ به ۰٫۹ درصد در سال ۲۰۰۱، ۱٫۷ درصد در سال ۲۰۰۹ و ۲٫۱ درصد در سال ۲۰۱۶ افزایش یافت. در سال ۲۰۱۶، این آمار، اگرچه مطلوب ولی همچنان کمتر از کره (۴٫۲ درصد)، ژاپن (۳٫۱ درصد)، آلمان (۲٫۹ درصد) و ایالات متحده (۲٫۷ درصد) قرار داشت؛ با این حال، رسیدن سریع چین به این کشورها در ربع قرن گذشته قابل توجه است. در سال ۲۰۱۵، دولت طرحی بلند پروازانه را برای ترویج انقلاب صنعتی چهارم در چین اعلام کرد که با نام