

中国发展动力

研究报告

找准中国经济发展
新动力

REPORT ON
CHINA'S DEVELOPMENT
DRIVING FACTORS

主 编 / 李佐军

副主编 / 魏 云 田惠敏 赵西君



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

REPORT ON CHINA'S DEVELOPMENT
DRIVING FACTORS

中国发展动力 研究报告

找准中国经济发展新动力

主 编 / 李佐军

副主编 / 魏 云 田惠敏 赵西君



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS (CHINA)

图书在版编目(CIP)数据

中国发展动力研究报告：找准中国经济发展新动力/
李佐军主编. —北京：社会科学文献出版社，2016. 3
ISBN 978 - 7 - 5097 - 8736 - 6

I. ①中… II. ①李… III. ①中国经济 - 经济发展 -
研究 IV. ①F124

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 025784 号

中国发展动力研究报告

——找准中国经济发展新动力

主 编 / 李佐军

副 主 编 / 魏 云 田惠敏 赵西君

出 版 人 / 谢寿光

项目统筹 / 恽 薇 冯咏梅

责任编辑 / 冯咏梅

出 版 / 社会科学文献出版社·经济与管理出版分社 (010) 59367226

地址：北京市北三环中路甲 29 号院华龙大厦 邮编：100029

网址：www.ssap.com.cn

发 行 / 市场营销中心 (010) 59367081 59367018

印 装 / 三河市东方印刷有限公司

规 格 / 开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：24.5 字 数：375 千字

版 次 / 2016 年 3 月第 1 版 2016 年 3 月第 1 次印刷

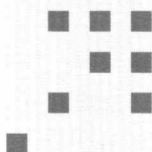
书 号 / ISBN 978 - 7 - 5097 - 8736 - 6

定 价 / 99.00 元

本书如有印装质量问题，请与读者服务中心 (010 - 59367028) 联系

▲ 版权所有 翻印必究

北京市社会科学界联合会重点学术活动资助项目



前 言

发展动力问题引起了学者们持久的研究兴趣，这一领域已取得了丰硕的研究成果，但不可否认，理论供给仍然滞后于现实需求，有很多现实问题仍有待进行深入的理论解释，如中国经济持续 30 多年的高速增长即“中国经济增长奇迹”现象就有待进行更深入系统的解释。

经过 30 多年的持续高速增长后，中国经济已进入新阶段，正面临发展阶段转换和结构调整的巨大挑战，如何平稳实现经济向新常态过渡，培育经济新动力、形成新的增长点，是当前和今后一段时期的紧迫任务。特别是如何找准经济发展的新动力，以弥补旧动力衰竭带来的损失，并为中长期发展奠定基础，更是重要而紧迫的任务。因此，研究经济发展动力既具有理论意义，也具有重大的现实意义。

长期以来，很多人根据凯恩斯理论尤其是后凯恩斯宏观经济学理论（有些是对凯恩斯理论的误解），将经济发展的动力简单理解为投资、消费、出口“三驾马车”，强调政府干预市场的必要性。外需不行了，就扩大内需，投资不行了，就扩大消费，其结果是过度依赖投资政策、财税政策、货币政策、金融政策等来拉动经济增长，虽然起到了立竿见影的效果，但也带来了高房价、高负债、高产能过剩等副作用和后遗症，以致不得不花很长时间去消化。

其实，“三驾马车”不是经济发展的根本动力，而是以支出法计算的 GDP 的三个组成部分，主要反映经济发展的结果，而非经济发展的原因，只是经济增长需求边的短期动力，是经济危机或经济低迷时期用以抚平经济波动，且有巨大副作用和后遗症的手段而已。用“三驾马车”来解释 GDP 增长的动因属于循环论证，因为 GDP 本来就等于三者之和。



但也不能否认，“三驾马车”是影响 GDP 增长的需求边因素，经济发展确实离不开需求，价格就是由需求和供给共同决定的，如果没有需求，商品供给就会过剩；如果需求减少，价格就会下降，商品供给就会减少。当然，我们也要认识到，需求离不开商品供给，特别是离不开供给边因素（所有支撑商品供给的制度、生产要素和结构变化因素）。因为需求依赖需求者的购买力，购买力依赖需求者的就业、收入和保障水平等，就业、收入和保障水平的提高依赖商品供给者（企业、农民和个体户等）的供给能力和市场竞争力。供给能力的提高可以创造巨大的新需求，如各种新型手机等新兴商品的需求。“供给创造需求”的“萨伊定律”在各种新产品中可以得到很好的验证。

经济发展的主要动力必须从“三驾马车”之外去寻找。

经济发展动力是一个庞大家族，根据一般性和特殊性分类标准，我们可以将经济发展动力分为“一般性动力”和“特殊性动力”。一般性动力是实行不同体制或制度、处于不同发展阶段的国家或地区都适用的动力，可分为“需求边动力”和“供给边动力”，其中需求边动力即“三驾马车”——投资、消费、出口，供给边动力包括“要素投入增加”和“全要素生产率提高”两个方面。特殊性动力是部分国家或地区根据自身的体制或制度特点，为了实现赶超发展、超常规发展、跨越式发展等战略目标，利用一些特殊的制度、体制、机制和政策设计而形成的经济发展动力。

“要素投入增加”作为经济增长动力可以从生产函数关系中看出。产量的增加，一方面取决于要素投入的增加；另一方面取决于生产率的提高。生产要素是指经济主体可运用的资源、手段和工具，包括资本（含外资）、劳动或劳动力、自然资源（或自然力，可延伸到环境）、土地（有时可归为自然资源，但它是一种特殊而重要且被人类改造过的自然资源）、技术、知识（与技术有交叉但侧重点不同）、信息（与技术和知识有交叉，但也具有独立性）等。有时，可将基础设施作为一种广义的生产要素，也可将其归于资本中。以上生产要素投入的增加都能带来产量和 GDP 的增加。中国过去 30 多年的高速增长与土地、资源、劳动力、资金等生产要素的大规模投入

有很大的关系。

“全要素生产率提高”作为经济增长动力也可以从生产函数关系中看出。生产函数中产量增加不能被生产要素投入增加解释的部分就是全要素生产率提高带来的。问题的关键是决定和影响全要素生产率的因素是什么。笔者多年来将决定和影响全要素生产率的所有因素归纳为经济发展供给边的“三大发动机”——“制度变革”“结构优化”“要素升级”，与需求边的“三驾马车”相对应。“三大发动机”与新一届中央政府强调的释放改革红利、推进结构调整、强化创新驱动（简言之，即改革、转型、创新）是基本吻合的。

“制度变革”是最重要、最根源的“发动机”。因为其他两大“发动机”——“结构优化”和“要素升级”都依赖它，甚至“三驾马车”“要素投入增加”等都依赖它。制度包括规则、组织和实施机制三个基本方面，其中规则包括文化（无形规则或制度）、法律、法规、标准和政策等；组织包括党、人大或议会、政府、政协、事业单位、社会组织、企业、家庭和非正式组织等（根据新制度经济学，市场也是一种特殊组织）；实施机制是将规则落到实处、规范各个组织责权利关系的激励和约束机制，如自我激励和约束机制、社会激励和约束机制、司法和执法机制、政策制定和实施机制、权利分配机制、权力制衡和监督机制、考核评价机制、责任追究机制、产权确认机制、价格形成机制、市场交易机制、市场监督机制等。上述各种制度表现形式又可组合出多种多样的制度形态。古今中外的各种社会形态和发展结果都是因不同制度组合而出现的。现实中的制度很可能是不合理、不利于经济发展的，故通过制度变革（或制度改革、制度创新）可以形成经济发展的动力。中国改革开放30多年的高速发展就是制度改革带来经济发展的生动案例。同样，未来中国经济新增长点的形成也依赖制度改革。

“结构优化”也是经济发展的重要“发动机”。结构优化包括产业结构优化、区域结构优化、财富分配结构优化等。产业结构优化包括非农产业比重提高（工业化）、服务业比重提高（经济服务化）、高新技术产业和先进制造业比重提高、农业现代化等，也可以概括为产业转型升级，其总的结果



是高附加值产业比重提高，进而带来经济效率或生产率的提高。区域结构优化包括城镇化（其实质是人口区域分布结构优化）、城乡一体化和区域经济一体化等，当人口和生产要素从较低生产率的农业和农村向较高生产率的工商业和城市转移后，国民经济效率随之提高，同时城乡一体化和区域经济一体化都会促进全国统一市场的建立，有利于资源的优化配置，进而提高国民经济效率。财富分配结构优化意味着收入和财富从倾斜于政府向倾斜于企业和民众转变、从主要集中于垄断行业向各个行业公平分配转型、从少数人暴富向绝大多数人共同富裕转变，这会调动更多人的积极性和创造性，有利于消费与投资的平衡，带来经济效率的提高。不管是哪种结构优化，其实质都是分工协作的深化，根据斯密的理论，都可以极大地提高生产率。

“要素升级”同样是经济发展的重要“发动机”。要素升级是指技术进步、信息化、人力资本提升等。要素升级与要素投入有所不同，前者是指生产要素从低到高的提升或升级，即质的改变；后者是指生产要素投入数量的增加，即量的变化。技术进步、知识增长、信息化、人力资本提升等要素升级，都是理论界已深入论证、现实中不难感受到的提高生产率的重要途径。

特殊性动力包括“价格机制动力”“财税政策动力”“金融政策动力”“土地制度动力”“考核制度动力”，即“五驾制度马车”。

“价格机制动力”是通过价格形成机制设计而形成的经济增长动力。在成熟市场经济国家，商品和生产要素价格都是由市场供求决定的，价格机制动力已内含在前述一般性动力中，不能成为独立的特殊性动力。但在转型国家特别是政府主导经济的国家，商品和要素价格特别是一些重要生产要素价格是由政府决定的，政府可以出于一些特殊的理由人为压低生产要素价格（如资源能源价格、土地征用价格、劳动力价格、资金价格等），从而达到将资源等要素过度利用、形成低成本竞争优势、实现当前经济高速增长的效果。

“财税政策动力”是通过财税政策设计向经济增长倾斜而形成的动力。财税政策是规范中央政府、地方政府、企业和民众之间权利关系的制度设计，合理的财税政策是“公共财政”，即“取之于民，用之于民”，财政支

出的主要方向是公共服务，严格控制行政事业费支出，将经济建设支出交给市场。但在政府主导经济的国家可以通过降低公共服务支出比重、增加经济建设支出比重来实现近期的经济高速增长。

“金融政策动力”是通过金融政策设计向经济增长倾斜而形成的动力。金融政策有促进经济增长、维护社会公平等多重目标。如货币政策的重点应是维护币值的稳定，因为货币是社会最重要的契约，但现实中政府可能为了促进经济高速增长而更多地发行货币。信贷政策本应主要用于规范金融机构与资金需求者之间的责权利关系，但政府可能为了促进经济高速增长而促使金融机构过度放贷。2008年国际金融危机爆发后一些国家的金融政策设计可以很好地说明这一点。

“土地制度动力”是一种典型的中国特色经济增长动力。中国有城市国有和农村集体所有两种土地所有制，党的十八届三中全会召开前二者的地位和权利是不平等的，即同地不同权不同价，城市政府和开发区可以在只给农民很低补偿的情况下，将农村集体土地以低价拿来，经过一定的土地整理后，再以数倍甚至数十倍的高价转让出去，形成“土地财政”，然后通过土地财政、招商引资等手段滚动进行大规模城市建设和经济发展，由此形成经济增长的特色动力。

“考核制度动力”是通过考核评价向经济增长倾斜而形成的动力。国家或地区的发展涉及经济、政治、文化、社会、生态“五位一体”，考核评价也应全面涉及这五个方面。但在“以GDP论英雄”的考核评价制度下，地方政府会将主要精力放在促进本地的GDP、财政收入、工业增加值等指标的增长上。张五常所说的“地方竞争”带来的经济增长其实是由考核制度带来的。

上述几组经济发展动力的不同组合，可以解释不同国家或地区的经济发展效果，也可以解释同一国家或地区在不同阶段的发展差异，还可以解释改革开放以来出现的“中国经济增长奇迹”。

从中国的实际情况来看，今后主要依靠的动力只能是可以提高全要素生产率的“三大发动机”。“三驾马车”中的出口受国际环境的影响而难有起



色，投资受投资效益下降和债务负担加大的制约，消费受贫富差距较大和收入分配制度改革滞后的制约。“要素投入增加”动力则受资源日益短缺、环境污染压力加大的制约。“特殊性动力”或“五驾制度马车”虽可以在短期内带来经济的快速增长，但是以政府干预市场、过度消耗资源环境、超发货币等为代价的，是不可持续的，这正是党的十八届三中全会确定的改革需要解决的问题。而制度变革、结构优化、要素升级或改革、转型、创新“三大发动机”则前景广阔。中国当前正在推进的全面改革、结构调整、创新驱动正在朝这个方向努力。

“三大发动机”动力论是本人根据自己提出的人本发展理论（或“五人理论”，即满足人、依靠人、制度引导人、资源装备人、分工安置人）而提出的。其中，制度变革对应制度引导人，结构优化对应分工安置人，要素升级对应资源装备人。

本书拟围绕经济发展动力这一主题，从中国经济发展的实际出发，依据上述理论框架，对影响经济发展的一些重要因素，如体制改革、区域发展、产业发展、环境保护等进行分析。

本书内容分为三部分：一是主题报告——由本人撰写的《找准中国经济发展的新动力》；二是名家观点——由著名学者撰写的已公开发表的有关经济发展动力的相关理论文章、演讲稿等；三是博士专论——由北京城乡创新发展博士研究会的博士会员撰写的相关理论文章。需要说明的是，全书在强调协调性的同时，每篇文章均保留了原作者的写作风格，因此有些结论也不完全一致。这样安排是希望为有关中国经济发展动力的讨论留下更大的空间。望读者朋友对本书研究的不足不吝指正。

在此，要特别感谢吴敬琏、蔡昉、田国强、周天勇、韦森、许小年、王小鲁、朱天等经济学家提供的精彩观点。感谢《中国经济时报》《上海证券报》《比较》《财经》《探索与争鸣》《全球化》《征信》《观察者网》《凤凰财知道》等媒体以及“上海财经大学经济学院”“经济与投资研究”等微信公众号提供的文章。感谢王俊、田惠敏、韦文怡、刘文杰、刘鹏、许立勇、许华、肖宏伟、张帆、周丽莎、赵西君、赵霄伟、郭红莲、唐波、盛三化、

魏云等博士为本书撰写了专稿。

感谢社会科学文献出版社能够出版本书，尤其感谢冯咏梅等编辑为本书出版付出的大量心血！

在本书编写过程中，魏云博士、田惠敏博士做了大量组稿和协调工作，赵西君博士参与了讨论，在此一并致谢！

本书由北京市社会科学界联合会重点学术活动项目资助出版，特此致谢！

李佐军

2015年11月

目 录

前 言 / 001

第一篇 主题报告

找准中国经济发展的新动力 李佐军 / 001

第二篇 名家观点

如何确立中国经济新常态? 吴敬琏 / 043

从国际经验看新常态下中国经济增长源泉 蔡 昉 / 054

深化制度改革才能解决增长与转型两难

——在第六届财新峰会“转型和增长”分论坛上的发言 田国强 / 068

中国经济衰退的深层次原因 周天勇 / 075

中国经济高速增长原因再反思 韦 森 / 083

凯恩斯经济学及其批判 许小年 / 098

对“三驾马车”需求理论的再认识 王小鲁 / 110

中国增长之谜，是制度还是文化? 朱 天 / 120

第三篇 博士专论

- 外商直接投资对 GDP 增长的影响 田惠敏 / 129
- 消费信贷对消费的影响分析 唐 波 李佐军 / 150
- 我国绿色金融发展动力与发展路径探究
——基于演化博弈的视角 刘 鹏 / 161
- 国有企业与经济增长研究 周丽莎 / 181
- 知识密集型服务业与经济成长的灰色关联分析
——全国情况、分地区情况及变迁趋势 郭红莲 / 207
- 文化产业促进经济增长的动力机制研究 魏 云 / 229
- 区域经济一体化是经济发展的重要动力
——以京津冀区域一体化为例 赵西君 / 240
- 城镇化发展对经济增长的影响研究
——基于空间计量模型的实证分析 肖宏伟 / 254
- 跨区合作与区域社会福利的提升 韦文怡 / 271
- 文化产业集聚与人口集聚的关系研究 许立勇 许 华 / 282
- 产业集群与区域经济增长 刘文杰 / 305
- 构建激励制度体系, 促进清洁技术创新 王 俊 / 328
- 工业污染预防技术进步促进中国经济与生态协调发展
..... 李佐军 盛三化 / 342
- 提高环境规制强度会抑制地区经济增长吗?
——来自地级市以上城市的面板数据 赵霄伟 张 帆 / 361

第一篇 主题报告

找准中国经济发展的新动力

李佐军*

发展动力是经济学和其他社会科学研究的重点问题，几百年来已取得了丰硕的成果，但现有理论还远不足以解释急剧变化且丰富多彩的现实，如对中国改革开放 30 多年持续高速增长的动因就一直缺乏比较系统的解释。

目前，中国经济正处于增速换挡、结构调整的过程中，面临两个紧迫任务：一是管控好风险，使经济向新常态平稳过渡；二是培育经济新动力，形成新的增长点。后者决定了中国中长期经济发展的前景。因此，研究经济发展动力既具有理论意义，也具有现实意义。

本文拟在对经济发展动力进行系统梳理的基础上，对“三驾马车”动

* 李佐军，国务院发展研究中心资源与环境政策研究所副所长，经济学博士，博士生导师，研究员，著名经济学家，人本发展理论创立者，华中科技大学、湖南大学等高校兼职教授，同时兼任多个学术团体职务，被多个地方政府聘为顾问。主要研究领域涉及资源环境政策、绿色低碳经济、宏观经济、制度改革、区域经济、产业经济、“三农”问题、投资机会和企业战略等。



力论进行批判，提出取代它的“三大发动机”（制度变革、结构优化、要素升级）动力论，同时对对外开放、思想解放、地方竞争、人口红利等相关动力问题进行分析，并对“增长主义”进行评析，最后依据增长动力对“中国经济增长奇迹”进行解释。

一 经济发展动力是一个体系

要想培育经济发展新动力，就必须对经济发展的动力有清醒的认识。经济发展动力是一个庞大家族，可以根据不同的标准进行分类。必须说明的是，本文探讨的动力是广义动力，包括各种影响经济发展的因素，严格说应为动因，为通俗起见用动力来表示。

根据一般性和特殊性分类标准，我们可以将经济发展动力分为“一般性动力”和“特殊性动力”。一般性动力是实行不同体制或制度、处于不同发展阶段的国家或地区都适用的动力；特殊性动力是部分国家或地区根据自身的体制特点和发展战略要求而培育和选择的动力。

（一）经济发展的一般性动力

先来看一般性动力。一般性动力可分为“需求边动力”和“供给边动力”。需求边动力就是所谓的“三驾马车”——投资、消费、出口。供给边动力包括“要素投入增加”和“全要素生产率提高”两个方面。下面分别剖析一下“三驾马车”“要素投入增加”“全要素生产率提高”。

“三驾马车”作为经济发展动力具有以下几个特点：一是它是以支出法核算的GDP的三大组成部分，即 $GDP = \text{最终消费支出} + \text{资本形成总额} + \text{货物和服务净出口}$ ；二是它属于需求边的动力；三是它属于短期动力；四是它发挥动力作用要依赖政府的财税、金融、消费和出口政策等；五是它经常有副作用和后遗症。

“要素投入增加”作为经济发展动力可以从生产函数关系中看出。产量的增加一方面取决于要素投入的增加；另一方面取决于生产率的提高。生产

要素是指经济主体可运用的资源、手段和工具，包括资本所不同、劳动或劳动力、自然资源（或自然力，可延伸到环境）、土地（有时可归为自然资源，但它是一种特殊而重要且被人类改造过的自然资源）、技术、知识（与技术有交叉但侧重点不同）、信息（与技术 and 知识有交叉，但也具有独立性）等。有时，可将基础设施作为一种广义的生产要素，也可将其归于资本中。以上生产要素投入的增加都能带来产量和 GDP 的增加。中国过去 30 多年的高速增长与土地、资源、劳动力、资金等生产要素的大规模投入有很大的关系。

“全要素生产率提高”作为经济发展动力也可以从生产函数关系中看出。生产函数中产量增加不能被生产要素投入增加解释的部分就是全要素生产率提高带来的。问题的关键是决定和影响全要素生产率的因素是什么。笔者多年来将决定和影响全要素生产率的所有因素归纳为经济发展供给边的“三大发动机”——“制度变革”“结构优化”“要素升级”（对应笔者提出的人本发展理论或“五人理论”中的制度引导人、分工安置人和资源装备人），与需求边的“三驾马车”相对应。“三大发动机”与新一届中央政府强调的释放改革红利、推进结构调整、强化创新驱动（简言之，即改革、转型、创新）是基本吻合的。

“制度变革”是最重要、最根源的“发动机”。因为其他两大“发动机”——“结构优化”和“要素升级”都依赖它，甚至“三驾马车”“要素投入增加”等都依赖它。制度包括规则、组织和实施机制三个基本方面，其中规则包括文化（无形规则或制度）、法律、法规、标准和政策等；组织包括党、人大或议会、政府、政协、事业单位、社会组织、企业、家庭和非正式组织等（根据新制度经济学，市场也是一种特殊组织）；实施机制是将规则落到实处、规范各个组织责权利关系的激励和约束机制，如自我激励和约束机制、社会激励和约束机制、司法和执法机制、政策制定和实施机制、权利分配机制、权力制衡和监督机制、考核评价机制、责任追究机制、产权确认机制、价格形成机制、市场交易机制、市场监督机制等。上述各种制度表现形式又可组合出多种多样的制度形态。古今中外的各种社会形态和发展



结果都是因不同制度组合而出现的。现实中的制度很可能是不合理、不利于经济发展的，故通过制度变革（或制度改革、制度创新）可以形成经济发展的动力。中国改革开放 30 多年的高速发展就是制度改革带来经济发展的生动案例。同样，未来中国经济新增长点的形成也依赖制度改革。

“结构优化”也是经济发展的重要“发动机”。结构优化包括产业结构优化、区域结构优化、财富分配结构优化等。产业结构优化包括非农产业比重提高（工业化）、服务业比重提高（经济服务化）、高新技术产业和先进制造业比重提高、农业现代化等，也可以概括为产业转型升级，其总的结果是高附加值产业比重提高，进而带来经济效率或生产率的提高。区域结构优化包括城镇化（其实质是人口区域分布结构优化）、城乡一体化和区域经济一体化等，当人口和生产要素从较低生产率的农业和农村向较高生产率的工商业和城市转移后，国民经济效率随之提高，同时城乡一体化和区域经济一体化都会促进全国统一市场的建立，有利于资源的优化配置，进而提高国民经济效率。财富分配结构优化意味着收入和财富从倾斜于政府向倾斜于企业和民众转变、从主要集中于垄断行业向各个行业公平分配转型、从少数人暴富向绝大多数人共同富裕转变，这会调动更多人的积极性和创造性，有利于消费与投资的平衡，带来经济效率的提高。不管是哪种结构优化，其实质都是分工协作的深化，根据斯密的理论，都可以极大地提高生产率。

“要素升级”同样是经济发展的重要“发动机”。要素升级是指技术进步、信息化、人力资本提升等。要素升级与要素投入有所不同，前者是指生产要素从低到高的提升或升级，即质的改变；后者是指生产要素投入数量的增加，即量的变化。技术进步、信息化、人力资本提升等要素升级，都是理论界已深入论证、现实中不难感受到的提高生产率的重要途径。

（二）经济发展的特殊性动力

再来看特殊性动力。特殊性动力是部分国家或地区根据自身的体制或制度特点，为了实现赶超发展、超常规发展、跨越式发展等战略目标，利用一