

基础设施对经济增长作用的理论演进

杨 军

基础设施概念是在 20 世纪 40 年代被引入经济学领域的。这一概念有狭义和广义之分,狭义的基础设施即经济性基础设施,指直接为提高生产效率、深化劳动分工、促进社会化大生产、增加社会福利的物质与技术手段,主要包括电力、电信、自来水、卫生设施与排污、固体废物的收集与处理、管道煤气、公路、大坝、灌溉及排水用的渠道工程;城市与城市间铁路、城市交通、港口、水路以及机场。广义的基础设施还包括教育、卫生等间接的物质技术与手段。本文中的基础设施指狭义的基础设施。基础设施与经济增长之间的关系是许多经济学家,尤其是发展经济学家探究的重点问题,但二者之间谁因谁果一直没有定论。作者从基础设施对经济增长作用的角度归纳和评述经济学的发展思想和理论,以期更明确地认识当前基础设施投资的作用和意义。

一、资本理论:基础设施作为聚集财富的资本

在早期经济学家的理论中没有基础设施这一研究对象和范畴,但是他们已经意识到交通、航海、港口、仓库、公共事业与公共工程对聚集财富的影响,并明确提出了建设公共事业与公共工程应是国家的经济职能。资本主义原始积累期间关于基础设施对聚集财富的作用的认识可划分为两个阶段:(1)基础设施作为财富增长的手段,与贸易交往和产业投资密切相关。重商主义最早在海运和通商贸易发达甚早的意大利萌发,伴随 15 世纪末 16 世纪初的地理大发现,通商航线发生转移,意大利对外贸易受到沉重打击而失去了往日欧洲贸易中心的地位,而开辟新航线的急先锋西班牙、法国等贸易发展加快。显然,重商主义主张聚集国民财富的途径是开展对外贸易,在政策上“限入倡出”,保护航运业,扶持出口工业,强调基础设施的作用。安东尼奥·塞拉在其 1613 年写的《略论可以使无矿之国金银充裕的成因》中指出,商业“会由于制造业的发达而增加力量,制造业则会由于商业的繁荣而增加力量。”在这里,基础设施的作用是与海运业、商业的发展相联系的。法国重商主义代表柯尔培金,主张积极发展航运业和海军力量,法国为此建立了庞大的舰队和大型商业运输船队,扩展对外贸易。托马斯·孟认为“货币产生贸易,贸易产生货币”,特别提出发展航运业和利用殖民地商品作转口贸易的重要性。(2)基础设施作为生产资本或成本在财富不是由贸易产生而是来自生产领域的观念形成以后,人们便将基础设施看作为财富增长而进行的投入。重农学派代表魁奈把投入农业中的资本分为两个组成部分即“年

预付”和“原预付”,“原预付是在开办时或其后几年才支付一次并且每年根据消耗程度部分地从生产物价值中取得补偿的资本,如仓库、房舍等”,这一认识将基础设施(如仓库)与固定资产同等对待,作为生产资本。威廉·配第在阐述其关于经济增长的见解时,强调分工和专业化对节约劳动和提高劳动生产率的意义。他以荷兰为例,分析了运输工具专业化对于降低运费、提高运输力和节省劳动方面的作用。亚当·斯密认为经济现象具有其内在的客观规律和自然秩序,强调指出农业(采矿业、渔业)——制造业——批发商业(国内贸易)——国外贸易——运输贸易——零销商业最符合事物发展的自然趋势和自然顺序;他在关于经济发展政策以及国家职能阐述中,并不是把国家限定为资产阶级的“守夜人”,提出国家应有三项职能,其第三项职能是“建设并维持某些公共事业及某些公共工程”,认为为了经济发展的需要,国家有义务修建公路、桥梁、运河等公共设施,以及建立保护通商贸易的守备队和防御工事等。

进入 19 世纪后,一些经济学家继承和发扬亚当·斯密的观点,将发展基础设施问题与国家职能相联系。萨伊在其消费理论中把非生产性消费区分为个人消费和政府为公共目的而作的消费,主张公共建筑费用应用于修建铁路、桥梁、运河等土木建筑工程,反对修建宫殿、“凯旋门”之类的没有效用的公共建筑,公共教育费用有助于财富增长。他说“随着科学每一个进展而来的,是社会幸福的增进”。法国古典政治经济学完成者西斯·蒙第宣称“我们给政治经济学的定义:研究一定的国家绝大多数人能够最大限度地享受该国政府所提供的物质福利的方法的科学”。马尔萨斯在《人口原理》中主张政府应雇用贫民来“从事于不需要在市场上出卖劳动成果的那种劳动,例如修筑道路公共工程”。英国学者约翰·穆勒认为政府除了保护人身安全及财产安全的职能之外,还有许多事情要做,如立法、执法……公共工程和公共事业(包括教育事业、救贫事业等),研究公共工程的成本与效益的先驱——法国工程师朱尔·杜皮特,首先运用边际分析方法衡量公众得自公共事业的效用或利益,并从消费者的利益出发制定相应的价格和税收政策。在他看来,根据资本主义获取利润的原则,生产者必然要求得到剩余及利润,这个利润在公共工程中主要体现在通行税上,因为利润不能来自对生产成本的扣除,只能来自对消费者剩余的扣除。他的结论和政策主张是:使交通设施的所有使用所支付的通行税,同他们得自这种通行的效用或比例的税率应是最适

当的税率。现代西方生产区位和工业布局的理论先驱——法国学者杜能考察了孤立国的生产布局,他把成本(生产成本和运输成本)和价格视为确定生产布局的决定因素;把生产费用和运输成本最小以及销售价格最低看作是生产布局的最高原则,并规定了生产布局应考虑接近消费地和原料产地以及每个城市应有布局合理的蔬菜、副食、粮食和燃料等供应基地等项原则。李斯特把邮政、交通工具等看作是生产力的丰富源泉。19世纪后期,新古典经济学代表马歇尔从生产力方面考察了分工和机械的发展及其对生产的影响,考察了工业地区分布和运输的发展对工业分布的影响。德国新历史学派的代表人物认为国民经济是“建立在城市、省和国家之统一的经济设施这个基础上”,强调利用国家通过各种法令和建立国营企业筹资措施来实行自上而下的改良,其主要的政策主张是实行河流、森林、矿产、铁路和银行等生产事业的国有化。福利经济学的创立者庇古以收入均等会增加社会福利的理论为依据提出向穷人转移收入的两类方法:一类是直接转移,例如举办一些社会保险或社会服务设施;另一类是间接的转移,例如补贴垄断性的公用事业,以降低服务价格,如公共交通的票价等。在其国家对资源配置的干预理论中,认为下属三种原因使“边际私人纯产值”和“边际社会纯产值”相背离:第一,由于某些耐久性设备的使用权不一致而引起的背离,如农业用地的租佃和城市水电等公用事业的租让;第二,由外部原因而引起的背离,即由于一种商品的生产而使第三者由此而得到免费使用的利益或受到无偿的损失,如某种工厂厂商获利,但却污染社会环境;免费的公共设施,公众受益,而成本由社会负担;第三,由于收益变动或成本变动而引起的背离。凯恩斯关于基础设施与经济发展的思想体现在《劳合·乔治能做到吗?》(1929年)和《通向繁荣之路》(1933年)两本书中,在前一书中,他明确支持劳合·乔治(英国自由党首领、首相)关于加强国家对经济进行干预,通过举办公共工程以解决失业问题的主张;在后一书中,由于引进卡恩在1931年表述的乘数概念,因而对财政政策作用的肯定程度加强了,对公共工程的计划在缓和失业、恢复经济方面的重要性有了进一步认识。

综上所述,早期西方学者的研究可归纳为以下六个方面:(1)财富聚集与增长、对外贸易、商业发展与航海、运输、港口等设施是相关联的;(2)降低运费、提高运力,以及运输工具的专业化能促进节约劳动,提高生产效率;(3)国家应建设和维持公共事业和公共工程;(4)交通等因素而造成的成本变动影响生产布局;(5)公共事业与公共工程影响社会福利水平提高;(6)基础设施对失业和经济恢复有重要作用。早期学者关于基础设施对聚集财富的作用只是一种思想,并没有将公共事业和公共工程作为一种对象进行全面而深入的研究,还未构成系统的理论。

二、结构理论:基础设施变成经济增长的构件

20世纪40年代末至80年代,发展经济学家面对发展中国家的众多人口、农业劳动力过剩、收入低下和资本投资能力太小的现实,提出基础设施与生产性投资是促使经济增长的两个有机组成部分,二者关系的协调影响经济增长的速度。结构理论主要包括:

1. 优先投资基础设施才能加速经济增长

美国经济学家罗森斯坦—罗丹把生产(特别是社会间接资本供给)的不可分性、储蓄的不可分性和市场需求的不可分性视为大推进的理论依据。他提出:(1)由于基础设施(即社会间接资本)的供给存在“不可分性”和配置上规模的初始集聚性”即指由于基础设施项目规模大、配套性强,必须同时建成才能发挥作用,因此在国民经济发展的初期,必须集中精力,一次性投入大量资金于基础设施建设。(2)与直接生产部门相比较,基础设施建设周期长,建设资金难以在短期内得到回收。“只有在一个长的酝酿期之后才会变得可资利用”,加之社会间接资本在时间上是不可分(即不可逆)的,因而必须在时间上优先于其他直接生产性投资。此外,“还存在一个无法缩减的不同的公用事业最低限度的产业组合”,“以至于一个不发达国家不得不将其总投资的30%至40%投资于这一系统”⁴⁰。这就要求必须集中力量,一次性投入大量资金优先进行基础设施建设。(3)社会间接资本包括诸如电力、运输或通讯在内的所有那些基础产业,它的服务具有间接的生产性,其最重要的产品就是在其他产业中被创造出来的投资机会,而且“它们构成为框架即基础设施以作为整个国民经济的分摊成本”⁴¹,因此“这些产业必须居于那些能更快地产生收益的,具有直接生产性的投资”⁴²。(4)必须通过政府干预和实行计划化的方式发展基础设施,“由于要求有全面的实现和对未来发展作出一个正确的评价,因此在这个具有集聚性特征的领域无疑要求计划化。通常的市场机制不能提供最适度的供给。”⁴³(5)社会间接资本供给上的不可分性是发展过程中外在经济的最重要的源泉,只有一性、大规模地、全面地投资基础设施,才会产生规模经济效益,使整个社会获得“外在经济”的效益。

经济学家罗根纳·纳克斯提出了“贫困恶性循环”的理论,指出摆脱贫困恶性循环的途径是全面地、大规模地在国民经济各个部门(包括基础设施部门)进行投资,实行平衡增长战略。同时认为基础设施建设是政府的责任,强调基础设施建设需要计划化,需要有长远的眼光,不应受政治因素变化的影响,这与罗森斯坦—罗丹的观点是一致的。

2. 随后发展基础设施才能保障经济增长

赫希曼在《经济发展战略》中,依据发展中国家经济增长受资源有限的约束和产业、项目之间的技术经济联系提出了著名的“不平衡增长理论”。该理论关于基础设施对经济增长作用的核心观点是随后发展基础设施才能保障经济增长。在保障最少的直接生产活动所需要的基础设施供给的前提下,他认为由于投资资源或投资能力的限制,应集中资本投资于直接生产性活动,暂时推迟对基础设施的投资,以尽快地获得投资收益,增加产出和收入;待直接生产性部门的生产发展起来并产生了较大的收入后,再利用一部分收入投资于基础设施部门,带动其增长。之所以优先发展直接生产部门,原因在于社会间接资本不能刺激引致投资(或引致决策)。他指出“如果先确保工农业生产——即使由于缺乏足够的交通运输和动力而需要加以补贴——然后让随之而来的压力决定对社会间接资本的适当支出及其配置,那不是更少风险和更为经济吗?”⁴⁴他认为优先发展基础设施可能会造成浪费,且它对直接生产活动的发展只具有吸引而非

强迫性的作用,而优先发展直接生产活动部门,通过短缺的压力来决定社会间接资本的适当支出及其配置,会更有作用,更少风险,更为经济。虽然在社会间接资本与直接生产活动发展的时序选择上的意见与罗森斯坦—罗丹等人完全相反,但是,赫希曼认为发展基础设施要实行国家干预和经济计划,但更加强调市场机制的作用,强调“引致投资”的作用,认为应以优先发展直接生产部门造成的“瓶颈”压力来刺激基础设施的发展。

3. 基础设施投资是经济增长的基础条件

沃尔特·罗斯托在《经济增长阶段》一书中,吸收了德国历史学派的经济发展阶段划分法、熊彼特的“创新”学说、凯恩斯的宏观经济分析、哈罗德—多马模型等理论和方法,对于基础设施的重要意义作了特别的强调,认为基础设施发展是实现经济起飞的一个重要的前提条件。其主要内容是:(1)基础设施是社会变革、生产力发展、经济成长的前提条件,强调随投资率的提高,对基础设施的投资应不断加大。(2)政府在建立社会经营资本的过程中必须担负极为重要的任务。罗斯托认为除了基础设施在数量上的重要性之外,社会经常开支(社会经营资本投资)有三个特征,使它同一般投资不同。第一,“开花结果”所需要的时期通常都很久,一个铁路系统在着手建筑后一二年内不会结果,尽管在经过很长时间后,它会造成很大利润,但这与两季收获或使用化肥是不相同的;第二,社会经营资本通常是“整笔”的,例如一条从芝加哥到旧金山的铁路,你或者是修,或者是不修,它是不可能从原来很小的基础上不断扩大利润再投资的办法来形成的,只要铁路没有建成,其用处将是有限的。第三,由于它的性质,从社会经营资本得到的利润常常通过许多间接的因果关系回到整个社会,而不是直接回到创业的企业家手中。这三个特点使得政府一般地必须在创造前提条件时期担负极为重要的任务。(3)基础设施部门是其他部门发展的基础。罗斯托把经济的各部门分为三类即主要成长部门、补充成长部门、派生长成部门。这些主要成长部门历史包括棉纺织工业,以铁路和军用品为基础的重工业综合体系等;补充成长部门由于直接适应主要成长部门的发展——或作为主要成长部门的发展条件——而有迅速的进展。如交通运输业,和铁路有关的煤炭和机器工业。他说:“就某种意义而言,钢铁业是由于铁路业而发展起来的,正好像铁路业是由于现代棉纺织业的需要和后果而发展起来的一样”⁴⁵。“现代工程职业,如果不是以军事需要为基础的话,就是从修筑公路、开运河,为煤矿设计水泵,制造纺织机器开始的。基础设施是众多部门和职业形成和发展的基础条件”⁴⁶。

上述理论关于基础设施对经济增长作用的认识主要集中在基础设施投资与非基础设施投资的先后顺序方面,顺序的排列和实际应用归纳起来存在着五种基本类型:第一种类型是基础设施投资超前,这也是发展经济学赋予基础设施的最初含义和基本特征。一般认为,英国早期基础设施的发展是这种类型的代表。第二种类型是基础设施投资与直接生产发展的同步发展,即基础设施的形成和供给能力与物质生产的发展保持着平衡适应状态。一般认为美国是这种模式的典型。第三种类型是基础设施滞后于直接生产发展,中国和广大发展中国家都是属于这种模式,在这一引起滞后程度比较严重的国家和地区,基

础设施的短缺成为制约经济发展和增长的“瓶颈”。第四种类型是基础设施与直接生产发展的交错进行,即在一定时间内,基础设施优先增长,等基础设施形成时,可满足直接生产在一定时间内的发展需要。当基础设施饱和时,又需要重新扩张基础设施。这种类型与第一种不同的地方在于,基础设施不是始终处于先行地位。第五种类型与第四种相仿,但不是优先发展基础设施,而是优先发展直接生产,等直接生产提供的剩余和积累达到一定规模时,再发展基础设施。虽然顺序安排各有不同,但无论哪种类型,基础设施在经济增长中发挥不可替代的作用。

三、效益理论:基础设施提升经济发展的效益

20世纪80年代末、90年代初可持续发展理念逐步形成,在世界银行的推动下,经济学家在大范围内(主要是发展中国家)对基础设施与经济增长关系进行了研究。主要结论包括:

(1)基础设施对促进经济增长具有实质性的、主要的作用,而且与其他形式的投资相比,这种作用越来越大。(2)基础设施能力是与经济产出同步增长的——基础设施存量增长1%,GDP就会增长1%。(3)随着经济的发展,基础设施结构必须适于支持变化中的需求格局,这是因为基础设施总存量中,部分基础设施如电力、道路和电信的份额会随着基础设施诸如水和灌溉等基本服务的份额而增长。我们将基础设施的增加对经济增长、效益提升的作用概括为基础设施效益理论。

1. 基础设施对刺激产出和生产率增长的作用。伊斯特里和雷波罗1993年收集了28个发达国家的历史时间序列数据以研究基础设施对国内生产总值的影响。他们发现在影响增长的其他变量不变的假定下,运输和通讯投资对增长的作用明显,结果是基础设施是通过增加私人投资的社会报酬率促进经济增长,而不是通过私人投资本身来加快增长速度。与此同时,坎宁(Canning)和费伊(Fay)利用基础设施存量(铺砌公路和铁路的公里数、电话门数)的物质估计方法解释104个国家(包括发达国家和发展中国家)的经济增长。他们把这104个国家作为一个整体,以5年为间距对1960年至1980年之间这些国家的增长情况进行了研究。发现交通运输和电信基础设施对增长率均有较大影响,其中,美国的基础设施投资回报率高达40%,一些国家甚至更高;但基础设施对总产出的比例较低,结论是基础设施的投资回报开始时发生缓慢,但最终会很大。随后,他们运用同样的数据资料,对不同收入水平的国家分组来考察交通基础设施的投资回报率。研究发现,产出水平与基础设施数量有明显的联系,但从时间序列分析来看,很少有证据表明,基础设施的增长会导致产出的马上增长。他们得出结论是基础设施不应被看作生产要素,而是经济高速增长的条件;基础设施的作用主要在于促进全要素生产的增长。

2. 基础设施的布局形成地区经济增长的差异。罗姆和卢卡斯的研究表明,生产率增长的地区差异与公共基础设施地区差异是相关的。基础设施创造了外部性,而外部经济导致地区内规模经济和投资回报率的增长。而且,基础设施建设比较好,尤其是生产性基础设施好的地区,能够使投资者节省资金、缩短工期、降低成本,获得较好的投资效益。在生产要素自由流动的情况下,根据资源最佳配置的条件,生产要素往往倾向于基

基础设施较好的区域。有关美国制造业产出增长的地区差异有力地证明了这一点。福克斯和默里所进行的研究发现基础设施在吸引私人资本投资方面具有非常重要的作用,这已被商业投资的地区选择所证明。研究还发现,在投资者地区决策中交通运输比其他的基础设施更为重要。

3. 基础设施对成本的影响。基础设施不可靠(例如,电力供应经常中断,电话线损坏,不稳定的水压,过低的道路通过率)的经济成本是多样的。首先包括生产延误的直接成本,原材料或产品毁坏的损失,以及敏感性电力设备的破坏。这些成本使现有生产能力得不到充分利用,短期生产效率和产出的增长受到限制。其次基础设施服务的缺乏和不可靠迫使使用者选择替代方案进行投资,从而提高了他们的资本成本。第三,基础设施滞后成为制约直接生产成本的“瓶颈”。第四,基础设施维修不足和服务低劣往往通过把负担转嫁给基础设施的供应上而增加成本,使产出不经济。第五,基础设施好坏通过成本影响小企业的成长和就业发展。有关研究显示,小企业倾向于选择在临近城市中心的地方,这样,能较容易得到好的基础设施服务。在亚洲和拉丁美洲,新的小企业在大城市创造60%~80%的新的工作岗位。基础设施薄弱的城市不能对新的小企业提供“孵化器”功能。

4. 基础设施的完善度在决定一国获得外国直接投资的竞争中的作用非常重要。据估计,目前世界资本市场中90%的投资直接流向发达国家,9%的直接投资流向亚洲和拉丁美洲的十来个发展中国家,其余国家得到投资的数量则极少。国际经济界的一些人认为,世界经济一体化的趋势正在加强,之所以发展中国家吸引外资越来越困难,原因在于国际资本为攫取最大利润,在决定投资场所时已不单纯看重投资所在国劳动力的廉价和税收政策的优越,而是更加重视投资场所的总体竞争能力,其中包括现代金融服务体系是否完善,通信是否畅达,交通运输是否便利以及公共设施是否齐全等。据对最有影响的欧美173家电子公司的调查,选择境外投资地点的五个最重要的条件依次排列为:劳动力素质(77%)、电信设施(76%)、接近主要市场条场(70%)、总体经济环境(70%)、运输设施(68%),这些条件都排在投资地点税率和工资水平的考虑之前。

5. 对国内市场发展的影响。在发展中国家一些研究表明,农村公路在改善市场机会的获得以及减少交易成本方面有非常大的作用。在发展中国家,农产品的销售费用占最终粮食价格的25%~60%,而其中大约一半为运输成本。例如,在尼日利亚,农产品市场价格的30%~40%主要由运输成本和其他杂费组成,尤其对谷物来说是如此。而据估计,在农村公路网上的运输成本,是使公路达到他们满意程度所花的更新和维修费用的3倍。另外,有关研究认为,通过交通和通讯传播市场信息,增加市场透明度,对于创造竞争性市场体系非常重要。

从以上介绍的国外的几种代表性理论的内容来看,它们各有特点和局限。基础设施资本论认为在经济资源相对充裕的情况下,基础设施是促进经济增长的一种成本或手段,起着辅助作用,这与当时的历史实际相宜,但与现代经济学的分析相差甚远。基础设施结构论的三种理论虽然都强调基础设施外在性对经济增长的重要性和二者的紧密关系,但他们的研究暗含了

脱离许多国家实际的两条假设:即封闭经济和内部市场一体化。内部市场一体化的封闭经济对于一个地理区域来说可能与现实相符,而对一个地理上分散的大国来说,则难以与现实相符。经济效益论较为全面地从微观领域、宏观层次考察了基础设施经济效率和对经济增长的作用,但没有研究经济增长对基础设施投资的影响,也未研究基础设施对经济增长的越来越大的潜在报偿得以实现的众多制约因素。

四、我国理论发展及有关问题

20世纪80年代初期,我国经济理论工作者逐渐意识到基础设施对经济增长的积极作用,开始加强对基础设施与经济增长关系的研究。1981年,钱家骏、毛立本开创性地在我国经济理论界引入了“基础结构”这个概念,认为基础设施对经济增长的贡献难以量化致使人们对它不够重视,应将基础设施作为一个独立研究对象。随着经济体制改革和经济发展,20世纪80年代末、90年代初,我国基础设施的滞后对经济增长的“瓶颈”制约日益严重,与此同时经济理论界着重研究了基础设施对经济增长瓶颈制约生成的原因及对策并对二者之间的关系进行了探讨。具体内容有:(1)基础设施对经济增长的“瓶颈”制约。樊纲在《论基础瓶颈》一文中详细论述了基础设施的“瓶颈”制约及危害,提出了缓解的对策;王辰在《基础产业瓶颈:体制与非体制的系统考察》一文中指出在我国经济运行中,经济高速增长往往与基础产业瓶颈约束结伴而行,最终导致经济增长难以为继,被迫进行调整,认为形成基础设施“瓶颈”的原因主要是,从基础设施自身来讲是需求压力与生产能力的经济技术障碍,从体制来看是比价关系与发展战略的深层掣肘,是政府机制与市场机制的“青黄不接”。张中华在《论基础设施发展滞后的原因及对策》一文中在阐述自20世纪80年代初政府提出实施优先发展基础设施战略、20世纪90年代中期基础设施投资局面并未根本改变的现实时,指出我国基础设施相对不足的根本原因在于其市场化进程滞后于整个经济包括加工工业的市场化进程。(2)基础设施与其他产业的演进。刘立峰在《基础产业与加工工业投资比例关系研究》一文中认为基础设施投资结构变动与产业结构升级、经济增长有紧密联系,提出了对不同历史时期投资结构合理性的判断方法。赵坚在《试论我国经济快速增长与基础设施的关系》一文中,通过对社会间接投资与直接生产活动的数量关系的建模分析以及二者之间结构效率的定量描述,认为发展基础设施可加快经济增长,并提出了发展我国基础设施的思路。(3)基础设施与区域经济发展。罗明义在《论区域经济一体化与基础设施建设》中论证基础设施是区域经济一体化发展的基础和关键。李伯溪、刘德顺在《中国基础设施水平与经济增长的区域比较分析》中,分析了我国基础设施水平的区域差异,认为对区域收入差异影响较大的基础设施是那些直接参与生产过程和影响劳动者的区域和企业选址的基础设施类型。此外,我国学者还对城市基础设施建设,基础设施投资的资金筹措和融资、基础设施产业政府管制、民间资本投资与基础设施等众多问题进行了深入研究。

通过基础设施对经济增长的作用的有关理论的回顾和总结,我们认为有以下几个问题需要明确:(1)基础设施对经济增长的作用效果在大小不同的地理区域、开放或(下转第41页)

市场的冲击。三是建立和完善农业法规体系,减少农产品交易成本,创造有利于农业发展的公平竞争环境。

2. 建立一套扶持农业发展的政策体系,巩固农业的基础地位。

农业的稳定增长是国民经济持续健康发展的基本前提。从国际上看大多数国家特别是工业发达国家对农业采取补贴、支持的政策,而中国在工业化初期采取农业支持工业发展的政策,加入WTO后,上述政策就必须改变。我们应当在WTO框架及中国在加入WTO谈判中所作的承诺范围内,寻求制定促进农业发展,增加农产品供给的国内政策。WTO关于农业政策改革的区别规定(如“绿箱”政策)及对发展中国家的较为优惠的待遇,则为中国建立一套扶持农业发展的政策体系提供了机会。今后,中国农业补贴的方向将从农产品的保护价格转为产出补贴为主体的农业补贴支持。增加农业科技投入,加强农业科技研究工作与推广工作,大力发展农村教育,加强对农民的技术培训工作。增加农业基础设施建设,生态环境保护投入,增加政府用于农业保险的补贴,建立农业生产的保险体系。这样可以间接减少农民用于生产农产品的成本支出,减缓国内农产品价格上升速度,从而提高中国农业的国际竞争力。

3. 加速农村城镇化建设步伐,大力发展第二、三产业,增加对农业剩余劳动力的吸纳能力。

目前,制约我国农业发展的根本原因是,大量农业剩余劳动力不能被高效率的经济部门所吸纳,造成了农业劳动生产率

很低,影响农业收入增长和农村经济的发展。我国长期以来形成的二元经济结构和城乡歧视政策必须改变。只有彻底打破城乡隔绝的户籍制度,改革社会保障制度,为农民创造平等竞争的就业环境,建立城乡自由流动、不受限制的劳动力市场,农村乡镇企业才会从分散走向集中,发挥规模效应,我国的第三产业才能发展起来,农业剩余劳动力才能大规模地向非农产业转移。随着农业劳动力转移到非农产业,农业才有条件实行土地适度规模经营,农业的劳动率才能提高,中国农业才能走向商品化、现代化和国际化。

参考文献:

1. 牛若峰:《中国农业的变革与发展》,北京,中国统计出版社,1997。
2. 陈武:《比较优势与中国农业经济国际化》,北京,中国人民大学出版社,1997。
3. 江尧田:《加入WTO对哪些行业产生影响》,载《国际商报》,1999—11—18。
4. 中国农业大学课题组:《加入世界贸易组织对我国农产品贸易的影响》,载《世界经济》,1999(9)。

(作者单位:厦门大学经济系博士生 厦门 361005)

(责任编辑:陈永清)

(上接第10页)封闭的经济系统中具有显著差异。(2)要处理好基础设施投资与生产性投资的关系。基础设施是生产进行的条件,它提高生产的效率,基础设施供给脱离了生产需求,不是造成资源浪费,就是制约生产的发展。(3)要处理好发达区域与落后区域的关系。西部地域辽阔,经济发展参差不齐,在经济不发达的落后地区,必须保证生产活动最低限度的基础设施供给和区域联络,在经济发达地区则要注重基础设施的供给和投资对经济增长的带动作用。(4)要处理好政府投资和市场融资的关系。基础设施投资规模大、收益慢、管理难,如果仅靠中央政府或地方政府投资建设,难以得到好的投资效果,应该利用市场机制实行多主体的投融资方式发展基础设施,建立政府投资引导、市场投资主导的运行模式。(5)要建立和完善基础设施投资激励机制。基础设施的投资激励必须以制度安排为基础,保障基础设施投资主体在追求自身利益的同时,尽可能多地为社会生产和消费提供有效的基础设施产品与服务;在自然垄断型基础设施建设中要引进竞争、放松管制,强调商业化经营,提高营运效率。(6)从可持续发展的高度统筹基础设施的建设。可持续发展既不是单指经济发展或社会发展,也不是单指生态持续,而是指自然-经济-社会三维复合系统的可持续;基础设施的建设不仅能促进经济发展,而且对于维持生态平衡、提高社会福利有重要的作用,基础设施建设要有利于自然—经济—社会三维复合系统的持续、稳定和健康发展。

注释:

- 塞拉:《略论可以使无矿之国金银充裕的成因》,载门罗:《早期经济思想——亚当·斯密以前的经济文献选集》,中文版,140页,北京,商务印书馆,1985。
- 《魁奈经济著作选集》,中文版,349~350页,北京,商务印书馆,1979。
- 亚当·斯密:《国民财富的性质和原因的研究》,中文版,下卷,253页,北京,商务印书馆,1974。
- 萨伊:《政治经济学概论》,中文版,485页,北京,商务印书馆,1982。
- 西斯·蒙第:《政治经济学新原理》,中文版,414页,北京,商务印书馆,1964。
- 马尔萨斯:《人口原理》,中文版,350页,北京,商务印书馆,1961。
- 约翰·穆勒:《穆勒经济学原理》,中文版,736页,世界书局,1936。
- 转引自季陶达:《资产阶级庸俗政治经济学选辑》,736页,北京,商务印书馆,1963。
- 10 11 12 13 罗森斯坦—罗丹:《“大推进”理论笔记》,载《拉丁美洲的经济发展》,英文版,圣马丁出版社,1966。
- 14 15 16 W·W·罗斯托:《经济成长阶段》,中文版,10、73、74页,北京,商务印书馆,1962。

(作者单位:中南财经政法大学博士生 武汉 430067)

(责任编辑:金 萍)