

突破需求管理局限 推进供给侧研究创新

□财政部财政科学研究所 贾康 苏京春

探究对应需求侧的供给侧结构性动力机制

由此，我们的核心观点已呼之欲出：消费、投资和出口只是需求作为经济增长的“元动力”而可进一步作出结构性认知的分析框架，只要沿着“结构性”的角度继续深化认识，就会发现仅在需求侧并不能够真正完成动力认知这一悖论，这强烈呼唤着对与之相对应的供给侧的结构性动力机制的探究。

显然，“三驾马车”所强调的消费、投资和出口需求三大方面的分别认知，只有联通至消费供给、投资供给和出口供给，才有可能对应地成为各自需求的满足状态，其中蕴含着由需求侧“元动力”引发的供给侧响应、适应机制，或称其所派生的要素配置和制度安排动力机制。

在经济增长动力的全景图上，我们当然首先应该肯定需求的原生意义，人活着就会有需求，有需求才有各色各样被激活的动机和满足需求的创业、创新活动。但特别值得注意的是，这些创业、创新活动的定位已转到供给侧，供给是需求元动力（“第一推动力”）之后由响应而生成的最重要的“发动机”与增长引擎。事实上，人类从茹毛饮血时代发展到今天，已看到科技革命产生巨大的生产力飞跃，创造着上一时代难以想象的供给能力，同时这些原来让人难以想象的供给，并没有充分满足人类的需求，原因在于人类作为一个适应环境进化的物种来说，其需求是无限的。正因为如此，现实地推动人类社会不断发展的过程，虽然离不开消费需求的动力源，但更为主要的支撑因素从长期考察却不是需求，而是有效供给对于需求的回应与引导。

在更综合、更本质的层面上讲，经济发展的停滞其实不是需求不足，而是供给（包括生产要素供给和制度供给）不足引起的。在其中一般而言，要素供给（如生产资料、劳动力、技术供给等）是经济层面的，与千千万万的微观主体相关联；而制度供给是政治社会文化层面的，直接与社会管理的主观体相关联。人类的长期发展过程正是因为不确定性的科技创新产生一次次科技革命，带来一次又一次生产力的提升，也进而推动制度安排的一轮又一轮改革和优化，使总供给能力一次次大幅度提升，促进并保持了经济的长期发展和趋于繁荣。人类的供给能力现实地决定着人类的发展水平，也正是因为这种原因，我们可以划分人类社会的不同发展时代：狩猎时代、农业时代、工业时代、信息技术时代，以后随着生物技术的不断飞跃，我们还可能会迎来生物技术时代。与之相呼应，人类社会经济形态与制度框架上经历了自然经济、半自然经济、自由市场经济、垄断市场经济和“混合经济”的各种形态，包括我国这个世界上最大发展中经济体正在开拓与建设的“中国特色的社会主义市场经济”（贾康等，2013）。我们所处的当今时代，全球化的社会化大生产所具突出特点，就是供给侧一旦实行了成功的颠覆性创新，市场上的回应就是波澜壮阔的交易生成，会实实在在地刺激需求增长。这方面例子已有很多，比如乔布斯和他主导创造的苹果产品，再比如“互联网电子商务与金融”这种带有一定颠覆性特征的创新等。这些活动在地刺激需求增长。这方

把握好理性的供给管理

总结全文，“三驾马车”的实质是需求管理由本义的“总量调控”开始引入结构性认知框架，作为重视“结构性”的成果，这一认识可以更好满足宏观调控需要，但仍然在理论与实践的互动发展中表现出其局限性；这种把消费、投资、出口的划分看作通过需求管理促进经济增长的“动力”即“三驾马车”表述，既有所得、又有所失。得在确实拓展了需求管理的范畴，失在这种“动力”在需求侧难以自我实现。这一得失悖论势必引导我们将探究目光转向供给侧，与需求侧“元动力”相对应的、回应为消费供给、投资供给和出口供给综合形成的供给侧产出及相关的制度供给，才是真正形成了经济发展中至关重要的供给侧动力机制体系。突破需求管理局限而助力经济增长，亟需推进经济学理论在供给侧研究的创新——在不完全竞争这一更符合真实世界情况的大前提下，认识和把握以物质要素的供给和制度安排的供给所合成的动力源。

现阶段是中国处在中等收入发展阶

突破需求管理局限 推进供给侧研究创新

“

如何看待宏观调控中的“三驾马车”动力框架，已为各方面所关注和热议。本文基于理论考察分析引出如下基本结论认识：“三驾马车”的实质是需求管理由本义的“总量调控”开始引入结构性认知框架，作为重视“结构性”的成果，这一认识可以更好满足宏观调控需要，但仍然在理论与实践的互动发展中表现出其局限性。

“三驾马车”表述有得有失，得在确实拓展了需求管理的范畴，失在这种“动力”在需求侧难以自我实现。这一得失悖论势必引导我们将探究目光转向供给侧。与需求侧“元动力”相对应的、回应为消费供给、投资供给和出口供给综合形成的供给侧产出及相关的制度供给，才是真正形成了经济发展中至关重要的供给侧动力机制体系。

突破需求管理局限而助力经济增长，亟需推进经济学理论在供给侧研究的创新——在不完全竞争这一更符合真实世界情况的大前提下，认识和把握以物质要素的供给和制度安排的供给所合成的动力源。

需求侧管理也必须面对结构性问题

多年以来，围绕宏观经济学理论，从经济学新兴学派（如发展经济学、制度经济学、转轨经济学等）到新兴流派（如货币学派、供给学派、新自由主义等），无一不在重视并研究经济增长动力的相关问题。从全球范围内各经济体发展过程中的宏观经济调控手段看，传统宏观经济学倡导的经济增长“三驾马车”理论一直被奉为圭臬。然而，若细心观察也不难发现，从2008年美国应对金融危机时在宏观调控中采用具有针对性的“供给管理”措施，到中国开启全面深化改革时代、下定决心加快推进的从重经济发展规模、数量到重经济发展质量、效益转变的经济结构调整，无一不失为在经济体运行实践中推动经济增长的切实有效措施。这些并未正式出现在教科书中的、看似颠覆金科玉律却在经济实践中切实有效的宏观调控手段，已引发学界的广泛讨论，对“三驾马车”究竟是否是经济增长根本动力的讨论也包括于其中。那么，究竟应当怎样更加科学地认识和评价经济增长“三驾马车”理论框架？这一理论的局限性或不合理之处究竟何在且有无指向性启发？

需求侧“元动力—三动力”的得失悖论

如此，按照经济增长“三驾马车”理论，人们结构化地将消费、投资和出口视为需求侧总量的下划分出认识经济增长的“三大动力”：从动力的源头追溯，人类社会存在和发展本原层面的“元动力”，当然是人的需求，有需求才会继之有生产活动来用以提供满足需求的产出，从而产生供给。基于这种“元动力”的认识，才有把需求总量三分的“三动力”即“三驾马车”的认识。凯恩斯主义的分析得出：由于消费需求、投资需求和出口需求构成的有效需求总是不足的，所以认为政府应当通过宏观调控手段刺激总需求，同时还不得不具体处理消费、投资和出口间的关系，从而为实现宏观经济增长的目标。这一认识框架的内在逻辑，实已指向了对应三方面需求的结构性响应因素——供给的方面，必须纳入研究。但在传统经济学中这一框架隐含的（非内洽的）“完全竞争”假设下，在绝大多数经济学家那里，这种应继续努力探究的供给侧分析认识，却被简化为“市场决定供给结构并达于出清”而无需再作分析的处理。

无论如何，三大“动力”赋予需求侧管理以结构性特征，使其得到了注入新鲜活力的新发展。沿着IS曲线所表示的投资决定、LM曲线所表示的利率决定，以及BP曲线所表示的实际汇率决定，经济增长“三驾马车”理论推动传统宏观经济学在继AD—AS均衡之后，走向IS—LM—BP的均衡。相应地，落实到宏观调控政策主张方面，也从原来的强调总量调节合乎逻辑地发展到通过货币政策和财政政策带有结构性地刺激消费、投资和出口需求来实现宏观经济增长的政策主张层面。

回归到经济实践中，甚至更加灵活地表现为结构性地调整三大“动力”中的某一个或者某两个，以此来达到弥补一方或两方的疲软，在平衡中最终均衡地实现经济增长的目标。这一点，我们一方面在全球经济宏观调控范例中可得印证。比如2008年美国金融危机后相继爆发欧债危机，发达国家市场遭受重创，以中国为代表的新兴市场一致感到出口需求严重不足，从而大角度转向拉动内需、加大国内投资与消费来实现宏观经济稳定增长。另一方面还可在学界对宏观经济的讨论中常年关注三大“动力”在短期与长期中作用的比较、正负面效应、调控手段等等讨论中认识其无可回避性和可观的份量。因此，三大“动力”分析认识对需求侧管理的贡献已无须赘言。

我们注意到三大“动力”认识虽然在一定程度上满足了需求侧管理的宏观调控需要，但是并不能真正在需求侧得以实现其认识与逻辑的周延。学界目前非常关注的“三驾马车”是否是经济增长根本动力的问题，结论的指向性非

常明确，基本表现为否定一侧。然而，究竟其为何不能成为经济增长的根本动力，则说法不一。

有观点认为其只是国民经济核算指标、有短期特征、影响的是GDP需求边（李佐军，2014）；有观点认为需求侧三大“动力”已跟不上现代经济发展步伐，提出了经济增长的新“三驾马车”，内容又有所不同，有的认为是城镇化、信息化和民生建设（尹中卿，2012）；有的认为是原“三驾马车”的引擎升级（邵宇，2013）。

我们则认为，“三驾马车”不能构成经济增长根本动力的原因，在于其并不能仅在需求侧继续实现其“动力”特征与功能。消费、投资和出口三大认识上所称的“动力”，其实已是“需求”这一“元动力”层面不得不再作出其结构分析而派生出的结构化认识框架，一旦脱离了元动力属性而变为合力的部分，便已失去了元动力属性和定位，所以严格地作学理的推演，这三个力自然不可能归为“根本动力”，只是“动力”的不同传递区域在人们认识上的一种归类。从研究者在实际生活中应做的需求原动力的回应考察或动力响应机制认知来说，不能不进一步沿需求侧的“结构化”认识推进到供给侧的相应分析认识，反映实际生活的经济学理论理应如此。如果仅局限于消费需求、投资需求和出口需求的层面，便走入了近年学界已普遍不再满意的局限性状态。

首先，仅从需求侧看消费，带有过强的静态特征，这与真实产品市场中种类更新日新月异这一现实大相径庭。许多新消费动力的产生并非因为消费需求发生了变化，而恰恰是对消费的供给发生了变化。一个比较典型的例子是带有换代升级特征的新型消费品的出现：以现已司空见惯而实际才刚起步二十余年的手机产品为例，在还没有被发明出来之前，是完全没有这一块消费需求存在的，在这种新兴产品投放市场后，直接的表现就是供给侧变化使需求侧产生了相应增量，这是仅从需求侧看无由产生和无法观察到的。另一方面，如果说消费品的静态特征带来的局限性对宏观经济的影响是抑制性的，那么反过来，供给侧变化对消费结构和宏观经济的影响是明显带有激励性的。比如我们近年来从几乎一无所知到几近耳熟能详的页岩气、页岩油，这些大自然中一直存在的物质资料，在科学认识及开采技术没有达到一定水平之前，一直潜伏于广袤的自然界，没有转化为生产力的构成要素，更无从谈及推动经济的发展。然而，一旦这些新能源产品被新工艺新技术供给出来，直接带来的就是供给侧的变化，这种新能源产品对传统能源产品具有一定程度的替代性，可以直接导致消费结构的改变和激励经济运行态势向高涨演化。

即其认识框架实已体现了需求侧管理也必须面对结构性问题，即光讲总量是不够的，必须对总量再作出结构上的划分与考察。这当然可称为是一种认识深化与进步的体现。从灵感源自马尔萨斯需求管理的凯恩斯主义开始，宏观经济学强调的就是侧重于总需求的有效需求层面，并随着微观经济学理论分析框架的更新而抽象为大家所熟知的AD—AS模型。20世纪80年代，以美国经济学家弗里德曼为代表的货币学派强调的实际上就是通过货币总量来调节宏观经济。而以消费、投资和出口为核心的经济增长“三驾马车”理论，则使一直以关注总量为己任的需求管理实已展现出结构性特征。虽然都是基于需求侧的分析，但是从以俄罗斯籍经济学家希克斯的相关研究而抽象产生的宏观经济学模型开始，IS—LM模型和IS—LM—BP模型显然通过产品市场的决定、货币市场的决定以及开放经济的决定为需求管理拓展出更为广阔、也理应继续得到认识深化的结构性空间，其相关研究也使需求管理得以更好地“理论联系实际”来满足宏观调控需要，并合乎逻辑地延展到“供给管理”问题。

第二，仅从需求侧看投资，则带有过强的主观特征，按照对投资需求的重视，似乎刺激了投资需求就能够在经济体量上有所体现，而现实的经济实践绝非如此，最典型的例子就是中小企业投资需求强烈而充分，但投资供给却往往跟不上。同样的投资规模，不同的投资机制和投资结构，结果可能有天壤之别，诸如此类例子不胜枚举。资本市场中如资源错配、结构性失衡的格局长时期存在，在这种情况下再大力刺激需求于宏观经济显然易导致长板更长、短板更短，百害无一利。投资于经济发展的意义，其实主要体现在供给侧。换言之，投资是以其结构完成配置和体现质量与绩效，从宏观经

济层面看谈到投资总量一定要随之看其结构，比如科技方面的投资是不是足够，民生方面的投资是不是需要给予侧重，生态环境方面的投资是不是有效等。这些只有通过供给侧来实现调整的投资结构性问题，对于特定经济体都至关重要，在某种意义上可说是决定经济运行成效的关键。

第三，仅从需求侧看出口，则多带有纯比较优势理论与纯汇率理论主导的色彩。出口产品在国际市场中影响力越大则对本国宏观经济增长的拉动作用就越强，这种利用经济学抽象模型演绎的分析无可厚非，但真正落实到全球化背景下的开放经济中，发展中国家通过后发优势赶超发达国家的经济增长路径显然难以得到全面解释。常识就可以告诉我们，仅仅是实际汇率的变化并无如此大的魔力，先进经济体对后进经济体的“高端选择性供给”往往对于双边贸易的中长期基本格局具有某种决定性意义。此外，越来越多被提及的、由物理学中牛顿“万有引力定律”发展而来的贸易引力模型等新认识及全球化时代应运而生的一系列贸易联盟，都在不断通过供给侧改变着全球贸易格局以及出口对一国宏观经济的影响，远非需求侧可触及和相提并论。

总而言之，在需求侧对“元动力”的认识发掘推进至“元动力——三动力”，为需求管理带来的“得”与“失”构成了一个悖论：一方面，需求侧的“总量”观与简洁的“三驾马车”认识框架，确实在发达市场经济体一般情况下的实践层面满足了其调控对于“理论指导与支持”的需求；而另一方面，仅在需求侧的由“元动力”派生、演化出的“三驾马车动力”机制，在三者合力“怎样合成”上始终解释模糊，特别是经受不了“世界金融危机”冲击考验之下“水落石出”般的审视和回应不了摆脱种种局限引出建设性对策的要求。这种悖论，只有在引入供给侧分析和供给结构与制度机制分析后，才能得到化解。一言以蔽之，“三驾马车”完全无法认作拉动经济增长根本动力的道理在于：对需求“元动力”的回应和传导，关键已不在需求侧。

（贾康为财政部财政科学研究所研究员，博士生导师；苏京春为财政部财政科学研究所助理研究员，经济学博士）