

交通基础设施的供给侧结构性改革

徐海成,贾锐宁,郑英杰

(长安大学 经济与管理学院,陕西 西安 710064)

摘要:提升交通基础设施有效供给既是交通运输供给侧结构性改革的首要任务,也是“一带一路”倡议的重要议题,以往学术界对交通基础设施有效供给提升的研究却相对滞后。为了助力供给侧结构性改革在交通基础设施领域顺利实施,采用文献调查与比较研究的分析方法,在总结中国其他领域供给侧结构性改革相应研究成果的基础上,遵循“产业背景—供给侧问题—结构性原因—改革对策”的逻辑思路,以收费公路这一特定交通基础设施产业为例,从企业、产业与区域3个层面指出产业供给侧问题的结构性原因,并提出提升收费公路产业有效供给的改革对策。研究认为,运营效率低下是收费公路产业供给侧问题的集中体现,导致该问题的主要原因分别是企业层面的运营模式结构失衡、行业层面的公路收费制度僵化以及区域层面的属地管理模式;借助PPP模式加快收费公路产业市场化进程,以公路项目微观效益为标准分类实施公路收费政策,在硬化预算约束的基础上进行中央与地方事权改革,统筹收费公路管理成为未来行业走出运营效率低下困局的必由之路。

关键词:交通基础设施;供给侧结构性改革;收费公路产业;有效供给;运营效率

中图分类号:F572

文献标志码:A

文章编号:1671-6248(2019)01-0016-08

Structural reform of supply side for transport infrastructure

XU Haicheng, JIA Ruining, ZHENG Yingjie

(School of Economics and Management, Chang'an University, Xi'an 710064, Shaanxi, China)

Abstract: Enhancing the effective supply of transport infrastructure is not only the primary task of the supply-side structural reform of transportation, but also an important issue under the “Belt and Road Initiative”. However, previous research on the improvement of effective supply for transport infrastructure is relatively out of date. In order to facilitate the smooth implementation of supply-side

收稿日期:2018-11-30

基金项目:中央高校基本科研业务费专项资金资助项目(300102238502,300102238639)

作者简介:徐海成(1960-),男,陕西泾阳人,教授,博士研究生导师,工学博士。

structural reform in the field of transport infrastructure, this paper adopts the analysis method of literature investigation and comparative study. On the basis of summarizing the relevant research results of supply-side structural reform in other fields of China, and follows the logical thought of “industry background”-“supply side problems”-“structural reasons-reform solutions”. It takes the toll road industry as a specific example, and points out the structural problems on the industry supply side from three aspects such as enterprise, industry and region, and puts forward the solutions to achieve the effective supply of the toll road industry. The study found that the low operating efficiency is the demonstration of the supply side problem of the toll road industry, and the main reasons leading to this problem are the unbalanced operating structure at the enterprise level, the rigid highway toll system at the industry level and the territorial management at the regional level. Therefore, using PPP model to speed up the marketization of the toll road industry, taking the micro benefit of highway project as the standard to classify implementation of highway charging policy; and carrying out the reform of central and local authorities on the basis of tightened budget to coordinate the administration of toll roads would be the only way for the industry to break off the low operation efficiency mode in the future.

Key words: transport infrastructure; supply-side structural reform; toll road industry; effective supply; operational efficiency

自2015年11月10日中央财经领导小组第十一次会议首次提出供给侧结构性改革至今,相关研究呈现爆炸增长态势^[1-10]。然而,这些研究多是对供给侧结构性改革予以政策解读或者对其理论渊源进行追溯,政策实施层面的研究成果相对较少且偏于宏观,尤其缺乏对具体产业供给侧结构性改革的深入研究。其中,在交通领域虽然已有基于降低物流成本的提高综合运输有效供给的相关政策讨论^[11],但鲜有深入特定产业层面的供给侧结构性改革的具体路径探析。如果不能提升作为“五通”之一的交通基础设施的有效供给,“一带一路”倡议的推进势必受阻。基于此,本文在逻辑自洽产业层面供给侧结构性改革分析框架内,以收费公路这一具体交通基础设施产业为例,采用文献调查法和比较研究的分析方法,总结相关研究成果,探讨其存在的供给侧问题与结构性原因,并对改革对策予以探析。

一、供给侧改革的中国实践与产业分析框架

(一) 中国供给侧改革研究现状

最早提出应从供给侧入手解决中国经济问题的学者是张五常,他在论及中国政府为应对2008年全球经济危机推出的“四万亿计划”时认为,在出口需求走低的条件下,中国政府应该从供给侧着手促进生产以满足国内消费需求,而不应将政策重心集中于刺激投资需求的“四万亿计划”^[12]。

此后,中国众多学者在对西方“供给学派”思想与政策进行扬弃的基础上,形成了具有中国特色的“新供给”思想。虽然学者们都毫无例外地支持供给侧结构性改革,但他们主张根植的理论基础却存在差异:第一种是滕泰的“新供给主义经济学”,他的供给理论与萨伊的“供给决定需求”思想一脉相

(二) 产业层面供给侧改革的分析框架

对于特定产业而言,供给侧结构性改革的分析应建立于一定的逻辑框架内。黄群慧以《人民日报》发表的“供给侧结构性改革”解读中提出的“供给侧+结构性+改革”为基础,采用“问题+原因+对策”的逻辑线路,形成了“供给侧问题—结构性原因—改革对策”的工业供给侧结构性改革的分析框架,并从企业层面、产业层面与区域层面论述了工业供给侧改革的重点任务,进而提出相应的政策建议^[20]。本文认为,上述工业供给侧改革虽然需要依托于工业经济的运行特征,但研究对象仍是宏观经济大背景下工业经济的共性问题,不需要特别强调产业特性,而对于特定产业而言,具体的产业背景应成为供给侧问题与结构性原因的根本出发点。

综上所述,本文进一步明确上述逻辑框架,依照“产业背景—供给侧问题—结构性原因—改革对策”的逻辑思路构建适合特定产业的供给侧结构性改革的分析框架。其中,产业背景具体可以从制度背景、产业特征以及产业发展历程等入手;供给侧问题应对接宏观经济增长问题,从习近平总书记提出的“减少无效和低端供给,扩大有效和中高端供给,增强供给结构对需求结构的适应性和灵活性”出发,寻求产业供给侧的根源问题;结构性原因则针对供给侧问题,以经济结构视角为依托,从企业、产业与区域3个层面分析供给侧问题,将理论与实践、针对性与全面性予以折中;改革对策则应结合结构性因素落实于制度层面。

下文将以收费公路产业为例,遵循“产业背景—供给侧问题—结构性原因—改革对策”的逻辑思路对该产业的供给侧改革问题进行分析,以期将供给侧改革这一宏观经济命题落实于具体产业层面。

二、收费公路产业发展背景

(一) 产业发展历程及制度建设

新中国成立伊始,中央人民政府交通部下设公

承,都认为供给会创造需求,不同之处在于滕泰认为供给对需求的创造是有条件的^[13];第二种是以贾康等为代表的新供给学派研究小组的“新供给经济学”,他们更强调供给侧的结构化特征,即“与需求侧的均质、可通约明显不同,供给侧的产出是千差万别、不可通约的产品和服务,以及以各种特色表现的必须具体设计、鲜可照搬的制度供给”^[14];第三种是肖林的“新供给经济学”,他认为供给侧结构性改革以中长期目标为主,而需求侧管理则以短期目标为主^[15]。当然,上述3种不同理论认识也存在重合之处,且随着探讨的不断深入显示出逐渐融合的趋势,如滕泰在强调“新供给创造新需求”的同时,也指出长期总供给创造需求与短期总需求影响供给这一时期特征。

相对于系统化建立“新供给经济学”理论体系以解读供给侧结构性改革而言,更多学者则直接针对改革的具体供给侧问题展开研究并提出相应的政策建议,研究涉及总需求内部结构、产业结构、市场结构、区域结构、要素供给结构以及收入分配结构等诸多方面^[16],而政策落脚点或者集中于诸如理清政府与市场边界、转变政府职能、破除垄断、国有企业改革、金融制度改革与促进科技创新等顶层设计,或者围绕“去产能、去库存、去杠杆、降成本和补短板”五大任务,虽然都十分切题,但是显得略为宏观。上述成果固然涉及了供给侧改革的几大核心问题,但是无法满足“产业政策要准”的要求,因为供给侧改革不仅应关注宏观层面,还需视各产业具体情况,对微观层面与产业层面的供给侧问题“对症下药”^[17]。然而,受政策导向影响,产业层面的供给侧结构性改革研究多集中于“农业供给侧结构性改革”方面,针对其他具体产业的研究则相对较少。如林卫斌等认为建立竞争政策、健全市场监管与完善财税体制是电力产业深化供给侧改革的主要路径^[18],王志清在对民航业供给侧改革的必要性进行分析后,提出加快民航基础设施布局与建设、全面提升航空运输服务能力、转变民航业增长方式与全面深化民航体制机制改革等改革内容^[19],这些改革措施更像是宏观改革的顶层设计的简单延伸。

路总局,专门负责全国公路的建设与管理工
作。各省市设立了公路局,具体管理公路
相关事务,县以下则由地方负责本地区
的公路工作。“一五”时期各省都实行
垂直领导,直到1958年经济体制改革,
中央才将公路建设的计划投资管理全部
下放,之前的以垂直领导为主也演变为
以地市、县管理为主,随着国民经济的
恢复,1962年国家开始实行“统一领
导,分级管理”模式。

1978年改革开放之后,国民经济进入
发展快车道,迫于财政压力,1984年12
月召开的国务院第54次常务会议提出
“贷款修路,收费还贷”政策,随着1988
年10月31日上海沪嘉收费公路建成通
车,收费公路应运而生。收费公路的发
展可以分为3个阶段:第一,1992年之
前的第一批收费公路都是以养路费、车
购费及少量财政拨款为主要来源并吸
收银行贷款投资而建设的,省级交通主
管部门是投资主体,建成后的收费公路
的运营管理机构绝大部分是由原负责
建设的机构,过渡形成的事业单位,交
通主管部门主要以建设收费为主,管
理放在了次要地位。第二,1992年开
始,收费公路管理中政出多门、职能交
叉、管理低效问题日益突出。为了理
顺关系、协调矛盾,国务院进行了一系
列的整改,但是问题仍然没有根本解
决,依旧实行事业管理或事业单位企
业化管理。第三,20世纪90年代中期
以后,收费公路融资渠道拓宽,股票融
资、国内外经济组织投资、外商投资、
经营权转让等多层次、多元化融资体
制出现,进而要求管理体制也随之变
化,演化出行政事业型、企业管理型、
事企混合型等多种不同形式。但是因
为国有股比例过高,收费公路公司经
营行为受政府意图影响仍然较大,使
各种管理体制在一定程度上流于形式。

(二) 产业供给现状

中国公路事业在公路收费政策实施
后的三十余年间得到了飞速发展,交
通运输部发布的《〈2016年全国收费
公路统计公报〉解读》显示,截至2016
年底,中国公路总里程达到469.63万
km,是1984年底的5.1倍。其中,高
速公路建设从无到有,达到

13.10万km,总里程位居世界第一,
一级公路与二级公路里程也分别增长
至1984年的302.3倍与19.9倍,这
其中98%的高速公路、61%一级公
路与42%的二级公路是依靠公路收
费政策建成的。相应地,截至2016
年底,中国收费公路里程达到17.11
万km,其中高速公路、一级公路、二
级公路与独立桥隧分别占比72.8%
、13.7%、12.8%与0.7%。

伴随收费公路整体供给规模扩大
的是产业累计建设投资总额与累计债
务性资金投入的节节攀升,与2015
年相比,2016年收费公路累计建设
投资总额与累计债务性资金投入分别
净增6369.0亿元与4670.5亿元,达
到75857.5亿元与52339.3亿元。
此外,如图1所示,收费公路产业的
通行费收入、支出总额以及由此产生
的收支缺口皆呈现逐年上升趋势(其
中2010年-32.5亿元的收支缺口表示
盈余32.5亿元)。可以看到,近年来
伴随产业供给规模的不断扩张,产业
的通行费收入虽然也在上升,但运营
效率却在持续恶化,集中体现于不断
攀升的收支缺口,说明产业的供给效
率低下^[21]。

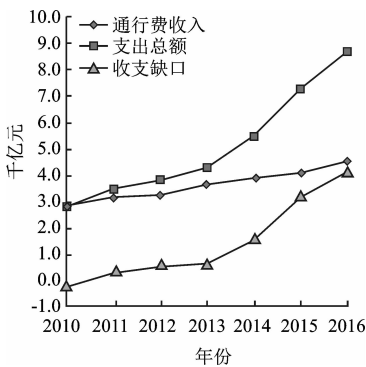


图1 2010~2016年收费公路产业收支情况

与此同时,收费公路产业的供给现状
也呈现出显著的区域差异特征。例如
2016年,东部地区公路密度为1.17
km/km²,中部地区为0.91km/km²,
西部地区则为0.28km/km²,东、中、
西部地区依次递减;而与之对应的人
均公路里程,东、中、西部地区分别
为21.91km/万人、35.49km/万人
与50.93km/万人,却在依次递增。
相应地,收费公路密度以及人均收
费公路里程也具有上述分布特征,说
明收费公路供

给规模的空间布局并不合理。从公路收费比例看,东部地区收费公路里程占公路总里程的4.1%,而中部地区与西部地区的这一比例为3.0%和3.9%,东、中、西部呈现出U型关系。从运营模式看,东部地区政府还贷公路占比43.1%,而中部地区与西部地区这一比例分别为58.9%与69.4%,东、中、西部依次递增。公路收费比例与政府还贷公路占比的空间分布说明,东部地区收费公路比例虽然较高,但符合市场经济的发展要求,主要受益于社会资本的推动,而西部地区修建收费公路可能更多是一种政府逐利行为^[22]。除此之外,收费公路的投资、通行费收入、支出以及收支缺口都呈现出不合理的区域分布特征,反映出收费公路产业区域层面的供给侧结构性失衡。

三、收费公路产业供给侧问题

供给侧结构性改革的主要目的在于通过化解供给结构不适应需求结构变化而产生的结构性矛盾,来提高全要素生产率,以维持中国经济的中高速增长。因此,对收费公路产业的供给侧问题而言,一方面需要化解产业供需失衡,另一方面又需要对接经济增长问题。

通过分析发现,收费公路运营效率问题正是产业供给侧问题的集中体现。一个产业的供需失衡主要有3种形式:有供给无需求、有需求无供给以及低效供给抑制有效需求^[23]。对于收费公路产业而言,3种情况都将导致运营效率的下降:第一,有供给无需求。例如中国当前可能存在的内生于宏观需求管理的交通基础设施过度建设趋势,使收费公路的供给远超其有效需求,直接表现为收费公路的交通量稀少,并最终导致通行费收入难以弥补运营成本,严重损害运营效率。第二,有需求无供给。该情况又可以细分为两种情形。一是供需错位,类似于有供给无需求,如当前政策不允许二级以下公路收费,在财政资金短缺的约束下,民众对低等级公路尤其是农村公路的需求难以得到满足。低等级公路如果无法满足地方政府的基础设施投资需求,那么能突破财政资金约束的以收

费为主的高速公路自然成为投资的热点领域,因而存在过度建设的风险,容易形成供大于需的局面,最终造成收费公路运营效率下降;二是供给老化,即现有供给无法适应需求,如民众对“智慧交通、绿色交通、平安交通”的需求越来越强烈,而诸如ETC不停车收费系统等的使用规模还十分有限,截至2017年4月底,主线ETC车道覆盖率虽然超过98%,然而ETC用户仅有5000万,仅占全国30%多的高速公路通行量^①,这又直接关系到运营环节的降本增效。第三,低效供给抑制有效需求。收费公路有别于非收费公路的根本特点在于“用者付费制度”,而通行费标准又直接与运营成本挂钩,内生于产业发展历程的具有行政垄断特征的管理体制形成了收费公路产业的低效供给局面,高企的非生产性投入在降低产业运营效率的同时也通过价格体系抑制了有效需求。

与此同时,收费公路产业的运营效率又直接关乎国民经济增长。收费公路运营效率的提高无非表现为运营成本的下降或者通行费收入的增加,由于通行费标准受到严格的政府管制,运营企业难以以提高绩效为目的上调通行费标准,因此运营效率的提高最终无外乎运营成本的下降或者交通量的增加。其中,运营成本下降一方面可以降低通行费标准,另一方面可以使公路收费提早结束,在减少道路使用者负担的同时也增加了公路的利用效率,显著提升单位里程公路基础设施对经济增长的贡献。而交通量的增加在说明公路供给结构更为适应交通需求结构的同时,也意味着公路利用效率的提升,与经济增长的关系不言而喻。

综上所述,运营效率问题一方面由供需结构失衡所致,另一方面又直接对接经济增长问题,因而成为收费公路产业供给侧问题的集中体现。

四、收费公路产业结构性原因及改革对策

针对收费公路产业供给侧的运营效率问题,本

① 来源于交通运输部2017年第五次例行新闻发布会。

文从企业、产业与区域3个层面入手,对运营效率问题的主要结构性原因进行分析,并分析相应的改革对策。

(一)推进企业层面收费公路供给侧结构性改革

内生于管理体制的政府还贷公路与经营性公路比例失衡是企业层面运营效率低下的主要结构性原因。2016年度,全国政府还贷公路里程占到收费公路总里程的58.7%,从侧面反映出中国收费公路产业行政垄断的强度之大。政府还贷公路中的行政垄断主要从3个途径影响产业运营效率:第一,X-非效率。政府还贷公路运营企业由于远离市场竞争压力,管理层无法获得有效的激励,致使运营企业缺乏节约成本以及推动技术革新的动力,最终导致企业运营成本的虚拟膨胀。第二,规模非效率。中国收费公路实行属地管理模式,相邻省份之间本应相连的收费公路往往由分属于各省的公司分别运营,与此同时收费公路产业内还存在“一路一公司”与“一路一管理处”的问题。上述问题使产业运营环节出现严重的重复建设现象,致使具有自然垄断特征的收费公路产业本应拥有的规模经济效应消失殆尽。第三,寻租行为。由于缺乏合理的政府规制体系,政府还贷公路运营企业与政府主管部门之间在一定程度上易发生权力滥用、权钱交易与以权谋私等权力寻租问题。在权力寻租过程中,寻租者往往投入大量的经济资源,而寻租活动本身又是非生产性的,其结果无非是生产要素的产权关系发生改变,在浪费大量资源的同时也扭曲了产业资源配置^[24]。

企业层面政府还贷公路与经营公路结构失衡问题本质上属于国有企业改革范畴,应从存量与增量两个方面入手解决。对于政府还贷公路存量,应在完善特许经营制度的基础上,通过经营权转让的方式使其逐步转化为经营性公路。对于收费公路增量,则应借助当前政府着力推行的PPP模式,通过政府与社会资本多样化的合作模式,使市场机制在其中发挥决定性作用。

(二)推进产业层面收费公路供给侧结构性改革

僵化的公路收费制度是产业层面运营效率低下的重要原因。在“贷款修路,收费还贷”政策的推动下,中国公路基础设施在高速发展的同时也形成了凡是高速公路就收费的政策惯性。地方政府官员出于政绩考虑,往往会借助公路收费制度形成的预算软约束过度建设高速公路,导致高速公路无效供给增加,在造成严重资源配置扭曲的同时也阻碍了产业整体运营效率的提升。与此同时,超出有效需求部分的高速公路供给往往交通量较少,负责运营该部分高速公路的企业势必处于收不抵支的亏损状态之下,只能依靠政府财政补贴或者统借统还政策下其他收益较好收费公路的转移支付维持正常运营,从而成为僵尸企业。这些僵尸企业不仅无法通过市场机制与公司治理机制等途径退出运营环节,反而进一步吸收资金与劳动力,进而挤出高效收费公路运营企业乃至其他产业的生产要素,为地区全要素生产率带来了极大的负面影响。因此,如何创新公路收费制度、如何妥善处理收费公路僵尸企业是产业层面供给侧结构性改革的核心问题。

对于凡是高速公路就收费这一内生于公路收费制度的产业顽疾,首先应转变高速公路即收费公路的固化观念,进而在项目工程可行性研究评价阶段针对高速公路是否收费展开经济评价,具体可以将高速公路项目按通行费收入与收费成本的相对关系进行分类,对于收入大于成本的项目可以收费运营,反之则按照普通非收费公路进行管理,不再对其进行收费^[25]。上述调整可以有效防止收费公路产业内形成新的僵尸企业,而对于已经存在的僵尸企业,由于其未来产生的亏损部分最终仍将由政府负担,因此现阶段可以直接采用政府兜底债务的形式使其退出市场,以达到及时为政府“止血”的功效。

(三)推进区域层面收费公路供给侧结构性改革

区域层面运营效率低下的主要诱因是收费公

路产业内突出的地区性行政垄断。收费公路产业的行政垄断不仅体现为政府还贷公路与经营性公路两种运营模式比例失衡的产业性行政垄断,还兼具地区性行政垄断的某些特征。收费公路产业采取属地管理模式,运营企业的运营管理严格按照行政区域划分,各自垄断经营本行政区域内的收费公路。首先,由于区域异质性的客观存在,各地区具有资源禀赋的差异,地区性行政垄断使得拥有更多财力的地区具有更大的能力提供公路基础设施,这些地区公路基础设施的总体供给规模与内部供给结构都更易适应需求,其属地内收费公路产业的运营效率较地方政府财力较弱的地区也更为理想。其次,行政性市场壁垒的存在限制了产业生产要素在省域之间的流动。长久以来,中国地方政府都处于以 GDP 为导向的政绩激励框架内,在成本允许的情况下,地方政府不仅具有促进本地区经济发展的激励,还具有阻碍其他地区经济发展的激励^[26]。在上述目的之下,地方政府对本地区收费公路产业进行保护与封锁,限制了资源在地区之间的合理配置,使各地区的技术水平与技术效率迥然不同。最后,地区性行政垄断破坏了高速公路网络经济性的发挥,从而降低了收费公路产业的规模效率。虽然这种属地管理模式对前期收费公路大规模建设发挥了巨大作用,但是从技术经济角度分析,收费公路是具有不可分割性与完整性的交通流载体,任何对其截取的行为都会阻碍其网络经济进而规模经济的发挥。然而,收费公路产业内的地区性行政垄断却人为分割了跨行政区域的收费公路经营管理活动,成为产业规模不经济的又一结构性原因。

对于区域层面供给侧问题,我们应分 3 步走予以解决。首先,通过财政体制改革与收费公路产业投融资体制改革平衡地方政府财力并硬化地方政府的预算约束,提升公路基础设施的有效供给并限制其无效供给。值得一提的是,2017 年 7 月 12 日财政部与交通运输部共同印发了《地方政府收费公路专项债券管理办法(试行)》(财预[2017]97 号),规定今后发行地方政府债券成为新建政府收费公路的唯一融资渠道,且债券收支纳入政府性基金预

算管理并接受人大监督。该举措表明了决策层硬化收费公路预算约束的决心,但政策实施效果如何还有待实践检验。其次,以中央事权与支出责任改革为契机,对中央和地方职能与责任进行重新划分,明确国家高速公路网的中央事权,在此基础上对国家高速公路整体进行统一规划与管理。例如,可由中央成立第三方机构统筹收费公路经营管理活动,突破收费公路经营管理的省域界限,整合区域之间的收费公路资源,实现规模经济。最后,地方政府应结合本地区资源禀赋与政策定位,顺应“统一领导、分级管理”的收费公路管理体制要求,构建能发挥自身比较优势的收费公路管理体制与运营模式。

五、结语

“需求侧管理”与“供给侧管理”在不同国家、不同历史时期都曾扮演过重要角色,二者应是互相补充的关系。给定中国经济运行的主要矛盾在供给侧这一改革背景,对具体领域的供给侧改革研究则具有重要的现实意义。在交通基础设施领域,一方面应该认真贯彻落实中共中央、国务院关于供给侧改革的宏观经济部署,另一方面也应该结合交通基础设施产业的技术经济特征,从产业的发展背景出发,瞄准特定的供给侧问题,“量体裁衣”地寻求结构性原因以及改革对策,不可简单照搬其他领域的改革措施。本文以收费公路产业为例,系统地分析了这一产业的供给侧问题、结构性原因以及相应的改革出路。同时,我们也希望起到抛砖引玉的作用,引起学界对该领域供给侧改革的集中关注。

参考文献:

- [1] 中国人民银行营业管理部课题组,周学东,李宏瑾,等. 预算软约束、融资溢价与杠杆率——供给侧结构性改革的微观机理与经济效应研究[J]. 经济研究, 2017,52(10):53-66.
- [2] 席鹏辉,梁若冰,谢贞发,等. 财政压力、产能过剩与供给侧改革[J]. 经济研究,2017,52(9):86-102.

- [3] 周密,刘秉镰. 供给侧结构性改革为什么是必由之路?——中国式产能过剩的经济学解释[J]. 经济研究,2017,52(2):67-81.
- [4] 孙早,许薛璐. 产业创新与消费升级:基于供给侧结构性改革视角的经验研究[J]. 中国工业经济,2018(7):98-116.
- [5] 刘名远. 中国产业结构高度化的供给侧结构性改革研究[J]. 宏观经济研究,2018(6):78-86,106.
- [6] 韩海燕,任保平. 供给侧改革推进城镇劳动力要素分配合理格局的构建[J]. 经济问题,2017(2):24-29.
- [7] 罗必良. 农业供给侧改革的关键、难点与方向[J]. 农村经济,2017(1):1-10.
- [8] 李凯杰. 供给侧改革与新常态下我国出口贸易转型升级[J]. 经济学家,2016(4):96-102.
- [9] 曹国华,刘睿凡. 供给侧改革背景下我国商业银行信贷风险的防控[J]. 财经科学,2016(4):22-30.
- [10] 史丹,张成. 中国制造业产业结构的系统性优化——从产出结构优化和要素结构配套视角的分析[J]. 经济研究,2017,52(10):158-172.
- [11] 谢泗薪,帅世耀. 供给侧改革下物流企业战略发展路径与策略创新[J]. 中国流通经济,2017,31(2):31-38.
- [12] 张五常. 鼓励内供远胜鼓励内需[N]. 财会信报,2008-12-22(A11).
- [13] 滕泰. 新供给主义宣言[J]. 中国经济报告,2013(1):88-92.
- [14] 贾康,苏京春. 论供给侧改革[J]. 管理世界,2016(3):1-24.
- [15] 肖林. 新供给经济学——供给侧结构性改革与持续增长[M]. 上海:格致出版社,2016.
- [16] 孙亮,石建勋. 中国供给侧改革的相关理论探析[J]. 新疆师范大学学报(哲学社会科学版),2016,37(3):75-82.
- [17] 赵幼力. “供给侧改革”的宏微观视角[C]//吴敬琏. 供给侧改革:经济转型重塑中国布局. 北京:中国文史出版社,2016:128.
- [18] 林卫斌,苏剑. 产业政策与深化供给侧结构性改革——以电力行业为例[J]. 价格理论与实践,2017(1):12-14.
- [19] 王志清. 供给侧结构性改革与中国民航发展——关于民航发展新常态与发展新理念的思考[J]. 综合运输,2016,38(9):1-4.
- [20] 黄群慧. 论中国工业的供给侧结构性改革[J]. 中国工业经济,2016(9):5-23.
- [21] 徐海成,王毅,贾锐宁. 基于三阶段 DEA 与 Tobit 回归模型的收费公路行业运营模式双轨制效率研究[J]. 中国公路学报,2017,30(9):125-132.
- [22] 贾锐宁,徐海成. 高速公路规模与区域经济发展的适应性——基于 2001~2015 年中国省级面板数据的实证分析[J]. 中国流通经济,2017,31(7):20-29.
- [23] 林卫斌,苏剑. 供给侧改革的性质及其实现方式[J]. 价格理论与实践,2016(1):16-19.
- [24] 朱贻宁. 收费公路产业行政垄断及产业效率的计量分析[J]. 统计与决策,2015(11):104-107.
- [25] 徐海成,贾锐宁. “贷款修路,收费还贷”政策思考[J]. 长安大学学报(社会科学版),2016,18(3):97-103.
- [26] 傅勇. 分权治理与地方政府合意性:新政治经济学能告诉我们什么?[J]. 经济社会体制比较,2010(4):13-22.