山东省第三十一次社会科学优秀成果奖部分获奖成果推介(五)

编者按：习近平总书记在哲学社会科学工作座谈会上，提出建立科学权威、公开透明的哲学社会科学成果评价体系，建立优秀成果推介制度，把优秀研究成果真正评出来、推广开。《中共中央关于加快构建中国特色哲学社会科学的意见》明确提出，要构建具有自身特质的学术评价体系，推动哲学社会科学研究成果更好地服务社会、服务大众。全省哲学社会科学工作座谈会也强调，要统筹管理好重大评价评奖活动，建立成果评价体系，畅通哲学社会科学成果转化应用渠道。为切实加大省社科优秀成果奖的宣传、推介和普及力度，使获奖成果影响力更大，实效性更强，为加快推进由大到强战略性转变，奋力开创经济文化强省建设新局面提供学理支撑和智力服务，自2017年10月11日起开辟专版，对山东省第三十一次社会科学优秀成果奖评选出的部分对经济社会发展有重要推动作用的成果进行推介。

邢乐成，济南大学金融研究院院长，山东省“资本市场创新发展协同创新中心”主任兼首席专家，山东省普惠金融研究院院长，教授，博导。山东省有突出贡献的中青年专家，山东省智库高端人才，第十届、十一届、十二届山东省人大常委会委员。兼任中国投资协会理事、咨委会常务理事，山东省创业投资协会副会长等职。长期从事投融资基础理论和应用理论研究，并具有丰富的实践经验，先后担任两家上市公司董事长、多家大型投资公司总裁、多家公司独立董事，主持策划30余家公司的并购、重组与上市。主要研究方向为中小企业融资、普惠金融与金融创新。先后出版专著10部，发表学术论文100余篇。主持国家社科基金课题、山东省社科规划重大课题多项。获山东省社会科学优秀成果奖等省部级奖励10余项。

中国普惠金融体系构建与运行要点

□邢乐成　羿建华

发展普惠金融已上升为国家战略，目的是推动金融服务的均等化，缓解中小微企业、“三农”客户和偏远地区的融资约束，建立服务实体经济的多层次金融服务体系；本质上是通过技术和营销手段的创新，降低享受金融服务的门槛。如何构建普惠金融体系、寻找普惠金融的实现路径是个世界性难题，该成果在既有研究的基础上，提出了“五位一体”的普惠金融构建体系，并对普惠金融实现路径做了现实分析。

一、成果主要创新点

1.构建了普惠金融“五位一体”的运行体系。一是构建完善的普惠金融法律法规体系。在法理上从强调金融的整体性安全和秩序稳定，向强调金融的社会责任、伦理性和可持续性转变，尤其需要重视法律的正向激励功能，确立各类普惠金融主体法律法规。二是构建普惠金融支撑体系。主要包括基于互联网的技术支撑，发挥互联网促进普惠金融发展的有益作用。基于征信系统的数据支撑，建立普惠金融统计体系。基于社会信用的环境支持，建立健全普惠金融信用信息体系。基于政府背景的担保体系支撑，发展一批以政府出资为背景的融资担保机构。三是构建多元化广覆盖的普惠金融机构体系。建立起包括商业银行、政策性银行、小银行金融机构和互联网金融等各种金融机构并存、功能互补的金融机构体系。规范发展各类新型机构，尤以发展小银行金融机构最为重要，本质上是通过小银行金融机构的技术和营销创新，降低享受金融服务的门槛，提高金融的包容性。四是构建普惠金融客户体系。普惠金融的实质就是为传统金融或正规金融服务体系之外的广大中小微企业、“三农”客户和低收入阶层提供可得性、广覆盖的金融服务。五是构建普惠金融监管体系，发挥政策的引导和激励机制。应从法律上把各级政府确立为普惠金融的监管主体，赋予其相应的监管职责，真正在审慎监管、差异化监管的原则下，实行中央和地方分层监管体制。

2.找准了普惠金融的实现路径。一是间接融资体系的实现路径。最关键的是大力发展小银行金融机构(社区银行等)，规范发展各类新型机构(农村互助银行、新型农村合作金融等)，本质上是通过小银行金融机构的技术和营销创新，降低享受金融服务的门槛。小银行和各类新型金融机构的作用，不仅体现在发放了多少贷款，更重要的是为深化金融改革，为发展普惠金融带来了新的理念、手段和方法。二是直接融资体系的实现路径。需要进一步优化主板、中小板、创业板和新三板的制度安排，加快发展多层次资本市场体系，当务之急是要建立全国统一的场外交易市场，并在全国中小企业股份转让系统增加适合小微企业的融资品种。有了全国统一的场外交易市场，就能扩大直接融资的比重，极大缓解中小微企业的融资约束。

二、成果的价值体现

第一是解决重大现实问题的需要。发展普惠金融是中国当前经济社会发展中面临的重大现实问题，并已成为全球共识和统一行动。2016年1月国务院印发《推进普惠金融发展规划(2016—2020年)》，明确要求提高金融服务的覆盖率、可得性和满意度，努力实现普惠金融服务的全覆盖。2017年7月15日结束的全国金融工作会议上，习近平总书记特别指出，“要建设普惠金融体系，加强对小微企业、‘三农’和偏远地区的金融服务。”该成果的研究为发展普惠金融、构建普惠金融体系提供了理论支持，并在实践中找到了解决问题的逻辑起点和实现路径，具有重大的现实指导意义。

第二是丰富和发展普惠金融理论的内在要求。既有的理论研究对普惠金融体系构建没有给出有说服力的理论解释或分析框架，没有提出切实可行的制度安排。该成果提出了普惠金融体系“五位一体”的构想，从一个全新的角度解释了普惠金融的本质和逻辑起点。这一分析框架和理论解释，丰富和发展了普惠金融理论和制度金融理论，具有重要的理论价值。

李中东，山东工商学院教授，山东省产业经济学重点学科首席专家，先后主持国家自然科学基金项目3项、省部级项目6项，在《管理世界》《中国农村经济》《科学学研究》等期刊发表各类论文50余篇，获山东省社会科学优秀成果奖、山东省高校优秀成果奖等各类奖励10余项。主讲西方经济学、区域经济学、产业经济学等课程。

食品安全规制效果及其影响因素分析

□李中东　张在升

食品安全事关广大人民群众的生命健康，政府监管部门应采取多种规制措施对食品供应链中的生产、流通、销售等活动进行监督管理，以保障食品安全。食品安全规制是一个包括食品生产企业与政府规制机构等利益主体在内的相互博弈的过程，通过构建静态博弈模型，分析食品安全监督频次、食品安全处罚户次数、食品工业产量、劳动力素质等因素对规制效果的影响，然后采用向量自回归模型(VAR模型)对理论分析得出的结果进行实证检验，并根据研究结论提出相应的政策启示。

一、食品安全规制效果及其影响因素的理论释析

食品安全规制是包括消费者、食品生产企业、规制机构等在内的多个利益主体相互博弈的过程。食品安全规制效果能否达到预期目标并不是由政府规制机构的意志所决定，而是规制机构、食品生产企业的利益最大化行为及其扰动因素共同作用的结果。只有将这些因素综合考虑，才能把握中国食品安全规制体系的运行机理，从而准确评估食品安全规制效果。该成果以博弈论为分析工具，构建食品生产企业与政府规制机构的静态博弈支付矩阵，引入食品价格、食品工业产量、劳动力素质等变量，对影响食品安全规制效果的因素进行分析。

通过博弈分析可以得到以下结论：

第一，食品生产企业在博弈中选择生产合格食品的概率与规制机构进行规制时的成本、不进行规制时的成本、处罚金额有关。在成本一定的条件下，随着食品安全政府规制机构监督频次与食品安全处罚户次数的增加，企业选择生产合格食品的概率也在增加，从而提高了食品抽检合格率，最终对食品安全规制效果产生积极作用。

第二，政府规制机构选择规制的概率与食品价格、食品产量、企业对员工的培训成本、处罚金额有关。当食品工业产量增加时，政府选择规制的概率降低。进一步分析可知，当食品工业产量增加时，规制机构的规制强度降低，使得企业选择生产不合格食品的概率增大，最终可能使得食品安全规制效果下降。当食品行业的劳动力素质得到提高时，由于存在佩尔兹曼效应，政府规制机构选择规制的概率增大。

二、食品安全规制效果评价的实证分析

在上述理论分析的基础上，该成果采用VAR技术实证分析中国食品安全规制效果与政府规制行为(以食品安全监督频次、食品安全处罚户次数表示)、食品行业劳动力素质、食品工业产量的动态关系。该成果中所有指标原始数据的样本区间为1997—2012年。食品抽检合格率来源于《中国卫生统计年鉴》以及国家质检总局公布的《产品质量抽查公告》；中国分行业食品工业企业全员劳动生产率、食品工业总产值数据来源于《中国食品工业年鉴》；2001—2012年食品安全监督频次来源于《中国卫生统计年鉴》(2001—2012年，历年)，1998年、1999年、2000年3年数据来源于《中国食品卫生监督检测统计报告》；食品安全处罚户次数来源于《中国卫生统计年鉴》和《产品质量抽查公告》。主要结论如下：

第一，通过脉冲响应分析发现，长期来看，食品抽检合格率与食品工业产量、食品行业劳动力素质与反映政府规制行为的指标(食品安全监督频次、食品安全处罚户次数)之间存在稳定的均衡关系。食品工业产量会对食品安全规制效果产生负效应。这与该成果理论分析结果是一致的。因此，随着近些年中国食品工业快速发展，食品工业产量逐年增加，为了进一步提高食品安全规制效果，政府应该加大对食品安全规制机构的财政投入，提高规制资源的使用效率，使得政府的规制投入发挥出最大的作用。

第二，通过方差分解分析发现，食品安全处罚户次数对食品抽检合格率预测误差的方差贡献率远远大于食品安全监督频次、食品工业总产值、食品工业企业全员劳动生产率的贡献率，基本保持在46.4%的水平。较之其他因素，食品安全处罚户次数对食品抽检合格率的影响更大。作为反映政府食品安全规制行为的另一个指标，监督频次的变动对食品抽检合格率变动的贡献率较低，基本保持在4.1%的水平。这说明，政府规制机构不同的规制行为对食品安全规制效果的影响是不同的，即食品安全处罚户次数的增加对规制效果的促进作用要远远强于监督频次的增加。因此，规制机构在食品安全监管过程中，不仅需要增加监督频次，更需要加大处罚力度，以增大食品生产企业生产不合格食品的机会成本，从而提高食品安全规制效果。

第三，从脉冲响应所反映的系统对内生变量的动态影响来看，食品安全监督频次、食品安全处罚户次数、食品工业企业全员劳动生产率都会将自身所受外部条件的冲击传递给食品抽检合格率。这说明，食品安全规制机构通过提高监督频次与处罚力度，可以提高食品安全规制效果；企业加大对员工技能培训的投入、提高食品行业劳动力素质，也可以在长期内提高食品安全规制效果。

吕承超，青岛科技大学教师，主要从事国民经济、品牌经济理论与应用研究。发表核心论文30多篇，出版专著1部，主持国家社科项目等国家级课题1项，教育部人文科学研究项目、山东省社科规划项目等省部级课题5项，市厅级课题8项；参与政府委托课题10余项。获山东省社会科学优秀成果奖、山东省高校优秀成果奖等奖项10余项。

新丝绸之路经济带交通基础设施空间非均衡及互联互通政策研究

□吕承超　徐倩

该成果采用1997—2012年新丝绸之路经济带面板数据，利用基尼系数和泰尔指数测度交通基础设施空间差距，进行泰尔指数分解，使用ER、TW、KZ指数测度交通基础设施空间极化程度，探讨影响交通基础设施空间非均衡因素，构建动态面板模型进行实证检验，最终提出新丝绸之路经济带交通基础设施互联互通的政策建议。通过分析，得到以下结论：

第一，新丝绸之路经济带交通基础设施发展快速，公路里程、铁路里程和资本存量均实现了较快增长。

第二，新丝绸之路经济带交通基础设施存在空间差异，资本的空间差距要大于公路的空间差距，公路要大于铁路空间差距。交通资本空间差距逐年扩大，公路空间差距有收敛趋势，而铁路空间差距波动较为剧烈。公路和资本区域间差距是造成新丝绸之路经济带空间差距的主因，而铁路区域内差距是空间差距的主因。

第三，新丝绸之路经济带交通基础设施存在空间极化，通过两种不同类型空间极化指数测算，交通基础设施空间极化变动较大。总体而言，公路空间极化程度呈现先高后低趋势，铁路与资本空间极化程度经历了高、低、高的变动趋势，尤其在考察期末，极化程度进一步上升。

第四，新丝绸之路经济带交通基础设施空间非均衡影响因素中，基本经济因素中人均地区生产总值对交通基础设施发展具有显著正向促进作用，财政交通支出对铁路密度负向影响较弱；人力资源因素中人力资本对公路密度和资本密度发展具有负向作用，而市场规模对交通基础设施发展具有促进效应；对外贸易因素对交通基础设施发展具有一定影响，但影响有限，其中外商直接投资对公路和铁路具有负向影响，而对资本具有正向影响，进出口总额对公路具有正向作用，而对资本具有负向作用。新经济地理因素中循环累计效应对交通基础设施发展具有重要的积极作用，城镇化率对铁路和资本发展具有一定的促进作用，地方化经济对公路和铁路发展具有较强的正向影响，波特外部性对公路和资本具有一定的负向影响。

新丝绸之路经济带要优先发展包括政策沟通、道路连通、贸易畅通、货币流通、民心相通在内的互联互通战略，其中交通基础设施互联互通是重点。基于上文分析结论，提出如下新丝绸之路经济带交通基础设施互联互通发展对策建议。

一、统筹规划，合理布局，逐步缩小新丝绸之路经济带交通基础设施空间差距。交通基础设施建设是跨地区、跨部门的系统工程，要合理布局、优化配置，制定长远发展规划，指导全局，积极有序地发展。要加大投资力度，改变中西部交通基础设施薄弱局面，统筹资源，通过东中西部联动发展，实现丝绸之路经济带向东部沿海地区的战略延伸。要逐步缩小新丝绸之路经济带各省市之间公路差距，协调各省市之间投资比重，侧重铁路在各省内部量与质的建设。同时，更加关注西北地区交通基础设施建设，不断提高交通基础设施密度。

二、鼓励民营资本和外资建设交通基础设施。不断加快新丝绸之路经济带经济发展速度，充分调动民营资本和外资建设交通基础设施的积极性，鼓励在统一规划前提下，多渠道建设交通基础设施，注重发挥中央和地方两方面的积极性，努力引导民营资本进入，扩大利用外资渠道，发挥市场配置资源的作用，逐步解决交通基础设施资金和建设密度不均衡问题。

三、积极促进生产要素流动，加快建设区域产业集群。地方政府在加大交通基础设施建设的同时，也要提高当地的投资环境、人力资本素质等要素，在本地提供更多更好的就业机会，从而减少劳动力和人力资本的外流，增加生产要素供给，促进交通基础设施和地方经济发展。同时，要立足区域优势，制定切实可行的产业政策，调整产业结构，发挥主导产业优势，加速培育产业集群，不断提升传统产业集群，壮大新兴产业集群，增强产业核心竞争力，进而促进交通基础设施和经济发展。

四、加快新型城镇化建设，促进城乡统筹发展。要认清新丝绸之路经济带各省市发展的不平衡和空间差距较大的局面，要因地制宜、分类实施、试点先行。要坚持以人口城镇化为核心，以城市群为主体，以综合承载能力为支撑，全面提升城镇化发展质量和水平，助推新丝绸之路经济带交通基础设施建设。同时，逐步缩小区域城乡发展差距，改变城乡二元经济结构，统筹城乡社会保障、统筹城乡收入分配、统筹城乡财政政策，进而统筹城乡基础设施建设，促进新丝绸之路经济带交通基础设施均衡发展。