

卢卡斯教授访问记

INTERVIEW WITH PROF. LUCAS

编者按：芝加哥大学经济系主任罗伯特·卢卡斯（Robert Lucas Jr）教授在美国经济学界是闻名遐迩的。70年代以来，他发表了一系列影响深远的论文，成为继密尔顿·弗里德曼^①之后，芝加哥学派宏观理论新的代表人物，也是正在迅速传播中的合理预期（rational expectation）学派的主要旗手。

货币主义学派认为，从长期来看，货币是中性的，改变货币增长率并不会影响国民经济的实际运转。这与凯恩斯主义学派截然不同，争论的焦点是如何从理论上进一步论证货币是中性的。以卢卡斯为代表的合理预期学派在微观经济学的基础上，从个人的理性行为这一西方经济学的最基本假设出发，出色地回答了这一难题，被人们称为将宏观经济建立在微观经济学基础之上的一次十分有意义的努力。

近年来，他在发展经济学领域又做了许多工作。1985年应剑桥大学邀请，作了题为《论经济发展机制》（On the Mechanics of Economic Development）的演讲，提出了与以往增长模型不同的新模型，其中最大不同之处是引进了人力资本（human capital）的概念，即人所拥有的知识和技能也是一种资本，在生产中和其他要素一起发挥重要作用。与索罗^②不同的是，他把技术要素内生化的，认为人力资本的积累和不断更新取决于人们的主观努力和所从事工作的难易程度，特别强调了在职业场所学习新技术的重要性。

卢卡斯教授参加了1987年12月27~30日在芝加哥举行的美国经济学年会，会议期间，在美国各大学从事经济学学习和研究的一些中国学生和学者一行十人，拜访了他。本刊特请当时参加访问的十人之一，芝加哥大学经济系博士候选人文贯中，根据当时谈话整理成此篇访问录，供感兴趣的读者参考，思索。

访问者：索罗的增长模型有使人误入歧途的一面。您1985年未公开发表的论文对增长的真实动因作了独到的探索，但知道的人不多，是否能给我们介绍一下。

卢卡斯：索罗的增长模型首先将经济增长的讨论数学化，因而便于问题的进一步讨论，这是他的一大贡献。但由于该模型未能

指出增长的内因，所以使以后有关经济增长的讨论往往误入歧途。直到舒尔茨^③、贝克^④等提出人力资本这一概念以后，人们才注意到经济增长并不是简单地源自物质性要素（资本、土地、体力劳动者）的简单总和，同时技术也不是天外掉下来的。经济增长离不开人力

①密尔顿·弗里德曼（Milton Friedman），芝加哥货币学派代表人物之一。1976年诺贝尔经济奖获得者。

②罗伯特·索罗（Robert M. Solow），MIT经济系教授，新一代凯恩斯主义学派人物，1987年诺贝尔经济学奖获得者。

③舒尔茨（Theodore W. Schultz），芝加哥大学经济学教授，1979年诺贝尔经济学奖获得者。

④贝克（Gary Backer），美国经济学会会长，芝加哥大学经济系前主任。

资本的积累和更新。问题是如何定义人力资本。若简单地用教育程度来衡量一国国民的人力资本,则非洲的一些国家(如一些北非国家)或一些拉美国家同东亚一些国家相比,并不逊色,但这些国家的发展速度却远低于东亚国家。我发现,东亚的一些国家和地区的共同特点是,它们的国民生活在一个开放的、与世界各国相竞争的环境中。虽然国民从学校中学到的东西并不一定比其他国家多,但他们在自己的职业场所(工厂、车间、商社、银行等)中所学到的东西,却是日新月异的。他们从装配最简单的劳动密集型产品开始,在短短三四十年时间内,在使产品不断升级换代的同时,也使自己的知识和技术不断推陈出新。工人和技术人员学到最新的技术,管理人员学到最新的经营管理的知识,并在世界范围内建立起采购、推销的网络。这些是任何书本上都不记载的知识,也是任何民族无法照搬的。这就是边干边学,而且要在开放的环境中,瞄准世界水平,有目的、有选择地干,才能领会这种知识的真谛,才能积累真正的人力资本。一些先天条件不错的国家,并没有迅速发展起来,但另一些国家却在不甚有利的环境中迅速发展了,原因便在它们获得了经济增长的真正的动因。

访问者: 芝加哥学派主张政府尽量不要干预经济。我们这些从中国来的同学若接受这种观点,并广为宣扬这种观点,岂不是自己使自己失业了吗?

卢卡斯: 芝加哥学派主张的只是国家停止干预私人部门所能胜任的经济活动。但首先,总还有私人部门无法胜任的经济活动,例如公共财产的生产和分配,就需要政府出面。其次在现实生活中,任何国家都做不到政府不做它不必要的做的事。拿美来说,也有不少事情,政府做不好,却硬要做。我就碰到过这种事。政府要我某个政府项目提供咨询意见。我当然首先告诉他们,政府最好不要管。如果他们不采纳这种意见,那么就在政府一定想管的这一前提下寻找最经济的办法。这也许叫局部最优吧。我想中国这种例子会更多,你们是不会失业的。

访问者: 中国一度对投入-产出法很热心,就象一度对经济控制论很热心一样。后来意

识到在错误的价格系统下,投入-产出的技术系数也是扭曲的,而在计划经济体制下,又无法找到真正的均衡价格,所以对投入-产出法已不象过去那样热心。但用计量经济学的方法预测未来,在中国仍是十分时髦的事。您对计量经济学的批评影响十分深远,美国不少搞预测的人简直要因此而丢了饭碗。那么计量经济学还有什么用处呢?

卢卡斯: 在相当长的一段时期中,人们对计量经济学的局限性没有足够的认识,甚至有人认为是无所不能的。其实通过回归分析得到的系数估测值只能反映在给定的政策下人们的反应,即反映的是人们过去的反应方式。由于人是理性的,在政策发生变化时,他们在行为上也会发生变化。这样用过去的数据所得到的的一组系数就不能反映在新政策下人们的反应方式。但在做预测时,往往要求对新政策的可能后果作评价,不少人用同一组系数简单外推,自然要发生极大的偏差。所以在有大的经济政策或经济环境变动的情况下,用计量经济学作预测需要十分小心谨慎。这样说,并不是想证明计量经济学不再有用。相反,我认为它是理解现代经济学文献的强有力的工具。而且在假设检验等领域,它还是极其有用的。

访问者: 既然市场经济并不能解决一切问题,那么计划经济还是有存在的必要。是否可以在市场经济和计划经济之间确定一个比例?

卢卡斯: 我认为不必采取这样的态度,市场经济能解决多少问题,就让它解决多少问题,不要让它先验地局限在一个人为的范围之内。

访问者: 目前中国大部分财富掌握在政府手中,如果要实行市场经济,就要以存在一个较大的私人部门为前提。在这之前,即使政府同意把国营企业私有化,民间也没有财力购买那么多国营企业。

卢卡斯: 不需要立刻取消一切国营企业。首先要取消的是国营企业的经营垄断权。要允许私人企业加入到各行各业参加公平的竞争。这样既能提高国营企业的效率,又能使私人企业逐渐成长起来。美国的邮电部门是国营的,效率很低。但美国政府至少允许私人企业参加竞争,这样

就弥补了国营企业的弊病。

其次,只要允许私人部门自由发展,总是会有精明强干的企业家脱颖而出。我去中国访问过。在南方的一些城市,看到不少卖服装或其他日用品的小摊,其中不乏生财有道的。问题是他们是否有权扩大自己的经营规模,从街上设摊开始,逐渐积累资本,扩大经营规模,接管经营不善的摊子,直到购买地皮,翻盖永久性的门市部,以免受风吹雨淋之苦和享受规模经济之利。从海外华人的表现来看,中国人的经商能力是闻名的。我不知道在中国是否有法律保障财权和经营权。如果有的话,一个健康有生气的私营部门是很快会形成的。所以私营部门能否成长,取决于政府的决心,其本身的成长能力应是没有疑问的。

另外,中国目前是否允许农村人口向城市自由移民?

访问者: 由于害怕出现墨西哥城那种恶性膨胀式的城市化,所以目前对农村人口的流向仍有严格的限制,农民只允许短期进城经商或提供劳务,并不能永久性地居住。

卢卡斯: 香港过去十多年中容纳了大量的新移民。大批移民的涌入似乎并没有挤垮香港,反使香港更加繁荣。人多有其不利的一面,但也有其有利的一面。例如:人多,就能发挥规模经济效益;人多,市场容量就大;人多,人力就便宜,可使产品的成本下降。目前台湾、南朝鲜等地的工业多靠向外出口,因为自身的市场不大。中国以后发展起来,潜力是巨大的,因为中国象美国一样,有巨大的国内市场,其容量将是惊人的。这就是人多的好处。问题是要找到发挥人多势众的正确方法。一味限制人口流动,并非利用人力的好方法。

· 科技动态 ·

日本关于普及低公害车辆的基本设想

减少汽车交通公害是大城市的急迫任务。环境厅5月6日公布了关于普及低公害车辆的基本构想。这个构想的中期目标(到1995年)是,电动汽车一次充电的行驶距离从现在的40~50公里延长到80公里,价格也比现在大为降低,并谋求在小汽车、轻型货运服务车和货运汽车中普及。

设想中的低公害车除电动汽车和甲醇汽车外,还有烧天然气和氢气的汽车等。目前已经提出了短期(1990年)、中期(1995年)和长期(1995年以后)的普及范围和技术开发目标等。

电动汽车的短期目标是,首先采用在人口30万以上城市中使用的机关公害检测车、电力公司的业务服务车、一次充电最远行驶距离在40公里以内的轻型货运车或载重量在2吨以下的垃圾车等。

中期目标是,在大城市内设置快速充电器和更换蓄

电池的服务亭,同时研制一次充电行驶距离为120公里左右的多用途小型厢式车。

长期目标是,先研制一次充电行驶距离120公里,将来可行驶200公里以上的汽车。以人口30万以上的城市为中心,普及小型和轻型车,引进燃料可交叉使用的混和型公共汽车和卡车。在开发新城市的同时推进新交通工具的使用。

甲醇汽车的短期目标是,在取得试验行驶数据的基础上,进行排气特性和耐久性的改良和开发,加深对甲醇汽车的了解。中期目标是,促进大城市内燃烧柴油的卡车和采用甲醇的公共汽车。在大城市内建立供给甲醇的体系。长期目标是,推进以甲醇为燃料的汽车代替燃烧柴油的卡车和公共汽车。

(摘自新华社《世界经济科技》)