■财经时评

紧缩措施能治理流动性泛滥吗

种种迹象表明,有关方面正试图采用紧缩性政策措施,治理泛滥的流动性问题。然而,紧缩性政策能治得了中国目前的流动性问题吗?流动性问题的症结何在?如果我们不弄清问题的根源,要有的放矢地解决这个当前经济生活中的热点问题,是有难度的。

⊙刘煜辉

从根源上讲,中国的流动性泛滥实际上可以从两个方面看。一方面是受美元本位的国际货币体系所害。美国可以滥发美元,由于拥有货币权,所以美国可以向全世界转移其经济调整的成本;另一方面是世界上也要有相应的经济体能吸收美元贬值的冲击,否则这个游戏就会以金融危机的方式嘎然而止。处在转轨时期的中国经济,无疑充当了这一角色。这就是问题的根本。

在转轨时代,由于我们的政府部门对要素配置与定价实行管制,导致要素市场高度扭曲,模糊了整个经济的实际生产成本,造成了超出预期的高额回报,而高额的投资超预期回报,吸引着全球资本向中国涌入。在这样一种奇特的环境条件下,我们的产业利润被明显提高,企业投资、生产的激励被明显增加,很多产品的国际竞争力也呈现出暂时的增强。

而现实的问题是,我们的投资消费失衡越来越严重,因为政府主导下的投资驱动模式,其要素分配必然偏向于资本、偏向于企业、偏向政府。这就使我们现在的企业有很多钱(特别是垄断部门组织),政府有很多钱(特别是地方政府是多数要素资源的最终控制者),但老百姓没钱,从而造成经济当中的投资过度(特别是政府直接和间接主导的投资)、出口过度、贸易顺差太高和消费不足、本币升值压力、流动性泛滥等等。这一系列结构失衡,大大增加了中国经济的中长期风险。

由此可见,中国经济今天面临的困局,是深层次结构性矛盾的综合体现。当前的物价上涨、信贷投资扩张、流动性过剩、贸易顺差激增等等,所有这些矛盾乃是一个有机整体,而非独立存在。因此,制定政策时不能割裂或单独地列出其中的某个局部,必须动态地把握内外失衡的诸因素之间相互交织、相互转化的关系,才能厘清问题的来龙去脉。

显然,目前中国经济结构失衡造成的问题,根本不是货币政策所能解决得了的。就流动性来说,你收多少,它就能制造多少,因为阀门的另一头控制方不在中国(事实上中国央行已经是世界上最繁忙的央行了。今年前8个月,7调准备金率、5次加息,还有数千亿的定向票据等等),即便央行做到了全部对冲,用不了多久,流动性又会像潮水一般地涌来。你拿它怎么办?

值得注意的是,在当今经济全球化的背景下,谁越主动,就意味着谁承担的调整成本越多,这事实上成了一种国家利益的博弈。

美国在发生次贷危机后,尽可能地把经济调整的成本往外转嫁。降息、向金融市场注入流动性、让美元加速贬值,措施让全世界惊讶。而面对全球市场复杂的走向,很长时间内,日本通过低利率的套息交易将流动性拒之于国门之外,以避免国内资产泡沫重新膨胀。而中国又怎么做呢?中国要从流动性过剩的困境中解脱出来,核心在于必须改变在中国的投资能够得到超预期回报的现状,这样才能从根本上扭转国际资本的流向,改善中国的国际收支状况。

因此,当前对资源要素价格的市场化改革,已成为中国改善经济结构失衡的重中之重,只有当要素市场价格上涨成为投资规模和经济增速的"自动减速器"时,市场机制才可以说真正得以确立。同时中国所进行的结构性变革,如资源要素价格、收入分配体系的重构也将影响世界经济格局,使之向着符合中国国家利益的方向发展。

从全球经济角度看,如果中国要素资源以及制成品价格上涨导致美国贸易赤字恶化,必然倒逼美联储做出利率调整,这样全球的需求以及中国外部的流动性就会自然减少,中国出口的需求也将减弱,国际收支失衡得以改善,本币升值压力也会减少,这将有利于改变中国流动性泛滥的局面,资产泡沫也可能控制在适度范围。

从结构性改革的角度看,我以为化解中国的流动性矛盾,以下五条很关键。

一是国家资源收益必须公有化。现在这些资源名义上是国有,而实际上收益大多掌控在垄断部门的手中。垄断部门的高额利润主要来自于近乎免费地使用自然资源(如中国的三大电信公司和三大石化公司,几乎都在免费使用国家的自然资源)。

为此,资源税(包括特许经营的牌照价值)和环境税必须大幅上调;发挥税收的调节机制作用,根据其稀缺程度和社会选择对能源和资源的使用进行调控,严格管理资源行业,包括交重税,利润上交国家,限制利润使用,服务于国家战略,优化竞争,履行环保义务等,可以使这类企业在名义上和事实上成为社会福利的重要来源以回馈社会,抵消生态环境维护与福利欠缺的耗费。这些配套监管措施是资源要素价格市场化的基础。

二是放开私人资本进入垄断产业的限制,形成竞争机制。垄断不打破,国有企业上缴红利便变得毫无实质意义,因为垄断部门完全可以向下游企业和消费者转嫁成本(包括资源税和环境税)。也许,这样做,资源要素的市场化改革,很可能遭遇到利益集团以全面物价上涨为借口而进行的阻挠。

三是要将过高的政府储蓄率降下来,减少财政对竞争性行业的转移支付;加强政府在教育和医疗卫生等领域的作用;建立社会保障体系,进一步完善最低工资保障制度;加大劳动力收入在要素分配中的比重等等。当然,这样做,自然要涉及加快政府行政管理体制改革,转变政府职能等体制改革问题。

四是要大幅提高居民个人收入,刺激消费,大幅降低个人所得税。

五是采取坚决有力的措施,扭转房价暴涨带来的通胀预期。房价暴涨必将产生强烈的货币贬值信号,会扰乱经济运行秩序。要使消费者对通货膨胀有所准备。如果通胀预期失控,硬着陆或许就不可避免。

(作者系中国社会科学院金融研究所中国经济评价中心主任)

■看法

部分商品供应偏紧预示着什么

⊙梁达

据商务部最新发布的调查结果显示,今年下半年,消费品市场供求平衡性有所增强,但部分主要消费品十年来首次出现供应偏紧。

在600种主要消费品中,有5种供应出现偏紧现象,这是1998年以来首次出现的现象。供应偏紧的商品主要是猪肉、猪排骨、花生油、豆油、菜籽油。在109种供过于求品种中,主要集中在电器、服装服饰、鞋帽、钟表眼镜等工业消费品领域。调查结果表明,我国部分消费品供过于求矛盾有所加剧。

对国内市场主要商品供求情况调查始于1995年,至今已有12年,主要由商务部组织各地商务主管部门、重点生产和流通企业、有关行业协会及专家就市场600种主要消费品市场供求状况进行问卷调查,其结果可以从一个方面反映市场的供求状况。

从调查结果看,1995-1997年国内市场供不应求的商品占1.63-14.4%,1997年后的10年中,伴随着经济的快速发展,经济结构的不断优化,供应市场的商品品种、数量增多,质量档次明显提高,买方市场占主导地位的市场格局已得到进一步确立。供不应求的商品早已在市场上消失。市场供求状况的根本改变,决定了由生产销售者占主导地位的卖方市场,已经转向了由消费者占主导地位的买方市场。

但时至今日,国内消费品市场又重现了供应偏紧的商品,这不能不引起我们的关注。这是在经济快速增长,多数行业出现产能过剩的情况下出现的现象,而这些均是居民的生活必需品。

产生少数商品供应紧张的原因,无非是近年来居民收入增加,市场需求旺盛,带动消费品市场销售快速增长。但由于居民对猪肉和食油的需求刚性,不可能大起大落,最重要的原因是供应货源少,加上受周期性和疫情影响,猪肉等副食品供应偏紧,引发了价格的暴涨。

造成目前市场大部分商品供给过剩和少数商品供应偏紧的矛盾,主要反映出的问题:

一是我国的供给结构仍不合理。同一个领域里往往进行多项同一产品品种、同一技术、甚至同一规格型号产品生产项目的重复投资建设,供给结构的差异性并不显著。当需求发生变动时,产业总供给过剩以及有效供给不足立刻显现出来。从根本上讲,这是一种同质商品的过剩,或无差异商品的竞争所造成的供给过剩。由于供给结构的刚性,结构调整相对滞后,现有生产体系不能提供有效供给,是造成供求间结构性矛盾的最根本因素。从现象上,消费品需求与供给的结构失衡,表现为多数厂家拥挤在非常狭小的市场空间,生产同档次、同种类产品,造成这些消费品供给的绝对过剩,而对那些适应城乡居民需求变化的新产品开发重视不够,又使一部分居民消费需求不能满足。

二是反映出农村居民收入的提高虽有所加速,但在现有条件下收入增长的空间也有限。因此,城市已经饱和了的商品,在农村不能很好接替,特别是中西部以及贫困地区的农村购买力不能迅速成长起来,城乡消费市场出现了断层现象。

三是反映出有消费能力但无消费需求与有消费需求但无消费能力的矛盾加剧。改革过程中不断累积下来的相当比例的低收入阶层和绝对贫困人口消费需求不足。收入的两极分化,针对现有供给水平而言,形成了有消费能力无消费需求和有消费需求无消费能力两个阶层。相对于我国居民的购买力而言,我国的价格总体水平并不低。已有相当多的商品价格逐步与国际水平"接轨",但是,我国又是一个低收入的发展中国家,许多商品相对于我国居民的收入水平而言,又大大偏高。

应该看到,从目前市场供求情况和发展趋势看,商品供求矛盾仍较突出,70%以上的商品仍将会处于供过于求的状态。从国际环境看,贸易摩擦明显加剧、人民币升值预期的增强,以及国内出口退税政策调整等因素,也将制约着我国外贸出口的快速增长,外需的减弱,将会加剧国内市场商品供求矛盾,进一步挤压纺织品、家用电器、鞋等商品的市场空间。因此,保持消费需求快速增长仍将面临国内供给能力明显增大,外需增势有可能减弱的双重压力。

针对当前经济中的结构性矛盾,以及新出现的市场供求矛盾,要提高宏观调控效果,进一步增强商品市场调节和平衡能力,保持商品市场合理的供求关系。

社会保障性住房垄断的两种结局

⊙予人

最近,"郑州成立住宅投资公司垄断经适房和廉租房市场"的报道引起社会各界的普遍关注。郑州市政府以红头文件的形式,正式宣布组建一家郑州公共住宅建设投资有限公司,"在一到两年内,将逐步垄断经济适用房和廉租房市场",将不再允许其它企业涉及这方面业务。

我注意到,人们对这则新闻的看法,批评和质疑占了绝对比例。或者这是个别垄断集团长期损害民生造成的结果,使得民众对任何带有"垄断"字眼的东西都持不信任态度。但是,这并不意味着一切垄断都是坏的,最起码,经济适用房和廉租房市场的垄断就另当别论。因为这两者都属于社会保障性住房,是政府应当向民众提供的,属于政府职责的一部分,政府不应该将其推向市场,而应该全部承担起责任。

事实上,发达国家也是这样做的。新加坡、荷兰、美国等发达国家在进行社会保障性住房建设过程中,基本上都是由政府垄断的。显然,如果垄断能够使政府更好地履行社会保障的职责,那么,垄断并不可怕。关键问题在于,政府在凭借垄断地位履行社会保障责任的时候,必须消除腐败并避免过分强烈的逐利倾向,因为这样容易使垄断的性质发生根本性改变,从而损及民生。

通过成立公司来建设社会保障性住房并非郑州的首创。早在1960年2月,新加坡就成立了住房发展局。1974年,新加坡又成立了国营住房与城市开发公司。从住房发展局成立到2005年底,新加坡共建造组屋97.3万套,使85%的公民住进了政府组屋。郑州市公共住宅建设投资有限公司与新加坡的国营住房与城市开发公司有许多相似之处。显然,政府专门成立公司垄断社会保障性住房并不是问题,真正的问题在于,政府对社会保障性住房的资金投入和政策扶持力度。

国外的社会保障性住房供应基本上都是写入法律的、是刚性的,政府必须严格执行。而我国在法律、法规上对政府建设社会保障性住房的责任没有刚性规定,缺少有效的约束力,也没有相应的监督、问责机制相配套,倘若地方政府不愿意在社会保障性住房上进行投入,而靠公共住宅建设投资有限公司自行解决,就必然导致公共责任的异化,公司运作也可能由于逐利而偏离社会保障的轨道,最终使民众利益受损。

而且,在发达国家,监督力量非常强大,尤其像新加坡这样的国家,其廉洁程度在世界上首屈一指,这最大限度地保证了其住房发展局和国营住房与城市开发公司的廉洁。那么,我们这里的公共住宅建设投资有限公司靠什么来保障它不与有关部门发生私下利益交易?一旦腐败发生,因腐败而增加的成本无疑将悉数转嫁给公众。

因此,郑州公共住宅建设投资有限公司能不能在推进社会保障性住房建设方面有所作为,在于其背后的政府是否愿意支持社会保障性住房的建设,能否最大限度地避免腐败行为的发生。倘若能做到这些,郑州的这次历史性尝试将具有积极的示范意义;倘若做不到,由某个公司垄断社会保障性住房的结局必然是损害民生。当然,民众更期待第一个结局。

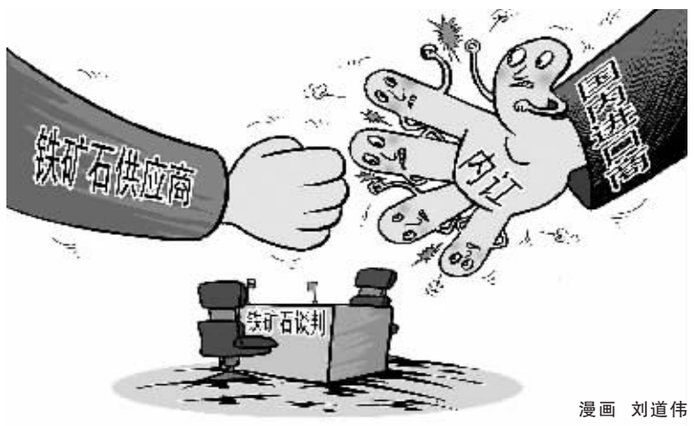
铁矿石谈判首先要消除内讧

⊙王苹

随着国际铁矿石价格谈判的日益临近,中国也开始加紧整顿进口铁矿石秩序。9月24日,五矿商会和中国钢铁工业协会召开进口铁矿石工作会议,公布了2007年铁矿石进口企业资质名单,拥有进口资质的企业再减6家,与此同时,进口商在进口铁矿石之前就要将进口信息报送商务部。

铁矿石进口乱局是导致我国在价格谈判中被动的重要原因之一。2005年度,铁矿石涨价幅度高达71.3%,而当年我国拥有进口资质的企业超过500家。这分散了我国的谈判筹码。这一弱势从印度铁矿石现货价中可以清晰地看出来。印度的铁矿石品位低,其价格依然能比长期合同价高出20%-80%,就是由于众多民营企业内讧给抬上去的。2006年,我国一举把拥有进口资质的企业削减至118家,这一年,铁矿石涨价幅度为19%。

但是,仅仅把符合资质的进口企业由118家降为112家还不够。铁矿石进口的混乱局面并未得到彻底改变。今年4-6月份,我国钢铁企业连续3个月减少进口铁矿石。而7月份,我国进口铁矿石3361万吨,同比增长35.9%,这一松一紧导致国际海运费大幅上涨。今年以来,巴西至中国平均铁矿石海运费最高达到56.954美元/吨,而2006年平均仅为27.63美元/吨。今年1-8月,铁矿石海运费就上涨了100%以上,成为中国钢铁企业被迫承受之重。



漫画 刘道伟

这暴露出来的问题,仍然是分散的铁矿石采购缺乏协调导致的。一方面,铁矿石供应和海运是高度垄断的。澳大利亚力拓、必和必拓及巴西淡水河谷三大企业,占了全球铁矿石供应量的70%,同时,3大铁矿石供应商垄断了全球铁矿石海运量的72%。强势垄断地位强化了卖方的话语权。另一方面,我国铁矿石进口分散在100多家企业,并且,这些企业的进口铁矿石方面,缺少信息的沟通和进口时间、数量等方面的协调,采购力量不集中,且采购铁矿石现货贸易额度大,长期合同买矿份额少,很容易被铁矿石供应巨头各个击破,被动在所难免。

从这个角度来看,我国不仅仅要减少拥有进口铁矿石资质企业的数量,同时,还应通过协作,拧成一股绳,强化自己的话语权。在此方面,中国有色金属的铜精矿谈判具有很好的借鉴价值。2003年11月,占中国铜产量70%以上份额的江西铜业、铜陵有色、云南铜业、大冶有色等铜企业联合在上海宣布成立中国铜原料联合谈判组,共同制定谈判细则,同时划出了价格底线,还对外宣布中国冶炼厂已做好减产准备。这一动作立即迫使国际铜原料供货商的主动让步,扭转了我国在国际市场铜原料采购活动中的被动地位。

产能过剩是我国屡屡在铁矿石进口方面发生内讧的根源之一。据统计,"十五"期间,我国钢铁全行业完成固定资产投资6800亿元,是2000年之前中国钢铁工业48年总投资的1.3倍。这使得我国钢铁产业的集中度较之其他国家显得非常低,而集中度低必然造成谈判筹码的流失,弱化自己的话语权。相关数据显示,2004年,我国排名前15家企业钢产量仅占我国总产量的45%,而日本前5家钢铁企业的钢产量占全日本钢产量的75%,欧盟6家钢铁企业钢产量占欧盟整个钢产量的74%。

中国钢铁企业从国外进口大量铁矿石,生产、出口到国外的却是没有太多技术含量的钢材,这种低附加值产品并没有为我国带来多少好处,却加剧了铁矿石资源的紧张与能源需求的紧张。我国虽然在不断淘汰落后产能,但是,由于受国际市场钢材价格高于国内市场形成的价差刺激,新增产能抵消了淘汰落后产能的努力。据悉,我国今年要关停和淘汰落后炼铁能力2255万吨、落后炼钢能力2423万吨,而今年新增的钢铁产能就已经达到3700万吨以上。这同样分散了我国在国际铁矿石谈判中的筹码。

我国钢铁业存在的内讧现象,导致了力量的分散,这最终让我国在铁矿石谈判中付出了惨痛代价,不得不一次次无奈地满足对方的漫天要价,要走出这一困境,必然消除内讧,集中力量,强化自己的话语权。

■上证观察家

中国能否走出一条新型工业化道路

简单粗暴地将汽车拒之门外既不正确,也不现实。但是,包括汽车消费在内的中国工业化道路一定要沿着可持续发展的方向前进才有希望。就此而言,我们应设定清晰而富有远见的汽车产业战略目标,并在目标中把节约资源和改善环境放到优先位置。

⊙邓聿文

日前召开的全国汽车产品出口工作会上传出信息,中国已成为世界第二大汽车消费国,第三大汽车生产国,第一大潜在市场。中国正在以惊人的速度进入汽车社会。

国际上通常认为一个地区进入汽车社会的重要标志是每百户居民拥有汽车数量达到20辆左右。按照这一衡量标准,我国很多城市已进入汽车社会。

汽车社会的到来,一方面让生活更美好,汽车的舒适、快捷、灵活、方便,甚至带来的自豪感都让人赏心悦目;另一方面,也让生活更糟糕,资源消耗、石油涨价、土地紧张、交通不畅,以及因感觉不平等而失衡的心理。除此之外,汽车社会的到来,还有一个更为本质的意义,即我们可能无法超越资本主义开创的旧有的工业发展道路。

上世纪90年代初,在规划中国汽车工业的发展战略时,产业界和人文界曾爆发过激烈的争论。争论的焦点在于要不要发展汽车,以及是否把汽车作为中国的支柱产业。一种观点以经济学家樊纲为代表,认为不能因为汽车会消耗资源和产生污染,就剥夺人们享受现代舒适生活和汽车文明的权利,资本主义国家的发展历史表明,汽车社会一定是要经历的;另一种观点以社会学家郑也夫为代表,认为鉴于中国人口的巨大以及资源和环境的承受能力,我们不能重走资本主义国家的老路,必须克制自己的内心欲望,探索一条没有汽车的现代文明之路。

现在看来,前一种观点占了上风。去年,中国汽车产量超过640万辆,位居世界第三。全国私人汽车保有量接近2200万辆,约合60人一辆。另据国研中心的预测,中国汽车保有量将在2010年达到5669万辆,2020年达到13103万辆。这说明,中国进入汽车社会,似乎是历史的必然选择。

工业化是任何一个现代化国家经济发展和社会进步的必经阶段。汽车社会则是工业社会发展到一定阶段,特别是随着轿车大规模进入家庭后出现的一种社会现象。而由英、美等资本主义国家开创的工业化道路,它的基本特征是:依赖从世界众多殖民地掠夺能源材料,并倾销其产品,蓄积资本积累。其结果造成了全球范围的贫富两极分化,资源大量消耗和生态恶化。发展中国家的工业化进程虽然大大晚于发达国家,而且在它们走向工业化的时候许多工业技术已逐渐成熟,许多新工业部门也开始出现,但迄今为止的发展道路表明,它们并未避免早期工业化国家"先污染后治理"的老路。尤其是采取追赶战略的国家,在其快速工业化阶段,人均资源消费量随人均GDP增长的关系表现得更为明显。这背后的根源,乃在于人类贪得无厌的本性。它在发展观的表现,就是风靡全球的发展主义。

所谓发展主义,是一种源起于西欧北美特定的制度环境、并在上世纪60年代之后逐步扩张成为一种为国际组织所鼓吹、为后发社会所遵奉的现代性话语和意识形态。在这一意识形态的话语下,环境—生态问题被忽视掉了,环境的代价、健康的代价等等被排除在企业内部的成本—效益分析之外。可以说,发展主义的思潮及其体制性开发对广大的发展中国家产生了极其深远的影响。中国亦不例外,再加上受历史条件、经济技术发展水平和经济体制等方面的限制,虽然我们一直在努力探索走符合中国国情的工业化道路,但中国的经济增长至今未能跳出传统的"高资本投入、高资源消耗、高污染排放"的发展模式。一个突出的表现,就是很多省市纷纷把发展汽车作为本地区的支柱产业。

作为中国这样的大国,我们应当走一条什么样的工业化道路,能否超越"发展主义"的"卡夫丁峡谷",某种意义上,不仅关系到为人类开辟一条新的发展模式的问题,也涉及到中国能否和平崛起的问题。现在的困难在于,一方面,我们要实现发展的均衡,保持社会的稳定,解决"三农"问题,就必须为几亿农民寻找生存出路,因此,包括汽车在内的大规模的重型工业化道路不可避免。但另一方面,历史发展到今天,我们已经丧失了发达国家重化工业高速发展时期享有的廉价资源供应量和环境容量。如果不能确保那些支持长期增长的资源和环境基础得到保护和发展,而是以牺牲环境和消耗资源为代价来求得发展,那么最后的结果极可能就是经济发展因失去健全的生态和资源基础而难以持续。

所以,简单粗暴地将汽车拒之门外既不正确,也不现实。发展的要义不是要人们过穷日子,而是要使生活现代化,享受汽车文明是人们应有的权利。但是,包括汽车消费在内的工业化道路一定要沿着可持续发展的方向前进才有希望。就此而言,政府应设定清晰而富有远见的汽车产业战略目标,并在这一目标中把节约资源和改善环境放到优先位置。这条新型的工业化道路能否实现,走出汽车、社会、人和谐发展的第三条道路,将考验着我们的智慧。