

Opinion

■ 专栏

防止大起大落攸关股市民生

防止资产泡沫和防止市场剧烈波动同样重要。维护投资者利益是一切股市政策的出发点和落脚点,当然也是调控的出发点和落脚点。“创造条件让更多群众拥有财产性收入”,关系的不仅是国家经济的大事,也是攸关股市民生的大文章,而关注民生正是十七大精神的最大亮点。撇开这个基本点来谈市场泡沫,显然非常片面。

◎ 黄湘源

最近有一种值得注意的说法,说是温总理两论股市发出了调控泡沫的信号。对此,笔者不敢苟同。

温总理在十多天时间里连续两次对股市直接发表自己的看法,确实罕见。不过,从温总理讲话精神来看,股市的问题是泡沫,而总理关心的则是稳定。

温总理两次讲话都没有讳言泡沫。特别是在新加坡的讲话中,在讲到在股指高的时候,又有声音说要防止资产泡沫,而且提到一旦泡沫破裂,会危害到中国经济的时候,他明确表示:“我觉得这两种意见讲得都对。”这里,需要理解的是,如果只是表示需要防止泡沫,那么,实际上只是表达了一种意见。可是,为什么说是“两种意见”呢?

温总理本人在乌兹别克斯坦的另一次讲话是这样说的:政府明白,防止资产泡沫和防止市场波动同样重要。笔者以为,将这两次讲话结合起来就可以很清楚地回答这个问题。

一点也不需要犹豫就可以肯定,中国股市存在泡沫,但是,如何对待资产价格泡沫却不是个不费思量就可以随便出手的问题。温总理说:“这件事情非常艰巨,因为现在中国股市发展得很快,股民的数量增加也很多,股市的波动牵动着国家的经济也牵动着股民的利益。”也就是说,政府要考虑的不仅是挤出反映在行情和价格上的泡沫,同时更重要的是对于国家经济发展的稳定和广大投资者利益的维护。

如何消除股市泡沫,历来有两种不同主张,一种主张主动挤泡沫,例如,

当年日本政府就曾经采取了这种做法。1989年5月,日本政府为抑制房地产和股市泡沫,开始实行了以一系列紧缩货币政策为主要手段的严厉调控,并很快就收到了效果。然而随着股市、房地产市场泡沫的破裂,也触发了日本经济长达十年以上的严重萧条,至今还不能说已恢复了元气。另一种就是前美联储主席格林斯潘所主张的“等待泡沫自己破裂”,就在今年的1月29日,格林斯潘还在上海的一个投资者会议上建议政府不要过多干预股市,应该放手让市场按其自身轨道发展。主动戳穿泡沫

不免需要承担经济动荡的巨大成本,并且带来影响就业、收入和消费等一系列的负面问题,但是,消极的等待也不等于不出现问题,一旦突发事件引起资金链突然断裂,泡沫很容易发生“突然爆破”,1995年英国巴林银行突然倒闭事件,不就是个典型案例么?

然而,就在温总理这两次谈股市之前不久,10月31日,格林斯潘在美国波士顿发话说:“中国股市泡沫将突然爆破”。格林斯潘的突然改口未必不包含着他所代表的某种利益倾向。国际资本的遥相呼应是,11月8日,以“做空中国股市”标的第一只ETF(交易所交易基金)“超短新华富时中国25

指数”正式在美国纽约交易所上了市。而恰好在这期间,上证指数不仅出现了今年以来最大的周跌幅,而且沪指不到一个月下跌超千点,下跌逾二成。

尽管温总理坦承我们还缺乏经验,但他的态度十分明朗,也就是对于“突然爆破”论的理性回应。事实上,贯穿在温总理这两次讲话中的基本精神,从头到尾就是这样两句话,也即“两种意见”:防止资产泡沫,防止股市大起大落。这也就是说,对于资产价格泡沫并不是不作为,但也要采取市场化方式而不能如以往那样简单地采取行政打压的方式。

温总理认为政府首先应关注的是夯实市场的基础。他提出:政府应从宏观上推进企业的发展和改革,特别是要进行公司治理结构的改造,使企业能够发展和盈利,并且能够可持续发展盈利,这是决定股市最基础的东西。对于防止资产价格泡沫来说,也就是治标先治本的意思。

由于我们的市场还不是一个完全以市场法则运作的市场,用市场化的方式来达到调控目标是不容易的,因而“政府还应该加强监管”。但是,温总理同时又说:“监管主要是通过经济和法律的手段,使股市能够做到公开、公正

和透明”。这里,虽然并没有排除必要的“经济和法律的手段”,但显然排斥了行政调控手段。尽管如何区分这几种手段的不同还有一些很微妙的问题,不过,大原则应该是可以肯定的。那就是,政府不应该也不会藉防止泡沫之口来打压股市。毕竟,打压股市不是调控的目的。

政府对股市的调控,既有对投资者风险教育的问题,也有如何来保护投资者的问题。不难设想,一旦股市泡沫“突然爆破”,那么,破掉的将不仅是泡沫。首当其冲的是基金和银行的资产损失,而最终的埋单者则必然是广大的投资者,特别是作为弱势群体的中小股民。那显然不是大家所愿意看到的。

维护投资者利益是一切股市政策的出发点和落脚点,当然也是调控的出发点和落脚点。温总理苦口婆心说的要让投资者都懂得的道理,倾听着对股民的感情以及股民利益的关怀,而关注民生正是十七大精神的最大亮点。“创造条件让更多群众拥有财产性收入”,关系的不仅是国家经济的大事,也是攸关股市民生的大文章。撇开这个基本点不谈,把温总理的意思简单地理解为打压股市泡沫,显然非常片面。

(作者系独立撰稿人)

通存通兑收费或涉嫌垄断

◎ 胡健

11月19日,热议多时的个人存取款跨行通存通兑业务终于开始在全国实施。然而从这几天的运作看,开通和办理这类业务的客户,并没有期待的那样多,“叫好不叫座”的一个重要缘由就是跨行通存通兑“代价”太高。

根据央行的规定,居民跨行通存通兑,须交纳一定手续费,具体数额由银行按照市场化原则“自行确定”。监管部门给了商业银行一定的收费自主权,其宗旨是为了促进商业银行间的竞争,以使费率的制定更趋合理化,为市场受众所接受。但本是竞争关系,具有网点优势且占据主要市场份额的工商、建设等数家银行业巨头却“不约而同”地将手续费确定为1%,上限200元。

我们姑且不说上限200元的1%手续费在程序和程序上是否公平合理,额外增加的经营成本应当通过什么渠道来消化,银行和消费者应当如何进行分担,单说这几家银行业巨头的“不约而同”是否涉嫌垄断。任何一个参与市场竞争的企业都有自由的定价权,这是毋庸置疑的。不同的企业对相同的产品或服务恰巧“撞车”确定了同样的价格,也是正常的,而且必然会随着市场的形势作出相应的调整,但如果这几家企业同时“恰巧”占据了主要的市场份额,且将各自的价格固定化,这种“不约而同”就不得不让人起疑心了。工商、建设等数家银行业巨头受到质疑,原因正是如此。

通存通兑对各家银行经营成本的影响大致是相同的,但作为同一项业务,从各行实际制定的费率水平和结构看,大银行比中小银行的定价要高数倍。大银行的经营网点比中小银行分布广,数量多,通存通兑会使大银行的利益受损、中小银行搭便车受益,因而大银行制定比中小银行高的通存通兑手续费,从而挽回损失留住客户,这是可以理解的。但具有竞争关系的大银行所制定的手续费和上限,又怎么会高得如此一致?如果没有事先的串通或者协同,1%手续费和200元上限怎么会发生在央行“自行确定”的政策之下如此雷同?这就无法理解了。

我们“小人之心”的分析仅仅是揣测而已。由于垄断协议尤其是价格卡特行为高度的隐蔽性,莫说是普通的消费者,就算是具有专业能力的执法机关也很难取证查处。但无论对通存通兑涉嫌垄断的质疑,能否成为有关执法部门和监管机构展开调查的诱因和线索,这一事件本身就已经说明,消费者和专业人士越来越从垄断的根子上去寻找危害消费者福利的真正原因,不仅将反垄断法看作维护市场竞争秩序的管制之法,更将反垄断法视为提升社会福利的“利剑”和维护公共利益的“盾牌”。

从中国乳业企业“以自律为名”发布“南京宣言”,要求取消所有乳制品的捆绑、搭赠等变相降价活动,再到方便面企业在世界方便面协会中国分会的协调下结成同盟统一涨价,五大航空公司在京沪航线上结盟,一时间折扣和机票骤减,随着越来越多涉嫌垄断的行为渐次浮出水面,民众对垄断行为的敏感态度不断上升,针对垄断行为的公益诉讼会层出不穷,竞争理念的普及和竞争文化的推广将水到渠成,任何试图通过垄断的方式谋取暴利的企图将大白于天下,并成为过街的老鼠,人人喊打。

(作者系全国人大常委会法工委工作人员)

哪个城市有资格征收“拥堵费”?

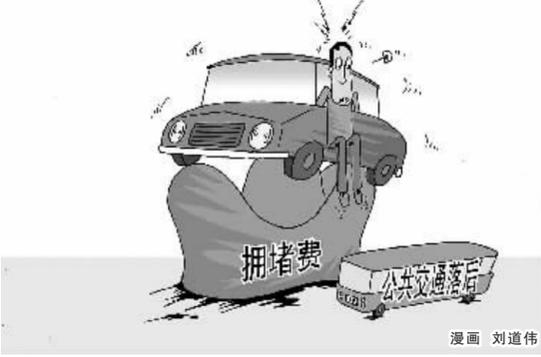
◎ 王杰

近日有媒体报道上海将在适当的时候推行“道路拥挤收费”(又名“拥堵费”),对此说法,上海市建设和交通委员会和市交通局相关负责人表示于11月26日均表示,有关“拥堵费”政策目前还处于讨论阶段,何时实施、收费标准等具体方案还有待进一步研究。

尽管有关部门称“拥堵费”政策目前还处于讨论阶段,但他们对此项政策的效果显然已基本认同,正如他们所言,如果实行这一收费政策,私家车的交通成本肯定会上涨,这将缓解市中心的拥堵现象。

拥挤道路收费的概念出现于20世纪70年代,新加坡、挪威、瑞典、英国、美国等国家部分城市已实施“拥堵费”,但是,无论世界上哪个城市征收此项费用,都有一个极其重要的前提,即公共交通高度发达,因“拥堵费”放弃自驾车的人可以通过公共交通达到出行目的。否则,“拥堵费”在发达国家是不可能获得民众同意的,不然,政府就可以故意在公共交通方面不作为,然后开征相关费用。

事实上,解决交通堵塞问题,开征“拥堵费”并非灵丹妙药,即使在那些已经开征此项费用的城市,也是不得已的选择,即在公共交通资源充分发掘,效率充分提升的情况下,交通堵塞问题仍然无法根除,才不得不作出收费选择。比较一下我



国的各大城市,公共交通资源得到充分利用了吗?效率达到最大化了吗?如果没有,那么,就没有资格谈开征“拥堵费”的问题。

我国香港地区比内地任何一个城市的人口密度都大,但是,香港却在不开征“拥堵费”的情况下,成功解决了道路拥堵问题。目前,九成香港市民出行选用公交,各种公共交通工具每日载客量总计超过1100万人次。仅香港地铁就占了整个公共交通系统运量的30%,香港一共六百多万人,每天坐地铁的就达到250万人。上海的常住人口大约2000万,几乎是香港地区的三倍,而上海地铁的最大运载量也还达不到香港的水平。去年“五一”黄金周期间,上海轨

道交通日均运载200万人次,就已经接近运送负荷的极限。而要达到香港的水平,上海地铁的运载量至少要达到每天运载750万人。

而且,香港还有铁路、大巴、公共小巴、居民巴士、出租车、渡轮等交通工具,形成了比较完善的交通运输网络,各种交通工具之间换乘便利。仅香港巴士,日载客量就超过400万人次,占全港每日公交载客总量的37%,而我国公交出行的分担率普遍不足10%。

尽管如此,我国公共交通的投入依然不足。2004年,全国城市轨道交通固定资产投资328.5亿元,仅占城市建设固定资产投资的6.9%。在2006年调查的117个城市

中,66个城市在公交场站建设以及车辆、设施装备和配置更新方面得不到政府资金和政策支持。

由于公共交通投入不足,许多人不得不选择购买私家车。在上海,政府为了限制私家车的扩张,实行了车牌拍卖的政策,这项政策至今饱受非议。因为当政府成为某项政策的受益者时,它就会有维持现状、维持收益局面的动力。而在香港,私家车的限制则主要是由公共交通的发达来完成的。截至2006年底,拥有接近700万人口的香港,领有牌照的私家车只有35.2万多辆,且大多数私家车只在节假日远游时才使用。

对比之下不难看出,我国道路交通堵塞乃是因为陷入了一个误区:政府公共交通投入不足——公共交通不发达——民众被迫买私家车——道路更加拥堵。显然,道路拥堵的根源在于政府公共交通投入不足所导致的公共交通不发达。另外一个原因就是交通管理问题。香港以上海三分之一的城市道路总里程,承担了与上海相同的城市交通总流量,却不发生拥堵,很大程度上得益于其现代化的管理手段。

既然条件更艰苦的香港通过努力就可以解决道路拥堵问题,我们的城市为何不学习香港地区的做法,反而一直想着打“拥堵费”的主意呢?如果公共交通的硬件设施和管理跟不上,谁也没有资格开征“拥堵费”。(作者系浙江国税局工作人员,财经专栏作家)

■ 上证观察家

应建立保障性住房的合理价格形成机制

保障性住房的合理房价应当让这一阶层的家庭有能力进入购房市场。制订保障性住房合理房价是将房地产市场宏观调控落到实处的重要一环,否则“稳定房价”就没有测量标准,也无法操作。

◎ 李开发

继建设部等九部门联合发布《廉租住房保障办法》后,经济适用房管理办法也有望于近日浮出水面。据悉,即将出台的《国务院关于解决城市低收入家庭住房困难的若干意见》(下称《意见》)为蓝本,将“有限产权、政府优先回购”等关键点纳入其中。而且,此《意见》明确指出,经济适用房属于政策性住房,购房人拥有有限产权,其今后上市交易将受到种种限制。这意味着,包括经济适用房在内的混淆于保障性住房与普通商品房的历史被彻底终结。

将保障性住房与商品房以明确的标准区别开来,不仅对于住房保障本身,对于今后的调控政策的走向等也具有非常重要的意义。

已经过去的3年,是房价持续暴胀的3年。在国家连续三年的房地产宏观调控政策背景下,房价上涨势头并没有得到有效控制,甚至越调越涨。其中一个重要因素在于没有区别对待、分别用力。笔者认为,思路决定出路,不能眉毛胡子一把抓。

房地产市场分两大类,商品房与保障性住房不是一个消费群体。商品房市场由市场自发调节,政府不需要管太多。要管理与调控的是关系民生的保障性住房。温总理前不久在新加坡考察保障性住房有一番重要讲话,核心就是要建立一套模式,通过限价房、经济适用房、廉租房及小户型住房,使保障性住房成为市场供应的大头。

笔者认为,搞好保障性住房建设,首先就需要一个标准,即要有一个城市保障性住房合理价格的形成体系。

社会主义和谐社会中人民享有充分的住房权利。正像汪光焘部长在2007年全国建设工作会议上指出的,住房是人的基本权利,是一种基本的社会保障”,他说,从十多年探索与实践来看,仅靠市场机制无法解决住房领域的社会公平问题。”

权利体现在具体的政策中。1998年国务院相关文件制订的保障性住房补贴标准是3口之家60平方米,即人均20平方米,2005年以来,建设部政策研究中心曾公布小康社会住房标准人均30平米。我国作为人口大国,参照保障性住房标准来统筹保障性住房建设,用小康住房的标准来指导城市商品住房建设,具有突出的操作价值与实践意义。每个城市的资源情况不同,人口集中度不同,小康住房标准也应当有所区别。

近几年来国务院政府工作报告中提出,要重点开发面向广大百姓的中低价位的商品性住房与经济适用房和平抑房价的基本精神,所谓“重点”即数量上要占大头,所谓“面向”是指城市居民有基本偿付能力的阶层的住房。

目前,实际需求保障性住房的数量看上去并不大,实际上是我们提供的太少,加上房价倒逼提前消费的人

群较多。在有条件享受保障性住房待遇的80%的城市居民中,只有至今没有住房、有住房但面积小于保障性住房标准、现有住房功能落后、质量差的城市居民才是实际需求的用户对象。据笔者的研究,这个数量不会超过城市家庭的30%,而且近期有需求的则可能是其中的一半左右,并不会给社会带来巨大的压力。

根据每个城市的大小不同,经济增长及住房需求不同,合理的保障性住房价格计算方式应该是:第一步,计算城市居民平均年收入及统计城市人口。第二步,计算城市家庭平均人口与家庭平均年收入。第三步,用家庭年收入平均月收入,并得到以月收入40%归还20年8成商业贷款的月供数。我们需要提高保障性住房消费能力的住房信贷制度。公认的前提是,在居民家庭收入的总支出中,支付住房贷款的款项不能超出总数的40%。第四步,按月供为家庭收入的30%标准计算出可承受的房价下限,此房价即为城市保障性住房的合理房价标准。

以北京市为例,2006年人均年收入为19978元,户籍人口与半年以上的常住人口为1530万人,户均2.7口人,按保

关注农产品涨价的“双刃剑”作用

◎ 梁达

在本轮以农产品为主的涨价中,农民确实从中获益。据国家统计局统计,今年前三季度,由于出售大宗农产品价格大幅上涨,使出售农产品收入大量增加。农民出售农产品收入人均1429元,增加235元,比上年同期增长19.8%,增速比上年同期提高14.2个百分点。

但我们也要看到另一面,即部分农产品价格上涨给城镇居民特别是部分低收入市民和困难群体的生活带来了较大影响,给农村居民本身的生活也同形成了一定的负担。

以农村情况为例。今年前三季度农村居民食品消费现金支出人均678元,比上年同期增加了89元,增长15.2%,增幅比上年同期高5.6个百分点。受价格上涨因素影响,前三季度农村居民购买猪肉数量有所减少,人均购买猪肉5.9公斤,减少13.3%。应该说,今年农村居民现金收入快速增长,主要得益于中央支持农业发展的各项政策和措施,近期农产品价格提高,乡镇企业和农产品加工业发展迅速,包括农民转移就业有所加强等等。

对于农产品涨价带来的“双刃剑”效应,应该理性分析与正确看待,正确引导与加强调控相结合。一是客观评价本轮农产品涨价。本轮农产品价格上涨是对农业生产比较收益下滑的一种补偿。虽然近年来取消了农业税,并对农民实行各种补贴,但随着生产资料价格和农村劳动力价格的上涨,农业生产成本大幅上升,农业生产比较收益在下降。有些农产品(食品)甚至出现亏本。农业比较收益下滑,最直接的原因就是农产品(食品)价格不合理。同时,随着农村劳动力外出打工不断增加和工资上涨,农业生产的机会成本明显增加。现在农民从事农业生产,并不全是看农业本身的效益如何,而是要依据对务工、经商和从事农业生产之间的收益进行比较而定。在农业比较收益持续偏低且明显下降的背景下,农产品(食品)价格出现整体性上涨是一种必然的趋势。

本轮CPI上扬虽然与农产品价格上涨有着密不可分的关系,但必须看到当前农产品价格上涨仍属于“恢复性上涨”。我国农产品价格多年来一直偏低,今年部分农产品恢复性涨价,会在较大程度上调动农民增加生产的积极性,而这种生产积极性,正是稳定和增加我国农产品生产的必备基础条件。因此,各级政府和有关部门应利用农产品价格上涨的契机积极推动粮食、生猪等产业结构调整,确保农民增收,而切不可因CPI上涨压力而对农产品价格盲目打压。

还应该看到,目前农民增收的长效机制并未从根本上完全建立起来。由于生产成本及中间流通环节牵掣,农民实际盈利空间并不是很大。农产品生产成本越来越高,使得农业生产效益越来越低。因此,应进一步完善政策保障机制,完善市场拉动机制,强化产业支撑机制,完善劳动力转移就业机制,完善城乡统筹机制,使农民增收的长效机制从根本上建立起来。

二是理性面对涨价带来的影响。我们在看待物价上涨对生活带来影响的同时,应该理性面对给自己生活的影响。应该说,改革开放近30多年来,由于城镇居民的收入增长一直高于农村居民,城镇居民的抗风险能力要大大高于农村居民。“十一五”期间,我国城镇居民人均可支配收入增长平均每年增长9.6%,而农村人均纯收入年均增长速度仅为5.3%。2006年我国城镇居民收入比已由2004年和2005年的3.2:1和3.2:1扩大到3.28:1,绝对额的收入差距已达到8172.5元。因此,城镇居民应该客观面对涨价的冲击,理性承受各种改革的压力。

因此,既要千方百计建立农民增收的长效机制,不断提高农民收入,又要保持粮油肉蛋价格相对稳定,才能在兼顾农民和城镇居民利益的前提下,不断缩小城乡差距,让改革的成果普惠于民,构建和谐社会发展氛围。

(作者系国家统计局专家)

特别说明

评论版投稿邮箱已经正式改为plb@ssnews.com.cn,请各位作者继续惠寄稿件。