

Column

■知无不言

全球经济失衡： 到底是谁的问题



袁东
中央财经大学教授

人类文明总是在竞争中进步的。因为结果总有输赢与先后，所以竞争在激发活力的同时，也并非令各方都很愉快。那些暂时领先者，对于不甘落后，奋起直追，甚至挑战自身领先地位者，总会加倍警惕，尤其是在发生利益冲突以至影响到自身利益维持与增进时，就更是指责的多，似乎任何相比以前“均衡状态”的“失衡”，都是后来挑战者造成的。

时至今日，恐怕很难否认，中国已经成为以美国为核心的欧美领先者的一个日趋强劲的竞争者。过往30年平均9%以上的经济增长速度，特别是步入新世纪后，对全球经济增长贡献度与影响的进一步扩大，都使得那些暂时领先者不得不将其国际竞争策略中，更多地关注并想方设法对付这一不容再忽视的挑战者。

随便举个例子吧。最近，我读到美国加州大学伯克利分校经济学教授德龙的文章。他以引用30多年前一位美国财政部长的观点作为文章的开端：“在40年前布雷顿森林体系的最后日子里，尼克松政府的财长约翰·康纳利告诉欧洲同行，虽然美元是‘我们的’货币，但其错配及其造成的全球不平衡，可是‘你们’的问题。”德龙其实并没有得出什么新颖结论，只是再次重复了康纳利的陈词滥调，只不过，康纳利针对的主要是英镑、法郎以及马克等欧洲货币，而德龙针对的主要是人民币。

康纳利因担任一个庞大家族的石油与不动产顾问而发财，在1971年2月被尼克松任命为财政部长之前，曾任肯尼迪政府的海军部长，当过8年德克萨斯州州长。他在出任财长时坦承“对金融一无所知”，但他取得了曾任美联储主席19年之久的威廉·麦切思尼·马丁的指导。这位自称是“国际金融修整好的球场上的流氓”的财长，刚上任就赶上美国100年以来首次出现国际贸易赤字——“惊人的300亿美元”，通货膨胀率居高不下，失业率高达6%，糟糕的经济已经严重威胁到美元的国际货币地位。为了解决国内经济

问题，维持美元在国际货币体系中的主导地位，康纳利任期内的最主要工作就是解决美国人自己认定的“美元汇价被高估”的问题。

为此，得到了尼克松总统授权的康纳利，代表美国政府，同欧洲国家与日本展开了自二战之后最激烈的货币和贸易斗争。由于美国政府将其本身糟糕的经济问题与国际收支赤字归咎于欧洲与日本货币没有相应升值，所以，这位接受过律师培训的康纳利，以其“桀骜不驯”的姿态，面对欧洲与日本代表多次声明，当时的国际经济和货币“失衡”是“你们的问题”。

因此，在1972年11月于罗马召开的十国集团副财长级会议上，美国政府代表就正式要求其他国家货币平均升值11%。在当年12月份于华盛顿史密森学会大厦再次举行的会议上，美国如愿以偿。其中，日元升值幅度最大，16.95%。这就是在国际货币史上留下一笔的“史密森协定”。美国从这一协定升值得到的好处，“估计使国际收支改善80至90亿美元”。

但是，也正是从那时起，以各国货币与美元挂钩，美元与黄金挂钩的“布雷顿森林体系”彻底作古。美元进而各国货币从此彻底失去了贵金属支撑。有着内在价值约束的“货币与金融纪律”不再对各国政府起作用。尽管在过去37年里，美元仍是各国的主要储备与国际贸易结算货币，但这背后的原因，主要是美国经济的良好表现，尤其美国继续作为全球最大以及作为最终消费者的“火车头”作用，而对美元形成的有力支撑。

如果将当今美国经济与美元面临的形势，同37年前发出“康纳利指责”时相比，并非德龙教授所说的“没有什么动力去竞争，相同的只是，美国政府需要通过强迫已成其第二大贸易伙伴的中国升值其货币，试图解决面临的巨额贸易赤字、高企的通胀率与失业率等国内经济问题。不同的却是，各国面临的国际货币体系已截然不同了，作为美国强有力的竞争者，欧盟国家，其综合实力已今非昔比，更为重要的是，欧元对美元形成了从来没有过的挑战。”

由此，美元能否继续作为绝对的国际贸易结算与储备货币，完全取决于美国的经济实力，特别是人们对美

国今后引领全球经济增长的能力及其相对地位的预期。但这不仅取决于美国自己的努力，更取决于竞争者的发展状况。如果人们对后起竞争者的前景更为乐观，而美国政府不是将主要精力放在“对内”的改革与发展上，还是“康纳利指责”，将其自身问题不分青红皂白地归结为外部——“你们的问题”，把精力放在企图通过“对外”施压，迫使竞争者货币大幅度升值，以获取自身状况的改善，则无异于“刻舟求剑”！

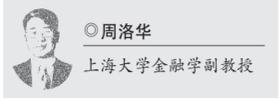
因为，在全球经济已经形成不同竞争板块的形势下，各板块的货币也在加剧竞争。没有了“贵金属本位”的各板块货币在各国储备中的份额，完全取决于相应经济体的发展前景。而迫于美国压力而大幅度升值的货币对本国经济所带来的消极后果，更使得那些发展势头强劲的国家，不会再轻易屈服于美国政府的压力。因而，不管多么“桀骜不驯”或者再怎么自称“流氓”的人士担任财长，迫使他国货币大幅升值的“康纳利法宝”，都不可能再是美国手中灵验的武器。所以，现今的白宫只好让美元大幅度贬值。

然而，对被指责者而言，“康纳利指责”确也有值得深思之处。就德龙教授在文章中所提到的人民币来看，为什么新世纪头两年里还是“通货紧缩”，却很快转变为泛滥到令人头痛的“流动性过剩”？这种急骤转变不可能都是健康的。其间，财政、货币、贸易、汇率、外汇储备等多项管理政策，以及更广泛的国内经济与社会政策，有没有值得检讨的地方。现在看来，至少在认识并处理政府同市场的关系上，具体政策手段及其实施的时点上，存在着行政手段过于挤压市场手段的问题，即便是那些事后证明应该采取的政策措施，也有过于滞后的问题。

因此，可以说，全球经济与货币体系从来就不曾存在一种永恒和稳定的“均衡”。均衡与否，从来都是依谁的利益而言的。如果后起竞争挑战者跟随着被挑战者一起喊“失衡”，不是无知，就是愚蠢。至于当今“美元以及欧元对于人民币及亚洲货币的错配”，如果存在，更多地也不是亚洲的问题。但亚洲各国可以借此更深层次地剖析自身的问题，以求更健康更快地发展，在进一步增强竞争力的道路上更加自信地前进。

■乱弹

汽车业希望寄托在公共交通工具上



周洛华
上海大学金融学副教授

那天与某券商汽车行业的研究员聊天，他抱怨说汽车行业研究员最难做：“因为每个人都是研究员，无论我分析的是否有道理，总有许多人来争论”。喜欢评论中国汽车行业的人太多了，就像中国足球的球迷一样多。中国汽车行业的国际竞争力也与中国足球的现状差不多：关心的人也多，就是成绩一般。

我本来还想多说几句，被他这么一说，只好把话咽下去了。回头想想，觉得自己可能在这个行业并不如他更有发言权。因此，我下面写的这些内容只能被视作是普通球迷的发言，而不是专家的观点。话说回来，我们这些年遇到的足球专家还少吗？中国足球水平也没有见长进多少。

前段时间大家纷纷在议论中国工商银行的总市值已经超过花旗银行了，殊不知上海汽车的总市值也超过通用汽车了。不过，我倒建议把上海汽车从汽车板块中剔除，而将其选入零售行业板块的龙头股。

事实上，尽管自主开发能力已经有了很大提高，但中国汽车股在某种程度上仍然是世界各国主要汽车制造商向中国出口汽车的代理商，只不过这个代理做的程度比较深，能够当地组装一下汽车，能够将各品牌的汽车卖到国内市场，建立销售和服务网络，确保消费者买到了外国汽车之后，能够享受本土化的服务。当然，平时的工作也可能包括帮助外国伙伴进行政府公关的内容。

中国的轿车股就像家乐福超市，以销售其他人的产品为主，同时也有一些少量的以家乐福为品牌的简单商品(比如：手纸和肥皂)。这些特大

国有汽车企业其实更多地是在从事外国厂商的国内总代理和售后服务的工作。

我始终认为：竞争力不是培养出来的，而是竞争出来的。那些大型国企背后有政府和外资的支持，反而没有什么动力去竞争，内部的机制很可能是中国式官僚主义加上外国式官僚主义。中国政府本来希望创造良好的环境让这些国企去发展，结果这些国企发展起来的往往是官僚主义，然后伸手向政府要更多的政策，以便“规范市场”，防止“过度竞争”。

我看汽车类股票有几个原则，首先，我一直比较看好那些股权分散、公司治理比较好的民营上市公司，他们有可能给我们带来意外的惊喜。凡是在最恶劣环境拼杀出来的，一定有其独特的优质基因，能够在未来的竞争中取胜。现在国有控股公司的股价之所以表现优异是因为市场存在着对于大股东注入资产的预期。如果抛开这个预期，这些公司的竞争力恐怕不足以支持高溢价。

其次，我认为我们应该建立一种长远的关于中国汽车市场的预测。如果就是简单地、低成本地复制欧美发展的道路，我们的汽车行业整体估值就不那么具有吸引力了。任何高估值背后不仅要有高成长的故事，还要有超越同行的新价值。为什么那些类似谷歌的公司被市场给出那么高的定价？因为谷歌公司带来的是前所未有的新东西，我们几乎无法预测其未来的发展潜力。反观我国的汽车股，我们几乎已经看到他们的前途了：继续引进外资伙伴的车型，本地组装一下，高价出售给本地市场，科研开发永远落后于外资伙伴。对于这样的公司，不仅不能给出高溢价，还要给出一个折扣。这就是我对中国大多数汽车股票的看法。无论整体上市期的期望多高，我都不认为汽车股有多大的投资价值，大多数汽车股票其实类似

于一个持有外资车企在华工厂的部分股权的封闭式基金。

尽管如此，我还是看好那些公共交通工具的生产商。我始终认为中国的汽车行业不可能也不应该向美国模式发展，几乎每个人都有一辆轿车，中国的道路、能源和地球的环境都无法承受这样的模式。最终我们会发展出符合中国特色的公共交通系统。

基于中国的国情，公共交通更有广阔的发展前景。这为中国汽车工业提供了一条不同于欧美的发展道路。

公共交通工具比轿车更容易应用新技术。铝合金车架、碳纤维材料、混合动力等节约燃料的新技术如果全部应用在一辆轿车上，其造价可能无比昂贵，只有大富豪才买得起。而买得起高价车的富翁可能根本不在乎节省那几个油钱。如果这些新技术全部应用在公共交通上，那情况可能完全不同，这些成本让100个人承担，可能对成本的影响微乎其微，使得公共交通工具在高油价时代体现特殊的优势。油价越高，这些新技术就越能够快速应用于实际产品中，从而形成比轿车工业更有竞争力的新产业。

据我所知，我国公交车的国际竞争力和国际地位远远高于轿车行业，两者的关系大概就像中国女足和中国男足：一个是缺少关心却扬眉吐气，一个是备受瞩目却屡屡受挫。

大多数发达国家的公交车行业都萎缩了。我国政府对汽车行业最好的扶持，我认为就是放开油价，压低油价虽然使得通货膨胀的数据看上去温和了些，但却使得汽车产业增长方式向错误的美国方式靠拢。未来的中国汽车行业应该是以具有国际竞争力的公共交通工具生产商为主的。我希望他们加紧运用新技术，实现新突破，并且希望政府能够公平地对待每一个参与的企业。



美元能否继续作为绝对的国际贸易结算与储备货币，取决于美国的经济实力，特别是世人对美国今后引领全球经济增长的能力及其相对地位的预期。但这不仅取决于美国的努力，更取决于竞争者的发展状况。如果白宫不是将主要精力放在“对内”的改革与发展上，而是将其自身问题不分青红皂白地归结为外部的问题，把精力放在企图通过“对外”施压，迫使竞争者货币大幅度升值，以获取自身状况的改善，无异于“刻舟求剑”！

■德拉克在中国

“如家”： 加减法也是创新



黄建东
彼得·德拉克管理学院

为了以客户价值为中心的创新，就必须改变固有的观念。

德拉克在《创新与企业家精神》一书中说，战略“已经成型的产品或服务转换为新的东西。它改变了这些产品或服务的有效性(utility)、价值和经济特征。虽然从物理角度来看，这些产品或服务并没有什么改变，但从经济角度来看，它们却是迥然不同的新事物。”

说到企业在实践中如何使用“改变价值和经济特征”这个重要的创新战略，或许“如家”的例子会给我们较大的启发。因为，“如家酒店连锁公司”创造了一个看似传统却又全新的经济型酒店行业。

在人们的印象中，传统的酒店行业，三星追四星、四星追五星，而且三星之间、四星之间、五星之间都在为追赶竞争对手而制定竞争策略。与之相反，“如家”对旅客的价值则是通过对传统星级酒店要素的剔除、减少、增加、创造，把自己与星级酒店和社会旅馆区别开来，推出了中国的经济型酒店模式。“如家”的这种做法本身就是一种创新。

如今越来越多的商务旅行人士和经济富裕的出外旅游者，第一需要的是充足的睡眠。由于出差公干的商务人士业务繁忙，传统星级酒店提供的许多空间和服务他们其实根本无暇享受。对他们而言，最重要的设备只有两个：床和卫生间。因此，“如家”做的第一点是：给客人提供一个温馨、舒适的睡眠——即睡个好觉，同时能够舒舒服服地洗个澡。“如家”的卫生设施达到、甚至超越传统星级酒店的水准，保持“叫早”服务，同时在房间的颜色上增添变化，增加温馨感。

不论是星级酒店，还是经济型酒店，旅客都要求良好的服务。因此，“如家”做的第二点是：提升旅店的服务质量，让“如家”的客户能享受到高水准的住宿质量，因良好家具带来的舒适性、市中心区位优势带来的方便性，同时得到清洁和安全周到的服务。

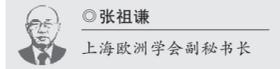
在人员配比(即员工与客房数的比例)上，“如家”一直控制在0.3到0.35之间，而一般的酒店，人员配比都在1以上。“如家”每百间房的用人为30至35人，远远低于传统高星级酒店每百间房100至200人的配置。“如家”使用分体式空调，冬天使用暖气，只有占地50至100平方米的小餐厅，把更多的空间变成客房，餐厅不对外服务。(如果附近有餐馆，甚至干脆把餐厅也省了。)大堂不大，装修也并不豪华，但要求一定是整洁、温馨的。“如家”在客房的干净程度、房间的布局、床铺以及淋浴上突出重点，但是却收取低于传统三、四星级酒店的价格。因为“如家”不在餐厅、桑拿、KTV、大厅等地方过多投资，其成本也就自然地降了下来。这样的“花社会旅馆的钱，享受星级酒店的服务”，自然广受旅客的欢迎。无怪乎，“如家”成立这几年来，发展势头如此之猛，一跃而为中国经济型酒店的龙头，在中国酒店业激烈的竞争中赢得一片天地，找到了全新的蓝海。

“如家”的成功，绝非偶然。因为它找出了竞争对手忽略的地方，提供客户尚未满足的需求。

找出竞争对手忽略之处，提供客户尚未满足的需求，实在是营销最基本的东西，可是为此能去孜孜不倦努力的人却那么少，说起来，德拉克对此也无法解释。他在《创新与企业家精神》中说：“大多数读者会这么认为：‘这只不过是基本的营销理论。’他们的想法完全正确，这确实只是最基本的营销理论，也就是要从分析顾客需要的效用，他们要购买的东西、顾客的现实情况以及顾客所需要的价值入手。但是，为什么经过了40年的营销理论宣传、教育，而且还有专门从事营销的专业人员，却仍然只有少数几家公司愿意接受这些市场营销理论呢？我无法做出解释。现实依旧如此，凡是愿意把市场营销作为战略基础而加以运用的人，就很可能以最快的速度、最小的风险获得产品或市场的领导地位。”

■大西洋边

法兰西新生活方式 从禁烟开始



张祖谦
上海欧洲学会副秘书长

因为一项严厉的禁烟令，法国新年伊始又成了欧洲舆论关注的焦点。根据元月2日生效的新规定，法国所有的餐饮、娱乐和公共交际场所不得吸烟，违者视情节轻重将被处以68,100和450欧元的罚款，有关经营者也将被处以135或750欧元的罚款。即便在高收入的法国，这样的罚款额也在不算少。现在，法国能够吸烟的公共场所只剩下餐馆和咖啡馆的室外座位，以及全封闭的和靠通风管换气的房间了。

如此严格的禁烟令一颁布，法国舆论哗然。左派报纸《解放报》自然不会放弃抨击右翼萨科齐政府的机会，刊文称萨科齐政府“以公共卫生为由，管制私人生活，侵犯个人自由”。持中间立场的《世界报》也刊登某医生的文章说，禁烟是法国“走向专制社会的初步”。这位医生不认为政府的目的仅仅是出于对民众健康的关爱。他尖锐地反问：为什么政府不禁止餐馆烹制和出售有害健康的高脂肪食物，也不禁止排放有害气体的汽车呢？生意直接受到影响的烟草店当然不罢休，拥有2.8万成员的烟草店联合会在《巴黎竞赛报》上登了大幅宣传画，上面是萨科齐总统在爱丽舍宫办公室吸烟的照片，下面标题是：爱丽舍宫是可以随意吸烟的私家住宅还是工作场所？

按理说，“吸烟有害健康”已成常识，而且法国去年就已禁止在医院、学校和政府办公室吸烟了，为什么现在实行的禁烟令会引起如此强烈的反应呢？这就要多谈谈吸烟与法国历史文化的关系，以及禁烟令可能产生的社会影响和政府意图了。

说起来，法国人的吸烟不仅颇有“年头”，也大有“来头”：它涉及法国历史上一个非常重要的人物——亨利二世女王卡特琳·德梅迪西。这位女王的三个儿子都当过法兰西国王(分别是弗朗西斯二世、查理九世和亨利三世)，她本人在1560年至1574年间当过摄政王，而且有传说她是屠杀胡格诺派教徒的圣巴托罗缪惨案(公元1572年8月24日)的制造者。

卡特琳·德梅迪西女王也是“寡人有疾”，患了难以治愈的周期性偏头痛，痛苦万分。于是，一个名叫让·尼柯的法国外交官从美洲带来一些烟叶“孝敬”给她，声称这种奇妙的叶子对治疗偏头痛有“特效”。人们现在不想像吸烟对暂时缓解女王的头痛症状会有一些作用。于是，吸烟就渐渐从宫廷传到法国各个社会阶层。这个外交官也因此“青史留名”：烟叶中的主要有害物质尼古丁便是以他的名字命名的。巴黎市中心第七区有一条街道也是以他的名字命名的。到巴黎去的读者如有兴趣可去看一下。

或许正是因为吸烟最初是从法国王室传出来的，在很长时间内，吸烟在法国很时尚。人们耳熟能详的许多法国名牌广告(如名牌时表Collette和卡慕白兰地的广告)里，俊男和靓女都是手持香烟。法国女式时装设计大师贾布

莉尔·夏奈尔有代表性的那幅侧面头像也是昂首叼着香烟，香烟这个小道具所起的画龙点睛的作用不可小觑。几百年来，吸烟几乎与法国文化和生活方式融为一体了。据统计，瘾君子在法国人口中占四分之一，达1200万人。

然而，根据新的禁烟令，法国人不仅再也不能在几乎所有的公共场所吞云吐雾，被法国人视为法国文化和生活方式的标志的咖啡馆也成了禁烟区。这让很多法国人受不了。

对于不少法国人来说，咖啡馆是家庭和工作场所之外最重要的“第三空间”。在这里，相互间社会阶层的差异似乎消失了：你可以同周围的陌生人随意交谈，也可以惬意地享用自己的饮料和香烟。因此，有的法国人甚至说，法国大革命所倡导的自由、平等和博爱的精神在咖啡馆保存得最多。传说哲学大师萨特和他的伴侣、作家德·波伏瓦就是在烟雾缭绕的咖啡馆里探讨哲学问题，酝酿出影响深远的存在主义学派的。也有人说，咖啡馆在法国具有“社会润滑剂”的功能：不同社会阶层和群体在这里至少暂时地被笼罩在令人陶醉的氛围里，他们间的分歧和摩擦似乎被“烟酒不分家”的情谊所取代了。

对于平日在上班时要看老板和上司脸色，在家里要为无数琐事烦心的中下层法国人来说，在咖啡馆消磨时间是他们生活中的一大乐趣。如果不能吸烟的话，大多数顾客一定匆匆地喝完饮料，然后转身走人。这样，他们生活中的一大乐趣也没有了。

人们更担心的是，这项经过国民议会而以行政法令的形式颁布执行的禁烟令，意味着崇尚美国经济模式的萨科齐政府要对法国生活方式和社会习俗开刀了。萨科齐在竞选时就呼吁法国人“多干活，多挣钱”，萨科齐总统在经济政策上颇为倚重的财政部长克里斯蒂·加拉尔德女士也公开呼吁法国人改变悠闲的生活方式。这位曾长期担任爱一家著名律师事务所主管的女强人有一句名言：“法国是一个善于思想的国家。但是，现在思想已经足够了，要做的，是卷起袖子干活。”她还说：“现在要与鄙视工作的法国传统决裂，因为这种传统将使法国倒退到古代社会。”喜欢在咖啡馆消磨时间的法国人听来，这些话好像是直接针对他们说的。

与禁烟令生效同时，萨科齐总统宣布，他在竞选时许诺的改革在新的一年里将“启动”了。按照萨科齐的说法，去年11月取消火车司机等行业在养老金方面的特权，仅仅是改革前的“开胃酒”。因此，卫生部长罗琳·巴塞罗说“禁烟是一种新的生活方式，累犯和故意对抗者将受严惩”的话，其含意值得人们重视。

从禁烟令生效十多年的情况来看，绝大多数法国人还是遵守有关规定的。有的餐馆和咖啡馆正在考虑缩小室内面积，增加室外座位。因为，吸烟有害健康是一个客观事实。法国每年死于吸烟或间接吸烟引起的人数高达7万多人。这终究是一个严重问题。更何况，面对来自自动驾驶的发展中国家的竞争，崇尚自由、平等的法国更不能躲在贸易保护主义的围墙后面优哉游哉吧？