

Column

思想

在很大程度上,历史是伦敦和纽约成为世所公认的国际金融中心的更重要因素。而偏偏历史条件是无可复制的。每个时代都有每个时代的初始条件,能创造性地寻找到在当时条件下可以最好配置资源的生产方式和商业模式就是最好的模式。相互复制的制度是不会有生命力的。在今天的全球化时代,我们更需要用创造性的眼光和思维方式来思考问题,不要总是假设在经济社会的任何领域都存在着一个固定不变、唯一可以成功的模式。



全球化时代,究竟什么是“中心”?

张军
复旦大学中国经济研究中心主任,经济学院教授,博导

5月上旬,我去新加坡参加一个学术会议的一天,北京宣布要成为中国的金融中心。这个消息的发布时间很特殊,距离上海举办陆家嘴论坛(一个大型的金融论坛)只有三四天的时间。于是,上海与北京争夺金融中心的话题一下子成为大家议论的热点。我本来是不愿意为这个话题再发什么评论的。但我总感到,“中心”这个词对当下中国似乎比世界的其他地方都更重要。在地方现象中,“中心”总是个太浓的情结,因此今天借本栏再发点逆耳之声。

如今,地方政府要建设的中心是很多的。有希望成为国际中心的,有要成为地区中心的。中心有金融的,经济的,制造的,航运的,贸易的,创意的,科技的,不胜枚举。大家似乎都要在某个方面成为中心才行。

我曾经写过一篇评论文章说,其实金融的发展内容并不是只有建设一个中心,而是一个非常系统的东西。政治、法律、教育水平和人力资本的发展不是一个短期里可以造就的工程,它们需要很长的时间。伦敦和纽约成为世界的金融中心不是偶然的,虽然也有偶然和历史幸运的因素。但是如果要把它们演进成金融中心的过程想象成一个可以复制的程序,那就错了。今天这个世界上有很多类似金融中心的社会现象,实际上是难以在别处复制的。别人可以学到一些形似的东西,可以把自己本土的事情做得更好一些,但并不是可以短期里面就能复制一个相同的东西去取代别人。中国的金融业的确有很大的发展空间,上海也的确有潜力,但这并不意味着未来数十年上海或者北京就能成为世界的金融中心。没有什么单一的指标可以造就这个中心。中国的金融发展空间是很大的,但发展金融市场和金融制度的任务并不等于或仅仅在于建设一个或者两个金融中心。

在很大程度上,历史是在伦敦和纽约成为世人公认的国际金融中心的更重要因素。而偏偏历史条件是无可复制的。美国在英国有不少今天大家公认的著名高等学府,如牛津、剑桥、哈佛、耶鲁等等,数百年来这个世界也没有在别处成功地复制出这样的学校来。但这并不妨碍200年来很多国家仍然可以建设成为一些在某些方面非常优秀的大学。问题在于,当我们看到一些成功的案例时,我们有没有想过,到底应该如何去学习?因为看到哈佛大学

有医学院,于是国内的很多著名大学就要与当地的医科大学合并,也要有自己的医学院。看到人家大学里面保持有传统的学院制,于是我们也赶紧成立学院。其实,这些东西对一个大学根本就不重要,不是每个学校都要有这些东西,它其实只是与每个学校不同的历史沿革有关,但却很快被我们学来,而那些最重要的东西,如大学的宪章和治校的制度,却被拒绝吸收。结果呢,我们把自己有历史和传统的东西丢掉了,学了人家的一点表皮,弄得不伦不类。

类似这样的照搬学样实在是啼笑皆非。在我们很多地方政府情有独钟的“中心”建设工程中,不少都希望成为什么国际跨国公司总部的所在地。这个想法的逻辑是很简单的,就是说,成为一个国际中心当然应该可以用吸引国际著名跨国公司总部的数量来度量。但问题是,跨国公司或者登上财富500强的公司有很多其实并没有真正的总部啊。在全球化的时代,一个真正的跨国公司越来越成为没有中心或者没有总部的公司。当我们说要建设所谓的“总部经济”时,我们是否清楚,总部这个概念在今天还有多少价值?不妨举几个例子来说,美国著名的玩具“芭比娃娃”,设计在美国,原料供给在亚洲和拉美,生产中心放在中国,染色在欧洲,销售中心却在瑞士。面对这样一张流程图线,谁能定义“芭比娃娃”的总部究竟在哪里?

其实,每个时代有每个时代的初始条件,企业家的最重要功能就是创造性地寻找到在当时的条件下可以最好配置资源的生产方式和商业模式。归根到底,相互复制的制度是不会有生命力的。在今天的全球化时代,我们更需要用创造性的眼光和思维方式来考虑我们自身的事情,不要总是假设在经济社会的任何领域都存在着一个固定不变的模式,并认准这是唯一可以成功的模式。

从某种意义上讲,我们的学者和官员都太善于高度概括自己看到过的东西,不怎么愿意去关注那些有差异的东西,而且总是习惯于把看到的现象大而化之地归纳为一个模式,用这个模式来指导自己的思想和行动。因为这个原因,我们的地方政府在经济发展战略中才会有各种各样、且又如此浓重的“中心”情结。回想起来,数十年来,这种很可怕的思维模式已经渗透到了我们工作的每个角落,而这些被概括起来的模式已经让我们丢失掉了多少创造的机会啊!

冷眼看“亩产税收”

陈宇峰
经济学博士
浙江工商大学经济学院副教授

土地自古以来都是稀缺性的资源,对土地的不同利用方式也决定着一个国家或者地区的可持续发展能力。近些年,随着中国经济的快速发展,无论是工业用地还是住宅用地的需求都急剧增加。再加上劳动力要素的无限供给,而土地的有限属性大大抬高了土地相对于劳动力的相对价格,变得异常昂贵。按照著名经济史学家道格拉斯·诺斯的历史观察,如此环境必然加剧土地制度的重新安排和创新改革。历史上,正是土地制度的不断创新,确立现代意义上的产权制度,由此引发了引人注目的西方世界的崛起。因此,无论如何,眼前应该正是中国土地制度改革层出不穷的活跃期。浙江永康为了破解工业用地荒而提出的“亩产税收”新思路,就是其中的一个典型例子。

永康这个号称中国“五金之乡”的江南小县,近年间随着传统五金手工作坊的突破性铺开,整个县域经济获得了前所未有的发展。可惜先天不足,山地环境成了严重限制工业用地的瓶颈,很多中小企业因此渐渐外迁武义、东阳、金华、缙云等周边县市,永康的经济增长和财政收入遂大受损失。进一步的调研数据表明,去年永康纳税超百万元工业企业156家,总占地1万亩,税收12.5亿元,亩产税收12.6万元,高于全市企业平均水平一倍。其中前30位占地不到1000亩,但是纳税4.16亿元,占百万元工业企业三分之一;后30位占地3797亩,纳税1.43亿元,亩产税收3.77万元。为了解决这些土地紧缺带来的税收流失,永康市提出一个分层供给的新思路:把永康有限的土地优先供给给那些“亩产税收”高的企业,优先解决这些企业的用地困难。按照这一改革的思路,那么“亩产税收”高的

公交民营化:为何多赢变多输?

黄建东
彼得·德鲁克管理学院

今年4月15日,车城十堰市公交公司集体停运。这是该市公交集团公司改制五年来的第四次停运事件。事发当天,十堰市委召开常委会,决定收回公交集团公司的城市公交特许经营权。十堰的公交改制,在中国并非独此一家。十堰遇到的难题,当然也非十堰特有。湖北黄冈公交民营化之后,2006年11月同样出现停运风波。2007年,因为合肥五个月之内连出公交车事故造成11位市民死亡,主管部门认定“引入民营资本,实际上是走了弯路”,随后清退民营资本,回收公用资源。重庆、南京等地原本已民营化的公交事业也重回国有。公交民营化改革,得从5年前说起。建设部2002年12月颁布了《关于加快市政公用事业市场化进程的意见》,首次提出鼓励社会资金、外国资本参与城市市政公用设施建设,此后很多地方开始考虑进入实行公交民营化。2003年3月,浙江一位民营企业主和十堰市政府签订《股权协议书》,十堰市公交整体易手,政府退出国有资本,公共汽车总公司变身民营企业。十堰市因成了全国

积微录

现代社会就这么复杂、多元、脆弱

陈国营
中国人民大学公共管理博士生

这是一个变革的时代,它飞速发展又瞬息万变,民族复兴、国家崛起的声音不断见诸报端。这又是一个脆弱、复杂、多元的世界,它充满了各种各样的机遇,同时更潜伏着诸多不确定性。我们赖以生存发展的社会架构和制度基础貌似强大,实则脆弱:包容度和管控力还远不能适应新时代的发展要求,缺少包容与应对不同声音的管道,缺乏应对各种突发事件的有效应急机制,公民社会发育不全,自主治理能力有限。一有风吹草动,就对其产生或强或弱的冲击;一旦大风大浪,甚至会干扰其辨别力。2003年初,发端于广东河源一个小城的非典,由于地方政府一度闪烁其词,应对失措,致使疫情全国蔓延,一时间国人谈“非”色变,不敢出入酒店饭馆、商场街道等公共场所,出门口罩遮面,……直

到中央政府采取惯用的行政管控手段,全民动员,才刹住非典肆虐的势头。非典事件过后,2003年5月,国务院常务会议通过了《突发公共卫生事件应急条例》,要求县级以上地方政府建立和完善突发事件监测与预警系统。2005年,国务院先后发布了《国家突发公共事件总体应急预案》和25个专项预案。2007年11月,《中华人民共和国突发事件应对法》正式实施,国家应对危机和脆弱性的能力似乎得到了加强。今年冬春之交,五十年一遇乃至百年一遇的雪灾,席卷南中国,波及17个省。长时间、大范围的暴雪低温天气,造成运输大动脉中断,昔日的交通要道上车辆堵塞,跨越几省甚至绵延几十公里;京九铁路几乎瘫痪,成千上万的人无法回家过年,险情频频发生;城镇出行不便,街道由繁华而沉寂;自来水水管爆裂或冻住,生活陷入缺水窘境;电力中断,村庄、城市陷入黑暗。相较于非典,南方这场大雪灾,更加复杂,传统行政动员体制的应对手段越发显得难以奏效。

现代交通依赖电力,电力依赖煤炭,而煤炭又依赖交通,当今社会日常生活联系日益紧密,依赖程度日趋增强,一环中全,全盘瘫痪,这种不是由生产而是由物流中断造成的紧缺,再一次表明我国应对突发事件能力亟待加强,也暴露了高速发展过程中经济与社会运行系统隐含的脆弱性。孰料4个月后还有更为惨烈的四川汶川大地震浩劫,里氏8级的强度,受灾面积逾10万平方公里,远远超出了32年前看到的,现有政府的格局和体制弊端依然存在,其中之一即中央决策一旦滞后,地方反应更加迟钝,往往延误最佳时机。遭遇突发事件,民众完全寄望于政府,消极等待,并非上策。同样是大雪灾,贵阳民间飘扬的“绿丝带”给予了我们应对意外灾害的新思路:贵阳媒体发起以绿丝带为标志的“顺道捎别人一程”互助活动,后升级为慰问抗灾一线、救助困难户等更广泛的大型公益爱心大行动,缓解了灾情。在5·12大地震后,一些山东农民自发组成农民志愿救援队开着三轮摩托车经过三天三夜长途跋涉,赶到绵阳灾区,咱没有钱,咱去救人!”他们的身影,相信会长久地在国人心里激起波澜。

企业就会留在永康,极大地发挥了永康市企业的最大潜能,也大大提高永康的国民生产总值和财政收入。但值得注意的是,这一“亩产税收”的思路有点类似经济学上所说的一级价格歧视(Price Discrimination)。也就是说,作为供给方的政府可能会在最大限度上压榨作为消费者的企业剩余。虽然政府的财政税收和动员能力得到了大幅度增强,但是如此政策必然会使处于创业初期的中小企业创新能力和与其他县域经济的竞争实力。如此下去,就会产生一种“马太效应”的新经济格局:大企业规模可能由此得到增强,而中小企业要不破产,要不就转移到周边的县域或者偏远的西部地区。大企业虽然在某种程度上可以激励提高企业的生产效率和技术创新,但不要忘了,原先分散化的中小企业竞争格局也可有效分散县域经济的市场风险。所以,“亩产税收”的思路,表面上在增强经济实力,实际上是以增大经济发展风险和财政系统运行的稳定性为代价的。

或许有人要说,笔者如此评述,似乎有点危言耸听。但自古善言不美,由于近些年中国经济发展的外部环境恶化,再加上政策的急剧调整,使得中小企业的生存环境变得十分严峻,浙江很多中小企业都面临着重新寻求盈利空间的压力。那么,永康这个号称中国“五金之乡”的江南小县,近年间随着传统五金手工作坊的突破性铺开,整个县域经济获得了前所未有的发展。可惜先天不足,山地环境成了严重限制工业用地的瓶颈,很多中小企业因此渐渐外迁武义、东阳、金华、缙云等周边县市,永康的经济增长和财政收入遂大受损失。进一步的调研数据表明,去年永康纳税超百万元工业企业156家,总占地1万亩,税收12.5亿元,亩产税收12.6万元,高于全市企业平均水平一倍。其中前30位占地不到1000亩,但是纳税4.16亿元,占百万元工业企业三分之一;后30位占地3797亩,纳税1.43亿元,亩产税收3.77万元。为了解决这些土地紧缺带来的税收流失,永康市提出一个分层供给的新思路:把永康有限的土地优先供给给那些“亩产税收”高的企业,优先解决这些企业的用地困难。按照这一改革的思路,那么“亩产税收”高的

企业,优先解决这些企业的用地困难。按照这一改革的思路,那么“亩产税收”高的

使很多劣质企业铤而走险,利用所握信息优势与政府考核的潜在漏洞与高昂的监督成本,再或者是俘获政府中的某些人共谋,捏造各种各样的税收指标,从而以换取高额的虚拟资本。要知道,近些年不断吹涨的土地泡沫,再加上现有条件下的执法之难,使得这些投机者有足够的激励为获取暴利而去投机。如此市场挤压下,那些真正有实力的企业倘若不去模仿那些劣质企业的低成本、高获益“赚钱之道,便大有可能在新一轮竞争中失去原先的竞争实力,最终市场上就不会再有那些投机色彩浓厚的劣质企业。这一点,可以从近些年生产型企业大规模倒闭以及房地产市场良莠不齐的开发商那里得到最有力的佐证。很显然,很多企业——不管是优质的还是劣质企业——都嗅到近些年一级土地市场和二级市场房地产市场上的暴利可能性,于是不惜一切代价地争夺那些日渐稀少的土地资源,争上有暴利空间的房产项目。

结果呢?国人看到的便是湖广麒麟的企业,或者放弃原来主业而遍地开花般的房产商。前段时间,我和几个同事去江苏企业调研,其中有家2亿注册资金的民营企业集团旗下竟然有14个子公司,横跨房产、建材、贸易、培训等十几个行业,细问之下更惊讶,如此庞大的企业竟然没有一个主营业务,目前企业主要靠房产上获得的高利润来支持其他行业的微薄收入或者亏损。可以想象,眼前那些看似强大的企业很有可能只是金玉其外,败絮其中”。这是我在那家企业调研时一位总经理助理事后偷偷告诉我的一句话,恐怕也是最能体现现阶段中国企业的脆弱的一句大实话。它让我沉默了很久:造成这一现状的原因恰恰就在于房地产的暴利和中国企业具有的强投机性。

试想,上个世纪80年代日本企业炼钢业曾造就的虚假繁荣,我们焉能不高度警惕之!

我们首先要问:为什么要改革城市公交体制?它要解决什么问题?要达到什么目的?显然,城市公交改革的最终目的只能是使城市公交系统发挥更大作用,使得社会能够以最小的资源投入,取得最大的社会效益。具体说来,就是要使城市交通更加顺畅,民众出行更加方便,政府负担得以减轻,民营企业家的投资得到应有回报。乍一看,这几个目的似乎都与现行的“体制”有关,因此实行城市公交民营化,或者说首先要改革现行的“体制”,似乎是顺理成章的答案。但是,事情果真这么简单吗?要知道,即使是在市场经济高度发达的西方国家,也并非所有的事情都交给市场去解决。城市公交除了民营,也有国营。在中国,有非常成功的民营企业,同样也有非常成功的国有企业。单靠民营化就能达到公交改革过程中上述的几个不同目的吗?

把城市公交这样的国有事业单位转制成民营企业,可使地方政府财政负担

败下结论,也无意去分析建设部是否应该鼓励社会资金、外国资本参与城市市政公用设施建设。笔者仅仅试图从决策的角度去分析十多年来在五年内决定城市公交全盘民营化、最近又收回公交经营权的过程,进而分析我们在决策时应该遵循一些什么样的原则,究竟需要考虑哪些因素,从而避免类似的情况再次发生。

我们首先要问:为什么要改革城市公交体制?它要解决什么问题?要达到什么目的?显然,城市公交改革的最终目的只能是使城市公交系统发挥更大作用,使得社会能够以最小的资源投入,取得最大的社会效益。具体说来,就是要使城市交通更加顺畅,民众出行更加方便,政府负担得以减轻,民营企业家的投资得到应有回报。乍一看,这几个目的似乎都与现行的“体制”有关,因此实行城市公交民营化,或者说首先要改革现行的“体制”,似乎是顺理成章的答案。但是,事情果真这么简单吗?要知道,即使是在市场经济高度发达的西方国家,也并非所有的事情都交给市场去解决。城市公交除了民营,也有国营。在中国,有非常成功的民营企业,同样也有非常成功的国有企业。单靠民营化就能达到公交改革过程中上述的几个不同目的吗?

把城市公交这样的国有事业单位转制成民营企业,可使地方政府财政负担

败下结论,也无意去分析建设部是否应该鼓励社会资金、外国资本参与城市市政公用设施建设。笔者仅仅试图从决策的角度去分析十多年来在五年内决定城市公交全盘民营化、最近又收回公交经营权的过程,进而分析我们在决策时应该遵循一些什么样的原则,究竟需要考虑哪些因素,从而避免类似的情况再次发生。

我们首先要问:为什么要改革城市公交体制?它要解决什么问题?要达到什么目的?显然,城市公交改革的最终目的只能是使城市公交系统发挥更大作用,使得社会能够以最小的资源投入,取得最大的社会效益。具体说来,就是要使城市交通更加顺畅,民众出行更加方便,政府负担得以减轻,民营企业家的投资得到应有回报。乍一看,这几个目的似乎都与现行的“体制”有关,因此实行城市公交民营化,或者说首先要改革现行的“体制”,似乎是顺理成章的答案。但是,事情果真这么简单吗?要知道,即使是在市场经济高度发达的西方国家,也并非所有的事情都交给市场去解决。城市公交除了民营,也有国营。在中国,有非常成功的民营企业,同样也有非常成功的国有企业。单靠民营化就能达到公交改革过程中上述的几个不同目的吗?

败下结论,也无意去分析建设部是否应该鼓励社会资金、外国资本参与城市市政公用设施建设。笔者仅仅试图从决策的角度去分析十多年来在五年内决定城市公交全盘民营化、最近又收回公交经营权的过程,进而分析我们在决策时应该遵循一些什么样的原则,究竟需要考虑哪些因素,从而避免类似的情况再次发生。

我们首先要问:为什么要改革城市公交体制?它要解决什么问题?要达到什么目的?显然,城市公交改革的最终目的只能是使城市公交系统发挥更大作用,使得社会能够以最小的资源投入,取得最大的社会效益。具体说来,就是要使城市交通更加顺畅,民众出行更加方便,政府负担得以减轻,民营企业家的投资得到应有回报。乍一看,这几个目的似乎都与现行的“体制”有关,因此实行城市公交民营化,或者说首先要改革现行的“体制”,似乎是顺理成章的答案。但是,事情果真这么简单吗?要知道,即使是在市场经济高度发达的西方国家,也并非所有的事情都交给市场去解决。城市公交除了民营,也有国营。在中国,有非常成功的民营企业,同样也有非常成功的国有企业。单靠民营化就能达到公交改革过程中上述的几个不同目的吗?