

奥巴马无暇远顾 促平衡中国应主动

黄小鹏

奥巴马计划似“新政”翻版

从2007年中期次贷危机爆发,到2008年第三季度演化成金融海啸,其间美国决策机构推出的相关政策大致有三大类,分别为:金融稳定政策、扩张性货币政策和扩张性财政政策。金融稳定政策主要由财政部的7500亿美元金融拯救方案和美联储的最后贷款人角色组成。扩张性货币政策则主要是大幅降息和定量宽松政策。受制于执政的共和党的不干预理念,除了2008年初的1750亿美元的个人所得税减免外,财政政策在对抗危机方面基本上无所作为。

共和党政府在危机中的糟糕表现给信仰干预主义理念的民主党上台提供了绝佳机会。奥巴马在竞选中,大打经济复兴牌,获得了广泛的支持。经过几番修改,奥巴马的ARRP规模已膨胀到8500亿美元并将很快进行国会表决。新的计划,除了包含个人所得税和企业所得税的结构性削减外,还包括了大规模的政府基础设施投资和教育、新能源和新技术产业的支持,这一计划除了着力于拉动短期总需求外,还指向培育美国在长期内的竞争力,其内容与风格与1930年代罗斯福总统推出的“新政”颇为相似。然而两者在政策环境方面迥然不同,当年的美国是净债权国,而如今的美国是净债务国。

奥巴马上台后,这些政策将很快推行,美国政策基调也将随之发生重大变化,可以预料的是,其影响将波及全球。

新计划治标准治本

美国经济短期内面临的问题是总需求不足,这是长期过度消费的必然结果。和金融机构“去杠杆化”一样,居民被迫缩减消费增加储蓄也是另一

1月20日,新总统就职典礼完成后,美国就将正式进入奥巴马时代。面对金融海啸袭击过后千疮百孔的美国经济,这位信奉国家干预主义理念的民主党总统已提出了一份全面的美国复兴和重建计划(ARRP),毫无疑问,这项巨额的经济复兴计划将决定美国经济未来若干年的走向。致力于结构调整和经济复苏的中国,在制定相关政策时,应将其作为重要的外部变量纳入考虑。

种形式的“去杠杆化”,并且这种“去杠杆化”更具基础性,对经济的影响更深远。

美国居民储蓄率从1980年代初期12%左右持续稳定地下降,进入21世纪时已降到2%以下,2006年时甚至为负数。资本市场是储蓄下降的重要原因,股票和住房的持续升值使人们逐步抛弃了传统的储蓄形式。新储蓄形式是双刃剑,资产泡沫破裂后,面对迅速逆转的资产负债表,居民本能性地削减消费,重新回到传统的储蓄方式上。从股市暴跌40%和高达十分之一家庭成为负资产这些直观的数据,我们不难预料此次美国居民消费疲弱的程度之深和持续时间之长。

减税仍然是ARRP的重点,以期能托起总需求,但面对深度衰退的居民消费,这种做法效果如何令人担忧,即便它能成功,也无助于美国 and 全球经济长期矛盾的解决。此次金融海啸的发生,根本上是近年实体经济失衡性高增长的必然结局。目前美国的赤字问题丝毫未见缓解,反而可能会愈发严重,2008年美国财赤为4550亿美元,对GDP的比率为3.2%。2009年,如果加入ARRP计划,估计赤字总额将高达1.6万亿,对GDP的比率将罕见地超过10%。同时贸易赤字也难大幅下降。赤字的直接结果是对外债务堆积如山,不得不靠国外资金流

人来填补。

因为美元处于全球关键货币地位,贸易赤字和对外债务国的地位对美国来说并非异常情况,债务对美国并非洪水猛兽,可怕的是它的不可预测性和数量上的失控。失衡面前美国有两个选择:一是增加积蓄、削减赤字,巩固美元的长期稳定,主动积极地参与全球经济再平衡;二是继续滥用美元的国际地位,肆意扩大“没有眼泪的赤字”,最终令美元成为废纸,引发全球经济无序调整。

眼下,奥巴马面临两难,如果选择前者,只会加剧美国经济的衰退,所以他只能是继续利用美元特殊地位向外国人告贷,以解决迫在眉睫的困难,长期性失衡问题暂时搁置一边。全球经济再平衡在美国那一端还没有实质性地开始。

中国主动调整别无选择

鉴于中国与美国经济的紧密联系,特别是双方在全球经济失衡中各自扮演的关键角色,我们不得不考虑奥巴马上台后美国经济政策大的走向。

目前受到较多关注的问题是,民主党的新政府可能会在贸易和汇率问题上给中国施加更多的压力。由于奥巴马在竞选前后对贸易问题着墨不多,外界尚难揣测中美贸易和汇率问

题会在新总统期间出现什么样的变化,但保持警惕终究是必要的。

然而更值得讨论的是,在美国政府对解决全球经济失衡无心也无力迈出实质步伐的情况下,中国该怎么办?诚然,一方多消费少储蓄,一方多储蓄减消费,中美两国携手解决全球失衡,将贸易失衡和资本流动降到可控范围内是最理想的状态。但着眼于现实,我们唯一能做的是自主动地刺激消费,降低中国的储蓄率也将间接对美国施加结构调整的压力,约束其不负责任的放纵行为。

中国近期出台了一系列保增长政策,但这些政策给人的感觉是更侧重于保投资和保出口,支持消费方面的政策,着力显得十分不够。一些刺激消费的建议被忽视,一些人不是从国民总储蓄层面出发,而只着眼于政府收支层面,以赤字过大为由反对推出更大力度的刺激消费政策。同时,还有很多人将经济快速复苏的希望寄托在外需和房地产市场的回升上。上述情况,从短期看是危险的,因为它很可能落空,从长远看是有害的,因为它很可能将经济推向持续失衡的境地。

中国经济的主要结构性矛盾,就是过分依赖出口和投资,前者的结果是以美元向外输出储蓄,未来蒙受巨大的财富损失,后者导致经济增长波动过大。2004年,我们就决定要将中国经济增长转变到更依赖消费的轨道上来,高储蓄给我们转变提供了极佳的条件,危机又给了我们转变的压力,现在要做的是变压力为动力,主动、大胆、甚至激进地调整,如果摆脱不了对过往失衡性高增长的迷恋和怀念,我们将会为未来留下严重隐患,付出巨大代价。

焦点评论

财经漫画

央企注资不能“一注了之”

魏文彪

国资委第二单央企注资计划即将启动,电力央企将成为“国资委注资的下一个受益者”。据相关媒体报道,国资委第二单注资规模在100亿元左右,注资对象包括五家电力集团和两家电网公司。至此,在东航、南航两大航空集团公司相继获国资委注资后,国资委第二个“大礼包”终于将浮出水面。

在央企遭受国际金融危机冲击的情形下,国资委对电力集团等央企给予一定的注资,按理说应该能够得到人们的理解,但是有关消息在网络发布后,却引起广大网民的质疑。人们所以质疑国资委向电力集团等央企注资,一定程度上与电力企业尤其是电网公司从业人员收入待遇过高有关。其次,尽管国际金融危机发生增加了包括央企在内的中国企业的经营困难,但是包括电力集团在内的央企出现的巨额亏损,其中有多少是由于受到国际金融危机冲击所致,又有多少是由于管理者经营与管理不善所造

成,却一直未能得到厘清,更未对作为注资实际出资人的民众有所交代,这样就很容易由于经营与管理不善造成的亏损一鼓脑地转嫁到金融危头上,使相关企业责任人得以逃脱民众的指责与制度的问责。

另外,唯有对央企进行企业结构治理与改造,在央企内建立符合现代企业管理要求的经营制度,才可能减少亏损,向央企注资才能发挥效用,否则部分央企只会长期成为源源不断的国家资金“吸金器”,并因此降低民众所能享受的福利水平。所以,对央企进行现代企业管理制度治理,建立健全央企经营管理制度,是国家注资真正能够发挥效用的前提条件之一。

国资委向央企注入一定资金具有必要性,但民众期盼对央企的注资不能简单地“一注了之”,而应真正能够对央企发挥造血功能,促使部分央企换血再生,为国家与民众作出其应当作出的贡献。

试举2000



宋学海/图

负资产是投机过度的报复性循环

毕舸

经济学界普遍认为,2009年CPI将现负增长,中国将全面进入通缩时代。专家表示,CPI负增长将引起消费疲软、就业机会减少、居民收入减少、社会消费能力下降等恶性循环。如果出现严重通缩,房地产等大宗商品有可能大幅贬值成为“负资产”。

其实,根据相关媒体报道,负资产家庭在深圳已经出现。而从银行的角度看,从发展商到银行再到断供的买房人,在房价高企的时候,他们的目标几乎是一致的,特别是银行。据报道,部分深圳银行当年给投资者的待遇,都是零首付或者一成首付的贷款,而国家明文规定,首付不得低于二成。投资者之所以敢断供,

也是因为他们的首付极低,加上月供也没有几个钱。现在,银行、投资客、房地产商都被贷款紧缩所拖累,在本质利益上有高度的一致性,他们呼吁的指向是松动的政府的房价调控政策。

可是,尽管“负翁”已经出现,我们似乎还能听到一种另类的赞歌,有人仍在高唱:“中国的情况与其他地方不同,目前房地产市场的下跌,也不过是长期上行趋势中的一次调整。”并且我们也几乎每天都能听到有人在声嘶力竭地叫喊楼市已没有多少下跌空间的声音。事实上,目前,我国房地产市场非常低迷,没有好转的迹象,楼市价格下行已是一

种必然,有更多的“负资产”案例出现,是不足为奇的。对此,我们不能掉以轻心,需要保持足够的警惕。

由于负资产会引发一系列经济和社会问题,政府在实施宏观调控的同时,应该面对最坏情况发生的思想准备,做好应对措施,及时调整策略,成立专项资金或专项基金,通过一定的制度设计和公共政策,对金融体系和“负翁”一族提供经济帮助,化解“负翁”家庭的部分风险,避免产生更大的社会问题,以渡过难关。

“负资产”是投机过度的报复性循环。当然,大多数家庭都不必过度担忧会

成为“负翁”。这是因为,对于大多数家庭来说,房子还是最基本的生活用品。普遍地看,大多数人买房还是为了解决居住问题,而不是为了炒房赚钱。也就是说,无论房价上涨还是下跌,都不太可能会出现“借款人最终失去物业的同时,依然负债”的局面。更为重要的是,当前的房价下跌,还可以说是一种虚高房价的理性归位与调整。因此,所谓的“负资产家庭或出现”,只不过是一种理论上的推演而已。况且上述计算“负翁”的方式也未必科学,因为如果成为“负翁”而选择断供再买楼,还是要按揭贷款的,那么该算法是没有再次计算按揭买房所需付利息的。

其实,对于已成“负翁”或接近成为“负翁”的房产投资者,不妨去和90%亏损的股民比较一下,看谁损失的资产多,通过比较,也许可以给自己来一点阿Q似的精神安慰;而对于还未出手的购房一族,恐怕还是暂缓出手为上。

经济时评

汽车业“抓小放大”理念永不作废

——从减征车辆购置税的范围说开去

白明

对于成千上万准备购买汽车的消费者来说,2009年1月20日理应是好日子,而对于中国的汽车工业来说,这一天更是好日子。根据国务院1月14日通过的《汽车产业调整振兴规划》,为了稳定和扩大汽车消费需求,从2009年1月20日至12月31日,对1.6升及以下排量乘用车减征车辆购置税,税率由10%下调至5%。

消息一经证实,就有细心人开始算计了:以购买一辆标价10万元且排量在1.6升以下的汽车为例,消费者在购车环节原先应缴纳8547元购置税,而按照降低后的税率,只需要4274元,比原来节省4274元。据有关业内专家估计,1.6升以下只占轿车产量的60%,轿车占整个汽车产量的一半。按照1.0至1.6排量车单价11万计算,购置税减少以后,一辆车少交的税在5000元左右,按一年1.6排量以下的车销售300万辆计算,保守估计,国家一年将为此至少减少税收收入150亿元。看来,国家这回真正是下决心“出血”了。

面对全球金融危机带来的严峻形势,各国的汽车工业都在承受着巨大的压力。在底特律,美国的三大汽车公司在财务报告中都披露出巨额亏损。全球汽车工业中的老牌跨国公司尚且如此艰难,年轻的中国汽车工业承受的压力可想而知。

据国内主要汽车制造商反映,最近一个时期,不仅在国内市场感到“卖不动”,在拓展国际市场过程中也时常碰壁。中国汽车工业协会的统计数据显示,2008年中国汽车产量为934.51万辆,同比增长5.21%,增幅比上年同期回落16.81个百分点,这是近十年来国内汽车产量首次没有实现两位数增长,此前年产量超过1000万辆的普遍预期也因此而落空。看来,有关部门已经到了“该出手时就出手”的时刻了。

前些年,在振兴国有企业这个话题上,我们常常听到“抓大放小”这个说法。有意思的是,随着话题转到如何振兴中国的汽车工业之上,有关部门已出台的政策完全可以“抓小放大”来概括。也就是说,要从优先发展小排量汽车入手来应对全球金融危机的挑战,以寻求振兴中国汽车工业的突破口。

具体来看,之所以要“抓小放大”,主要是出于以下四个方面的考虑:

第一,中国的汽车工业能够从“抓小放大”中获取最大化的利益。从国内汽车市场的产品结构上看,国外厂商与合资企业作为市场上的“在位者”,具有一定的技术垄断优势,在1.6升以上大排量车型上自然占据竞争强势地位。相比之下,民族汽车企业作为市场上的“跟进者”,短期内还不得不依靠“拚成本”来拓展国内外市场,现阶段也只能在1.6升以下中小排量车型上会有机会显示出较强的竞争优势。因此,对于减征车辆购置税的措施,民族

汽车工业受益最为直接。近年来,奇瑞、吉利等“纯国产”品牌汽车之所以能够异军突起,在很大程度上离不开小排量汽车在市场竞争中发挥的“主打”作用。

第二,在经历了14年的“择机”之后,国务院决定自2009年1月1日起实施成品油税费改革,在取消原在成品油价外征收的公路养路费、公路运输管理费等多项收费的同时,将价内征收的汽油消费税由每升0.2元提高到1元,柴油消费税由每升0.1元提高到0.8元。随着制度设计的变化,消费者今后对汽车的耗油指标会比以往更加重视。为了加快适应这种消费偏好的变化,有关部门理应在“抓小放大”问题上做出快速反应。

第三,此番出台的减征车辆购置税政策涉及范围有限。之所以仅仅对1.6升及以下排量乘用车,而不针对1.6升以上排量乘用车,还有另外一层用意,这就是突出节能环保与环境保护这两个目的。目前,中国每年的石油消费量中,进口石油大约占一半左右,控制国内能源消费刻不容缓。另外,现阶段国内许多大中城市大气污染现象尚未得到根本扭转,控制机动车尾气排放自然也是改善大气环境质量的关键环节。

第四,由于产业链条的延伸,随着汽车工业的发展,钢铁、化工、有色金属等相关产业也会在某种程度上“沾光”。毋庸置疑,在现有的产业关联之下,大排量汽车生产规模的扩大并不意味着国内相关产业“沾光”的机会就一定很多。事实上,现在国内生产的许多所谓“高档”汽车并没有多少自主技术含量,这种“高档”汽车几乎就是成套部件进口的代名词。相比之下,小排量汽车生产规模的扩大倒是有可能给国内相关产业带来更多的“沾光”机会。

其实,在此之前,国家的有关政策就已经显露出“抓小放大”的倾向:财政部、国家税务总局发出通知,决定从2008年9月1日起调整汽车消费税政策。一方面,提高大排量乘用车的消费税率,排气量在3.0升以上至4.0升(含4.0升)的乘用车,税率由15%上调至25%,排气量在4.0升以上的乘用车,税率由20%上调至40%。另一方面,降低小排量乘用车的消费税率,排气量在1.0升(含1.0升)以下的乘用车,税率由3%下调至1%。

值得注意的是,减征车辆购置税的政策有效期为2009年1月20日至12月31日,也就是说,减征车辆购置税从某种程度上讲是一种“政策粮票”,当期不用,过期作废。然而,“抓小放大”应当是中国汽车工业发展的方向,而这个方向却不会存在过期作废的问题,特别是在应对全球金融危机的过程中为“保增长”做贡献无旁贷,中国的汽车厂商因而更应当牢固树立“抓小放大”的理念。

(作者为商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任、研究员)

联系我们

本版文章如无特别申明,纯属作者个人观点,不代表本报立场,也不代表作者供职机构的观点。

如果您想发表评论,请打电话0755-83501640;发电邮至pp118@126.com;或寄信到深圳彩田路5015号证券时报评论版(518026)。