

# 欧盟峰会或是矫正政策的好时机

王勇

6月22日,德国、法国、意大利和西班牙4国首脑在罗马通过了一项总额达1300亿欧元刺激经济增长的一揽子计划,以降低西班牙和意大利政府债务以及保持欧元稳定。这一计划还将提交到28日召开的欧盟峰会上讨论。笔者认为,这一揽子计划的推出,是欧洲4国首脑会议所作出的重要决定;而提交欧盟峰会讨论更是表明,这次欧盟峰会或是欧盟各国领导人在认真反思以往的政策经验教训后开始朝着正确的方向努力的绝佳时机。

## 欧盟“灭火”还需防重燃

自从2010年欧债危机爆发以来,围绕着如何有效解决欧债危机问题,欧盟召开了包括欧盟首脑峰会、欧元区财长会议等数十次会议。不过,在召开的这么多次会议中,绝大多数会议都是在研究如何削减债务危机国家债务、如何通过资金援助解决到期债务问题、如何通过紧缩危机国家财政赤字、如何增加欧洲金融稳定基金(EFSF)的“灭火剂”以及如何稳定EFSF与国际货币基金组织(IMF)、欧洲央行之间的欧债救助“三驾马车”关系等。我们可以看到,上述会议内容一个共同的特点就是不外乎对欧债危机“灭火”。在笔者看来,“火”已起来,“灭火”当然重要,但持续两

年“灭火”就存在严重问题了。因为我们知道,“灭火”或许可以将火势暂时或局部扑灭,但这只是一个治标的办法,并没有找出根本的起火源,那么,一旦条件成熟,将又会重燃。这就是两年来,欧债危机之“火”总是越灭越旺的原因。实际上,欧债问题根本就是经济增长问题,如果不从政策上来为欧洲经济增长“失开绿灯”,而是持续在减赤和紧缩财政问题上纠缠不休,这就犯了政策方向性错误,欧债危机解决之路就陷入越走越窄的境地。

## 欧洲2020”战略促增长

不过,2010年6月18日举行的布鲁塞尔峰会还是值得称赞的。那次峰会上,欧盟27国领导人重点讨论了经济增长与治理问题。会议批准了欧盟国家未来10年经济增长战略,并就经济治理达成诸多共识。特别是有关经济增长战略,各国领导人最终通过了“欧洲2020”战略。该战略确立了以知识型、低碳型、高就业型经济为基础的、未来10年欧盟经济增长的新模式,旨在使经济增长“可持续”和“惠及全体”。该战略还确定了欧盟国家到2020年必须实现的5个目标:第一,20至64岁人口的就业率要达到75%;第二,科研经费达到欧盟国家国内生产总值(GDP)的3%;第三,以1990年为基准,减少20%的温室气体

排放量;第四,中等教育以下辍学率不超过10%,30至34岁青年人接受高等教育比例达到40%;第五,贫困人口减少2000万。

欧盟委员会主席巴罗佐高度评价了“欧洲2020”,他认为,在遭受经济危机之后,欧盟目前最重要的任务是实现经济增长,但经济增长必须建立在可持续的财政之上,欧盟需要“可持续的”、“惠及全体”的经济增长。27国领导人在峰会上已经向人们发出了清晰的信号,那就是:欧盟对经济增长有了全新的认识。在当前严峻的形势下,欧盟仍然有信心实现经济增长目标。而“欧洲2020”,为欧盟经济实现长期、持续增长注入了新的活力。

## 重点还在于促进经济增长

现在看来,已是走出欧债危机政策死胡同的时候了。期望欧洲各国领导人能够借6月底这次欧盟峰会,将解决欧债危机的政策着力点放在欧洲经济增长上,将欧盟经济战略的着力点放在“欧洲2020”上,欧盟政策切忌再偏离正确方向。

首先,严格按照“欧洲2020”战略方向扎实推进。与2000年3月制定的“里斯本战略”相比,“欧洲2020”战略客观地审视了当今欧洲面临的现实问题,因此,在战略目标定位和具体行动方案上显得比较务实,主要围绕着保持优势和克服缺陷展开。“欧洲2020”战略中确立的5个战略目标,是在各国领导人反复磋商后达成的共识,最终由欧盟委员会制定的。既然制定了战略目标,欧盟成员国就一定要共同努力,坚定不移走下去。

其次,大胆推出更加激进的经济刺激计划。在墨西哥20国集团(G20)峰会期间,参加峰会的欧元区国家法、德、意、西公布了一个联合声明,表示要采取一切措施促进本地区的统一和稳

定,充分发挥金融市场的作用,打破主权债务和银行危机的恶性链接。随后,6月22日,欧洲4国首脑在罗马举行会议,同意总额达1300亿欧元的一揽子计划刺激经济增长。这1300亿欧元虽是一个强烈的信号,表明欧盟一改以往一直在推动集体注资的债务救助计划为推动集体注资的经济刺激计划。但仅靠这些还不够,还应当更加激进一些,比如变减赤为增赤,继续实行一些财政刺激政策,只要赤字扩大的资金用于经济增长,从而使欧元区经济增长在两三年内能够得到恢复。GDP增长了,就业增加了,政府的税收也会在几年之后有较大幅度的增长,政府的财政赤字就自然减少。

其三,实现可持续发展还需欧盟诚信践行。6月20日至22日在巴西里约热内卢举行的联合国可持续发展大会重申了“共同但有区别的责任”原则,肯定了绿色经济是实现可持续发展的重要手段之一,敦促发达国家履行官方发展援助承诺,帮助发展中国家加强能力建设。但去年12月21日,欧盟法院裁定,从今年1月1日起,欧盟可对所有进出欧洲国家机场的航班征收碳排放税。欧盟这一举动引起收入,解决欧债危机国家的一些燃眉之急。但其真的要执意做下去,就会引发许多欧洲以外国家的反对。而且,如此下去,可能还会引发严重的贸易战。而贸易战一旦打响,最终受害的还是欧盟。所以,以笔者之见,真正的解决办法例不如在2013年国际民航组织(ICAO)大会上达成一项解决航空碳排放的全球协议。希望这些精神能够在本次欧盟峰会上也得以体现。

(作者系中国人民银行郑州培训学院教授,高级培训师)

# 高铁应成为中国主导型产业

任寿根

有媒体在6月13日刊登了题为《广深高铁半年运客400万》的文章。文章说,自2011年12月26日广深高铁开通以来,到2012年6月12日,已累计发送旅客400万人次;深圳高铁的开通打造了南中国高铁大社区;开启了深莞经济新引擎。笔者认为,中国高铁的发展或将开启一个中国经济新的时代。

## 高铁战略性作用难以替代

中国未来究竟应采取何种经济战略直接关系到中国能否实现21世纪经济强国梦想。大力发展高铁,可以是助推中国实现经济强国梦想的“核动力”。在未来相当长一段时期,高铁应该成为中国主导产业的一个最佳选择,它对中国经济发展的战略性作用,是其他产业很难替代的。

中国在推动产业发展方面应力避散乱,应选择并明确将何种产业作为主导性产业。一个缺乏主导产业的产业是难以真正强大的。

尽管发展生物工程、新材料、新能源等类新兴产业对中国经济发展重要,但这类新兴产业的发展不是一蹴而就的事情,就像美国这样科技高度发达的国家在新兴产业的发展方面尚未实现理想目标或要求,生物工程、新材料、新能源等类新兴产业在中短期还难以成为中国的主导性产业。而中国的高铁产业发展已经达到国际领先水平,已有不少国家进口中国的高铁技术和产品。中国未来在相当长的时期内应将高铁作为主导产业。

国内舆论关于高铁发展的质疑声一直不断,关于高铁的负面新闻不断,比如反复提及铁道部门负债率高等。笔者在此要进行回应的是,在20世纪90年代中国大规模修筑高速公路,那个时候相关部门的负债率也不低,而10年后或20年后再来看,高速公路对中国经济发展的贡献远远抵补了所谓的“高负债率”的负面影响。目前涉及高速公路上市公司的业绩非常好。此外,对于民营资本进入高铁领域能否盈利的问题也有质疑。从当年部分民营资本进入高速公路的情况看,这些民营资本都从中获得了可观的回报。随着高铁规模经济的扩大,随着高铁运营效率的不断提高,随着高铁技术的不断提高,进入高铁领域的民营资本同样可以获得可观的回报。

高铁具有半公共商品性质,属于基础性建设领域,各级政府理应给予一定规模的财政投入。随着民营资本、外资的进入以及各级政府投入的增加,随着高铁运营水平的提高,高负债率会迎刃而解,更何况,高负债问题在一国的经济战略面前是一个小问题。中国不能因为高铁存在一些运营方面的问题,而放弃将高铁作为主导性产业发展这样一个事关中国经济前途的经济战略。

首先,欧债危机对世界经济以及中国经济的影响更像是股市上的暴跌,而次贷危机的影响更像是股市上的一次性暴跌;阴跌的负面影响比一次性大跌更为可怕,欧债危机间歇式地出问题对投资

## 中国仍需扩大投资刺激经济

有观点指出,欧债危机比次贷危机对世界经济和中国经济的影响小,认为欧洲国家比美国更易走出衰退,故中国不能再像2008年那样搞大规模投资,而应该依靠消费拉动中国经济。这种观点难以成立:

首先,欧债危机对世界经济以及中国经济的影响更像是股市上的暴跌,而次贷危机的影响更像是股市上的一次性暴跌;阴跌的负面影响比一次性大跌更为可怕,欧债危机间歇式地出问题对投资

者的影响极大,世界各国的股市因欧债危机间歇式地出问题而跟随着间歇式地暴跌对世界各国经济造成巨大影响。由此,欧债危机对中国经济的负面影响更大,而且是中长期性的。

其次,美国经济新的引擎点已经找到,那就是科技产业,苹果的业绩足以让世人刮目相看,而且,有媒体报道,包括加拿大、中国等国的居民已在美国大量购买住房,这对美国经济复苏也是一个利好,而欧债危机发生国尚未找到新的经济增长点,“市场失败”加上“财政失败”注定使这些国家复苏步伐难以赶上美国。

再次,中国消费虽然具有非常大的空间,但由于受到股市低迷、居民消费文化等因素影响,消费需求的大规模增加需要一个相当长的过程,中国还是需要采取扩大投资的措施来保障一定的经济增长率和就业率。2012年的房价并没有像2008年那样出现过一次重挫,继续像2009年靠刺激房地产业来拉动中国经济不现实。

## 发展高铁是中国经济长期的选择

大力发展高铁是中国经济未来发展一个长时期的选择,是历史赋予的一个时代潮流。

其一,发展高铁既能拉动投资,又能刺激消费。高铁需要大量的资金投入,高铁发展能拉动水泥、钢铁、建筑工程等相关行业的发展,这些对扩大投资的作用是不言而喻的。同时,由于高铁能节约路途时间,对加速商品的流通从而刺激消费大有好处。

其二,发展高铁既能产生巨大的短期效应,又能产生长期性的经济效应。从短期看,发展高铁能应对欧债危机的负面影响,从长期看,能为中国经济长期发展提高运输基础能力保障。

其三,发展高铁既能提高就业率,又能促进科技发展。发展高铁工程类的工作,如隧道开通、铺设轨道等,需要大量的劳动力,同时高铁是一项科技含量很高的产业,发展高铁对提高中国的科技实力大有裨益。

其四,发展高铁既能稳增长,又能稳物价。高铁能缩短物流、人流的路程时间,既可以扩大稳增长,又能因路途时间的缩短降低成本,从而有利于物价的降低。

其五,发展高铁既能拉动内需,又有利于扩大出口。发展高铁不仅对内需扩大有好处,而且高铁产品还可以大量出口,目前已有相关企业的大量高铁产品出口。美国依靠汽车工业发展经济的最佳时期已经过去,美国汽车拥有量已达饱和状态,再加上刺激汽车消费带来对石油的依赖、城市拥堵、汽车尾气排放产生的环境污染问题等等,表明汽车工业在增量上对中国经济的拉动作用不大。美国未来也很有可能考虑发展高铁问题。这为中国出口高铁产品提供潜在市场。

其六,发展高铁有利于亚洲自由贸易区的建立以及东欧与亚洲的经济密切联系。近期俄罗斯表示将发展高铁作为一项重要经济战略。俄罗斯幅员辽阔,发展高铁前景广阔。泰国也在发展高铁。如果未来中国高铁与俄罗斯高铁连为一体,再与亚洲其他国家的高铁连在一起,对于推动亚洲国家经济以及东欧经济发展、推动建立亚洲自由贸易区和加强亚洲与东欧的经济联系意义重大。

(作者系经济学教授、西方经济学博士生导师)

# 食品安全为何“一国两率”

冯海宁

近日,香港食物及卫生局局长周一岳表示,在供港食物方面,国家质检总局、广东省都做了很多工作,现在供港食品的安全率达到了99.999%,这在全世界都是很难得的。如果这方面能应用到国家的内销方面,也可以对内地的食品安全问题有所帮助。国家质检总局负责人在去年11月份曾表示,中国食品安全监督检查的合格率一直保持在90%以上。

笔者以为,内地的“90%以上”可以理解成91%到99%之间;而香港的“99.999%”显然是一个没有弹性的数字。即,内地供港食品安全率是稳定的,是可以准确用数字来表述的,而内地自供食品安全率似乎不稳定,在91%-99%之间波动,难以用数字准确表述。

当然,也不排除内地与香港对食品的检测标准不一样,造成安全率或合格率不一样。但可以肯定的是,内地供港食品的安全率要远远高于内地自供食品的安全率,即存在“一国两率”的情况。

据相关报道,内地供港农产品的检验检疫监管作为一项涉及确保香港社会繁荣稳定、落实“一国两制”重大问题的敏感业务,质检总局出台20多项规章来保障供港食品的安全。也就是说,供港食品是由相对独立的一个部门独立监督的体系来保障,而内地自供食品则由多个部门监管。

食品安全由一个部门独立监管,权、责清楚。而多个部门监管则容易

踢皮球”。显而易见,“供港经验”值得借鉴的地方至少有两个:一是供港食品监管是一项特殊的政治任务,那么,内地自供食品监管能否也作为一项政治任务来抓?因为“民以食为天,食以安为先”,没有什么比食品安全更重要。另一方面,内地食品监管能否由一个个独立部门监管到底?虽然说,供港食品只涉及几百万人口的吃饭,供港食品便于一个部门(质检总局)独立负责;而内地食品涉及十几亿人口吃饭,不一定适合一个部门独立监管,但并不等于没有借鉴性,即不妨改革内地食品监管体制,让权、责更清楚。

另外,“香港的内和菜基本上都是依靠内地来供应”,说明内地和香港是不同的食品生态。香港由于缺少菜地和养殖基地,所以检测标准等不用去考虑菜农、养殖户甚至生产加工厂的利益,而内地检测标准偏低、监管力度偏弱,一个重要原因是与食品生产链条的相关利益群体有关。换言之,香港食品监管主要考虑消费环节,而内地食品监管则要考虑很多,这就造成了不同的检测标准和监管力度。但笔者以为,要想提高内地的食品发展水平和食品文明水平,必须以消费环节为重,食品监管把好终端消费关,以此倒逼食品生产、加工“步步高升”。

供港食品安全率99.999%及其背后的做法,都为内地食品监管提供了宝贵的经验,希望早日吸收这些经验用于内地监管实践。请注意,周一岳先生已经在提醒我们了。



7省市清理7万吃空饷人员

七万人员吃空饷,如此现象太荒唐。纳税岂能养硕鼠,领薪应该按法章。权力寻租挖心思,机关倡廉走过场。腐败形式多创新,监督防范要跟上。

唐志顺/漫画  
孙勇/诗

# 奶企公关中传递的“负能量”

中国上市公司舆情中心

从药袋苹果到古越龙山氨基乙酸乙酯(BC)致癌,再到含汞牛奶,中国的食品安全对媒体来说,简直是一个永不枯竭的选题库。不需要太敏锐的新闻嗅觉,不需要太深入的采访调查,吸引公众眼球的上好素材随时可信手拈来。

从中国上市公司舆情中心本周发布的排行榜来看,包括伊利股份、古越龙山、光明乳业、蒙牛乳业等舆情大热,国内三大上市乳企齐聚一堂,蔚为壮观,让中国乳协前些时候向公众传达“中国奶粉质量历史最好”和“自己的孙子也喝国产奶”的努力付诸东流。

媒体没有放过“再一次”批评涉事企业和拷问中国食品安全的契机。有趣的是,此次的批评没有过多机会企企企标准缺失、相关部门监管不力、企业道德低下等老生常谈的问题,更多集中于奶企在危机发生后的强悍公关。

华尔街日报称,伊利集团在宣布召回超标婴幼儿配方奶粉后的几天内,网络上有关此事的讨论一直受到限制,特别是在人气颇高的新浪微博上,“伊利婴儿奶粉”这几个中文词的搜索被屏蔽。这条报道在微博上传播甚广,大多数网友在评论中表达了对公关手段的不满情绪。

《南方都市报》发出的社论则指向蒙牛:丑闻被意外爆出,与网络传播在拼速度的,是涉事企业的强悍公关能力。揭黑网站疯狂被删,爆料当事人遭遇封口,而这已不是公众第一次见识蒙牛的威力。”社论文末提出,从当下尚未过去的又一起加剧蒙牛信任危机的案件处理中,公众依然无法参悟在旧有“灭火思路”不变情况下,所谓“重塑消费信心”究竟剑指何处?

《燕赵都市报》则称,蒙牛公关既让爆料帖悉数清零,又对爆料人进行“封口”,可见其有着悠久的公关历史和

成熟的公关手法。快速成长的蒙牛自身有问题,即重点不是预防质量问题,而是等问题发生后去“灭火”。文末对蒙牛进行了简短定义:蒙牛管理不“牛”公关“牛”。

奶企巨头在每一次危机发生后,惯例运用公关手段掩盖事实、限制新闻传播的黑箱操作,让人厌烦。这种不公开、不透明的处理方式,虽能暂时将危机限制在一个可控的范围内,却更容易把企业蒙蔽在一个对自身问题不断容忍的“温水”里,固步自封,不思改进。

而本周舆论热议的另一家企业古越龙山,则在被爆出“致癌”问题后,以公开诚恳的态度进行正面回应。来自香港的一份报告指出,古越龙山生产的黄酒被检出较高分量的EC,容易致癌,

古越龙山当天就进行了回应澄清,力求自证清白。并于18日和19日连发两则公告,对公众每个质疑做详尽回应。相关信息在互联网上亦畅通无阻。

同样是食品领域企业,同样是危机公关,古越龙山单从态度上远胜几大奶企。而事件过后的几天内,古越龙山股价只跟随大盘小幅走低,伊利股份则有近两个跌停的大幅下挫。虽然这其中有所涉及问题的严重性、涉事产品的比重等众多不同因素的差异,但很难说没有危机应对差异的影响。当一个企业在面对危机的时刻,最能体现出其真实品性,若没抓住关键一刻,让人值得信赖,则投资者就会选择用脚投票。可以说,本周的几大奶企巨头是实实在在地为社会输出了一次“负能量”。

(执笔:彭一郎)

**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,请打电话给0755-83501640;发电邮至pp118@126.com。