

以人为本重新估算中国城镇化率

陈东海

什么是城镇化?这个说法有很多。根据大英百科全书的定义,城镇化是指人口向城镇集中的过程,表现为两种形式,一是城镇数目的增多,二是各城市内人口规模不断扩大。这个定义是从物质上、显性化的角度出发的。后来有人又提出新的城镇化概念,认为还要加上第二、三产业不断向城镇聚集这一要素,这个定义是从产业和拉动内需的角度来看的。

应当说,这种城镇化的认识符合人们的朴素想法,所以它成为了各地推动城镇化建设的指导思想。过去和当前我们出现的一些问题,多少都与这些认识观念有关,例如赶农民上楼、GDP崇拜、大兴土木搞房地产建设,把城镇化视为提升政绩和刺激经济增长的工具,导致各地鬼城不断涌现。

这种城镇化的观念,直接体现在追求城镇化率的不断提高上。此前,我们按户籍人口方法计算,公布的城镇化率仅35%左右,但最新公布的按照常住人口统计的2012年中国城镇化率已经超过了52%。美国和欧洲、日本等发达国家的城市化率一般都在80%以上,因此,

作为向发达国家看齐的想法,一般认为中国的城镇化率空间非常巨大,把城镇化当作经济增长的工具,空间还非常大,拉动力也能持续很久。

但人们忽视了一个问题,即大城市病一直困扰着发达国家,发达国家已经出现了人口从城市中心地区往郊区迁移的“逆城市化”现象。另一方面,在拉丁美洲和加勒比地区的许多国家,城镇化率已达到70%-80%左右,但是它们的经济水平并不高。这说明,以提高城镇化率为目标的做法不一定能推动经济长期健康发展,也不一定能让人们真正地安居乐业。

由此看来,城镇化率并非越高越好,它可能存在于一个最优区间。根据发达国家逆城市化现象以及经济发展程度并不好的拉丁美洲、加勒比地区超城市化的事实,可以得出两个基本结论:一、中国的城镇化率非要达到发达国家和拉美国家那么高;二、不能简单地搞物质上和表面上的城镇化。

中国的城镇化主要应当是人的城镇化,这个说法现在很流行。人的城镇化到底指什么?我认为是指人的生活方式的城镇化。如果按照这个标准来

衡量,中国的城镇化率就应当重新衡量,它可能比人们通常所认为的要高很多,因此,未来中国城镇化率的提升空间要比想象的要小,那种把经济发展希望寄托在提高城镇化率上的思维,就有必要进行修正。

曾经有人以“城镇非就业人口”加上“全国非农就业人口”除以“全国总人口”来估算城镇化率,按此方法估算,2011年中国城镇化率已达60%。显然,“60%”的城镇化率计算方法更贴近“人的城镇化”这一概念,但可能还不完全涵盖“人”的因素。笔者以为,以下几类人也应纳入城镇化率统计中。

首先是生活在城镇包括一年内多数时间生活在城镇的人口。如果基本上生活时间都在城镇,毫无疑问是作为城镇人口的。但对于那些部分时间生活在农村,部分时间生活在城市,按照常住人口统计,可能不少人被统计为非城镇人口。如果两地生活的人在城镇生活时间超过了在农村生活时间,就应该算作城镇人口,城镇化率统计不应漏掉他们,而这部分人口数字并不低。

第二、不再以农业作为谋生手段或不再作为主要手段的人口。城镇化有它的产业内涵,按这一标准,从事农业生产的是非城镇人口,从事非农产业的是城镇化人口。因此,那些住在农村的、户籍是农村的人口在统计上基本是视作非城镇人口的。这些人中不少人不以农业

作为生存手段,或者不以之作为主要谋生手段,比如白天做生意、做手艺,晚上回到农村生活,这些人也应当作为城镇化人口。

第三、愿意住在农村但生活方式已经城镇化的人。有些人可能还从事农业也生活在农村,但是生活方式已经完全城镇化,再将其作为非城镇人口是不妥的。现在发达国家已经出现了逆城市化,部分地区过度城市化,因此迁往郊区或农村是更好的生活方式,由于交通、通讯的普及,生活在农村与城镇已经区别不大,把上述这类人口纳入未来城市化的对象是困难的,也是不合适的。这部分人口应当视为已经城镇化的人。

第四、由上述三类人抚养的人口。所以,如果以“人”的因素作为标准,中国实际城镇化率比已经公布的各种口径的城镇化率要高很多。把那些生活方式已经城镇化,或者不以农业作为主要谋生手段的人当作非城镇人口,然后制定促使他们住进城镇的战略显然是不合适的。总之,以“人”的标准而不是以物质化的标准看,中国的城镇化率要重新衡量,相应地,未来城镇化率提升的空间和城镇化战略也需要重新评估。

(作者单位:东航国际金融公司)

没有市场竞争谈何价格市场化

叶祝颐

中国铁路总公司发布消息,从12月28日零时起,铁总将实施新的列车运行图。有专家表示,这次调整在客专和动车组开通的同时相应停开相关普客车次,此外,还在酝酿调整票价。铁总内部消息人士称,总体原则是按照铁路与公路保持合理比价关系制定国铁货运价格。

实施新的列车运行图,优化列车资源,本无可厚非。但为了确保新干线(主要是高铁、动车)的上座率,大量停开普通客车,减少了低收入群众的选择余地,又让人心生遗憾。而在调整车次的同时,酝酿调整票价,更是让人忧虑。

政企不分的铁道部变成铁路总公司,但铁路运营模式市场化尚未建立,在这种情况下价格率先市场化,难免让人失望。单纯从市场角度看,铁路部门希望票价向公路看齐,无可厚非。客观地讲,近年来普通列车确实没有涨价,但是高铁、动车定价偏高,且不召开听证会,火车票价实际上涨了不是一点点。高铁、动车组比绿皮车效率高,表面上看,民众对铁路出行方式的选择范围扩大了。但是铁路部门减少了硬卧等普通列车的营运数量,部分乘客“被高铁”了。

在我看来,专家在讨论铁路客货运市场化之前必须先理清几个问

题。首先是铁路公益性的问题。铁路是与广大民众生产生活息息相关的重要基础设施。铁路多由国家财政投入建设。虽说铁道部拆分成了国家铁路局与铁路总公司,但是铁路行业具有特殊的垄断属性,中国铁路总公司全国独此一家,并没有竞争对手。与充满竞争性的公路不是一回事。铁路部门显然不能忽视铁路行业的公共性,把自己简单地界定为经营性企业,不考虑公众现实感受与承受能力,用纯市场眼光衡量铁路服务,确定火车票价与货运价格。

就拿春运来说,它是一种传统文化,老百姓回家过年有刚性需求。辛辛苦苦一年,背井离乡的打工族,想回家吃顿年夜饭,要求过分吗?相对于百姓朴素的回家愿望而言,即使铁路充分市场化,也不能在这件事行将就木。

火车票市场化,让铁路部门挣到更多真金白银,但也直接推高了百姓出行成本,同理,铁路货运涨价,推高企业物流成本,不仅货运、物流企业利益受损,也绑架了市场物价与民生利益。

更重要的是,市场经济的核心内涵就是市场竞争。虽说铁道部拆分了,但是铁路总公司仍是“独此一家”。在缺乏市场竞争下,我们难以奢望独家经营的“铁路总公司”自己跟自己竞争出一个公平合理的客货运价格与优质的铁路服务质量。如果相关部门引导并保护铁路行业市场竞争,彻底打破“铁老大”垄断局面,铁路运价市场化才能进入议程。

完善优先股试点办法的五点建议

熊锦秋

最近,《优先股试点管理办法(征求意见稿)》发布,笔者提出几点修改建议。

首先,提高上市公司发行优先股的盈利门槛。《意见》第十九条规定,上市公司发行优先股需要满足最近三个会计年度连续盈利的条件,笔者认为这个门槛太低。假若上市公司连续三年都是几分钱微利,即使允许它发行优先股,票面利率也应奇低,如果定得过高,又会侵害普通股股东利益,这样的上市公司发行优先股也没有什么意义。当然,世事难料,即使经营一直不错的上市公司也会偶尔陷入窘境,危难时比如金融危机时也应允许其发行优先股救急,不过,这是在将来优先股制度成熟规范的情况下才可琢磨的事情。在目前试点阶段,还是应该设定诸如“最近三年平均净资产收益率不低于6%”这样的较高门槛。

其次,应进一步严格限制优先股的股息率。《意见》第三十二条规定,非公开发行优先股,票面股息率不得高于最近两个会计年度的加权平均净资产收

益率。笔者认为这个限制过松,其将导致的一种极限情况就是优先股对应的投资赚多少就分多少。但应注意,在让优先股享有诸多优先权利的同时,也不能让普通股股东独自承担风险;如果上市公司利用优先股融资经营,所得利润全让优先股股东分走,普通股股东不能从中榨取到“剩余价值”,那所有的风险全部由普通股股东承担;而且今后公司业绩不排除会下降,按之前公司经营业绩的平均值来确定优先股股息,可能损害普通股股东利益。为此可以规定,优先股票面股息率,不得高于最近三个会计年度的加权平均净资产收益率的70%,这样普通股股东也从优先股股东的入股中得到一定好处,从而形成两类股东双赢。

其三,强化普通股股东对优先股的优先认购权。《意见》第二十九条规定,上市公司公开发行优先股的,应当向原股东优先配售。笔者认为,这是平衡优先股股东与普通股股东利益的英明正确之举,只是这样的政策力度还不够,应将“可以向原股东优先配售”修改为“应向原股东优先配售”,且认

购权可以转让。另外,既然明确老股东优先配售权,那么在实际操作中,还需要针对老股东与公开发行认购对象制订公正合理配售规则,这里面似乎难度不小。

其四,优先股制度且莫急于与上市公司重大资产重组制度挂钩。《意见》第五十八条规定,上市公司可按《上市公司重大资产重组管理办法》规定的条件发行优先股购买资产。笔者认为,目前重大资产重组是市场出现问题和隐患最多的领域,尽管目前监管部门规定借壳上市与IPO审核标准等同,但绝大多数重大重组并不构成借壳上市,由此其受到的审核相对宽松,重大重组注入资产往往存在包装造假等问题,这些问题还没有得到根本解决,又让重大重组与优先股这个新生事物挂钩,让其享受优先股权利,将衍生更多复杂性问题,实为不妥。

其五,《意见》有些词句有待商榷。比如,《意见》第五十六条提出“上市公司以减少注册资本为目的回购普通股公开发行优先股的……”,这句话可能前后矛盾。确实,《公司法》规定,只有“减少注册资本”等四种情形才可以回购股份,但上市公司回购普通股,同时再公开发行优先股的目的就是为了防止资本减

少,证监会也早就提出支持银行发行优先股补充资本,而巴塞尔协议III更明确规定,普通股和永久性优先股都可计入银行一级资本,如果上市公司回购普通股同时公开发行的是永久性优先股,其目的不言自明,上述那句话显然前后自相矛盾。

当然,《意见》第五十五条是这样表述的,上市公司可以非公开发行优先股作为支付手段,向公司特定股东回购普通股。笔者认为这个提法稍微合理一些,但其中仍包含有上市公司回购程序,而要回购,就绕不开《公司法》要求具有“减少公司注册资本”等情形,但回购普通股同时发行优先股,其目的又绝非“减少公司注册资本”,总之都会形成自相矛盾。其实,第五十五条的结果,就是将部分存量普通股转换为优先股(其中包括国有大股东持有的普通股),这个政策对A股市场将产生革命性影响,其历史意义不可估量。笔者觉得,既然优先股可以转换为普通股,那普通股直接转换为优先股也没有什么稀奇,根本不用藏着掖着,直接在《意见》中明确普通股可直接转换为优先股,以避免触碰诸多法律红线。

“私人定制”在音乐演出行业大有前途

朱凯

今年8月,美国殿堂级摇滚乐队“史密斯飞船(Aero smith)”的上海演唱会,在开幕前两天突然宣布取消。据称其原因在于门票仅售出两成左右,主办方根本无法向艺人支付相关出场费的定金。

据说,城市里频繁的商业演唱会高价门票,真正从窗口“卖出去”的其实并不多。几百元到上千元的门票价格,让许多真正的歌迷只能“望票兴叹”。

实际上,史密斯飞船此次上海演唱会,是这家已成立40多年的美国老牌乐队世界巡回亚洲站的唯一场次。它的失败虽然显得极端,但这一案例表明,貌似光鲜的中国流行音乐演出市场到处暗藏着风险。

昨日,恰好是电影《私人订制》的首映日,这是“国民导演”冯小刚的马年重磅贺岁片之一。这不禁使笔者产生了联想——当前我国音乐行业传统的B2C模式,是否也应向“草根决定式”的C2B去转变呢?也就是说,音乐会、演唱会等大型公众活动,在策划的前期阶段可以更多以消费者为导向,渗入相应的网络销售元素,采用以用户体验为主的“轻公司运作”模式去操作。具体来说,C2B模式的实质就是实行“订单式生产”,其核心是“订制化与个性化”。

C2B模式的土壤在于日益广大的网络消费者。以李泉、李代沫的“虾米网络演唱会”为例,11月15日至12月16日,“淘星愿平台”发起了这场10万元的演唱会资金预购,不到20天已有856人完成线上预购,总额超过预期的10万元。而具体的参与方式,则包括线下演出和线上直播两种。据主办方透露,选择在虾米音乐平台观看网络同步直播的歌迷,

占到了大多数。与传统B2C模式下所有环节均由厂家来驱动不同,C2B的关键就在于由消费者去驱动,以消费者的需求为起点,在商业链条上进行波浪式、倒通式的传导,最终形成新的商业模式。

史密斯飞船2013年亚洲演唱会的憾然收场,其实已在昭示传统B2C模式在音乐演出行业进入了“末路”。据专业人士介绍,演唱会是一项高投入、高产出的巨大工程。它包括前期的市场调查、策划推广、场地落实申报等诸多环节,而这些幕后工作将直接影响演出的最终效果——上座率、现场反响、业内口碑等,归根结底都会体现在票房收入上。

网络演唱会的模式无疑更具灵活性。由歌迷来主导,可以真正实现“私人订制”。歌迷先是在线上进行预购,演出方获得预购资金再去运作线下演唱会,以保证演唱会顺利进行。同时,歌迷还能自由选择参与方式与可承受的票价。如果说千元票价是难以承受之重,那么1元的网络演唱会则是人人都能承受。

据介绍,在李泉、李代沫的“虾米网络演唱会”中,歌迷可根据自身需求选择2999元的歌手点唱、268元的现场演唱会以及1元的网络直播,而这些都是传统演唱会形式所无法实现的。这是歌迷线上订制演唱会的首个成功案例,也是中国音乐行业一次变革的开端。

今年7月11日,虾米“音乐人平台”正式上线。公司宣布将允许独立音乐人和独立唱片公司在该平台对正版音乐下载“自主定价”,对音乐人实行完全免费,从平台上产生的下载收益则100%属于版权所有人。而虾米音乐试图通过两种方式去让用户群扩大并稳定盈利模式:一是真正提升用户体验,二是通过100%版权收入去培养高素质的独立音乐人。

充分运用中国需求的影响力

陈功

中国是多种矿产品进口量排第一的国家,像必和必拓、淡水河谷,这些过去从未听过的名字,现在在中国人的圈子里已经变得如雷贯耳了。因为他们的铁矿石不停地涨价,而且半年幅度都很大,弄得平时趾高气扬、颐指气使、人无人可奈何的央企们也变得无可奈何了。

除了铁矿石之外,铜也是中国进口排名靠前的大宗商品。在智利,中国的矿产需求让智利的铜矿兴旺发达,超速发展。而铜矿的发展又让智利的矿工大赚特赚,不但薪水翻了一倍、两倍,有了钱之后,不但买房子、买车,有不少铜矿工人甚至都开上了保时捷跑车。

根据国际货币基金组织的调查,智利的失业率已经下降到了6.2%,创下了1973年以来的最低水平。而且智利已经成为拉丁美洲最富有的国家,人均国内生产总值从10年的4780美元,急剧成长到今年的1.63万美元。由于铜矿开采业的发展和技术工人的短缺,铜矿工人每隔2-3年就要签订新的合约,而每到这个时候,矿工还会获得高达3万美元的奖金。中国人所熟悉的矿业巨头必和必拓表示,他们矿上的卡车司机每年的收入相当于8万美元,这还不包括奖金在内,这个数字把他们与中国同行远远甩在了后面,也大大超过了美国同行的收入。

随着矿业繁荣,中国矿工的收入也在上扬。据悉,他们1998年一个月才挣七八百元,而且工作时长,老板管理紧,2006-2007年涨到2000多元,现在一个月可挣3000元甚至更多。2011

年,中国网络上流传着一个帖子说,在2010年农民人均纯收入仅5121元的彬县,有一群年轻的矿工,他们中很多人是中专毕业的技校生,却在当地拿着过万的工资,早早地买了房子,开上了私家车。

一年12万元人民币的收入,对于中国矿工来说已经不低了,甚至已经能拿来吹吹牛了。但如果与必和必拓矿工每年50万左右的收入相比,那就差远了。可能让中国工人更为羡慕的是休假,智利矿工只需在矿上工作数周,然后就可以休息数周时间。每一次他们都是坐着飞机去上班的。

当然,这样的繁荣取决于中国,这一点不但智利的矿业承认,智利的官方承认,因此他们也许比中国人更紧张地关注中国的经济形势的变化和趋势。随着中国宏观调控的展开,智利矿业委员会的调门已经出现了变化,他们估计由于价格疲软,成本上升以及环境法规的收紧,未来矿业投资将会减少。以智利为例,矿业估计矿业投资可以达到1120亿美元,现在则可能仅能达到700亿美元。而在过去的5年里面,矿业公司的成本已经上升了40%。而资源方面也出现了若干问题,智利铜矿的品位在下降,矿石的平均含铜量已经下降了14%。

中国对矿产品的需求对世界的巨大影响,智利只是例子之一,类似的事情在世界很多地方也存在。我们面临的问题是如何跟进、评估这些变化?我们如何正确地运用中国的影响力?我们如何在为世界创造财富的同时,为中国人创造财富?如果说了,中国的矿产品需求为世界带来了变化,那么对于这些问题的恰如其分的回答,必将会为中国带来更深刻的变化。

(作者系安邦咨询首席研究员)

焦点评论

美联储宣布缩减QE 全球反应不一



量宽货币减规模,山姆大叔有斟酌。就业状况大改善,复苏前景很不错。欧美股市往上涨,A股指数向下落。可怜中小投资者,一年到头打哆嗦。

ICLONG/图 孙勇/诗