

微观再库存将支撑经济稳定运行

项铮

理论与实证研究均已表明,库存周期与工业生产周期存在强相关性。经历长时间去库存、去产能后,近期微观经济层面出现再库存迹象,加上经济结构调整催生新的经济增长动能,将支持宏观经济平稳运行。

微观层面出现再库存迹象

据国家统计局最新数据,2015年10月份我国制造业采购经理人指数(PMI)为49.8%,与上月持平,反映出工业生产形势总体平稳。非制造业商务活动指数为53.1%,虽然环比上月小幅回落0.3个百分点,但仍持续位于扩张区间,反映出服务业稳定增长的发展态势。这些情况表明,前期经济刺激政策正逐步转化为稳定经济增长的新动能。与此同时,我国微观经济层面出现了再库存迹象,将推动宏观经济在下阶段逐步企稳。

外需与内需之间转换显示出微观经济层面再库存力量的积聚。当前全球经济增长前景趋向下行,国际货币基金组织(IMF)在最新《世界经济展望》中再次下调全球经济增长预期,将今年全球经济增长预期下调至3.1%,此前预期为3.3%。IMF强调,新兴市场放缓正将全球经济推向金融危机以来最脆弱的扩张周期。在外需疲软不振同时,2015年9月份我国制造业新订单指数为50.3%,比上月微升0.1个百分点,连续两个月回升,不仅反映出我国经济外部需求与内

需之间的转化关系,而且也在一定程度上表明微观经济层面再库存动力正促使国内市场需求出现回稳态势。

补库存需求将逐步上升

库存指标降至阶段低位将增加再库存动力。

2015年9月,PMI中的原材料库存指数为47.2%,比上月下降0.3个百分点,表明制造业企业生产用原材料库存量继续减少。目前,原材料库存指数已经连续4个月下降,而10月份原材料库存为今年以来的最低水平。原材料库存是工业生产的基本前提,通常企业需要维护最低限度的库存水平,以应付市场短期需求。随着企业原材料库存指数低位回落,补库存需求将会逐步上升,促使宏观经济平稳运行。

同时,工业企业产成品存货也在低位运行,2015年9月末,全国规模以上工业企业产成品存货同比增长4.9%,降至2014年以来的新低,较2014年2月末下降5.3个百分点。产成品存货增长速度降至阶段性历史低位,反映出工业企业去库存、去产能的积极成效。目前,我国工业企业产成品存货增速继续回落的空间已不大,而随着经济结构调整进程不断推进,工业企业再库存意愿将会显著增强。

微观层面资金面改善将给实体经济注入再库存动力。2015年9月末,全国规模以上工业企业应收账款增速为8%,降至近年来低点。近年来,全国规模以上工业企业应收账款增速快速上升,

连续在20%以上运行,并于2011年高位波动回落,一定程度反映出企业经营加杠杆和去杠杆的转换关系。随着企业应收账款增速回落,表明企业利用信用销售的积极性下降,去库存压力已经显著缓和。同时,当前货币环境总体稳健,央行连续降息和降低法定存款准备金,释放了充裕的流动性,将给实体经济稳定运行以强大支撑。2015年9月末,反映实体经济交易意愿的狭义货币供应量(M1)余额36.44万亿元,同比增长11.4%,增速分别比上月末和去年末高2.1个和8.2个百分点。货币环境和资金面的改善,将给微观经济主体再库存提供强大的货币动力。

再库存结构出现优化

结构调整反映出再库存结构的优化,当前我国经济结构调整进程顺利,新产业、新业态、新消费热点层出不穷,“双创”成效显著。据国家工商总局数据,2015年三季度,全国新登记注册企业同比增长19.3%。这些情况表明,我国经济结构主动调整正逐步显示出积极成效,经济运行渐趋稳定,经济增长动力也由弱变强。而制造业采购经理人指数和非制造业商务活动指数反映出经济结构调整的变化与成效。一些传统产业继续压缩生产,化解过剩产能。

9月份,我国高耗能行业PMI为47.8%,持续低于临界点;其中,黑色金属和有色金属冶炼及压延加工业、非金属矿物制品业等行业PMI持续低于临界点,且均有所回落。而高技术、消费品制造业延

续扩张态势。高技术制造业和消费品制造业PMI分别为54.6%和52.2%,均保持较快增长。其中医药制造业、计算机通信电子制造业、食品及饮料制造业等行业连续处于扩张区间。

我国微观经济层面去库存与经济结构转型正相互叠加、相互影响,一定程度上增加了经济转型的阵痛。但这是我国经济发展方式转变的必经过程,不以人们意志为转移,因而全社会需要对经济转型阵痛保持相当容忍度。为稳定经济增长,努力缓释外部需求偏弱和经济转型阵痛施加在宏观经济上的巨大压力,推进经济结构调整,近年来国家已经出台多项积极措施,取得了积极的成效。虽然房地产业投资增长持续放缓,但战略性新兴产业、新能源、现代制造业投资需求旺盛,社会创业创新活动渐趋活跃,而社会消费需求保持稳定。这些逐步向好的宏观经济金融面和因素将有利于促进微观层面新一轮再库存的形成,并推动下阶段宏观经济企稳。

前不久,十八届五中全会对“十三五”规划进行了全面部署。“十三五”时期是我国全面建成小康社会决胜阶段。“十三五”把“创新”摆在全局核心位置,通过全面深化改革,发挥科技创新在全面创新中的引领作用,优化劳动力、资本、土地、技术、管理等要素配置,催化并打造增长新动能。在这个过程中,必将通过微观层面的再库存结构变化来反映新经济增长动能的形成,也值得高度关注。

焦点评论

两岸亟需联手锻造华人金融资本力

章玉贵

两岸最高领导人即将迎来历史性会晤,这既是顺应两岸关系发展的自然逻辑,亦是因应全球经济与金融竞争态势的前瞻性之举。在中国大陆着力提升产业与资本竞争力进而向国际社会尝试提供金融公共产品的过程中,具有较多国际市场经验的台湾,完全可以也应该以建设性姿态与相关协调行动,联手大陆,谋求在全球新一轮经济与金融分工中相应的坐标体系,共同锻造华人金融资本力。

国家主席习近平即将与台湾领导人马英九在新加坡举行历史性会晤,这是海峡两岸分离66年来双方最高领导人的首次聚首。世人注意到,在相关消息发布之后,两岸资本市场应声上扬,相关民意也是热切期待,说明两岸关系的良性发展与合作共赢亟需有远见的领导人合力拿出战略性决策。

两岸合作方能经济共赢

撇开政治与其他因素不说,单就两岸经济、贸易与金融等领域的交流与合作而言,在全球经济、贸易与金融分工面临新一轮大洗牌的关键时期,本就同根同源且各自有着比较优势的海峡两岸,完全可以在推动两岸产业结构升级、提升贸易价值链,进而提升金融竞争力等方面展开务实有效的合作。

作为曾经的亚洲“四小龙”之一,台湾地区作为单一经济体,在承接全球产业转移和深度嵌入全球贸易价值链的过程中,曾取得了骄人的经济成就,其在上世纪80年代后期的经济年产出一度相当于大陆的40%,进出口总额几乎与大陆相当。随着大陆在上世纪90年代加大改革开放力度,尤其是在2001年加入国际经济组织(WTO)之后,大陆经济在得益于入世红利、人口红利和产业转移红利的同时,迅速做大做强以制造业为代表的实体经济,出口贸易更是以年均15%以上的速度高速增长。如今,大陆已经取代美国成为全球制造业第一大国,并连续两年位列全球第一大贸易国,2014年进出口贸易总额为4.3万亿美元。而作为表征最高层级经济分工的财富分割器,大陆金融业的开放步伐也不断加快,以银行、保险和证券市场为代表的全球金融市场加快融入全球市场。如今,大陆已有9家商业银行进入财富全球500强企业。其中中国工商银行以447.6亿美元的利润成为全球最赚钱企业;以中国平安为代表的民营金融控股企业也已进入全球500强。大陆证券市场尽管遭遇动荡,但整体发展势头向好,业已成为仅次于美国的全球第二大资本市场。

毋庸置疑,大陆经济这些年的快速发展,来自台湾企业的投资和日深化的两岸贸易往来功不可没。另一方面,正是在大陆经济发展的巨大溢出效应辐射下,台湾享受了越来越多的相关红利。统计资料显示,2014年两岸贸易额为1983.1亿美元,其中大陆对台出口462.8亿美元,自台进口1520.3亿美元,大陆与台湾贸易逆差达到1057.7亿美元。两岸定期客运航班总班次去年增至每周840班,货运航点总班次增至每周84班,大陆客运航点增加至55个,货运航点增加至10个。两岸海关电子信息交换系统上线运行,两岸货物通关效率大幅提高。两岸贸易人民币结算比例逐步提高,台湾金融机构大陆营业网点继续增加。2014年两岸人员往来总量941.1万人次,再创历史新高。

可以说,如果没有大陆经济发展对台湾的巨大辐射效应,台湾经济规模不可能做大到如今的5000多亿美元。

全球竞争挤压日益严重

另一方面,在日渐残酷的全球经济、贸易和金融竞争挤压下,无论是大陆还是台湾都面临严峻的形势。美国联手日本和欧洲,试图打造以北美自由贸易区为“一体”,以跨太平洋伙伴关系协议(TPP)和跨大西洋贸易与投资协定(TTIP)为“两翼”,并将WTO日趋边缘化。从国家战略竞争的视角分析,均蕴含着主要发达国家试图切割大陆在全球贸易价值链的核心利益,进而打压大陆以贸易为纽带提升人民币行为空间的战略意图。而在全球这一轮的贸易版图重构过程中,台湾地区并不处于有利位置,甚至亦有可能被边缘化;正是看到这种严峻的国际竞争挤压,最近几年来,大陆显著加快了整合区域一体化体的过程,并基于自身经济实力和贸易价值链的延伸,稳步提高应对国际竞争的能力。或许在既有金融主导国美国看来,最为担心的,是无法阻挡中国央行与其他国家或地区货币当局签署货币互换协议,亦无法阻挡中国业已取得跨境银行间支付系统(CIPS)的重大突破。这个有望成为处理人民币境外交易的统一清算平台,无疑是支持人民币国际化的重要基础设施,而人民币海外离岸中心的全球化搭建正在亚洲、欧洲向美洲和澳洲等地延伸,各国央行和主权财富基金投资的人民币计价资产规模亦在不断上升。如果欧洲央行考虑投资人民币资产,美联储恐怕无法阻止。另一方面,中国稳步推进的“一带一路”战略,经由亚投行、丝路基金等平台,当然也是助推人民币国际化的重要路径。而更具实质性的格局变迁是,中国着力构建的亚太自贸区有可能使得人民币在亚洲发挥“锚货币功能”,这是人民币真正摆脱美元束缚的关键步骤。或许这一天的到来并不遥远。

合力锻造华人金融资本力

从提升两岸在全球金融价值链获益程度的角度来看,必须打造出类似花旗、汇丰、高盛这类超级金融资本。有了这些金融力量工具,就有可能利用其对全球金融定价和金融系统稳定的影响力有效维护大中华经济区的核心经济利益。大陆在做大金融业体量的同时,亟需借鉴台湾地区在发展金融业过程中的经验,尤其是参与国际市场的经验,在联手开拓市场、技术合作以及人才培养等方面展开有效合作。大陆作为亚投行的主导国,可以在适当的时间窗口给予台湾地区一定的权益,以开放的心态,共同搭建按照国际通行规则建立的透明高效的治理体系,合理解决台湾作为单一经济体的利益诉求,有效形成合力,增强机制化平台的生命力。更为关键的是,两岸应联手,有效整合海外华人资本的金融力量,分散在世界各地的华人金融专才,力争以现有市场主体为基础,培育出一批能在国际市场上比肩高盛和汇丰的跨国金融资本,并在巩固传统影响力的基础上,力求在金融创意、机制设计乃至话语权掌控等领域取得突破;通过金融业国际化和全球市场联动将行为触角伸到美欧发达经济体,一方面是要成为维护国家金融主权的力量工具,另一方面是由市场化操作或者隐形操作形成组合影响力,即华人“金融资本力”。

合力锻造华人金融资本力

(作者系上海外国语大学国际金融贸易学院院长)

经济增速6.5%目标的三重含义

许岩

经济增长目标是国民经济和社会发展五年规划的重要内容,而最终“十三五”期间中国经济的年均增速目标将定在6.5%。经济增长目标属于预期性目标,名义上不具有约束性,但它在人们心目中的分量依然很重,需正确理解。

受世界经济、贸易低迷和国内深层矛盾凸显等多重因素的影响,中国,这个世界经济新引擎的速度却不可避免地慢下来了,就像一列曾高速奔跑了多年的火车,到了一个时间节点,车上的零件以及奔跑的轨道皆不得不修调。而难以回避,我国已经进入经济增

长由高速增长向中高速、产业由中低端迈向中高端水平的新常态。而“十三五”中国经济的年均增速目标设定在6.5%,笔者认为至少包含三重含义。

首先,“十三五”规划的核心是实现经济的可持续增长,政府对增长有底线要求。6.5%是底线中的底线。新常态下,我国经济增长有两个基本特征:一是“从高速增长转向中高速增长”,二是“从规模速度型粗放增长转向质量效益型集约增长”。2015年,我国经济总量预计超过11万亿美元,即使今后每年保持6.5%的增长,带来的增量也将达7000多亿美元,数量上看,超过十年前两位数增速的时期。据此测算,经济增长如果

保持在6.5%即可实现GDP和人均收入比2010年翻一番的目标。也就是说,6.5%是底线中的底线。

其次,中国当前经济潜在增长率相当于甚至高于6.5%,6.5%通过努力可以实现。当前,中国经济正处于新旧发展动能转换的关键期,尽管短期部分指标有所波动,但这不会改变中国经济长期向好的基本面,且增长新动力正在加快形成。前三季度,第三产业增加值占国内生产总值的比重为51.4%,比上年同期提高2.3个百分点,高于第二产业10.8个百分点。由工业主导向服务业主导转化的趋势还在延续;产业升级空间广阔,近年来互联网、云计算、新材料、机器人、节能环保等新兴行业发展速度较快,并且与传统产业的融合发展趋势愈加明显。也就是说,6.5%是不仅可以实现更可能超过。

最后,6.5%目标的设定是经济转型期的手段,都是为了保证引擎不熄火,经济不失控。最终的目标是为了实现驱动力的置换,实现由更有效率、更加环保,由消费、创新所驱动的经济。习近平总书记指出,要围绕转变经济发展方式,促进经济增长由主要依靠投资、出口拉动向依靠消费、投资、出口协调拉动转变,由主要依靠第二产业带动向依靠第一、第二、第三产业协同带动转变,由主要依靠增加物质资源消耗向主要依靠科技进步、劳动者素质提高、管理创新转变。

别做互联网交通革命的挡路人

黄小鹏

10月10日,交通部发布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》征求意见稿,随着征求意见稿将到,有关征求劳动意见。监管措施将出租车分为巡游出租车和网络约租车两大类,等于视“专车”为出租车的另一种形态,并采用与传统出租车类似的监管方式来监管“专车”。如果这一办法最终实施,“专车”模式将面临终结,城市交通行业一次有巨大价值、可能引起革命的创新有被扼杀之危险。

互联网普及仅十几年时间,已经在新闻传播、社交、商业等数个领域掀起了颠覆性革命,极大地提高了这些行业的运行效率,给人类生活带来了实实在在的福利,而城市交通则是最有希望借助互联网而实现革命的又一个重要领域。

“专车”模式运用网络技术和共享经济理念,为解决城市交通问题带来了全新思维。凡是体验过“专车”服务的人,无不技术的伟大感到惊叹,为其激励机制的复杂和先进感到惊叹,为人类的智慧感到惊叹。“专车”模式将交通供给与需求的匹配效率发挥到极致,它几乎彻底消灭了传统出租车模式垄断、低效的弊端,极大地提高了资源利用效率。“专车”模式还具有非常明显的正向外部效应,它降低了城市污染和拥堵,减少了人们对家庭小汽车的需求,为创造更加优美的城市空间环境提供了可能性。随着探索的进一步深入,“专车”还有可能引起社交、物流等领域的重大变革。

“专车”模式在技术效率和经济性上具有革命性的优势,使得它未来非常可能部分或完全替代传统出租车模式。出租车行业产生于一百年前的西方,其本质是通过牌照人为限制供给并以抬高价格向市民“征税”,这种模式是城市发展水平低下和技术落后的产物。出租车经济模式给消费者造成的总损失,远大于政府牌照费收入和资本投资于牌照的

收益之和,存在社会净福利损失,从经济学上讲,出租车行业消亡将增加全社会的福利。颠覆总会产生一定的破坏性,给落后的竞争者造成痛苦,但这种破坏不是零和博弈,而是“创造性破坏”,在这个过程中消费者受益了,整个城市受益了,社会总福利增加了,遭受损失的只有投资传统出租车的资本方。人为阻止这种破坏的发生,虽然可以保护一小部分人,但损害的是全社会的利益。

“专车”模式的另一核心是共享经济。城市交通关乎所有市民的日常生活,它本来就具有公益性,天生与共享精神相兼容,降低乃至去除其商业性,发挥其公益性本来就是政府的职责,所以,城市交通是最适宜于发展共享经济的领域之一。“专车”模式以弱商业化或非商业化的模式共享私家车的剩余运输能力,既实现资源配置的最优化,又大幅降低管制成本,消除垄断牌照利润施加于市民身上的负担,理应为城市交通的一个重要发展方向。

令人遗憾的是,《暂行办法》不允许私家车接入平台,并强行要求“专车”司机与网络平台之间形成雇佣关系。这将会把“专车”身上的共享经济精神完全抽空,变成另一种戴着互联网帽子的传统商业性出租车。这种模式不是政府大力提倡的“互联网+”,而是一种落后的“+互联网”,后者是在保持传统行业基本运作模式不变前提下,戴上一顶互联网的帽子。仅将互联网作为辅助工具,无法发挥互联网的绝大部分价值,是无法促成革命的。

现有“专车”模式并非毫无缺陷,但这不是用类似传统出租车模式进行监管的理由。事实上,“专车”模式作为才出现两三年的新生事物,从全球范围看,令人惊奇的不是它缺陷太多,而是其缺陷非常之少。在中国,“专车”模式甚至短短一两年时间就产生了极强的鲶鱼效应,轻松解决了传统出租车行业长期无法克服的痼疾,例如,打车难、服务差、价格高以及在资本方与公众、出租车司机博弈中资本方的强势,这些问题虽经不断监管、无数次谈判和协调而无法解决,却因为这条鲶鱼的出现不医而愈。

当然,不是说“专车”不需要任何监管,但监管应该符合互联网精神,符合中央三番五次强调的简政放权精神,而不能陷入管制的旧框框。“专车”监管思路最重要有两点:一是促进竞争,二是发挥自律。“专车”运行中可能出现的安全问题、服务质量问题、司机职业化问题,绝大部分可以通过平台之间的竞争以及技术手段得到解决。总之,监管体系应该与“互联网+”相适应,而不能建立在“+互联网”思维之上。

全球各地对“专车”态度不一,有的宣布为非法,有的既不支持也不反对,有的假规范发展之名行扼杀之实。态度不同,一是因为代表不同的利益,二是因为思维层次的不同。可以相信,如果“专车”真能引发城市交通革命,那它一定会发生在对专车持最开放态度的地方。如果中国交通管理部门不能以前瞻眼光参与推动这场可能的革命,也请不要成为扼杀革命的力量,至少它可以什么也不做的!

联系我们

本版文章如无特别说明,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,请打电话到0755-83501640;发电邮至ppll18@126.com。