

防止“僵尸企业”蔓延成“僵尸经济”

□新供给经济学50人论坛成员

金海年 姚余栋 周健男

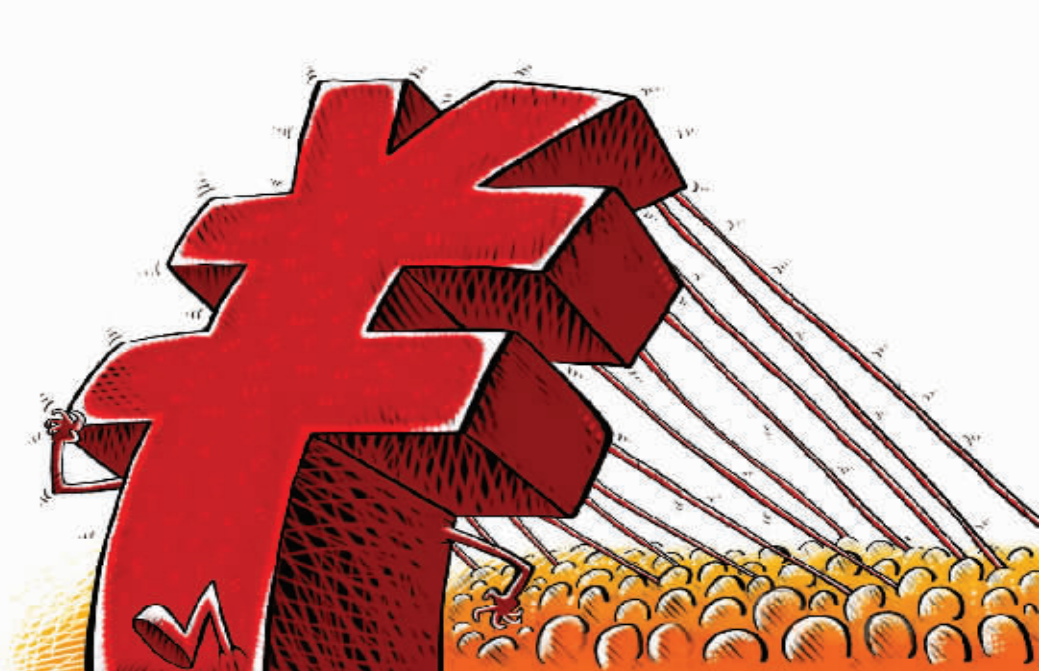
中国企业债务攀升,部分企业存在“僵尸化”风险,“准僵尸企业”正在增加。如果处理失当,可能引发债务危机或“僵尸经济”两种恶果。为避免“僵尸企业”危害经济,必须规范企业破产清算机制,完善金融风险化解体系,充分发挥市场优胜劣汰的决定性作用,才能保持市场活力,推动发展方式转变与产业结构升级,使经济走上长期增长的良性通道。

“准僵尸企业”敲响警钟

“僵尸企业”一词最早用于20世纪90年代初的日本,指那些无法继续正常经营、应该破产却又靠借债或政府资助而没有破产的企业。根据财政部有关数据,2011年以来,地方国有企业利润直线下降,2012年和2014年第一季度皆为负增长,而同期债务利息支出却大幅飙升。地方国有企业负债率大多超过70%,有的甚至超过100%,已经资不抵债,如果排除那些非营利的公共服务企业,理应破产关闭。而如果破产,银行就要被追究责任,所以银行继续借新还旧或者延长贷款期限,隐藏或拖延债务危机;同时由于涉及地方经济、职工安置等连锁问题,地方政府也不会让其破产,尽力采取各种保护措施。

不过,“僵尸企业”问题很难在宏观指标中非常迅速地直接体现。由于银行为降低其NPL(Non-Performing Loan)数据而不断向僵尸企业续贷输血,僵尸企业问题在银行财务报表中也不会很快体现。根据财政部数据,国企利润自2011年以来增速迅速下滑,2012年竟为负5.8%,而财务费用(主要是债务利息支出)增幅却由2009年的3.2%迅速增长到2012年的33.5%,虽然2013年重新回落至8.6%,但2014年第一季度重又增长19.3%,已经连续4年超过利润增长,需要引起特别关注。

尤其是一些地方国企,经营情况恶化、利润下滑,造成偿债能力不断下降,对债务融资的依赖性不断增加。同时,也有一些国企承担了地方政府的公共服务职能,本身不适合以营利为目的,需要财政的支持。还有一些国企承担了地方融资平台的职能,具有临时性的融资目的。这三种情况都表明,当前我国有些国企虽然有“僵尸



CFP图片

化”的倾向,但还未成为无可救药的“僵尸企业”,我们称之为“准僵尸企业”。“准僵尸企业”的形成和变化,为我国经济的发展敲响了警钟,应对必须从现在开始。而应对措施的核心就是完善市场在淘汰和退出方面的功能。

另外,许多债台高筑的民营企业却因不再得到银行的贷款而面临危机,不断发生“跑路”事件。这样,就存在一方面“准僵尸企业”不断占用银行信贷延缓坏账发生,另一方面民营企业信贷断链跑路并存的奇怪现象。应该说,国企僵尸、民企跑路,是我国信用体系缺失、市场淘汰退出机制不完善、国企产业布局不合理的表现。

“僵尸经济”危害巨大

“僵尸企业”使日本经济丧失活力,造成经济20年停滞不前。由“僵尸企业”蔓延形成的“僵尸经济”危害巨大。“僵尸企业”需要金融机构或财政资金不断输血,浪费了宝贵的资金资源;“僵尸企业”往往涉及“三角债”或担保等关联责任,盲目输血会导致金融风险蔓延,掩盖银行等金融机构坏账率,危及金融稳定,可能最终引发更大的金融危机;“僵尸企业”扭曲了市场激励机制,导致低效驱逐高效(劣币驱逐良币),使企业失去了提高效率、寻找有效出路、主动进行破坏性创新的动力。由于“僵尸企业”一般都是产能过剩企业,处于生产力水平较低的夕阳或落后行业,给“僵尸”输血阻碍了发展方式转变,妨碍了产业结构的优化调整;“僵尸企业”会进一步蔓延成“僵尸经济”,使得社会与市场丧失活力,最终导致经济停滞,落入“僵尸经济陷阱”。

我国的情况与日本有许多不同,企业“僵尸化”的成因也不尽相同。一是我国近几年经济发展过热,尤其是应对全球金融危机刺激政策的后续影响,由经济泡沫引发信贷泡沫,造就了潜在僵尸企业的外部环境。

二是近年来我国企业尤其是地方国企杠杆率飙升,银行担心违约、坏账,主动输血。三是国有企业责任不清,国企进入竞争性领域,而现代企业制度尚未完全建立,导致效率低下,政府将之与公共服务企业等对待,担心职

构坏账率,危及金融稳定,可能最终引发更大的金融危机;“僵尸企业”扭曲了市场激励机制,导致低效驱逐高效(劣币驱逐良币),使企业失去了提高效率、寻找有效出路、主动进行破坏性创新的动力。由于“僵尸企业”一般都是产能过剩企业,处于生产力水平较低的夕阳或落后行业,给“僵尸”输血阻碍了发展方式转变,妨碍了产业结构的优化调整;“僵尸企业”会进一步蔓延成“僵尸经济”,使得社会与市场丧失活力,最终导致经济停滞,落入“僵尸经济陷阱”。

我国的情况与日本有许多不同,企业“僵尸化”的成因也不尽相同。一是我国近几年经济发展过热,尤其是应对全球金融危机刺激政策的后续影响,由经济泡沫引发信贷泡沫,造就了潜在僵尸企业的外部环境。

二是近年来我国企业尤其是地方国企杠杆率飙升,银行担心违约、坏账,主动输血。

三是国有企业责任不清,国企进入竞争性领域,而现代企业制度尚未完全建立,导致效率低下,政府将之与公共服务企业等对待,担心职

三季度经济趋稳走势有望巩固

调控仍需保持一定力度

当前,一系列稳增长的政策措施仍在陆续释放,6月份召开的国务院常务会议又部署了建设综合立体交通走廊打造长江经济带,讨论通过了《物流业发展中长期规划》,决定简化合并增值税特定一般纳税人征收率,减轻企业负担;确定了促进产业转移和重点产业布局调整的政策措施。为了适度扩大商业银行扩大信贷规模,缓解企业面临的资金紧张压力,6月30日银监会发布通知,从7月1日起,调整商业银行存贷比计算口径。前期已经出台的一些政策,加上目前仍在推出的一些新政策,将会产生叠加效应,在下半年进一步发挥作用,巩固经济趋稳基础。

从作为经济先行指标的制造业PMI指数来看,二季度以来持续回升,显示三季度经济趋稳走势有望进一步巩固。但短期来看,经济回升仍面临制约因素。一是经济增长动力仍需巩固。从需求来看,目前房地产行业调整仍在继续,对投资和消费增速的回升具有一定的压制作用。

二是经济活力仍需加强。从作为经济活动主体的企业来看,企业生产经营依然较为困难,面临资金紧张、成本上升、效益低下等难题。特别是小微企业经营状况没有明显改观。小企业PMI指数,仍处在50%以下,回升并不明显。企业预期较为谨慎。企业生产经营活动预期指数虽然保持在较高水平,但有波动。最近两月,无论是制造业还是非制造业均有所回落。

面对这种情况,宏观调控仍不可松懈,仍需保持一定的力度,进一步巩固经济趋稳的基础,

工安置和种种社会外溢性与金融外溢性效应,盲目救助。

四是我国企业破产、淘汰机制缺失,僵尸企业无法在法治化轨道正常退出市场,对于违约、破产等市场淘汰退出现象,社会尚不能以平常的心态看待和接受。

完善市场淘汰机制

为防止“僵尸企业”蔓延成为“僵尸经济”,必须采取系列有效措施应对。一是社会需要有契约精神和法治意识,需要有理解市场上优胜劣汰、风险与收益并存的平常心态,应该客观冷静、理性科学地看待债务违约和企业破产。投资者需有风险防范意识和承受能力,科学判断企业可能破产、债务可能违约、投资可能损失。

二是企业经营者需有企业破产、个人淘汰的危机意识,需要完善国有企业管理者责任和权利对等的委托机制。

三是要明确市场的破产淘汰功能,建立规范的破产、淘汰等退出机制。优胜劣汰是市场发挥有效作用的关键职能,企业破产清算等淘汰退出机制是市场决定性作用的必要组成。只有建立规范、法治化的退出机制,才能在竞争中筛选优质企业、锻炼优质企业,实现创造性破坏,不断提升社会的生产力水平,不断创新进步。我国应该系统梳理国企管理到国有资本管理的顶层思路与设计,退出竞争性领域并获得国有资产资本金,以加强在国家安全、自然垄断、公共服务的资本实力和财务管理能力,实现国有资产在产业布局的有进有退,以“空中加油”实现企业降杠杆、国有资本改革和市场机制完善“一举三得”的事半功倍的目标。

四是完善金融市场风险与收益的多层次体系,建立止损坏账应对机制。银行等金融机构应在经济过热时加强风险意识,在经济低迷时发挥刺激作用,实现金融体系的逆周期管理,可以减轻经济波动,防止微观危机演化成宏观危机。监管机构应提升和完善金融监管的职能与水平,防止金融机构为粉饰NPL而产生资贷“准僵尸企业”甚至“僵尸化企业”的倾向,并协助金融机构制定预防与应对“僵尸企业”的金融风险防范与化解机制,防止实体风险的金融化和金融风险的宏观化。

确保经济运行在合理区间。

首先,在目标定位上,要坚持长短结合。长期目标以“转方式、调结构”为核心,重在促进经济转型升级。短期目标重在保持当前经济运行的稳定。一方面要管理好、引导好社会预期。防止社会上产生经济持续下行的不良预期,对企业投资、生产经营活动产生不利影响,导致政策失灵、市场启动缓慢。另一方面要强动力、增活力。强动力主要是培育新的增长点,强化经济增长的动力。在经济调整和转型阶段,增速回落不可避免,但不是全面收缩,应该是有上有下,有降有升,有退有进。在传统亮点逐渐隐退过程中,要有新兴热点涌现,形成接力,防止出现断层。宏观调控必须着力点亮新的经济亮点、激活新的经济热点,形成“区域经济联动、传统产业改造升级、新兴产业接续”的活跃局面,经济稳定增长才具有可持续的支撑和动力。增活力,就是从“捆绑”和“减负”两个方面积极扶持企业发展。

其次,在政策选择上,要注重多种政策工具配合使用,选好支点从多个方面发力,以撬动经济发展的全局。要坚持定向调控、精准发力。这一方面有利于增强政策的针对性,提高政策执行的效率和效果,有利于推进结构调整;另一方面,也有利于结合经济形势的变化,对调控政策做灵活调整,做到可进可退。要注重从改善市场环境着手,重点发挥好市场力量的自我调节作用,减少政策依赖,促进市场自我调节机制和经济内生增长机制形成。

另外,宏观调控在政策执行上,要加强部门协调,政策配套,着重实际执行效果。这几个方面兼顾起来,结合起来,全年完成预定目标似无太大问题。

三是适时开征环境保护税。当前,开征环境税的社会共识已经形成。可在清理相关收费的基础上,先将易于实施的废气、废水和固体废物等污染物纳入环境税征收范围。今后随着条件成熟,再逐渐将特种产品污染、生态保护等纳入征收范围。四是改消费税为零售税,使之成为新的地方税种。将现在主要在出厂和进口环节征收改为在零售环节征收,同时将部分高耗能、高污染和高档消费品纳入征收范围,逐步扩大税基。

五是将车辆购置税明确为地方税,适时研究开征遗产税和赠与税。六是赋予地方政府一定的税收。在地方税建设上,一定要赋予地方政府一定的税收管理权限,允许地方政府根据本地实际情况制定实施细则或具体办法,因地制宜调整税基、税目、税率、减免等。

七是强化税收征管理,落实“税收法定”。一方面,要完善现行国、地税征管体制,强化征管,防止税收“跑、冒、滴、漏”;另一方面,应当将各类税收条例提升为税法,适时制定《税收基本法》或《全国税政要则》,以全面落实“税收法定”原则。

记者观察

价格机制比涨价更重要

□本报记者 胡东林

7月3日,北京公共交通调价首次 in 方案制定前征求民意,此前预期的地铁票价上涨应无疑问。只是,存在的问题却绝非一个涨字可以应付,倘从衍生品的视角来看,上涨固然是一种结果,同时应是一次提醒——无论对于消费者还是政府而言,以此为契机建立一种秉持市场精神、能充分反映资源稀缺性的价格运行机制,才是根本办法。

一般认为,乘客购票与地铁公司形成了一种合同关系,倘作进一步联想,不妨将人们购买的地铁票理解为近似于期货与期权之间的一类合约,而考虑到人们购票后既可进站乘车,也可以临时改变主意放弃,拿期权来类比起来更能说明问题。以北京为例,首先,你具备了一种在某一时间段内(一般是一天)乘坐地铁的权利,目前这种权利的代价是2元钱,可以执行,也可以放弃。查询资料发现,北京地铁两元钱的票价定于2007年10月7日开始实施,而当时的地铁总里程不到200公里,也就是说,两元钱买来的权利,能乘坐200公里不到的里程,这已经够低廉了。更重要的是,从那以后北京地铁线路不断增加,截至2013年底,通车里程已接近500公里,而且还在不断延长。也就是说,权利金保持不变,所能得到的权利却在不断膨胀。显然,这种市场是不正常的,扭曲的供需结构也应被打破。

回顾此前观点,社会各界对地铁票价上涨赞成者有之、反对者亦有之。前者认为地铁建设和运营成本不断增加,仅靠财政补贴难以持续;后者则将地铁的公共品属性作为理由,认为财政埋单是天经地义。实际上,地铁票价无论涨还是不涨,都是由社会承担成本,不同的地方在于,涨价会让特定人群——乘客承担成本;不涨则是继续由财政也就是社会共同承担,这是一种类似税收的普遍负担原则。低票价下的地铁承担了更多的客流,虽然变得拥挤,地面出行者却因此受益,但这种经济学上的正外部性,又不可能从地面出行者征收税费来补偿。是采用普遍负担原则,还是由享用者直接付费方式?既要体现地铁交通的公益属性,又要遵循市场决定资源配置的改革精神,最合理的办法只能是二者兼而有之的某种均衡。

或许正因如此,和以往天然气、汽油涨价不同,对于地铁部门提出的涨价要求,应当说社会还是给予了较高程度的理解。但票价上涨的前提,是明确成本到底是多少。北京市交通委委员荣军4月24日在某报告会上说,北京轨道交通成本为每人次6-7元。这么看来,7元的票价即可盈亏平衡,只是随着客流量增加和通车里程的延伸,如果缺乏一个有效的定价机制,同样的问题今后将重复出现。

由此,人们有理由也有必要将投向地铁票价的目光更多地在涨价之外。缺乏长远的考量,一时的涨价只会是“头痛医头、脚痛医脚”式的做法。应当赋予此次涨价更为丰富的内涵,即必须加速建立一种既能体现公共品原则,又不违背市场精神的有效定价机制。

首先,公共品也是一种资源,具有稀缺性,因此即使不适合市场定价,也有必要在价格中适当体现出市场精神。实际上,最有可行也最为公平的办法应是按里程计价。作为一种商品或服务,即便公益属性再强也应当有合理的成本分担考虑。不断“膨胀”的权利,理当对应着更多的“保证金”。

其次,体现市场精神和完全采用市场原则定价并非一回事,类似地铁这样的服务或商品,在定价过程中,包括成本核定和运营核算都不能无视其公共属性。有必要明确,将地铁的成本完全归由出行者承担是不合理的,考虑到地铁运输带来的环保、缓解拥堵等正外部性,至少初期的建设成本应由财政埋单,甚至包括部分的后期待运营成本。地铁建成之后的调价,则主要应当参照运营成本和运营收入的情况来定。对于特定群体,则可按照一定标准建立适当的补贴机制。秉持这种思路,既可对低收入阶层施行票价减免,也可对上班族给予一定次数票价优惠等。

此外,解决地铁运营面临的难题,不妨将视野放宽一些,即在政府和出行者之外引入收益和降成本的第三方力量,比如吸引社会资本进入地铁线路建设和运营,有助于降低成本、增进效率,同时以成本加成的方式给予其一定的利润率,保证可持续性。同时在地铁建设之外,也可以形成更密集的地面路网,辅之以更有效的交通管理,使得地面道路畅通,这也是涨价之外有助于缓解地铁拥挤的好办法。

□中国物流信息中心副总经济师 陈中涛

一季度末,面对经济下行压力,国家陆续出台一系列稳增长政策措施。进入二季度,这些政策措施逐渐显示成效,最近两个月主要经济指标出现积极变化,经济增速回落之势受到抑制,运行质量有所改善,基本态势由缓趋稳,由稳趋优。

经济趋稳态势基本确立

经济内生增长基础逐渐巩固。一方面,国内需求偏弱的局面明显改变。进入二季度以来,新订单指数持续回升,6月份达到52.8%,高于去年同期2.4个百分点。二季度新订单指数平均值为52.1%,高于一季度1.4个百分点。另一方面,经济活力有所增强。在积极扶持企业发展的多种优惠政策作用下,企业整体生产经营形势稳中向好。大型企业PMI指数在50%以上保持稳中略升;中型企业PMI指数回升到50%以上;小型企业PMI指数虽然仍处在50%以下,但走势基本稳定。6月份,大型企业PMI指数小幅上升0.6个百分点,中小型企业PMI指数受淡季影响略有回落。企业效益水平基本稳定。

外部需求趋于改善。新出口订单指数,最近两月持续回升,6月份回升到50%以上,达到50.3%,特别是作为我国出口大省的广东省,制造业新出口订单指数5.6两月回升尤为明显,分别为52.1%和51.6%。这些数据反映出促进外贸稳定增长的政策措施初见成效,外部需求趋于改善。

市场供需关系趋好,价格回稳。制造业PMI指数当中的生产指数和新订单指数,二季度均衡地保

加快推进地方税建设刻不容缓

□国家行政学院经济学部 冯俏彬

“营改增”是深化财税体制改革的重头戏。迄今为止,这项改革已进行了两年,由于顺应了我国经济演进和加快服务业发展的客观规律,取得了明显的经济和社会效应。随着营业税退出历史舞台,地方政府将失去当前最大、占比最高的主体税种。“营改增”全面到位之日,就是中央与地方财政收支重新划分之时。

改革中央地方共享税方法

在现行体制下,增值税、企业所得税、个人所得税等均属于中央与地方共享税种,来自这部分的分成收入大约占到地方税收收入的35%左右。一旦“营改增”全面到位,为了“保持中央与地方财力格局总体不变”,就必须调整现行中央与地方税收分享办法。对此,可以从以下几个方面调整现行共享税方法,以静态上补足地方财力缺口。从短期来看,这是保持地方财政收支平衡、财力与事权相匹配的主要方式。

一是提高共享税中地方分成比例。可将增值税

分享比例由现在的75:25调整为70:30,将所得税的中央地方分享由目前60:40调整为50:50。

二是增加共享税种,将消费税调整为中央、地方共享税种,同时改革消费税的征收环节和征收范围。

三是改变共享方式。可按国际惯例,将企业所得税、个人所得税的共享方式应当由现在的收入分成改为分率共享,由中央政府设定全国统一征收的税率,地方政府可在这一税率之外加率征收,但加征的税率有最高限制。

四是减少共享税,增加一般转移支付。长期而言,可将增值税作为完全的中央税,以切断地方政府在推动经济发展与获得税收收入之间的关联,然后再根据各地人口数量、辖区面积等因素,通过一般转移支付来平衡各地财政收支。短期而言,则可设置差别化的增值税分享机制,适当降低工业部分的增值税地方分享比例,提高服务业部分增值税的地方政府分享比例,这也符合推动我国经济转型升级的总体要求。

加快推进地方税建设

市场经济条件下,稳定的地方税是支持地方政

府提供良好公共服务的重要财力保障,也是密切当地群众与当地政府关系的重要纽带。在我国现行财政体制下,属于地方税的税种虽然多达18种,但大多量小、面散,唯有营业税堪称地方税主力,在很多省市,来自营业税的收入均占到当地税收收入的1/3以上。考虑到“营改增”的快速推进,加快地方税体系建设、培育新的地方主力税种已刻不容缓。

一是尽快开征房地产税。不动产的税基在空间上难于移动、在时间上使用期限长,在价值上随着经济增长有较大增值空间,完全具备地方税属性和成为地方主力税种的条件。应当加快房地产税的立法步伐与相关基础制度建设,循序渐进、分步实施、覆盖存量、超额累进、因地制宜,定期核计税基,逐渐将房地产税培育为地方税的主力税种。

二是要加快推进资源税改革。资源税具备地方税的特征,特别是对于资源富集而经济欠发达的中西部地区而言,改革后的资源税可以成为地方财政收入的重要来源。应当尽快将占我国能源结构比重达70%以上的煤炭纳入从价计征的范围,逐渐将资源税征收范围扩大到水资源、森林资源和草原资源等。