

海外观察

## 中国经济“溢出效应”值得关注

□刘丽娜

英国《金融时报》日前刊载一篇题为“世行将死，IMF命运如何？”的文章，作者萨尔贡·尼森为布雷顿森林项目的IMF与金融项目经理。他直言，中国主导的亚洲基础设施投资银行（亚投行）的诞生为世界银行写好了讣告。

毋庸讳言，中国人看到这样的观点难以认同，尤其是了解和关注亚投行的人士想必不会高兴。把亚投行与世行说成零和博弈，正是中国明确反对的。眼下，中国正在努力把亚投行等近年来新提出的国际倡议建设成全球经济治理体系的有益补充。但不论中国怎样说，西方世界总是不乏如尼森这样的看法。反过来，中国也不得不为此做出应对。

从经济视角看，一个中国倡议被世界热议和广泛参与后反作用于中国，最终再影响到中国的决策，这个特殊的循环不仅仅是个案，而是日益普遍。可以说，这体现出中国经济对外部环境的溢出与溢回的双向流动效应。笔者认为，这一新现象非常值得深究。

长期以来，“外部环境”被当作一个重要变量，是讨论中国经济不可或缺的部分。人们通常对外部环境的理解是世界经济，或者说其他国家和地区的经济情况和政策走向对中国经济会产生哪些影响。随着中国经济体量日增，对外部的影响力不断增大，中国经济与“外部环境”之间的关系正在发生变化。除了“溢出效应”，一个值得关注的新现象是中国经济的“溢回效应”。

说到“溢回效应”，要先从“溢出效应”谈起。所谓“溢出效应”（spillover effect）通常是指重要经济体对世界经济的影响。这个经济词汇主要是近年来由国际货币基金组织（IMF）——世界银行的姊妹机构最先使用而逐渐受到关注的。

2011年，IMF首次发布《溢出效应报告》，分析世界上五大具有系统重要性的经济体（简称S5，包括：中国、欧元区、日本、美国和英国）的经济政策对其伙伴经济体的影响。

IMF当年之所以推出这个报告，其动因是2008年全球金融危机发端于美国后，几大经济体纷纷出台危机应对之策，尤其是美国，作为头号经济体，在财政与货币政策的宏观经济政策通道中采取大规模措施，其中著名的量化宽松（QE），甫一出台，备受争议，被国际上解读为“开闸放水”，新兴经济体尤其深受冲击。于是，在各方建议下，IMF决定撰写溢出效应报告评估影响。当然，仅评估美国一国，美国人不会愿意。博弈的结果是创造了“S5”这个世界经济中的新词汇，中国也首次被作为全球最主要经济体之一，与其他四个拥有国际储备货币发行权的经济体受到同类评估。

在IMF看来，考察溢出效应主要是从宏观经济政策上，其中的货币渠道尤其明显。去年7月，IMF发布的《溢出效应报告》指出，以英美两国为代表的发达经济体或将最先开启货币政策正常化进程，其能否确保平稳退出量化宽松对全球至关重要。

而自危机以来，新兴经济体增速并未获得全面提振，IMF认为这或将通过贸易、大宗商品价格、全球金融体系等渠道产生“回溢效应”（spill back）。

IMF特别指出，在五大经济体当中，发达经济体与新兴经济体的“对流浪潮”之中，一边是发达经济体复苏影响外围，另一边是以中国为代表的新兴经济体影响全球。就贸易而言，中国增速放缓将使发达经济体平均损失0.15个百分点的增长，这甚至大于对其他新兴经济体的影响。其中，日本所受影响最为严重，主要由于两国的贸易联系十分紧密。

需指出的是，IMF所指的“回溢效应”与笔者所指的“溢回效应”有所不同。IMF关注的是中国经济变化对其他经济体的影响，而笔者所关注的是，中国自身为应对世界经济出台的政策，反过来又对自身产生的影响。这不仅包括贸易、投资、金融、大宗商品等可测可量的经贸和货币渠道，即好量化的因素（tangible factors），而且包括新理念、新倡议等新创造的全球公共产品对世界经济的影响，尤其是，中国理念对世界经济未来的影响，这些属于不好量化的因素（intangible factors）。

美国总统奥巴马曾说，没有人知道未来究竟是何模样，要想知道未来，我们只能自己创造。在世界经济图景中，这种把理念变成现实的能力只有少数大型经济体才具备。也正是在这一角度上，加强对S5的溢出效应研究，加强对中国自身政策溢回效应的研究，显得尤其重要。

尽管有下行压力，中国经济仍是世界经济中的领先增长动力源。中国提出许多新的经济政策，如一带一路、互联网+、中国制造2025……受到海外的中国经济观察者的密切关注。海外希望分享中国的增长红利，并对此做出应对之策。

反观之，站在中国的视角，这些经过海外反馈回流的政策反映，到底会对我们自身产生哪些影响，我们又当如何再应对。关于中国经济“溢回效应”的研究有很多值得探究之处。

海外聚焦

## Uber 打车软件探路者

□本报记者 张枕河

目前通过各种打车软件选择出租车或是专车正成为许多中国年轻人的选择，一些海外打车软件公司也瞄准了这块巨大的“蛋糕”。作为最早一批推出打车软件的美国公司Uber，近年来一直在完善技术并在全球市场开疆拓土。最新消息显示，今年5月Uber公司将展开新一轮融资，此次预计规模为15亿至20亿美元，此轮融资将使Uber的估值达到500亿美元甚至更高。

### 注重客户体验

Uber官网将其自身描述为一家风险投资的创业公司和交通网络公司，总部位于美国加利福尼亚州旧金山。与一些国内熟知的打车软件类似，Uber以移动应用程序链接乘客和司机，提供租车及实时共乘的服务，目前已在全世界数十个城市提供服务。乘客可以通过发送短信或是使用移动应用程序来预约车辆，利用移动应用程序时还可以追踪车辆的位置。

Uber最早是在2009年由特拉维斯·卡兰尼克和格瑞特·坎普成立，起初名为“UberCab”。Uber在2010年6月正式于旧金山推出服务，同年8月莱恩·格雷夫斯就任首席执行官。格雷夫斯不久后离任首席执行官一职，并由卡兰尼克接任，格雷夫斯转任营运副总裁和董事会成员。Uber的移动应用程序在2010年于旧金山地区推出，支持iOS和Android系统的智能型手机。2010年下半年，其获得加州硅谷天使投资者的创业投资资金投注，逐步走上了正轨。

据Uber方面介绍，其对自己的定位不仅仅是一款打车应用，而是“为乘客提供一种高端和更私人的出行方案”。在美国，用户可以通过走优质服务路线的Uber black服务订到像加长林肯、凯迪拉克、宝马、奔驰等豪华私家车，司机会带着白手套彬彬有礼



新华社图片

地提供服务，让乘客享受到“私家车”的服务感受，感觉到自己多花的资费是值得的，同时也可以通过UberX服务订到丰田普锐斯和大众捷达这样的紧凑型轿车。

自己并不拥有任何车辆的Uber却擅长整合各类资源。在美国，Uber和出租车公司、汽车租赁公司甚至私人签署合同，让车主通过Uber接收订单。

### 扩张速度迅猛

在领先概念的推动下，Uber在全球的扩张速度也堪称迅猛，并且有许多投资者或是投资机构对其实青眼。

常青睐。

2011年初，Uber获得了来自创投公司Benchmark的3200万美元资金。2011年下半年，Uber再次从多位投资者处获得了3200万美元的资金，投资者包括高盛、Menlo Ventures和杰佛瑞·贝佐斯等知名机构或个人。2014年6月，Uber宣布在新一轮的募资活动中获得了12亿美元的投资。最新消息显示，Uber公司今年5月展开了新一轮融资，此次预计规模为15亿至20亿美元，而此轮融资将使Uber的估值达500亿美元甚至更高。

2012年4月，Uber在芝加哥测试了以较低价预约传统出租车的服务。

2012年7月，其进入伦敦市场，最初车队拥有90位奔驰、BMW和捷豹汽车。Uber对亚洲市场非常重视，2013年6月，其在台北进行试营运，并于一个月后开始正式营运。而经过数个月的试营运后，Uber在2014年6月正式于香港部分地区推出服务，当年8月，Uber在香港增加了招呼普通出租车的服务。

Uber的许多服务非常吸引消费者眼球，能够满足他们多方面需要，已经远远不局限于叫车。

2013年7月，Uber开始在纽约市和汉普顿间提供实验性的直升机招呼服务，称为“UberChopper”，定价为

金融城传真

## 火车头托马斯与高铁

□本报记者 王亚宏 伦敦报道



在英国国家展览中心的英国铁路工业设备展像是动画片《火车头托马斯和他的朋友们》的大本营，从大到车辆小到信号灯的各种装备，在那里都能找到。在这些形形色色的设备中，埋藏着英国发展高速铁路的梦想。

本来两年前英国首相卡梅伦访华时，在最初的计划中有一项是乘坐高铁从杭州前往上海，以体验先进的中国铁路技术，但由于日程原因这项安排在最后一刻被取消，也为英国首相的中国之行留下了一份遗憾。不过，在那次访问中至少中英两国就高铁建设方面的合作进行了商谈，英国《泰晤士报》之后登出了一幅漫画，英国著名的动画人物火车头托马斯和他的小伙伴们在讨论“如果卡梅伦达到目的的话，那我们都要说汉语了。”

不过至少托马斯现在还没有确定是否学汉语，因为日本立、加拿大庞巴迪、法国阿尔斯通以及德国西门子等巨头也同样对英国市场虎视眈眈。毕竟火车头托马斯的后辈们说汉语。在他看来，中国丰富的高铁运营经验和装备优良的性价比，都是打开英国市场的利器。而且动画片里的火车

头托马斯还需要烧煤加水，而现在的高铁推进的“燃料”却换成了金融支持，中国金融机构的协同效应，也有助于中国高铁在英国落户。

北车为进入英国市场做了大量准备，然而高铁项目在英国遇到的问题和中国完全不同，甚至连英国人自己都还没有厘清到底需要一条什么样的铁路，而在中国，“要想富，先修路”家喻户晓。在英国，各地都对高铁避之唯恐不及，认为这条铁路是“地上一条丑陋的疤痕”，会对地方环境造成严重影响。因此光是高铁项目的评估，调查委员会就不得不先花费三年时间拿出一份5万多页的环境评估报告。

虽然英国的高铁项目从2012年初就得到政府批准，但到目前还看不到动工的迹象，连接英国首都伦敦和第二大城市伯明翰的一期工程将在2030年前完成，而之后的二期工程还将延伸至利物浦和曼彻斯特，一直修到苏格兰。当然，那估计至少是本世纪中叶以后的计划了。在英国修建一条高铁需要20多年时间，这也意味着现在看《火车头托马斯和他的朋友们》的孩子们，在他们长大成人后，他们的下一代才有可能坐上传说中的高铁。

华尔街夜话

## 美国为何夏季下调电价

□本报记者 郑启航 华盛顿报道

力市场改革，改革思路是维持政府对输电、配电较为严格的价格管控，同时将输电和配电网络向所有发电企业平等开放，逐步放开发电市场及电力批发市场竞争，除电力企业之外，大型工业和商业企业也被允许直接参与电力批发市场交易。

1978年美国颁布《联邦公用事业企业管理政策法》开始放松对电力市场的管制，1992年《国家能源政策法》出台进一步降低电力市场的进入门槛。不少州通过立法将发电业务从电力企业剥离，电力企业只负责输电和配电并收取相应费用，用户也可根据自身需求直接和发电企业签订零售购电合同。这样一来，电费实际上被分解成了支付给发电企业的发电费用和支付给电力企业的输配电费用两部分。

在传统的电价管理模式下，美国电力企业可以调整电价，但其电价需要经过联邦或者州监管委员会批准，监管部门遵循的定价方针是一种所谓“服务成本”的办法，即电费总收入应当能够保证电力企业负担其发电的生产、运营和投资的所有合理成本，并且使其有一定利润来保证企业发展和不断改进供电服务。为了审核企业提交的价格申请，电力

监管委员会需要成立评审委员会，举行多场听证会，外聘专家对电力企业生产成本、投资成本进行核实，确定其收益率和总收入是否可以收回成本，再将总收入在不同用户间进行分摊从而形成最终电费标准。这一定价过程十分漫长，有时可长达1年时间。

而改革后，以上面所说的康州Eversource电力公司为例，公司自身没有发电企业，而是通过在电力批发市场上购电来满足客户的用电需求。天然气价格下跌导致批发电价下跌，而发电价格通常占电费的50%，该公司因而下调电价。

而且，在原有电价管制的体系下，电力企业下调电费的动力并不强，因为政府批准的电力企业利润率是固定的，而放开批发市场竞争增强了发电企业降低电费的意愿，因为其价格越低，在批发市场上向其购买的大企业和电力企业就越多，从而实现“薄利多销”。

根据美国竞争联盟的统计数据，1997年到2010年间，美国全国的平均电价上涨了6.2%，没有进行电改的州电价平均上涨了8.5%，而实施改革的州平均电价涨幅为5.5%，这也说明电改对电价的抑制作用。

3000美元。2015年2月，面对西班牙传统业务困境，Uber在西班牙推出了送餐服务。每餐价格约为10欧元，外加2.5欧元的配送费，送餐服务名为UberEats，而其在旧金山和比佛利山的类似服务则名为UberFresh。

### 加强本土化

目前困扰Uber最大的问题之一即是水土不服，很多在美国成功的措施并不适合于当地。Uber对此也非常重视，正在不断推出本土化措施。

2015年3月，Uber收购地图及搜索类的创业公司deCarte，Uber发言人表示，通过收购deCarte，该公司将继续改善基于地图的产品和服务，这样会更有助于业务本土化。

以印度市场为例，2015年4月，Uber宣布，将在印度首都新德里推出电动三轮车打车服务uberAUTO，以提升公司在印度的影响力，并与当地一家对手Ola进行竞争。这样无疑会提供更多更多的乘车选择，低廉的价格也将拉拢更多的用户。此外Uber还宣布，已经在印度南方城市海德拉巴试行现金支付。由于印度的信用卡持有量并不高，大多数人还是采取现金支付，此举无疑会纳入更多潜在客户群。

另据媒体报道，一些地方的司机也对Uber所设定的“灵活费率”较为不满。这项政策是Uber从供需的角度考虑，在路上车少，顾客难以打到车时，会适当上调费率，吸引更多车来载客，当车足够多，能够满足需求时，Uber又会将价格下调。有专家认为，Uber所设定的“灵活费率”举措在部分国家并不适用，很多顾客根本不知道这样的灵活费率，而且根据部分国家的思维方式，客人知道费率被临时调高后，可能会认为是被欺骗，以后再不会选择此款软件。

Uber的许多服务非常吸引消费者眼球，能够满足他们多方面需要，已经远远不局限于叫车。

2013年7月，Uber开始在纽约市和汉普顿间提供实验性的直升机招呼服务，称为“UberChopper”，定价为

海外选粹

## 人工智能的黎明

斯蒂芬·霍金曾警告说，“完全”的人工智能发展有可能导致人类末日的到来。比尔·盖茨也敦促人们小心人工智能，新生代企业家埃隆·马斯克更直言，人工智能或成为人类所面临的最大威胁。

人们对于所创造产品有可能主宰世界甚至成为人类刽子手的担忧由来已久，不过，当著名的宇宙学家和微软创始人纷纷表示立马行动，甚至阻止谷歌、微软等公司投入巨资用于人工智能研发时，这种担忧便显得举足轻重。然而，在当下人手一部超级电脑似的移动电话、且机器人随处可见的时代，要想杜绝人工智能已不现实，问题是人们该如何理性应对这种担忧。

人们对于所创造产品有可能主宰世界甚至成为人类刽子手的担忧由来已久，不过，当著名的宇宙学家和微软创始人纷纷表示立马行动，甚至阻止谷歌、微软等公司投入巨资用于人工智能研发时，这种担忧便显得举足轻重。然而，在当下人手一部超级电脑似的移动电话、且机器人随处可见的时代，要想杜绝人工智能已不现实，问题是人们该如何理性应对这种担忧。

《经济学人》杂志认为，当务之急是要了解目前及未来计算机之所为。拜赐计算机处理能力的提高及大数据时代的到来，人工智能正处于前所未有的高速发展期。然而，即使从短期来看，霍金们所提及的人工智能威胁也已到来，首当其冲便是大量白领将面临失业。

不过，开发“完全”的人工智能尚有很长的路要走，一个世纪以来，无论物理学家、神经学家还是社会学家一直在苦苦思索如何再造人类思维，而人类自治意识与兴趣爱好虽很难复制，但对人工智能系

统的管理完全可以参照人类社会的管理经验。众所周知，全球各地，无论国家还是地方政府，均需建立健全法律法规管控社会，人类的自治能力因此发挥了至关重要的作用，而人工智能因无法复制人类的自治能力，便需相应开放的监督机制对其进行审查，加之设计者因无法预测意外情况的发生，人工智能系统还须设置应急开关，尤其是涉及核设施及交通指挥的人工智能系统。

人类社会最终将创建一个自治的人工智能幽灵这一愿景是如此非凡，以至于人们甘愿冒险开发而不去理会各种争议。是的，发展人工智能的确有一定危险，但人工智能对于人类社会的贡献也不应因此被掩盖。（石璐）



反观之，站在中国的视角，这些经过海外反馈回流的政策反映，到底会对我们自身产生哪些影响，我们又当如何再应对。关于中国经济“溢回效应”的研究有很多值得探究之处。