

海外观察

列车脱轨 折射美国体制之弊

□刘洪

不久前，美国费城发生一起严重列车脱轨事故，8人死亡，200多人受伤。出事的线路，我若干年前也乘坐过，当时的一大感叹就是慢，时速限制在100多公里，晃晃悠悠，时不时还莫名其妙地停上几十分钟，宛如十多年的中国普通列车，只是比我们的要干净不少。

费城脱轨事故原因还在调查中，据分析最可能的是超速——在当时拐弯路口，时速达到了160公里，属于严重超速。但这种事故，说起来却难免有一些讽刺意味，要知道，中国的高铁平均时速是300公里，而美国100多公里就可能脱轨。

这应该是责任事故，当然也有技术原因，比如弯道设计的问题，但背后更有体制之弊。一个世界唯一的超级大国，能生产世界上最先进的飞机、航母，几十年前就能轻松将宇航员送到月球，如今却还运行着慢如蜗牛的火车，还发生如此严重的事故，让人恍惚这似乎不是美国，而是一个发展中国家。

之所以说是体制之弊，是因为美国人其实也不是没有远见。比如，在2010年第一次发表国情咨文时，美国总统奥巴马就曾这样说过：从修建历史上第一个铁路网和州际高速公路网开始，美国的建设目标就是竞争，没有理由（接受）欧洲和中国能造出最快的火车或者拥有生产清洁能源产品的新工厂。”

奥巴马认为美国要奋起直追，于是在第二年的国情咨文中，他公布了明确的“高铁梦”：在未来25年里，让80%的美国人坐上高铁。这会让人们的出行时间，减少至汽车所需时长的一半。对部分出行而言，高铁会比飞机更快——它不用安检。”

为此，奥巴马政府拨款110亿美元。请注意这个数据，因为中国每年的高铁投入至少是1000多亿美元。而在高铁领域，美国算是白手起家，因此，这么些钱更多是一种政治姿态，或者可以这样委婉一点说——这属于启动资金。

但让奥巴马马难堪的是，对这些钱，佛罗里达、俄亥俄和威斯康星三个州政府干脆就退了回去。这又牵涉到美国中央和地方的关系了。奥巴马是一国总统不假，但在美国，很多事务州政府有决定权。之所以对中央资金不领情，道理也很简单，这三州州长都不是奥巴马所在的民主党人。

政党的博弈，在华盛顿更为激烈。事实上，此次发生脱轨事件的费城，还有波士顿、纽约、华盛顿，都位于美国东北部地区，这里人口稠密、经济发达，是高铁建设最具可行性的地区。美国铁路公司此前就提出，政府应拨出1500亿美元，在这里修建一条新高铁，或至少对该地区已有100年历史的旧铁路进行确保安全的保养维修。

但华盛顿政治扯皮的后果，是美国国会只同意每年给予15亿美元的拨款。而且，更具嘲讽意味的是，在费城脱轨事件发生的第二天，国会将美铁公司的经费进一步削减至11.4亿美元。在野共和党的理由是，列车脱轨不是资金问题，民主党现在要求增加资金有政治目的。

其实，除了政治斗争外，美国要修建高铁，还必然会面临高铁噪音、拆迁补偿、环境保护等一系列问题，每个问题都可能演化成旷日持久的官司。前车之鉴就是美国的高速公路，当年为修建这些州际公路，美国政坛也是几经博弈和斗争，整个建设花费了数十年时间，即使是蜚声世界的旧金山金门大桥，也并非都只有赞誉，据有心人统计，与该大桥相关的诉讼官司就达数百起。

这些博弈和斗争，其中也不乏正当的理由，其中有对私有财产的尊重、对环境保护的严苛，可能还值得其他国家借鉴。但有些，纯属内部折腾，耗费的是大量的时间成本，成了美国式政治笑话的注解。

美国前财长萨默斯去年底就在《华盛顿邮报》上撰文讽刺说，欧洲的莱茵河要大大宽于美国东北部的查尔斯河，但二战时巴顿将军只用了一天，就建成了坦克中队能够通过的桥梁，但现在只是为了维修

查尔斯河上的一座桥梁，工程预计将持续到2016年。

美国前财长萨默斯去年底就在《华盛顿邮报》上撰文讽刺说，欧洲的莱茵河要大大宽于美国东北部的查尔斯河，但二战时巴顿将军只用了一天，就建成了坦克中队能够通过的桥梁，但现在只是为了维修

查尔斯河上的一座桥梁，工程预计将持续到2016年。

PTC对美国风能产业有多重要？2012年因美国国会两党纷争，PTC未能如期延长，导致美国2013年的风电新增装机容量同比陡然下挫92%。而2013年当美国国会决定将PTC延长至当年年底后，2014年美

海外聚焦

竞购大战硝烟弥漫 诺基亚地图成香饽饽

□本报记者 杨博

诺基亚自4月中旬宣布考虑出售地图业务以来，多家IT和汽车业龙头企业加入竞购战。行业分析人士认为，作为移动互联网时代重要的流量入口，地图导航业务正受到越来越多的关注，对诺基亚地图的竞购也折射出全球科技业和汽车行业两大阵营对未来汽车“方向盘”的控制权之争。

IT巨头伸出橄榄枝

彭博社日前援引知情人士消息称，中国互联网巨头百度正与Uber以及私募股权机构Apax合伙人公司联手，对诺基亚HERE地图导航业务发起竞购。另据美国媒体报道，腾讯及其合作伙伴四维图新以及瑞典私募机构EOT合伙人公司组成的另一个财团也将参与竞购。此前，微软已表示有意收购HERE业务的少数股权。此外诺基亚还在寻求Facebook和阿里巴巴等公司参与竞购。

据悉，对HERE的最新一轮竞标将在两周内进行。随着竞购大战愈演愈烈，诺基亚地图导航业务的售价也水涨船高。4月时诺基亚曾表示希望该业务的售价超过30亿欧元（约合34亿美元）。消息人士称，目前该业务售价可能高达40亿美元。

诺基亚HERE地图的前身是该公司2007年推出的Ovi地图。2008年诺基亚收购美国地图提供商Navteq，将后者的服务与自身整合后，将Ovi地图改名为“诺基亚地图”。2010年1月，诺基亚宣布其在全球智能手机上的步行和驾驶导航全部免费，由此成功抢占市场份额。2012年，为将地图服务推广到更多平台上，诺基亚将该业务更名为“HERE地图”，并收购了3D地图公司Earthmine。今年年初，HERE推出安卓版，从而实现了对微软视窗、iOS和安卓三大移动终端操作系统的全覆盖。

目前诺基亚地图已成为仅次于谷歌地图之后的行业领军者，收录全球

竞购大战硝烟弥漫 诺基亚地图成香饽饽



CFP图片

近200个国家的地图数据，可提供34个国家实时路况信息，且每天可利用8万多个数据源对地图进行270万次更新，比同类产品更加精确。其客户不但包括微软、亚马逊和雅虎等科技公司，还包括丰田和本田等汽车厂商。

值得一提的是，在汽车导航市场上，诺基亚地图几乎占据垄断地位，在全球车载导航系统市场上的份额已超过80%。HERE地图业务的发言人克里斯托弗·劳顿表示，汽车导航仍然是一个前景广阔的增长市场，而HERE地图已获得优势份额。

汽车业与IT业较量

行业分析师认为，众多互联网企业

收购诺基亚地图的目的非常明显。对于微软等公司来说，掌握HERE可以摆脱对谷歌地图的依赖，从而保护其位置数据信息。近期Facebook在其多个产品中植入了诺基亚地图，获得了地图体验上更大的控制权和更多的灵活性。

不只是IT业，汽车行业也积极参与到诺基亚地图业务的竞购大战中。据悉，由奥迪、宝马和戴姆勒等德国汽车厂商组成的财团对上述资产颇感兴趣。此前，宝马、梅赛德斯、大众等多家汽车厂商都与诺基亚签订了地图服务合作协议，计划在车联网和车载娱乐信息服务领域率先抢滩。

分析师认为，如果财大气粗的硅谷

科技公司成功收购诺基亚地图，将给汽

车业敲响警钟，因为地图导航业务堪称汽车行业“方向盘”。

汽车资讯网站AutoMotive-News分析认为，对诺基亚地图的竞购不只是对一个数字地图和导航资产的收购那么简单，这背后折射着全球科技行业和汽车行业两大阵营对未来汽车的“方向盘”的控制权争夺。谁抢购到诺基亚地图，就获得了在汽车产业发展中占据有利位置的先机。

硅谷行业分析师指出，数字地图是一个很难复制的关键性资产，地图厂商不仅要投入巨额的资金，还要投入很多时间。其他公司不可能在一年之内就制作出全世界的数字地图。

IT市场咨询机构IHS分析师鲍伊阿

吉斯表示，谷歌和Uber都是准备给汽车行业带来颠覆性创新的公司，汽车行业显然不希望让这些公司来掌握对于自身十分关键的诺基亚地图。

相比在零部件采购上的诸多选择，汽车行业在导航和数字地图方面的可选供应商极为有限。除诺基亚HERE地图外，在地图领域实力出众的企业只有王者谷歌，但后者已吹响进军汽车业的号角。从2007年开始，谷歌就在研发无人驾驶汽车，今年夏天其原型车将正式上路进行测试。此外，谷歌也发布了相关的安卓平台，提前在智能汽车和车联网领域卡位。

抢占流量入口

分析人士认为，数字地图不但是汽车导航系统必需的软件，也是新兴的自动驾驶技术中必不可少的核心工具。除实时反映道路信息外，其还可以提供包括加油站、餐馆、救援点等在内的位置信息服务。在移动互联网时代，地图成为重要的流量入口，无论是广告、社交、电商，都可以通过地图提供结合位置、周边特性的产品和服务，因此该业务成为软件开发商的必争之地。

就在诺基亚地图竞购大战如火如荼地展开之际，苹果另辟蹊径，确认收购美国一家初创科技企业Coherent导航公司，后者主要研发高精度GPS技术。为改善自身地图功能，并与谷歌地图展开竞争，苹果自2013年展开一系列收购活动，Wi-Fi室内定位初创公司Wi-Fi Slam、商业地理位置数据库提供商Locationary、商业地图服务公司BroadMap，以及公共交通app开发商HopStop和Embark相继被苹果收入囊中。

业内人士认为，最新收购有望大幅提升苹果的地图业务实力。此前外媒报道，苹果正在秘密研发具有自动驾驶功能的电动汽车，并成立数百人的庞大研发队伍。分析人士表示，实现自动驾驶的重要前提是具备高精度的GPS定位和导航服务。此外高精密度的导航服务也适用于苹果智能家居平台。

金融城传真

金砖之父”再就业

□本报记者 王亚宏 伦敦报道

从华尔街银行高管华丽转身为政府部长，这种旋转门在美国屡见不鲜。而在伦敦金融城里，或许是金融文化里多了几分矜持，银行家从政的并不多见。近年来能数得上的也只有汇丰银行集团的主席葛霖不久做了英国贸易投资大臣，而在他挂印封金两年多以后，才算有人再次进入这道旋转门，高盛资产管理公司的前主席吉姆·奥尼尔进入英国政府，成为财政部的商务大臣。

58岁的奥尼尔是金融城里的一员老将，让他在全球名声大噪的是13年前在担任高盛首席经济学家时发布的一份报告。在该报告中他首次创造出金砖国家一词，将中国、印度、巴西和俄罗斯四个国家定义为最有发展潜力的新兴市场。之后的世界经济格局变化证明了奥尼尔的洞见，这位曼彻斯特邮差的儿子也被冠以“金砖之父”的称号，并成为金融城里最有预言师气质的经济学家之一。

奥尼尔用离职捍卫了自尊，他的离开给高盛带来的损失也立竿见影。他辞职后不久就赶上巴西世界杯足球赛，此前高盛连续在世界杯之前推出全球足球经济的分析报告，以往牵头的正是狂热的球迷奥尼尔。而在他离开后虽然这份报告按照惯例问世了，但质量明显下降，起码剩下的经济学家们没用他们的经济模型分析出东道主巴西会被德国打得落花流水，以及“煤球王”会在加冕的道路上功亏一篑。相比之下过去退休生活的奥尼尔不但能更纯粹地享受

奥尼尔还是经济学家的语言大师，在金砖一词大获成功后，在之后的10年里又陆续推出了薄荷国家和新钻国家等词汇，不过这些新概念就像好莱坞导演热衷推出的续集一样，并没有延续前传的成功。而高盛这样的金融机构，并不是适合吃老本的地方。于是奥尼尔2012年从工作18年的高盛辞职，按他的话说是他看到很多人由于在公司待的时间过长而受到排挤，因此不想重蹈覆辙。

奥尼尔用离职捍卫了自尊，他的离开给高盛带来的损失也立竿见影。他辞职后不久就赶上巴西世界杯足球赛，此前高盛连续在世界杯之前推出全球足球经济的分析报告，以往牵头的正是狂热的球迷奥尼尔。而在他离开后虽然这份报告按照惯例问世了，但质量明显下降，起码剩下的经济学家们没用他们的经济模型分析出东道主巴西会被德国打得落花流水，以及“煤球王”会在加冕的道路上功亏一篑。相比之下过去退休生活的奥尼尔不但能更纯粹地享受

世界杯，还有时间到现场为自己一直钟爱的曼联加油，而且奥尼尔一直没有放弃联合几位投资者，将心爱的“红魔”从美国老板的手里买回来。

当然除试图回购球队外，奥尼尔为家乡做贡献的另一种方式是担任城市发展委员会的主席。该委员会致力于为英格兰北部发展出谋划策，奥尼尔近两年来屡次操着家乡口音公开呼吁，英国经济要健康发展的话，光靠伦敦一枝独秀是远远不够的，包括曼彻斯特和利物浦等北方城市也应该成为英国经济的第二引擎。奥尼尔的这一主张与英国新一届政府推动缩小英国南北差距战略不谋而合，因此首相卡梅伦将这位退休的经济学家招至麾下。奥尼尔除了能为经济发展出谋划策，并凭借金砖先生的名头更好地和新兴市场打交道外，还能提高大臣们的平均足球水平。就在前几个月，卡梅伦在被问及最支持哪支球队时还张冠李戴地露了怯，有奥尼尔在，起码首相可以避免犯这类低级错误了。

这种减税措施可谓加剧了对经济的不利影响，因减税补贴会促使人们贷款购房，从而抬高房价，并鼓励房地产过度投资。同时税收优惠令富人收益良多，因而拉大贫富差距并有失公平；公司财

务决策也更多基于追求税

收减免最大化而非满足基本业务需求。

尽管债务可以令公司和个人逞强一时之欢，但税收补贴已将经济引入扭曲的轨道，并促使金融体系很容易再度陷入危机之中，同时它还降低了

经济增长率，并加剧贫富两极分化，而这种经济扭曲系人为造成，

各国政府需要及时检讨，因债务

引发的金融危机往往对全球经济的破坏及影响更大。追溯2000

年至2002年的网络泡沫危机，虽

造成4万亿美元股值损失，却只是

引发了一场温和的经济衰退。而

在2007年至2010年的金融风暴

中，全球银行业损失2万亿美元

海外选粹

扭曲的减债措施

如今因政府实行债务补贴导致全球经济出现人为扭曲现象。

约半数发达国家政府允许其公民从应纳税所得中扣除抵押贷款的利息，同时几乎所有国家都允许企业核销支付其贷款的应纳税收入。这些举措听起来并不稀奇，但成本与危害却是巨大的。

早在2007年金融危机爆发前，利率并未大幅削减之时，欧洲减免的税收年值约占GDP的3%，即5100亿美元，美国则占GDP的5%，即7250亿美元。这意味着大西洋两岸政府过去一直致力于降低债务成本而非抑制债务增长。即使在当今利率几乎为零的市况下，美国的债务补贴费用仍超过GDP的2%，几乎等同于其对欠发达地区的各项资助。

这种减税措施可谓加剧了对经济的不利影响，因减税补贴会促使人们贷款购房，从而抬高房价，并鼓励房地产过度投资。同时税收优惠令富人收益良多，因而拉大贫富差距并有失公平；公司财

务决策也更多基于追求税

收减免最大化而非满足基本业务需求。

尽管债务可以令公司和个人逞强一时之欢，但税收补贴已将经济引入扭曲的轨道，并促使金融体系很容易再度陷入危机之中，同时它还降低了

经济增长率，并加剧贫富两极分化，而这种经济扭曲系人为造成，

各国政府需要及时检讨，因债务

引发的金融危机往往对全球经济的破坏及影响更大。追溯2000

年至2002年的网络泡沫危机，虽

造成4万亿美元股值损失，却只是

引发了一场温和的经济衰退。而

在2007年至2010年的金融风暴

中，全球银行业损失2万亿美元

元，却使得全球经济陷入一场经济大衰退。

目前金融监管机构已通过迫使银行业自身进行更多股权转让的措施来平衡债务，但因税收补贴措施广泛存在，企业仍偏于负债。而在一个更加中性的税收制度下，企业往往会出售更多股权并减少负债，尽管投资者将承受更大的资本市场波动，但因股本缓冲资金更为雄厚，反而会降低股东风险。中性的税收制度还会使投资者及贷款方有更多选择，如今，发达国家60%的银行贷款为抵押贷款，若无减税政策，则人们会减少房贷，银行也会减少放贷，这样一来便会增加创新投资与实业投资，并促进生产力提高，最终刺激经济增长。取消减税政策还会促进社会公平，研究表明，减税补贴的最大受益者为占比达20%的美国最富裕家庭，而停止补贴会使缩小收入差距。

关于减税的争论势不可挡，终止减税更不在话下。但如何协调仍是大问题，阻力主要来自两方面，一是各国政府为吸引企业投资，并不会单方面撤销税收补贴；二是属高负债的银行、私募股权投资公司等金融机构更不想失去税收优惠的利好，因而会四处游说以保证减税优惠政策的长期贯彻。

目前看来，较为可行的办法便是分阶段取消税收优惠，比如先从房屋抵押贷款入手，第二步是企业债，而后者较前者执行难度更大。最为有效的办法则是在逐步取消减税措施的同时降低公司税率，它不仅将促进税收制度更趋中性，还能化解政府所担心的减税措施对于吸引企业投资的影响。（石路）

华尔街夜话

风电何时摘掉“政策市”帽子

□本报记者 郑启航 华盛顿报道

5月18日，2015年美国风能博览会在美国佛罗里达中部城市奥兰多市拉开帷幕，作为西半球最大的风能展会，本届博览会吸引了全球约400家风能企业和机构参展，约150名行业领袖和专家出席，同时举办了数场有关风能未来发展的研讨会。而“PTC”（生产税收减免）成为各场研讨会上反复提及的一个英文缩略词。

PTC是什么？这还要从一部法律说起。1992年，美国国会批准了《联邦可再生能源发电税收减免法》，该法被视为美国可再生能源发展的基石。过去20多年中，该法案历经若干次修改和延期，最近一次延期的有效期到2013年12月31日，即只要在2013年开工建设或者在这一年的投资额超过总投资额5%的风电项目，就可以在并网发电后根据发电量享受10年的税收减免。

PTC对美国风能产业有多重要？2012年因美国国会两党纷争，PTC未能如期延长，导致美国2013年的风电新增装机容量同比陡然下挫92%。而2013年当美国国会决定将PTC延长至