

海外观察

欧洲难民危机挑战
不逊于债务危机

□ 金晓明

一张照片几乎拥有改变欧洲未来命运的力量。自从9月2日土耳其海滩上一个溺水小难民照片曝光以来,欧洲国家对待难民的态度也开始急速转向。在德国宣布欢迎难民入境之后,九月第一个周末,就有超过两万难民涌入德国。在慕尼黑、多特蒙德和其他德国城市,数以千计的民众和志愿者手捧糖果、玩具欢迎难民到来。

而就在一个多月前的7月16日,当一个13岁的巴勒斯坦难民小女孩,向德国总理默克尔表达想留在德国的愿望时,默克尔严肃地回答道:“我明白你的意思。但有时,政治就是很残酷。你要知道,黎巴嫩的巴勒斯坦难民营里有成千上万人。如果说你们都来吧,我们将无法承受。”

默克尔的这番表态曾被欧洲媒体大肆批评为“冷血”,一个多月后,当默克尔决定“温情”地欢迎难民。而当数十万难民高举默克尔画像前仆后继地涌入德国时,默克尔又被抨击为“烂好人”。

在欧洲难民问题上,政治可以很残酷,也可以很温情,而无论是残酷还是温情,其背后都是复杂的经济和社会考量。面对愈演愈烈的难民危机,欧洲(尤其是德国)展现出令人敬佩的人道主义情怀。但任何情怀都有代价,欧洲政治家们发现,难民危机或许将是一场比债务危机更严峻的挑战,可能给欧洲带来长远的政治、经济和社会影响。

难民问题对欧洲来说并不陌生,二战后波兰、捷克斯洛伐克和前苏联驱逐1400万德语居民,其中绝大多数都是老人和妇孺;而二战后重新划定国界,也令数百万乌克兰人、塞尔维亚人流离失所。因此,1951年欧洲国家聚首日内瓦,签署联合国难民公约,这也成为战后国际社会公认的难民问题处理纲领。

但与以往相比,目前欧洲遭遇的难民危机有其特殊性。首先,难民两字的描述过于笼统。目前混杂在欧洲难民队伍中的人至少有三大类:难民(Refugee,因战争、自然灾害产生的流离失所者)、政治避难者(Asylum seeker,因政治迫害寻求避难者)、经济移民(Economic immigrant,追逐高福利和更多工作机会者),将这三大类不同的人统称为难民,其实颇为误导。

这里面争议最大的就是经济移民,简单来说他们并非来自战乱地区,仅仅是为获得更高社会福利、更多工作机会,而混入“难民”队伍。荷兰自由党领导人、著名的反穆斯林移民人士基尔特·威尔德斯,将这些“难民”称为gelukzooekers(快乐追求者),而匈牙利总理欧尔班则更是声称,目前该国绝大多数“难民”都是经济移民。

当然,右翼政客夸大了经济移民的数量,毕竟今年进入欧洲的难民中,人数最多的还是叙利亚人。但之所以右翼政客敢于如此公开地抨击难民,也恰是因为目前难民危机的第二个特殊性:追逐高福利。

以往,难民逃离家园只是为寻找一个更加安全的地方,而如今欧洲的难民则是在寻找一个更加“富有”的地方。当记者在匈牙利边境问难民为什么要继续前往德国时,难民回答:匈牙利没有德国慷慨,他们不给我们房子和钱。”

按照难民公约,难民应当在其进入的第一个国家申请难民身份,但如今从东欧和南欧进入欧洲的难民,都是直接奔往北欧。这背后最显著的动力就是福利。在匈牙利,一个难民每月仅能领取22.76欧元补贴,以及相当于匈牙利人十分之一的失业补贴。而在德国,除免费提供食物外,每个难民每个月最高可以领到216欧元补贴,每个儿童还可以最高申领92欧元补贴。而一旦难民被德国正式接纳,则将免费获得住房和供暖,以及每月400欧元补贴。

北欧巨大的难民福利因此也成为吸引难民源源不断地涌入欧洲的重要原因,这也催生出从组织到运输到帮助入籍的巨大难民灰色经济。从电视画面可以看到,目前欧洲难民绝大多数都是年轻力壮者,大多数人都衣着体面。因为这趟欧洲难民之旅并不便宜,总开支从5000美元到数万美元不等。

这意味着能支付这笔庞大开支的,绝非是战乱地区最贫困阶层。因此,这也导致欧洲难民安置政策遭遇批评:欧洲正在帮助的并非最需要帮助的难民,因为真正需要帮助的人连出逃的路费都付不起。且目前的难民政策将制造出越来越多奔向欧洲的难民。

当然,也有经济学家认为,大量追逐福利的年轻难民进入欧洲并没有什么不好,毕竟欧洲正面临老龄化挑战,仅德国每年就需要引入35万劳动力。与耗福利相比,劳动力输入对欧洲经济的提振作用更大。

但这其中的问题在于,目前规模最为庞大的穆斯林难民,是否真的能成为欧洲合适的劳动力,在增进社会经济活力的同时不会破坏欧洲的社会结构。在信奉“熔炉文化”的美国,来自不同国家的移民往往只需一代人就能彻底融入美国文化。但在欧洲,这种融合进展缓慢。

在欧洲接纳难民数仅次于德国的瑞典,严重的社会经济问题已爆发,高失业率和贫富差距令穆斯林族群感到愤怒,也加剧了当地人和穆斯林族群的对立情绪。瑞典电视台不久前的一项调查还意外地发现,新来的穆斯林移民群体反而成为最严重的种族歧视受害者,因为他们歧视犹太人。

从瑞典到德国,从法国到英国,以难民和移民身份进入欧洲的外来族群,正在撕裂欧洲的社会共识,而巨大的族群贫富差距也在弱化整体经济活力。如今,新一轮难民涌入或将给欧洲经济社会带来长久冲击。

海外聚焦

大众:德国汽车巨头突陷排放丑闻

□ 本报记者 张枕河

德国大众汽车日前陷入柴油车排放检测作弊丑闻,并有可能遭到美国政府180亿美元的天价罚款,股价连续遭遇重挫,美国司法部也将介入调查。一时间对于大众汽车的讨论也已上升至国家层面。有业内人士指出,一贯以作风严谨、质量过硬著称的德国汽车品牌,竟然也会通过造假这种“小聪明”来经营,如果危机进一步蔓延甚至会给整个德国工业带来负面冲击。

丑闻持续发酵

目前,大众风波仍在继续发酵,可能会对行业产生深远影响。美国环境保护署18日指控,德国大众汽车通过一款软件干扰柴油车排放测试结果,涉及2009年至2015年间在美售出的482万辆柴油车,包括柴油版捷达、甲壳虫、奥迪A3、高尔夫和帕萨特等车型。

根据美环保署的指控,大众在美国销售的48.2万辆汽车中装了一款“作弊软件”,一旦检测到车辆正在接受排放测试,软件会自动运行排放控制系统,以“高环保标准”过关。当汽车处在驾驶过程,该软件将关闭排放控制系统。大众汽车已对此表示承认。根据指控,这款作弊软件关闭排放控制系统之后,柴油车尾气中的污染物大大增加,其中氮氧化物(NOx)甚至超过美国清洁排放标准的40倍。根据美国《清洁空气法》,每辆违规排放汽车面临最多3.75万美元罚款。这意味着,大众汽车可能面临最高180亿美元的罚款。

在排放测试上作弊也就意味着实际排放超标。作为全球排放标准最严苛的国家,美国环保署明确表示,在车里运用作弊软件以达到排放标准是“非法行为,并将对公众健康造成威胁”。美国司法部也已对大众汽车的作弊丑闻展开刑事调查。众议院能源和贸易委员会也计划在未来几周内,就此事进行召开

听证会。韩国环境部也表示,将对大众柴油车进行调查,未来还有可能将调查范围扩大至所有德系车。

德国《日报》评论指出,这已不只是大众汽车的危机。这起丑闻也破坏了整个德国工业的形象。此事起初是桩环保丑闻,目前却已触及国民经济层面,严重程度尚无法估量。大众汽车集团现在不得不承认,用软件在尾气检测中造假的问题不单涉及在美国销售的50万辆汽车,而是波及全球市场的1100万辆汽车。

股价遭遇重创

大众排放丑闻对于金融市场也产生一系列连锁反应,汽车板块整体受到拖累,进而使多地股指持续走软。

在美国环保署表态后,9月20日,大众集团CEO(首席执行官)马丁·文德恩称,对大众因违反美国环保法而失去客户和公众信任,表示深深抱歉。大众也将全力协助相关机构调查,并将在公

司内设立独立调查部门彻查此事,调查结果将会透明、完整地向公众公布。大众汽车发言人约翰·席林也表示,大众汽车将停止销售所有涉事车型,并将停止销售2015年和2016年装备类似系统的清洁柴油车。席林表示,目前还不知道有多少车辆和经销商将被涉及。德国政府也表态称,大众汽车此次丑闻将影响该国汽车产业的整体声誉。

但该举动并未减缓其股价重挫。21日法兰克福股市盘中,大众股价一度下跌超20%,最终收于132.2欧元,跌幅为18.6%,单日市值蒸发超过150亿欧元。22日,大众汽车的股价再次暴跌20%左右,触及四年低点。

在大众消息影响下,欧洲主要股市因此而全面受挫,美国股市也受到连带影响,汽车板块成为全球股市“重灾区”。

德国大众汽车公司22日再度发表声明指出,该公司涉嫌违规排放事件所涉及的柴油汽车数量可能达到1100万

辆,公司绝不容忍违法行为,将向公众通报调查进展。声明表示,公司已拨款65亿欧元应对此次违规排放事件。此外,马丁·文德恩23日宣布辞职。现年68岁的他原本有望在25日公司监事会会议上获批延长任期,但此次事件或导致该次会议将作出新的人事任命。

目前大众风波仍在继续发酵,并可能会对行业产生深远影响。有业内人士表示,最终罚款金额可能并不会180亿美元之高,但其后将产生巨额召回费用和无穷无尽的诉讼,都会让大众背上沉重的财务负担。

曾经的质量之王

大众汽车(德语:Volkswagen)成立于1937年,是一家总部位于德国沃尔夫斯堡的汽车制造公司,是世界四大汽车生产商之一。

Volks在德语中意思为“国民”,Wagen在德语中意思为“汽车”,全名意思即“国民的汽车”。大众建厂时

就已在当时是世界最大的汽车生产厂家,计划年产150万辆,用以生产由Ferdinand Porsche设计的新款车型,产量超美国最大的福特汽车公司。

大众有着光辉的历史,也一直以质量过硬而著称,所以其出现此次丑闻才使各界震惊。

1945年6月中旬,知名品牌甲壳虫(Volkswagen Beetle)投入大量生产。1950年3月8日,Type 2投入生产,进一步扩充公司产品线。凭借丰富的多功能特性,Volkswagen Bus,即今天仍为许多人所熟悉的“VW Bulli”很快掀起了订购热潮。1956年,一个独立的Transporter生产基地在汉诺威成立,同时埋下今天大众商用车品牌的种子。

1972年2月17日,大众汽车公司打破汽车生产世界纪录。甲壳虫以15007034辆的纪录,超越福特汽车公司Model T车型在1908年至1927年所创下的传奇纪录。

1973年,新一代大众汽车的首款车型帕萨特(Passat)投入生产,它采用四轮驱动和水冷四缸引擎,引擎调校范围达110 bhp。帕萨特采用模块化战略设计,标准化组件可同时应用于多款不同车型,从而带来显著的规模经济效益。

1974年1月,首辆Golf在沃尔夫斯堡亮相。这款紧凑型箱式小客车一经推出便快速风靡,进而成为甲壳虫神话的继承者。同年,公司还推出运动型跑车Scirocco,一直生产到1981年。

1976年,首辆Golf GTI下线。该款车型以其110 bhp引擎掀起一阵马路旋风,为又一个传奇的诞生奠定基础。1983年6月,第二代Golf的生产正式拉开序幕。该款车型在设计上非常适合高度自动化的装配流程,在特别建立的最后装配车间(Hall 54),机器人首次应用于汽车制造中。

但是,大众的这些曾经辉煌,现在已经被排放丑闻击得粉碎。

金融城传真

欧洲大银行的溃败

□ 本报记者 王亚宏 伦敦报道

德意志银行传出裁员近三分之一的消息,也暗示着欧洲银行界最后一位旗帜性拳手轰然倒下。在综合性大银行,或者往里说是在投行领域,最后一家能与大西洋彼岸的美国竞争对手一决高下的欧洲大银行,也已在读秒声中黯然离开高光的拳台。

其实就在七年前,投行界还能组成一支“欧洲联队”来,像高尔夫球的雷德杯那样,与美国人分庭抗礼。当时巴克莱刚买下雷曼兄弟在美国的业务,瑞银顶着金字招牌做生意,而德银也才公布雄心勃勃的扩张计划,这样的对手足以让大摩和高盛等传统美国投行董事会中的气氛变得压抑。于是,在华尔街推动下,美国出台银行业监管新规,让外国银行在美国的日子比本土行更难过,这种在伦敦和法兰克福都难以见到的“监管壁垒”,从一定程度上能起到御敌于国门之外的效果。

不过,华尔街大佬们很快就发现自己有些担心过早,因为欧洲人在进入一些此

前并不熟悉的领域后,很快就表现出“猪对手”的潜质。不但失去过去稳健谨慎的作风,各种冒进和不考虑收益的并购,足以编写一本银行业昏招大全。

当然,本来志存高远的欧洲大银行本身也是有苦难言,单一市场和监管成为阻碍他们兵锋指向的绊索。现在投资者青睐的是拥有辽阔的国内市场作保证,并在市场监管有好的环境下如鱼得水的银行,而在这两方面美国银行则处于更有利地位。

欧洲的全球化银行遭遇本地麻烦,瑞银和瑞信都被本国监管机构“自废武功”,他们被迫削减规模,但却同时承担着更能盈利重任。德意志银行涉及伦敦银行间同业拆借利率操纵丑闻,被罚款25亿美元,巴克莱也遭遇类似处罚。更重要的是,欧洲经济整体复兴无力,掏空了大银行们扩张的利润基础。去年,欧洲银行业来自于证券部门的收入较2010年平均下降31%,而同期美国前五大投资银行总收入较2010年增长2.3%。

此消彼长之下,便是到了拳手退台的时候。近期随着德银首席执行官安舒·

贾恩、瑞信的杜德恒及渣打银行的洗博德相继离职,标志着欧洲银行业挑战美国时代的落幕。现在已到这些银行做减法的新时代,德意志银行计划裁员2.3万人,占该公司员工总数的近四分之一,英国巴克莱银行也计划在未来两年内裁员逾3万人。当然在这种收缩环境下,银行家们还能搬出“小就是美”的老话来进行自我安慰。

更何况欧洲也并不缺乏将收缩描述成另类胜利的先例,比如敦刻尔克大撤退就看作是取得辉煌战果。因此,银行收缩也可以解读成并非溃败,而是战略收缩。当然,在这一过程中或许还有依旧雄心勃勃的欧洲银行家们,还充满悲情地大呼“非战之罪”。可是,在残酷的银行业竞争中,在大旗倒下之后,又有多少人还有耐心聆听负犬的哀鸣呢?

收缩甚至剥离投行业务,专注于零售银行,这在传统上说是欧洲人的拿手好戏。不过,即使在这个拳台上,欧洲人则开始遇到来自美国的反向挑战,富国银行在这方面优秀表现让人们开始疑惑:下次被读秒判负的还会是同一批拳手吗?

从现代化发展来看,墨西哥目前仍有上升空间,如出口方面,墨西哥一直过分依赖美国市场,而尚未拓展中国市场。根据相关统计,墨西哥对美国这一全球最大消费市场的一周出口量,甚至超过对华一年的出口量。同时,墨西哥还拥有拉美地区最大最先进的工业制造基地,并仅次于德国、日本和韩国,成为全球第四大汽车出口国。最近二十年来,墨西哥政府的宏观经济管理水平几乎无可挑剔,

近期它又向私人投资开放石油行

业,并着手处理垄断问题;而几十年的经济发展也使得墨西哥成为颇具活力的中产阶层,从长期来看,其政局也相对稳定。

出生于1933年的拜伦·韦恩(Byron R. Wien)是黑石集团副董事长,兼策略分析师。他的工作是为公司和客户对经济、政治、市场和社会趋势做出分析和前瞻。80岁高龄的他至今仍活跃于市场,每月都要撰写市场评论。

在记者专访他时,他说:“到了我这个岁数,身边的朋友一个一个去世,这提醒我要珍惜每一分钟。”年龄是把双刃剑。有些行业需要年轻人,但在华尔街,经验是十分宝贵的。”

目前韦恩仍全职工作,并没有退休的打算。现在他每个月有1周至2周时间去世界各地出差。“我热爱自己的工作,能观察世界的变迁,预测世界脚步,这是很让人兴奋的事。”他说。

海外选粹

墨西哥的一体两面

首先是城市化问题。城市发展模式中,墨西哥显然代表着一种更为真实的样子:这个国家成功地利用自身优势实现现代化,但却未能在全国范围内消灭贫困。这种现代化与贫困相混杂的一体两面性,反映出新兴市场国家所面临的共同困境,并值得所有新兴国家警醒。

从现代化发展来看,墨西哥目前仍有上升空间,如出口方面,墨西哥一直过分依赖美国市场,而尚未拓展中国市场。根据相关统计,墨西哥对美国这一全球最大消费市场的一周出口量,甚至超过对华一年的出口量。同时,墨西哥还拥有拉美地区最大最先进的工业制造基地,并仅次于德国、日本和韩国,成为全球第四大汽车出口国。最近二十年来,墨西哥政府的宏观经济管理水平几乎无可挑剔,

近期它又向私人投资开放石油行业,并着手处理垄断问题;而几十年的经济发展也使得墨西哥成为颇具活力的中产阶层,从长期来看,其政局也相对稳定。

不过,尽管经历数十年改革,墨西哥并未填平贫富分化的巨大鸿沟。自1994年墨西哥加入北美自由贸易协定以来,其人均收入年增长率仅有1%左右,全国大约一半人口仍处于贫困线以下,另有四分之一居民面临再次跌入贫困线以下的风险。墨西哥经济的一体两面性表明,执行正确的宏观经济政策是一个国家获得经济成功的必需,但它仍不足以解决贫困问题。而墨西哥模式值得汲取的教训如下:

当然,即使是最大胆的改革家也无法迅速解决上述所有问题,对于墨西哥及其他大多数新兴国家而言,通往繁荣的道路艰难而漫长。但墨西哥的成功也从侧面证明经济繁荣的可行性,而坚持不懈努力或许终将消灭贫困,使墨西哥实现经济全面繁荣。(石璐)

华尔街夜话

华尔街上的老将们

□ 本报记者 黄继汇 纽约报道

除巴菲特、芒格这几个大家所熟知的名字,行走于华尔街,经常还可以遇到一些白发苍苍的老人,他们有些甚至已是八九岁的高龄,却仍然工作在市场前沿,干劲儿一点都不输于年轻人。凭借多年阅历和市场经验,他们往往更容易看透市场的纷繁复杂。因此,在关键时刻,美国财经媒体都会请这些“老将们”出马解盘,不禁让我想起“家有一老,如有一宝”这句话。

记者上周采访了美国史带集团董事长兼首席执行官莫里斯·格林伯格(Maurice Greenberg)。他是美国商界的一位传奇人物,曾经在全球最大的保险公司AIG任职长达近半个世纪;还曾担任过上海、北京及香港特别行政区经济顾问,对于中国经济非常了解。

当年叱咤风云的格林伯格至今已90岁,依然头脑清晰,行动自如。谈到长寿的秘诀,他说是基因、锻炼和工作。他仍时刻关注着全球金融市场的风吹草动,并对一些问题见地深刻。

他关注中国经济,每年要去中国3次到4次,谈到现在的热门话题:中国企业在美的投资。他说,中国企业带来了资金,这对于投资而言是很重要的。中国企业也会向美国企业学习。中国经济像美国一样越来越全球化,中国企业需要学会如何在其国家做生意,这不是马上就能学会的,这个过程需要花时间。中国企业学的越多,就能变的越有效。如果中国企业在美投资越来越有效,那是个好事,因为可以创造更多就业。中国企业在美投资应该选择那些有效率、有前景的公司。美国的公司很多,中国企业在投资时要谨慎和经过深思熟虑。

今年86岁的约翰·博格(John Bogle)是美国基金业传奇人物。他是美国最大的共同基金管理公司先锋基金的创办者,先锋基金公司目前管理的资产高达2万亿美元。他至今仍经常在美国财经电视上露面。除管理基金外,约翰·博格也勤于写书。他的多部著作都是投资领域畅销书。在纽约一场新书交流会上,记者有机会近距离接触这位基金业大佬。

博格自1975年创办先锋基金之后,

就一直是该基金的执行董事,直到1996年之后他还在担任高级主管至2000年。当记者问及他对中国经济看法时,博格坦诚地表示,他研究精力主要在美国市场,对中国并不是太了解。

他的助手告诉记者,80多岁高龄的约翰·博格现在仍坚持每天工作。工作激情令他这个年轻人感到敬佩。

出生于1933年的拜伦·韦恩(Byron R. Wien)是黑石集团副董事长,兼策略分析师。他的工作是为公司和客户对经济、政治、市场和社会趋势做出分析和前瞻。80岁高龄