

经理日报 · 财富情报

CaiFu QingBao
Wenzhai
文摘

主编:冯光国 稿件推荐邮箱:cfqbwz@163.com 新闻热线:028-68230696 责编:杜高孝 编辑:兰扬 版式:吉学莉 校对:金良 第 129 期 总第 7090 期 2011 年 12 月 3 日 星期六 辛卯年 十一月初九

小账理大钱
三十年省七十万
[详见 A3 版]

18 个理由让你读懂国情
读懂高房价
[详见 C1 版]

罗杰斯给证监会新主席建议:
让资本市场更加开放
[详见 C3 版]

胡润富豪榜的
两大赢利点
[详见 B1 版]

互联网业撕破脸皮
明年“战火”将更旺
[详见 B3 版]

世界人民 PK 工资和物价
看各国白领晒花销
[详见 A4 版]

贫富差距令人震惊
揭开作家富豪榜遮掩的真相
[详见 C2 版]

谢国忠:
援助对中国人民不公平
[详见 C4 版]

餐饮成国内第三大产业
VC/PE 看到行业曙光
[详见 B2 版]

“唐僧哥”杜磊的
创业经
[详见 B4 版]

像管收入一样 管支出 能遏制突击花钱

财政部公布的数据显示,今年前三季度的全国财政收入已达全年收入 91.12%, 支出比例仅为 69.32%,全国财政支出与超 10 万亿元的总预算相比,还有 3 万多亿元的差距。而财政部财政科学研究所副所长刘尚希表示,“突击花钱”的提法不科学;原因之一是预算批复时间较晚、项目执行时间较短和支出项目要核实;二是财政支出分基本支出和项目支出两大类,基本支出比较稳定,项目支出则需视项目进度和质量而定。

的确,中央预算是在每年 3 月 15 日左右提交全国人大批准,地方预算也会有一两个月滞后。但从制度上说,为维持政府机关运转,一般会参照上年预算数字予以拨款。至于项目支出,也大体按实施进度分年度拨款,一般不会造成如此大的反差。

这种收支反差的出现,我们觉得有以下原因和对策。

一是对财政收支的监管力度不同。我国财政收支是由财政税务海关三大系统分别进行的,管理力度不同。我国的收入系统主要由国税系统、地税系统、海关系统等负责实施,各级政府对收入进度非常关注,经常强调“时间过半任务过半”、“赶前不赶后”,最终形成收入“加速度”。而政府支出分散在成千上万的行政单位中,与收入管理比,支出管理则要宽松些,没有“时间过半任务过半”的说法。

因此,确实会形成“收入越来越快,支出越来越慢”的状况。且短期内不会有大的改变,因为财政部门使用财政支出是“自己人管自己人”,有种天然的信任感,税务部门征收收入则是“自己人管别人”,事先有种“可能有误”的判定,查处起来较严格。这只是财政心理学上的一种推论。希望对财政收支的监管力度要大体一致。

二是预算编制质量有待提高。各单位领导大都希望年初定预算时“多多益善”,放大任务,放宽标准,增加预算。这样就造成单位预算放大。如果是这样,单位负责人要承担责任,因为违背了预算法节约的原则,损失和浪费显而易见。

“放宽预算”又有制度上的支撑。中国一直实行传统的“基数+增长预算”。每年的预算决策都是在上一年的拨款的基础上增加一定数额,并且结余全部上缴。而更为科学的“零基预算”(每年的预算都从零开始,不考虑上一年的金额),虽早已被广泛认可,却始终没有真正实现。

三是预算结余的降价因素。预算执行过程中,价格下降造成的预算结余,属正常原因,多的钱应上交。应严格按当年价格情况,办多少事,花多少钱;多办事,少花钱。

四是确实节约的有奖。因有关部门采取节约措施,使预算真正节约的,要拿出不超过 10%的比例奖励。要用经济手段鼓励节约。这要建立在高度信任的基础上。

要把预算收支关系纳入健康轨道,预算法修改不可再推延。11 月 16 日,国务院常务会议讨论并原则通过了《预算法修正案(草案)》。目前我们还没看到草案全貌,但得到的消息还是让人高兴的。第一条基本原则是:“增强预算的科学性、完整性和透明度。各级政府的全部收入和支出都要纳入预算。除涉及国家秘密的内容外,各级政府和各部门的预算、决算都要依法向社会公开。”果如所言,则年终突击花钱的现象就会通过公众与审计的监督得到遏制。

(摘自《东方早报》叶青/文)

私人飞机离我们有多远

自主驾机飞行离个人生活有多远?通用航空或者说“私人飞机”产业蛋糕究竟有多大?从日前在珠海主办的“2011 中国通用航空产业论坛暨中国航空发展六十年系列活动”上,记者发现蓝天似乎开始逐步向广东省的飞行爱好者开放,个人购买飞机的热情也开始升温。一家飞机代理商在接受媒体采访时表示,目前他们已收到 15 张订单。

私人飞机有人想买

在停机坪的飞机展览区内,一位来自河南的中年男子向记者透露,他要购买包括直升机和固定翼飞机在内的好几架飞机。购买的主要目的是为了成立通用航空公司。该男子说,公司一旦成立将会是河南省内唯一的一家。

一家名为西锐的飞机代理商在接受媒体采访时表示,目前他们已收到 15 张订单,在全国的市场保有量是 35 架,“年底估计能签出 50 架。”该代理商的负责人说。

亚洲公务航空顾问有限公司市场总监桂跃在之前接受媒体采访时曾称,根据《2011 年胡润财富报告》,中国国内现有 87.5 万个千万富豪和 5.5 万个亿万富豪,其中 1/6 的富豪计划购买私人飞机,这表明中国市场存在这个巨大的潜力。

有航空公司甚至预测,按照中国 GDP 每年 7%的增速估计,到 2015 年中国仅公务机保有量就将达 500 至 600 架。

私人飞机你买得起

“这个平台模拟了好几种飞机,这些机型在我们公司都能买到。”11 月 17 日,在珠海航展中心的二号展厅内,雁洲轻型飞机制造有限公司的厂长沈珂看着在模拟器上试驾的客户说。该公司生产的运动型飞机总价都在 50 万元到 100 万元之内,比一般的高档汽车还便宜。

说到价格,深圳金石通用航空公司的销售人员认为,即使是进口小型飞机价格也能让不少人接受。“这架的安全性能不错,指标过硬,还是美国进口的。”该销售人员指着停机坪上的一架直升机说,“包牌”也不过 300 万元,并不是人们所想的天文数字。

谁能分得最大的蛋糕

雁洲轻型飞机制造有限公司并不是一家单纯的飞机制造企业,其公司下属的一家飞行俱乐部还承担了包括培养兴趣爱好、培训、销售、维护等多种业务,构成了一个较完整的产业链条。

“卖飞机赚不了多少钱。”对于为何要经营俱乐部,沈珂厂长简单明了地做了回答。

对此,一位业内人士表示赞同。他认为,虽然飞机制造厂商看似行业的源头,但飞机制造本身是一项成本投入巨大,回报周期很长的产



业。

“通航作业、飞行培训、飞行俱乐部和 FBO (私人飞机运营与服务基地)是通用航空运营与服务的主要产业,与通用飞机的研制生产和客户服务一起,构成通用航空的全产业链。这将是我们有别于其他通用航空企业的一个巨大优势。”无独有偶,中航工业通飞董事长孟祥凯在论坛期间做出了这样的表示。

在采访中,大多数从业人员都认为,想要在未来的通用航空领域站住脚,想成为有实力的企业就必须实现“一条龙”服务。

头顶并非就是蓝天

今年 8 月 19 日,在推进低空空域开放试点工作协调小组会议上曾有消息说,广东省的低空空域管理将进行改革,并首先在珠海试点划设“报告空域”,建设低空空域飞行管理服务体系。然而,尽管面对良好的市场预期与改革的利好消息,论坛上的部分参展商仍然不十分兴奋。

“低空是什么概念?1000 米?”一位参展商说,这样的低空开放仅对部分机型尤其是直升机有利,而对于飞行高度动辄超越 1000 米的固定翼飞机来说意义有限。

采访中,有业内人士认为制约中国通用航空发展的不仅是低空空



域。目前,我国在通用航空的法律制定、维护标准、认证机制都不成熟。

“在通用航空发达的国家,是允许合格的私人飞机驾驶员对飞机进行简单维护的,在中国就必须要得到认证。”该人士说,仅这一点就会让私人飞机的购买者十分麻烦。

同时,有参展商认为,我国经济发达地区丘陵居多,人口稠密等自然和人文因素也让私人飞机市场受到制约;以此看来,虽然私人飞机离市场已经不远,但实际上并不是特别近。

(摘自《中国网》)

低空空域改革拉开大幕 “私人飞机时代”即将来临

“2010 年我国通用航空产业产值 18 亿元,不及美国通用航空产业产值的千分之二,但差距就是潜力,更是动力!”由广东省政府和中國航空工业集团公司主办的 2011 中国通用航空产业论坛暨中国通航发展 60 年系列活动日前在珠海举行。国家空管委官员表示,2015 年前我国低空空域改革将在全国推开,届时,包括公务机、商务机和私人飞机在内的各类通用飞机有望在国内中小城市之间穿梭飞行。出席论坛的国内外通用航空界专家及“买家”代表 400 多人一致认为,处于起步阶段的中国通用航空产业从此踏上了健康、持续、快速发展的“起跑线”,一个 13 亿人口大国在走过了“自行车时代”、经历了“私家汽车时代”后,将昂首阔步走进一个全新的“私人飞机时代”。

通用航空产业体现了国家的科

技发展水平和综合竞争力,对我国经济发展和社会进步有着特殊重要的作用。截至 2010 年,美国拥有 3 万多架通用飞机,欧洲 27 国通用飞机超过 2 万架,而我国 103 家通用航空企业在民航登记注册的通用飞机仅 1010 架。中国民航大学校长吴桐水表示,我国通用航空产业尚处在起步和初创期,甚至这个行业的一些最基本要素还不具备,主要表现为整体规模小,社会认知度不高,通用航空机场等基础设施太少,航校门槛高,专业人才短缺,法律法规和扶持政策缺失。

中国航空工业集团公司副总经理徐占斌等专家在主题演讲时表示,随着通用航空产业列入国家“十二五”战略性新兴产业和国家低空空域管理改革的顺利启动,各地政府和国内外产业界、金

融界越来越看好我国的通用航空产业,未来 10 年,我国通用航空产业必然出现一个“井喷”式发展态势,当前要抓住机遇,积极推进空域管理体制创新,注重选准突破口,建立一批深化通用航空发展的综合实验区,各地政府要更多地从规划、标准和基础设施建设着眼,减轻通用航空产业的关税增值税,为通用航空企业的航线申请提供便利,推动我国通用航空的整体发展。

(摘自《光明网》杨连成/文)



金钱梦话

□龙良贤

珍惜现在是快乐的秘诀。现在,你必须接受更富裕的生活;现在,你必须抓住你的梦想;现在,你必须着手行动。

改变你命运的時刻已经到来,就是现在。不会有任何时机比此时此刻更恰当、更容易。珍惜此刻,你的生活将展开新页。阳光亮丽,世间一切都展现蓬勃生机。

在这光辉灿烂的一刻,你将拥有全新的生活,轻松自如,充满欢欣喜悦。你将攀登幸福、荣耀的顶峰——我相信你一定能做到。

愿世间美事永远与你同行!阅读这些指导性的文章,惟有身体力行,才能知道文中理论的正确性。现在,正是你实践“两锐利剑法”,以验证它神奇效果的时刻。

亲身实践两锐利剑法

或许你会为自己寻找一些借口,如这些文章或书不合逻辑,不值得一试。我可不在乎这些理由,尽管照我的话去做,所谓的逻辑将烟消云散。除非亲身实践,否则你无法了解这书的价值。

(连载之四十六)



或许你决定不实践“两锐利剑法”,这是你的自由。但是,不可以用推理方法驳斥我的论点,只有亲身实践,才能证实。请照我的话做,必会解决你所有的经济问题。

“如果我们先克服所有反对意见,再放手去做,任何事情都不可能跨出第一步。”我已为你开启了一道门,引领你走向富裕之路。我希望你迈出第一步,跨进门槛。别再犹豫了,太久的等待,会使热情烟消云散。现在开始行动,你的生活会立即改观。形而上学论、科学解释、神学奇迹在这节骨眼都不重要了,你必须相信自己。

或许你已决定亲身实践“两锐利剑法”,或许决定不实践。当然,还有第三种选择,暂不决定。如果是第三种情形,你心中对我们阐述的理论,仍有一丝思念,可决定付诸一试。

如果你已决定不实践“两锐利剑法”,建议你将这些文章藏在书柜。或许有一天,你在极度绝望中,会拿起它来重新阅读。

“成功与失败的分界点只有五个字:‘我没有时间’。”