



社科院专家称 资金外逃规模 超 08 年最高峰

自 7 月 20 日开始,人民币兑美元即期汇率大幅波动,为今年 4 月 15 日中国人民银行将汇率波动幅度扩大到 1%后的首次,而且在其后的连续四个交易日中,最大波幅都接近这一跌停线。

与此同时,由于欧债危机的蔓延和全球经济的低迷,导致避险资金纷纷流入美元市场,推动美元指数走高,美元不断升值。7 月 24 日,美元指数突破高点,2010 年以来首次站上 84.00 点。

据国家外管局公布的银行代客结售汇数据显示,今年 6 月中国结售汇逆差达 35 亿美元,这是 4 月出现逆差后再度出现大额结售汇逆差。与此同时,国家外汇管理局的数据显示,今年 6 月银行代客远期结汇签约 105 亿美元,远期售汇 212 亿美元,远期净售汇 107 亿美元,这显示未来企业或者个人持有美元会更多。

中国社科院世界经济与政治研究所国际金融研究室副主任张明表示,每月有超过 200 亿美元的资金从国内流出到国外,所采用的估算方法是月度外汇占款-月度货物贸易顺差-月度实际利用 FDI 增量的办法。他预计 2011 年第四季度至 2012 年第二季度累计资本流出 1828 亿美元,月均流出 203 亿美元。与 2008 年四季度到 2009 年一季度的月均流出 141 亿美元相比,当前的资本外流严重程度超过了美国次贷危机的高峰期。

(摘自《21 世纪网》)

地方版四万亿遭疑 专家称属招商愿景非花钱计划

表示,地方此番列出大量项目主要是为了拉动民间投资,而不是想靠政府拿钱。从这个角度讲,所谓的地方版“四万亿”并非是花钱计划,而是一个招商引资的良好愿景。

7 月以来,宁波、南京、贵州和长沙等地的“稳增长计划”陆续出炉。其中,贵州将筛选出总投资预计达 3 万亿元的项目、长沙宣布总投资超过 8000 亿元的 195 个重大推介项目等消息引发各方高度关注。

一时间,“地方版四万亿”的说法喧嚣尘上,质疑声也随之而起。有专家指出,盲目增加投资好比使用强心针,在短暂的兴奋后,会让经济陷入更深危机。

对此,刘尚希表示,近期陆续出炉的地方规划和 2008 年“4 万亿”保增长方案有着诸多不同。

从时间上说,各地此番推出的都

并非短期规划,许多是以五年甚至更长时间为跨度。从空间上讲,今年上半年贵州固定资产投资增速 58.1%,而上海只有 4.5%。中西部投资增速差距,显示各地的投资考虑到了其城镇化程度这一实际情况。

在刘尚希看来,近来的地方投资热潮虽然与稳增长有一定关系,但并非是保住增速的权宜之计。他解释说,目前,全国性的社会基础设施建设,如“铁(路)、公(路)、机(场)”之类已无太多空间,但区域性的基础设施建设仍有很大余地,相关工作自然需要由地方来主要实施,这是中国社会基础设施建设空间变化的必然结果。

而近阶段的稳增长与以往相比最突出的一点差异,就是市场力量在增强。刘尚希指出,在财政收入不足以支撑、向银行贷款和发行地方

债受到严格监管的情况下,地方政府已没有能力来自行承担巨额投资。因此,和“花钱计划”相比,这些项目规划更像是地方政府吸引民资的“招商宣传”。

而要进一步发挥社会力量,关键是要加快社会领域的体制改革,允许社会力量进入。这也是当前地方政府在稳增长中摆脱财力困境,发挥更大作用的基本路径。

刘尚希表示,虽然人们为地方的投资冲动感到担忧,但只要工业化尤其是城镇化在中国整体上还没有“完工”,投资在地方的经济社会发展中仍将扮演主角。但必须认识到,地方的投资具有两面性。若理性导航,其将是巨大的建设力量;若仍由 GDP 崇拜导航,其就可能成为中国发展的巨大风险和潜伏危机。

(摘自《中新网》)

英媒称中国外储 5 年内将耗尽 专家称非危言耸听



谭雅玲:首先,这样的一种评论可能会给中国市场带来严重的心理压力 and 恐慌,这对中国经济现阶段的稳定非常不利,但是也从另外一个角度给我们敲响了警钟。市场上现在投机套利非常严重,中国应警惕自己的外汇储备缩水 and 外汇储备消耗,虽然我们的外汇储备实力雄厚,但是如果

没有运营管理效率,那么未来是可能会出现消耗完毕局面的。

过去,外贸顺差是我们的骄傲,外贸利润过去是我们的中国形象,但是现在贸易顺差在减少,甚至出现了贸易逆差,贸易利润也在减少,这些

都是外汇储备非常重要的写照,也是我们应该引起警惕的一个层面。

目前我国外汇储备 面临哪些不利因素?

谭雅玲:外汇储备是一个国家应对风险和防范危机的重要筹码和心理保障,当年我们能够成功实现“香港保卫战”,跟香港的外汇储备有关系,跟中国内地的外汇储备有关系,而当时亚洲没有足够的外汇储备,所以就出现了很大的危机和风险。

而在这篇文章中,我们的不足和弱点就是外汇储备数量巨大,但效率

和结构并不十分合理。从内部的角度来看,有我们机制和体制,包括专业技术等很多层面的影响;从外部的角度来看,因为我们外汇储备当中,是以美元为主,所以美元货币的影响对我们外汇储备的结构和心理因素带来的干扰是非常大的。

未来外汇储备管理 需要解决哪些问题?

谭雅玲:还是解决我们发展思路和发展策略的问题,因为相对于外汇储备的减少,实体经济并没有发生特别大的变化,实际上是人们的心态和心理的恐慌程度,导致了外汇储备的减少。一方面是人民币汇率和美元汇率的走向,无论从现状还是从预期上,都发生了很大的变化,而我们的外汇储备中,美元的成分占得更多一些。

另一个方面,跟中国目前市场的心态有很大关系,因为相对于中国经济的减速,我们心理上的恐慌和信心不足问题比较突出,加上金融的快速发展,所以我们的精气神完全集中在投资、投机、套利层面,而实业层面干劲不足。所以,你要使外汇储备有所改变,还得靠自己的创造力和发展实业、实体的能力。

(摘自《中国广播网》)

12 条铁路齐陷质量门

铁道部的一项检查发现,12 条已建和在建铁路线路均存在重大工程质量安全问题。这当中包括开通已久的武广客专、郑西客专,以及因去年发生 7·23 动车事故而备受关注的甬台温铁路。

本报记者获得一份显示日期为 8 月 1 日的铁道部文件。该文件提到的出现质量问题的 12 条线路中,7 条为已开通线路,分别为:武广客专、甬台温线、郑西客专、海南东环铁路、温福铁路、福厦铁路、昌九城际;5 条为在建线路,分别为:兰渝铁路、拉日铁路、沪昆(江西、贵州段)客专、山西中南南部铁路通道、大西铁路。

一位接近铁道部的人士 8 月 7 日向本报证实了上述文件的真实性。他表示,这些质量问题严重影响铁路运营安全。

7·23 事故车站存施工隐患

上述铁道部文件显示,武广客专、郑西客专、海南东环铁路、温福铁路 4 条铁路项目均存在不同程度的隧道拱部空洞、裂纹、掉块,边墙渗漏水,预埋件与钢筋无连接、通信铁塔倾斜,电缆布线混乱,站房、站台雨棚等房建设施脱落等问题。

2011 年发生 7·23 特大动车事故的甬台温线,通报中也揭出其施工方面的重大问题。通报称,由通号总公司施工、北京现代监理公司所监理的甬台温线温州南站信号机械室电缆

布线施工不达标。

5 条在建线路则存在偷工减料、质量严重不达标等问题。文件列举说:兰渝铁路胡家湾隧道出口掌子面左侧初支背后存在环向空洞;拉日铁路扎西岩隧道左边墙喷射砼后用防水板遮挡存在空洞;沪昆(江西段)客专现场施工人员自行在梁体内侧腹板上随意开槽,对结构质量安全造成严重影响,且波纹管波纹高度、钢带厚度、径向刚度均不合格;沪昆(贵州段)客专的小坡坡隧道进口超前小导管未按设计数量施作等问题;昌九城际路堑地段挡墙上部骨架护坡溜坍等质量问题;山西中南南部铁路通道的路基土工格栅未按设计数量铺设,且检验批资料失实;大西铁路南山上隧道进口仰拱设计为钢筋混凝土,实际却未安装钢筋。

隧道拱部的“手脚”

对于武广客专、郑西客专、海南东环铁路、温福铁路发现的上述问题,一位长期从事铁路隧道工程施工的专业人士向本报记者表示,拱部空洞、裂纹、掉块将会造成严重的行车安全事故,尤其是在高速运行的客专路线上,一旦拱部掉物而下,砸在客专上,后果不堪设想,而固定在隧道拱部上的接触网一旦也随之掉落或倾倒的话,则列车将出现重大故障导致运营事故。

这位人士解释说,拱部空洞、裂纹、掉块既有材料上的问题,也有工程技术问题。材料方面,混凝土质量不达

标是一大原因。混凝土由沙、碎石、粉煤灰等水处理剂、水泥组成,前二者由施工方自己采购但须经项目方检测合格方能使用,后者则是由项目方作为甲控物资提供。

“C30 型号的混凝土,按照规定需要 420 公斤的水泥,但偷工减料的话往往只用 250 公斤,这会造成严重的质量问题。一般怕因质量问题担责的施工方会使用 350 公斤差不多 7 包水泥,既减了料,也不致出现大问题。”上述长期从事铁路隧道工程施工的专业人士介绍说。

他表示,在正式施工前需要试块(试验的模块)检查,但试块检验合格不一定代表实际施工就能保证质量,“检查的只是一小部分,实际施工可能不是按照试块的材料配比”。

至于工艺上的问题,这位专业人士解释说,因为隧道大多有坡度,在混凝土灌注的时候会漏进去空气,造成空洞。一般他们会预留空隙,一方便空气流通,二方便出现空洞时再补灌浆。

“武广客专开通以后,在大瑶山隧道曾出现过这种拱顶空洞的情况。”中国工程院院士、中铁隧道副总工程师王梦恕 8 月 7 日接受本报采访时表示,后来研究出一种办法,即在灌注时预留小孔,可以使空气排出,这种工艺成为“封顶技术”,目前已普遍应用于全国隧道工程。

王梦恕还提到郑西客专的一处隧道前不久出现过拱顶掉块问题,当时



郑州铁路局的工程师向他提出过在原拱顶外再加固一层的办法,但王认为这既浪费材料,也影响隧道内的空气流通,因此不建议采用。

国资委下令查违规转包

鉴于铁道部文件已经表明多处开通线路出现上述问题,整改甚至返工势所难免。

对此,长期从事铁路隧道工程施工的专业人士表示,整改和返工比较麻烦,需要进大型机械车,如果工程量大,施工时间久的话,甚至需要线路临时停止运营。

王梦恕则表示,如果一个隧道只出现个别拱顶质量问题,施工时间倒不会太长,有时几个小时就完成了,如果想不影响线路运营,可以利用铁路部门规定给线路检查修理用的“开天窗”时间。

对 12 条发生工程质量问题的铁路的建设单位,上述铁道部文件给出了处理意见:各建设单位在 1 个月内(2012 年 8 月 1 日及以前发招标公告的所有铁路基建大中型项目),暂停接

受中铁十一、二十四局集团有限公司、中水电三局、中交隧道局、葛洲坝集团和中铁通号集团公司施工投标活动,暂停接受上海天佑、北京铁城、中铁隧道洛阳、北京现代监理公司监理投标活动。

对武广、郑西客专公司、兰渝铁路公司等公司进行全路通报,相关领导向铁道部做出深刻检讨,并对相关责任人进行严肃处理。

而就在 7 月 17 日,国家国资委纪委下发通知,要求中国铁路工程总公司、中国铁道建筑总公司、中国交通建设集团有限公司、中国电力建设集团有限公司、中国能源建设集团有限公司 5 家进行工程领域的自查自报,查找经营中存在的“支付或变相支付好处费、违规转包工程、违规转让出借资质证书”等非正常市场竞争问题,并采取有效措施进行整改。

“铁道部通报中所说的大量工程质量问题,与国资委纪委提到的支付好处费、违规转包工程和出借资质,肯定存在着千丝万缕的关系的。”王梦恕评价说。(摘自《21 世纪经济报道》)

镇政府公款吃喝 欠债 17 年未还 暴露 基层官场生态

近日,媒体曝光安徽三义镇政府公款吃喝欠债 17 年未还。债主刘梦夫先后向蒙城县及亳州市法院起诉。2011 年,亳州市中级人民法院下达判决书:镇政府需在判决生效后 30 日内,偿还欠款 21.5248 万元及利息。随后,双方却“达成和解”:首次偿还 14059 元,余款按每年 3 万元“分期还清”。照此计算,刘梦夫于 2019 年才能拿到全部欠款。

媒体人梁幕天表示,此案暴露了基层官场生态,“饭店经营者明显处于弱势地位,若不接受官员‘打白条’可能会有更大的经营风险,甚至关门停业。在一些欠发达、偏远地区,由于对权力的监督、举报渠道不畅通,官员‘打白条’现象一直存在。”他说。

判决书下达后,负责此案执行的蒙城县法官徐绍详向媒体表示,“查不到可执行的财产,致使无法强制执行”,原因在于“镇政府的车子属于县行政管理局,房子等属于县资产管理局,各种收支财政统筹,没有银行账户”。

“查不到可执行的财产”是否能成为欠账不还的理由?官员“打白条”究竟该由谁埋单?

媒体评论员马九器表示,在约束官员公款吃喝方面,目前法律上确实存在漏洞。在公务行为的招牌下,官员个人行为被格上了“职务”印记,导致“打白条”式的官方赊账屡禁不止。

“官员以职务为掩护,掩盖了个人责任,导致最终担责的是一个抽象的‘部门’或‘机构’。对此类官民经济纠纷,应出台相关司法解释,党政机构也应出台相应规则,明确官员个人法律责任。”他认为,只有将“公务行为”和“个人责任”的范围、内容等明确界定,才能让官员心有忌惮,避免大量“只管签字打条、不管掏钱付账”的现象出现。

北京市律师协会刑法委员会委员关恒宇说,虽然曾出台过一些政策规定约束公款消费,但由于法律上缺乏对偿还主体、消费标准等明确界定,导致后期追责乏力。他介绍,以此案为例,既然判决书已经下达,就意味着法律认定“打白条”的主体是“镇政府”。“让官员个人承担偿还责任缺乏法律依据,必然难以实现。而且,17 年间,当地官员已经更换数届,这本账的主体更加难以理清。”

他建议,应当在法律上明确规定公务消费上限。“消费上限不仅有单次标准,还应有官员在任期间的累计标准。只要超过了任一额度,就不能以‘公务’之名让政府埋单,而应由官员个人承担。”“必须意识到,‘打白条’本质上是一种严重的腐败行为,是以政府信用做抵押、中饱个人或群体利益、损损法治损害公共财政的行径。类似事件说明,‘三公消费’不仅蛀蚀了公共财政,也在从经济层面掠夺公众财富。”马九器说。

他直言,推动政府财政信息公开、构建更为合理的财政预算机制,迫在眉睫。如果每笔公款消费都能曝光于纳税人面前,如果财务预算及报销制度能在严苛的监督机制下运行,官员就不敢在白条上上演“签字秀”。

“据我所知,类似的案例还有不少。‘打白条’透支政府信用是必然的,但若为重获信任而让政府来埋单,对纳税人而言绝不公平。还是应通过严格的审核、惩罚措施,让违规成本回归至参与消费的官员个人。”梁幕天说。(摘自《中国新闻网》)