

近日有媒体发文称,2017年最高峰时,上海市场的共享单车总量超过170万辆,但到2018年12月,监管服务平台显示月活跃共享单车数量约56万辆。此前曾有业内人士称,佃农理论令我们明白,使用权比所有权重要。把共享经济捧到天上的人,认为以租赁合同取代买卖合同能大大改善资源配置,其实是默认交易费用庞大。

【佃农理论】

《佃农理论》是经济学家张五常所著的一本书,主要是以现代新制度经济学的观点对分成租佃制度作出新的解释,推翻了以往的传统理论,建立了“新佃农理论”。其理论的要义是透过某些因素的变动,不管是分租、定租或地主自耕等,其土地利用的效率都是一样。如果产权弱化,或是政府过度干预资源配置时,将导致资源配置无效率。如果能够确定土地为私人产权,明晰产权制度,允许土地自由转让,这是使生产要素与土地发挥最大效率的不二法门。

· 观世界 ·

美国

参院两党同意就关门提案投票

美国国会参议院共和、民主两党领袖22日共同宣布,同意24日就结束联邦政府部分“停摆”的两项提案进行投票表决。22日是美国联邦政府部分“停摆”第32天。国会参议院多数党(共和党)领袖麦康奈尔和少数党(民主党)领袖舒默共同宣布,同意就两项提案举行投票表决。其中一项按照总统特朗普要求,拨款57亿美元建造美墨边境墙,同时延长童年抵美非法移民的暂缓遣返时限;另一项不包括拨款造墙内容,而是提供临时拨款资助,使已关闭的联邦政府机构重新并维持到2月8日,从而为两党磋商提供更多时间。

新一届国会参议院中,共和党拥有53席,民主党拥有47席,两项提案均需60票方能获得通过,因此成败关键在于能否获得跨党派支持。美国媒体普遍认为,这两项提案获得通过所需票数的几率都很少,但投票结果如同同一场“团结测试”,将首次检验共和和参议员对支持特朗普造墙要求的坚定程度,同时也将反映民主党参议员抵制特朗普造墙要求的决心。截至目前,尚无任何民主党参议员公开发表支持特朗普的造墙要求。

围绕国会预算案拨款建造美墨边境墙问题,白宫和国会民主党人分歧严重,约1/4美国联邦政府机构从去年12月22日凌晨开始“停摆”,约80万联邦政府雇员被迫无薪工作或强制休假。

德法

两国签署新合作条约

德国总理默克尔和法国总统马克龙22日在德国西部城市亚琛签署《德国和法国关于合作和一体化的条约》(《亚琛条约》),着重强调两国合作和推动欧洲一体化建设。

《亚琛条约》被认为是1963年《爱丽舍宫条约》的升级版。1963年1月22日,法德领导人在法国总统府爱丽舍宫签署法德合作条约即《爱丽舍宫条约》,实现战后全面和解,发动了欧洲一体化的“引擎”。

此外,新条约签约时间和地点的选择也颇具意义。此次签约的1月22日也是56年前《爱丽舍宫条约》的签约日期,而签约地亚琛则是历史上涵盖西欧大部分地区的查理曼帝国的首都。建立这一帝国的查理曼大帝被后世称为欧洲之父。

近年来,欧盟遭遇多重挑战。美国疏远甚至打压,英国“脱欧”带动欧盟内部离心倾向上升,民粹主义在一些国家得势,移民政策和欧元区改革等议题也影响了欧盟团结。分析人士指出:“德法轴心”在欧洲一体化进程中一度发挥了主导作用,但后来有弱化趋势。《亚琛条约》能否像它的前身《爱丽舍宫条约》那样推动欧洲一体化,前景并不乐观。

法国

汽车巨头雷诺将撤换CEO

日本和法国媒体报道,来自法国汽车巨头雷诺的消息人士22日透露,该公司将于24日召开董事会会议,撤换雷诺公司董事长兼首席执行官、日产汽车公司前董事长卡洛斯·戈恩,同时敲定新的经营体制。据日本广播协会电视台报道,戈恩已于23日表明辞职意愿。

据悉,雷诺下任董事长将由法国轮胎巨头米其林公司首席执行官盛纳德出任,同时雷诺二把手、代理首席执行官波洛雷将升任首席执行官。

此前,雷诺方面因坚称戈恩无罪,一直保留其职务。但鉴于戈恩方面提出的第二次保释申请于22日被再次驳回,戈恩的拘留时间趋于长期化,雷诺公司不得不考虑替代戈恩的人选,同时着手构建公司运营的新体制。

此外,日本媒体分析说,雷诺公司大股东法国政府一直寻求扩大对日产公司的股权,从而获得日产的经营权,但这是日方高层不能接受的。就目前情况看来,双方的经营权之争今后仍会继续。此外,据称雷诺正在对戈恩随着卸任领取的报酬进行计算。

据悉,由于戈恩被逮捕和起诉,公司不得不面临艰难决断。

据新华社

欧洲为何收紧“黄金签证”

有钱可以任性,但不一定能拿到欧洲的“黄金签证”。英国《金融时报》本周二发布报道,称对于欧盟成员国目前开放的投资移民通道,欧盟委员会于本周三给出防止滥用这一政策的意见。欧债危机后,“黄金签证”的发放缓解了经济压力,但吸金的同时也掩盖了难以察觉的暗角。面对不断滋生的金融犯罪和有所好转的经济形势,欧洲选择了过河拆桥。

限令欲求

隐藏的金融犯罪是欧盟委员会给出的理由。《金融时报》的报道引用了一份报告草案,其中提到欧盟委员会警告了投资移民计划的有组织犯罪风险,以及洗钱、腐败和逃税的风险。

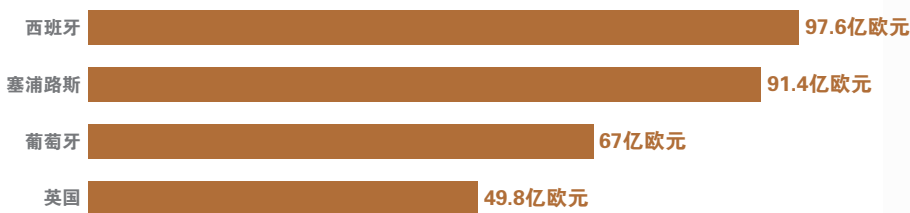
以个人投资换取某个国家的居留签证,继而获得该国的永居权并最终入籍,是欧洲一些国家过去大力推广的“黄金签证”。在这本价值百万的签证中,投资企业、购买国债、住房是常见项目。这一招财政策,是外籍人士快速获得欧洲身份的便利途径。希腊、西班牙、葡萄牙、塞浦路斯等是这一签证的发放主力国。

虽然不如加拿大地广人稀,也没有澳大利亚的黄金海滩,但欧洲用便捷的办理程序和综合福利吸引着投资者的目光。“欧洲不是传统的移民目的地,并且政策变化比较高,”一位移民中介向北京商报记者介绍称,相对于加拿大、美国等,欧洲要求的文件比较少,目前移民希腊需要200多万元人民币,英国大约在300万元人民币。

这一吸金的方式,却在近年遭遇了滑铁卢。作为欧盟议会金融犯罪、逃税和避税委员会的两名议员,Jeppe Kofod和Ludek Niedermayer是这一签证的坚决反对者。早在去年他们就提交了一份草案报告,呼吁逐步取消所有欧盟“黄金签证”,包括欧盟永居和欧盟公民(国籍)投资计划。这份草案将于今年2月进行最终投票。

欧盟的严查不只是说说而已。去年3月,欧盟委员会就已经表示将对各

▼ 欧洲部分国家吸收海外投资情况



成员国的“黄金签证”计划进行审查。为应对审查,随后5月,塞浦路斯部长理事会决定,从2018年起投资人籍塞浦路斯的人数将限至每年700人,申请的审理时间和审核门槛都有所增加。去年9月之后,希腊也将投资移民的申请费用上涨了4倍。

黄金十年

“近年来,他们涌向伦敦,抢购豪宅、足球俱乐部……他们带去数百亿英镑的投资,并帮助伦敦保持世界两大全球金融中心之一的地位。”在路透社的报道中,“黄金签证”的拥有者被这样描述。

2008年以后,欧盟各国依然在欧债危机的余波里挣扎;“黄金签证”因此诞生。从2008年只有直布罗陀、英国和摩纳哥3个国家,到如今逾20个国家,越来越多的国家盯上了外籍投资者的钱袋。

“投资行动换取居留权”,这是葡萄牙“黄金签证”的官方名称。这一项目规定,非欧盟投资者购买价值不低于50万欧元的地产,就可以获得五年的居留权。截至2018年12月,葡萄牙共发放超过6500张“黄金签证”,流入资金超过40亿欧元,其中约90%直接流向了房地产市场。

葡萄牙并非个案。投资25万欧元的房地产,就可以在希腊获得五年居留许可,曾在欧债危机漩涡中心的希腊也没有放过这种回血方式。自2013年设立“黄金签证”以来,希腊已经成为欧洲吸引投资移民最多的国家,仅

在2018年上半年,希腊就发放了近3000张黄金签证。

“现金奶牛”谁都想拥有。据不完全统计,各类“黄金签证”项目在十年里为欧盟带去超过250亿欧元的海外投资。西班牙、塞浦路斯、葡萄牙和英国赚得最多,分别吸收海外投资97.6亿欧元、91.4亿欧元、67亿欧元与49.8亿欧元。

对于这一移民形式,复旦大学欧洲问题中心主任丁纯在接受北京商报记者采访时表示,这些国家通过这样一种方式去吸引人,显然是因为需要投资,需要资金。可以看到出台这种政策的不是德国、法国等大国,往往是那些南欧国家,需要吸引资金和投资。

过河拆桥

送钱上门的方式虽好,但宽松的栅栏注定拦不住杂质。去年9月,丹麦银行曝出大规模洗钱丑闻,被指控可能通过其在爱沙尼亚的分行帮助俄罗斯犯罪团伙洗钱,可疑资金超过2300亿美元。汇丰集团、法国兴业银行和法国巴黎银行等其他欧洲大银行,近年来因反洗钱管控不够严格,被处以数百万美元的罚金。

当尝到了“黄金签证”的甜头,欧债危机的阴影逐渐消散,欧洲开始对金钱背后的暗角有所察觉。国际反腐研究机构透明国际则在《黄金签证报告》中表示,通过房地产洗钱并不是一种新现象,但“黄金签证”项目会使这种行为发生的频率呈几何级上升。欧盟国家会保密“黄金签证”接受者的身



份,没有充分审查财产来源,也不公开投资的具体细节。

曾经对“黄金签证”趋之若鹜的国家开始关上“拿钱换福利”的魔盒。早在2017年,匈牙利关闭了国债移民计划;去年12月6日,英国紧急宣布暂停投资移民通道,宣称目的是打击有组织的犯罪和洗钱活动。1月23日,保加利亚司法部表示,计划停止允许富有外国人购买投资公民身份,称该计划未能给欧盟国家带来任何重大经济利益。

“越来越多文件要求本人来开户,以前我们可以代开,现在部分国家的要求提高了一些。”

上述移民中介告诉北京商报记者,最近欧洲的移民政策变化比较频繁,因为欧洲查洗钱查得比较严格。

丁纯也表示,大量的移民包括投资移民,其中一定程度上肯定有类似像洗钱一样的情况。此外,也会给社会带来一些问题,包括一定程度上推高房价,跟当地居民可能会产生冲突等。特别现在正是欧洲反全球化、民粹暴涨的时候,自然也更容易引发民众的反对。

北京商报记者 陶凤 汤芝甜/文 李燕/制图

Focus

戴森乔迁新加坡意在亚洲市场

戴森,这家英国爵士创建的本土品牌,却准备“抛弃”英国。当地时间22日,戴森宣布计划将其总部从位于英格兰西南部的马姆斯伯里迁至新加坡,以满足其在亚洲业务增长的需求。在过去的几年里,戴森本土市场不断萎靡,而靠着吸尘器、吹风机以及卷发棒在亚洲市场大杀四方的它,在选择了新加坡的同时,也为自己选择了一条出路。

总部搬家

根据BBC的报道,戴森方面表示,目前总部的搬迁只会涉及两个工作岗位,分别为首席财务官Jorn Jensen和总法律顾问Martin Bowen。而英国的其他员工则不会受到影响,也不会失去工作,且该公司的大部分产品开发仍将留在英格兰西南部,公司也不会停止在英国进行投资和员工招聘。数据显示,戴森在全球拥有1.2万名员工,在英国的员工人数超过4500名。

对于搬迁的原因,戴森单刀直入:戴森的大部分客户和生产业务都在亚洲地区。随着戴森将电动汽车推向市场,亚洲业务的优势将持续一段时间,并有扩大的趋势。

此外,戴森还透露了一个关键的信号,将会把新加坡的技术中心规模扩大一倍。

“当总部转移,相应的知识产权也就转移了,这是对相信他们的英国公众的背叛。”戴森搬家的消息一出,英国前科学部长Sam Gyimah便做出了这样的评价。而戴森的搬家也发生在一个关键的时期,如今英国“脱欧”正卡在一个僵局,而戴森在离英国正式“脱欧”只剩两个月的时候公布了这个决定,显然成了横在英国首相特雷莎·梅面前的一个障碍,毕竟后者正在为“脱欧”进行各种斡旋。

然而戴森的一位发言人也明确地表示,总部的搬迁并不是对英国“脱欧”的应对策略。戴森CEO Jim Rowan也解释称,戴森只有4%的营业额来自英国,远东市场则发展迅速。但此前戴森的创始人詹姆斯·戴森曾公开表示,英国“脱欧”会发

展得更好,甚至希望英国成为“欧洲的新加坡”,而在50年前,新加坡正是从马来西亚独立出去的。

新加坡的诱惑

戴森对于新加坡的青睐情有可原。虽然Rowan拒绝承认此次转移的决定是因为税务利益,但新加坡的税务与英国相比,确实更胜一筹。数据显示,英国的公司税为19%,欧盟的平均水平为21.5%,而新加坡只有17%。

即便撇开Rowan所谓“差别可以忽略不计”的税务,新加坡仍旧有很多拿得出手的地方。此前路透社的报道就称,新加坡政府能够为科技公司提供一些慷慨的激励计划。一些企业在新加坡建厂可以享受包括五年以上的税收减免,还有针对项目成本30%的拨款以提高企业商业效率。

而对这家以黑科技闻名的企业而言,新加坡或许还存在着一些天然的优势。詹姆斯·戴森曾经表示,将研发中心放在新加坡,是因为英国本土的优秀工程人才匮乏,这也是他之前设立“戴森科技学院”项目的初衷。在英国,工科背景的本科生仅占4%,但新加坡的工科本科生比例却达到了40%。值得注意的是,戴森每周在研发费用上的投入就能够达到惊人的800万英镑。

当然最重要的是,选择新加坡也是为了更靠近他的目标市场。数据显示,去年戴森30亿美元的利润中,大约一半都是来自于亚洲市场。值得注意的是,戴森也于22日当天公布了其2018年的财报,财报显示,其营业额增长了28%至44亿英镑,利润增长了33%至11亿英镑,首次突破10亿英镑大关,在这种情况下,选择更加接近亚洲市场的新加坡,无异于如虎添翼。

资深产业观察家梁振鹏对北京商报记者分析称,戴森搬家新加坡,一方面可能是为了在资本市场上市做准备,因为新加坡的融资环境更好。另一方面,新加坡经商自由度较高、条件较好,且有利于其开拓越来越重要的亚洲市场,后者背后更是藏着十几亿人口消费升级的红利。

造车梦想

事实上,人们对于戴森总部搬去新加坡并不感到意外。去年10月,詹姆斯·戴森便宣布将选择在新加坡来生产其首批电动车。在本次宣布搬家的同时,Rowan也没忘记这个事情。Rowan在电话会议上宣布,已聘请宝马和英菲尼迪前高管Roland Krueger执掌其电动汽车业务,计划推出3款电动汽车,第一款将于2021年上市。

对于新加坡建厂的决定,Rowan曾在发给员工的邮件中提到:“高超的技术专长和专业性”抵消了其高成本基础,此外,新加坡比较靠近汽车销售高增长的市场,拥有广泛的供应链和熟练的技工。咨询公司LMC Automotive show的数据显示,在泛东南亚地区,预计今年电动汽车的销量只有142辆。相比之下,中国今年的电动汽车销量近70万辆,是美国和欧洲总和的两倍多。

但不得不承认的是,新加坡的造厂成本太高。咨询公司JD Power地区总监山塔塔·马强达尔曾对此感叹道:“这有点出人意料,因为它的成本基础很高,而且没有其他汽车制造厂在这里。”数据显示,新加坡2017年人均年收入为5.55万美元,折合人民币34.6万元,是典型高收入国家,排在世界第六。而在汽车产业,即便一线工人也多半不低于中位数,技术人员和管理人员的工作水准更高。

更为重要的是,作为一家以小家电而闻名的公司,能否如愿做起车生意也让人捏了一把汗,毕竟戴森20亿英镑的造车投入可能只是杯水车薪。以特斯拉为例,彭博社汇总的数据显示,在2017年这家电动汽车制造商的烧钱速度已经达到每分钟大约8000美元。

戴森造车是一件风险很大的事情,梁振鹏分析道。他认为,戴森之前是做消费品起家的,但电动车行业难度大、资金需求量大、挑战大,且戴森既没有销售渠道,又没有品牌资源,无论是从专利还是人才、推广方面都要从零做起,不可谓不难。

北京商报记者 陶凤 杨月涵