美国哈佛马里兰夏令营研究报告

（施洋，1444215，2014会计2班）

在本次为期20天的夏令营中，我们游历了纽约、波士顿、布法罗、以及华盛顿，在哈佛和马里兰大学学习了经济管理课程，无一不让我受益匪浅。在视觉上被美式及欧式的建筑风格的冲击，听觉上被纯正的美音所萦绕，触觉上被异国他乡的风土人情所洗礼。这一切都仿佛一场梦，其中让我最刻骨铭心的是美国基础设施管理的关注度问题。因此，这次的研究课题我将在这方面深入展开、一探究竟。

“我们没道理拥有一流经济体、二流基础设施。”美国总统奥巴马在华盛顿的商业圆桌会议上曾如是说。近年来，基础设施建设在全球成为一个显著话题，无论是欧美发达国家，还是东南亚、非洲等广大发展中世界，都希望大力推动基础设施建设，相比美国，中国的基础设施建设成就及影响力却越来越受到肯定。

我依稀记得，在这20天中，走过不少美国公路，都较为宽敞和舒适，多为直线、较便捷，全程信号灯少，最重要的是指示标牌都较为简洁清晰明了，眺望远处，有一种沿着美国公路一直向前开会通向天堂的错觉。但是每逢坐在大巴上总会被美国公路的颠簸所折磨，与此同时，美国公路上的白线和人行道涂漆早已模糊不清，那些被重型卡车所碾压过的道路裂痕也随处可见。美国地铁更是不用再提，不谈治安问题，隧道口锈迹斑斑，随处可见垃圾，给人一种极其强烈的不安全感。在美国街道上走路是一个忐忑不安的体验，因为在这样一个车比人多的国家，他们对于人行道和机动车道的重视程度几乎为零，我记得穿凉鞋走的我甚至被道路两边的石子磨破过脚，尽管美国在交通文化，即“车让行人”上做得很到位，但是依旧还要到处张望，因为随时都有被车不小心碰撞的危险。美国建筑翻修的问题也让我着实吃了一惊，较多楼房上都已涂鸦满墙、但是却有一种穿越上世纪80年代的感觉，墙角以及屋顶的风化和腐蚀问题都未曾解决，而搁置了4、5天未动工的房屋建设问题也更是不稀罕了。

那么是什么导致美国对于基础设施管理的关注问题几乎为零呢？这就要追溯到美国历史问题。历史上，美国曾拥有世界上最好的公路和运输系统。然而现在，世界经济论坛将美国基础设施质量排在全球第16位，无怪乎奥巴马会在华盛顿商业圆桌会上表示不满——“如果他们（中国人）能够迅速建造明显优于我们的港口、机场、智能电网、空中交通管制及宽带系统，随着时间推移，那将成为我们的一个问题。”

美国的历史很大程度上与基础设施建设有关。在早期工业革命时期，铁路打破了州之间的界限，重造了美国。内战期间，林肯总统推动联邦政府投资完成了巨大的铁路和电报网，为战后美国先进的通讯和商贸奠定了基础。上世纪30年代，罗斯福总统设计了公共建设工程计划，当时，仅公共工程管理局就完成1.1万多条街道和公路工程；工程进展管理局麾下的小项目也有7.8万座桥梁、高架桥和57万英里的乡村公路。40年代，更多出于军事目的，美国建设了众多堡垒、造船厂、飞机场等。接着，艾森豪威尔总统授权建设州际公路体系，35年间政府投入约4250亿美元。

一时辉煌的美国现如今却陷入了基础设施难以改善的困境。当年建设的这些设施大多已破旧老化，全国60多万座桥梁平均年龄已达42岁。有报道称，美国每9座桥梁中就有一座有问题。全球如今有超过1.4万英里高速铁路运营，但美国没有……

但是美国政府也曾企图迎难而上、挣扎着欲逃出这一水深火热。2011年9月，奥巴马向国会提出《美国就业法》修改方案，试图投资500亿用于基础设施同时创造就业机会，但无法在两党间达成共识。今年初，奥巴马提出一项为期4年、金额高达3020亿美元的庞大基础设施建设计划，但在国会得不到支持。诺[贝尔](http://celebrity.huanqiu.com/robin_bell)经济学奖获得者[克鲁格](http://celebrity.huanqiu.com/roger_kluge)曼在《纽约时报》上警告说，基础设施投资不足“不但在短期内削弱经济，也破坏经济长期发展的前景”。

与之相比，我们来谈谈中国是如何完善基础设施建设的。近年来，中国企业在非洲建设了大量市政道路、高速公路、立交桥、铁路和港口，记者在肯尼亚、索马里等国都能见到被称为“中国路”“中国桥”的基建工程。此外，中国与非洲国家在水电站建设、电网铺设等方面合作密切，缓解了部分国家长期存在的电力危机。

日本《外交学者》曾刊文称，IMF和世界银行应效仿中国，聚焦发展中国家的基础设施建设。文章认为，中国现代领导人注意到了大型基础设施项目在美欧发展过程中所扮演的角色。基础设施建设不仅蕴含着发展，同时也是发展的催化剂。另据报道，麦肯锡全球研究院称，从1992年到2011年，中国把GDP的8.5%用到基础设施建设上，这一比例高于任何其他国家。“想想中国的发展——中国经济在这段时间增长了7倍——投资基础设施的智慧显而易见。”

除了美国历史仅停留在辉煌一时之外，落后的基础设施背后更是政府投入的严重不足。麦肯锡全球研究院估计，到2020年，美国每年在基础设施的开支至少还应该增加1500亿美元才能够满足其需求。该机构预计新的投资能够帮助把年均GDP提升约1.5个百分点，并创造至少18000个就业。在美国，基础设施开支占GDP的比重约为2.5%。相比之下，加拿大、澳大利亚和韩国等该比重为3.9%，欧洲接近5%，中国更是高达9%-12%。在交通体系上的投入“跟不上美国经济和人口增长的步伐”。那么，问题出在哪儿？政治和金钱似乎是长期困扰美国基础设施建设的关键因素。

美国的基础设施投资不足，一是因为国家财政捉襟见肘，赤字高企，而要花钱的地方太多，无法同时兼顾。二是因为党争激化，只顾本党利益，却难以顾及真正的民生问题。民主党众议员霍尔姆斯·诺顿抱怨说，在国会里让共和党为基础设施拨款签字，就如同“拔他们的牙”。三是因为上世纪七八十代大批基础设施投入运营之后，如今“已到中年”，维护期也相对集中，再加金融危机影响，经济复苏乏力。

但从根本上说，还是一个政治意愿问题。美国公路交通建设商协会首席经济学家艾丽森·布莱克博士说，现在需要的是两大党派能够达成协议，在联邦和州政府层面切实提高拨款额度，“关键是要有政治意愿来落实”。

倘若美国两党原则上都支持投资改造美国的基础设施，但“钱从哪里来”的分歧让这一理念长期被束之高阁。美国基础设施投资不足与奥巴马总统和国会关系不太大，主要在于各州县的官员和立法者。

美国建设学校、公路和垃圾污水处理设施的资金主要来自各州和地方政府，而非中央政府。截止到2014年4月，在公共部门2670亿美元开支当中，超过90%发生在各州和地方政府。随着财政状况改善，近几年州政府开支有所增长。那么各州为何没有启动大型资本支出项目呢？

首先，由于金融危机带来的后遗症，各州仍在继续偿还繁荣时期所积累的大量债务。其次，许多州的运输项目都处于危险状态，因为联邦政府的公路信托基金将在8月份资金枯竭，除非国会批准进一步注资。美国各州和地方政府依然负债累累。一方面，它们需要向退休政府职工支付养老金和福利，另一方面，在2008年金融危机之前，它们从资本市场借了大量资金。因此它们把偿还债务放在首位，大型项目投资只能居于其次。有些州甚至以此为荣。

一般情况下，州和地方政府会通过发行市政债券为大型基础设施项目融资，但近几年，虽然利率处于历史性的低位，市政债券发行量却有所下降。当前发行的很大一部分市政债券似乎都是借新债还旧债。

在基建领域中，有一块联邦政府的确扮演着关键角色，那就是运输领域。所有运输类项目的资金来源中，有将近30%来自于联邦政府，其余来自州和地方政府。其中一个常规和重要的资金来源就是联邦政府的公路信托基金。

公路信托基金一般每年会派发400-500亿美元资金。根据国会预算办公室的数据，公路信托基金本财年末结余仅为10亿美元。这意味着即便像佛罗里达这种财政状况有所改善的州，在桥梁、道路和隧道上的开支也将会下降。

公路信托基金的资金来自于汽油税。但与州和地方政府一样，联邦政府的汽油税收入也在下降，因为人们减少了驾车出行，或者使用能耗更低的汽车。提高联邦汽油税不太可行，而且近几年美国国会就是否有必要弥补资金缺口无法达成一致。缺少联邦的资金，再加上各州债务水平依然很高，美国可能很难在短时间内修建大量新桥。

因此，在美国基础设施建设中，美国还是有很多值得中国借鉴的地方。

第一点是美国的政府采购是以完善的法制为基础的。美国国会在1761年颁布了《政府采购法》，并先后颁布了《合同竞争法案》、《购买美国产品法》、《服务合同法案》、《贸易协定法案》、《联邦采购政策办公室法案》、《小额采购业务法案》、《总监法案》和《合同纠纷法案》等一系列规范联邦政府采购行为的法律法规。各州还有应用于各州的法律法规。这些法律法规对政府采购的范围、采购目标、采购原则、采购方式、采购合同的拟定、采购程序、财政预算、中央政府采购与地方政府采购的关系、采购监督和评估、合同纠纷的仲裁和赔偿等都做了明确的规定。美国的政府采购制度完全是建立在法治的基础上，从而使政府采购有法可依。

第二点则为政府信誉和高透明度。美国政府采购特别重视维护政府的采购信誉和整个流程的高透明度。政府采购必须严格遵守法律，任何一级政府采购必须获得相应级别权力机关的授权。采购机构必须公布采购评价的标准，不允许政府官员干预，更不允许贪污受贿。未中标的报价方可对政府的不合理不道德的行为向仲裁机构提出抗议。如对仲裁裁定不满，还可向美国总会计师办公室或者法院提出抗议。政府还会聘请专门的监督人员来增加政府采购的透明度。

第三点为各级政府高度独立。联邦政府和各个州县政府在政府采购时彼此独立，既不联系，也不互相影响。政府之间的采购保持高度的独立性。一般而言，联邦政府会向各州进行拨款用于政府采购，但是不会干预地方政府向谁采购，采购什么。各州政府采购中只需遵守国会颁布的《联邦采购条例》指定的相应采购制度即可。

在我国，由于中央政府和地方政府存在着上下级关系，下级政府官员一般不愿意得罪上级政府官员，所以常常出现上级政府官员开条子决定政府采购的对象。对此，应当严格执法，广泛调查。发现开条子的，就要严厉查处，提高违法成本。

因此，中国借鉴国外成熟的基础设施建设的经验，可以指导我们更好地进行国内基础设施建设。取其所长，避其所短，扬弃的学习外国经验，可以让我们少走弯路。

在此次微留学中，让我收获颇丰的则为基础建设这一方面。我相信通过各国政府和民众的亲力亲为，在基础设施建设方面定会有所改观，努力提高百姓福祉，使全球经济更加一体化、在社会保障的前提下稳步增长。