

年赚300多亿，这条河是如何改变世界的

对很多人来说，堵车是家常便饭，可你听过“堵船”吗？

埃及当地时间3月23日，巨型货轮长赐号在苏伊士运河南段搁浅，几乎把整条运河“拦腰截断”。苏伊士运河是全球最繁忙的水道，位于埃及东北部，连接着红海和地中海，全球约有15%的船运量需要通过苏伊士运河。长赐号每堵一天，苏伊士运河就得随之封锁一天，据航运杂志《劳氏日报》估计，全球每天有超过90亿美元的商品运输因此受到影响。

不过，长赐号一出事，最着急的还不是90度鞠躬道歉的船东正荣汽船，而是埃及政府。守着这条长度仅为193.3km的运河，埃及每年可以从中获得超过50亿美元（约合人民币327亿元）的外汇收入。长赐号出事之后，一些货轮正在考虑掉头绕道好望角，俄罗斯也在大力推销“北极航道”，埃及政府的钱袋子眼看着就要被戳开一个孔。

在全球经济增长乏力的情况下，运河，这门收过路费的古老生意，再也不像从前那么好做了。

世界上最靠谱的道理，往往蕴含在最朴素的话语中，比如这句“要想富，先修路”。路，不一定是实打实的土路，一条“通道”也能算路，它所承担的，只是流通功能。

早在3800多年前，埃及人就率先领悟了这句话隐含的道理。

那时，埃及法老辛努赛尔特三世提出，要利用尼罗河，修建一条“法老运河”，把红海和地中海贯通起来。运河如期竣工，但富甲天下的法老没想到，那是个人类还在迷信“天圆地方”的年代，世界长什么样都还没被弄明白，更别提环球贸易的好处了。没有大量的贸易，就没有资金和动力维护这条随时可能被黄沙吞噬的运河，久而久之，这条法老运河也就被废弃了。

想必后来法老也懂了，“要想富，先修路”这句话成立的前提条件，在于强烈的致富欲望。没有这股欲望的驱动，也就没有从无到有开凿、维护一条通道的决心。

直到19世纪，这块地方再次被盯上。法国外交官兼工程师费迪南德雷赛布提出，应该开凿一条运河连通红海和地中海。此前两三百年的时间里，法国吃够了环球贸易和殖民红利，唯独有一点难以接受：英国崛起之后，法国舰队前往东方总会遇上英国殖民地，而且这条航线的必经之地好望角还有一个别名，“风暴角”，但凡舰队运气不好遇上风暴，往往九死一生。

雷赛布出身贵族，表妹是当时的法国皇后欧仁妮，他把开凿运河的想法和妹夫拿破仑三世一说，立马得到鼎力支持。在英国人鼓吹好望角、唱衰苏伊士的冷言冷语中，国际苏伊士运河股份有限公司成立了，初始资

金来自法国私人财团和奥斯曼帝国下辖的埃及政府，但出力最多的还是埃及人。

据统计，为了用更低的成本开凿运河，国际苏伊士运河公司从埃及各地“雇佣”奴隶劳工220多万人，靠最原始的锄头、铁锹，一点一点把运河“掘”了出来。要知道，埃及当时总人口也只有500万人。

10年过去了，1869年11月17日，这条埃及人用尸骨和血汗“掘”出来的运河终于全线贯通，正式宣告通航。从欧洲到亚洲再也不必要通过好望角，航程缩短了将近1万公里。

然而，当时的埃及财政状况极差，根本没有能力和法国一起出资，维护这条脆弱的运河。

为了偿还外债，时任埃及总督伊斯梅尔帕夏决定把埃及持有的国际苏伊士运河公司股份悉数出售，早年间看衰苏伊士运河的英国第一个站出来，以397.66万英镑的价格，抢先买下这些股份。转眼间，英国就成了这条运河最大的单一股东。不仅如此，尝到苏伊士运河的甜头后，眼看奥斯曼帝国日薄西山，英国很快就派兵占领埃及全境，埃及成了英国的殖民地。

“杀人放火金腰带，修桥铺路无尸骸。”苏伊士运河原本是一条建在埃及领土上，由埃及人亲自开凿成功的运河，却从通航开始就不曾完全掌控在埃及人手中。经由这条运河，英国可以快速抵达印度、澳大利亚等殖民地，法国也借机增强了海上力量，只有埃及，出钱出力，除了一身债务什么也没得到。

苏伊士运河的开通，震惊了西方世界。谁都能看出来，刚一开通，苏伊士运河就给英国和法国带去了不菲收益，不管是政治上的威慑力，还是经济上的真金白银。没人在意埃及人失去了什么，他们只想到，如果世界上多几条苏伊士运河，他们将会得到什么。

雷赛布主持苏伊士运河开凿成功后，名利双收，有人鼓动他再复制一次苏伊士运河的成功，于是他放眼世界，又盯上了远在美国的巴拿马地峡，巴拿马洋际运河环球公司应运而生。这次雷赛布注定无功而返，尽管他设计了8套开凿运河的方案，但他还是低估了美洲气候、地形差异造成的工程难度。暴雨、洪水、疟疾，每一项都让这条运河的开凿显得无比困难。

1889年2月4日，正式动工8年后，巴拿马洋际运河环球公司宣布破产，花光80万名投资人总计2.87亿美元的资金，这条运河还是没能开凿成功，雷赛布被控挪用公款罪，险些入狱。

一时间，巴拿马运河落到了比苏伊士运河凄惨百倍的境地：工程中断，设计者离开，

资金缺口巨大。但在那时的人眼里，运河是资产，没成功的运河，是亟待拯救的不良资产，在有心的手里，巴拿马运河一定能“变废为宝”。

美国，就是那个正在悄悄崛起的有心人。

1904年，美国以4千万美元的价格买下了巴拿马运河上的设备和已有的工程进度，早期工人们付出性命挖出来的河道，在这场交易里，仅值每立方码1美元。1914年，再耗费5亿美元之后，巴拿马运河在美国主持下开凿成功。

这条运河被视为美国在拉丁美洲实施“大棒外交”最典型的案例，“讲话轻声细语但拿着一根大棒，你才能走得更远。”从1903年到1939年，巴拿马一直作为美国的保护国存在，经由巴拿马运河，美国对拉丁美洲的影响力达到顶峰。

强国得到一条运河，进而得以控制整个弱国，苏伊士运河和巴拿马运河的命运何其相似。1956年7月26日，埃及政府决定改变这种现状，时任总统纳赛尔宣布将苏伊士运河国有化，移交苏伊士运河管理局，苏伊士运河危机由此爆发，以色列、英国、法国先后入侵埃及，试图重新夺回苏伊士运河的控制权。

值得一提的是，这场危机也并非是非埃及自己解决的，时任美国总统艾森豪威尔公开放话，要大量出售英镑债券打击英国金融体系，苏联也表态支持埃及，最终三国入侵者退出埃及，而英国也因为失去苏伊士运河的控制权以及接二连三的殖民地独立运动，被视为“作为世界主要大国之一的作用结束了”。

借由大国之间的博弈，埃及拿回了本国的运河控制权。消息传到巴拿马，很多巴拿马人也认为应该拿回巴拿马运河的管理权，一场又一场抗议出现在巴拿马大街小巷。但直到1999年12月31日，也就是埃及收回苏伊士运河43年后，美国才正式将巴拿马运河移交给巴拿马。

风平浪静时，运河是资产，是一本万利的好买卖，但在暗潮汹涌处，谁掌握了最重要的运河，谁就扼住了世界主要航运要道的咽喉，政治意义远超过经济收益。

遗憾的是，不管是政治意义还是经济收益，收获最多的总是强国，而非拥有运河的小国们。

2020年10月19日，国际货币基金组织发布了《中东和中亚地区经济展望》更新报告，认为埃及是中东和北非地区唯一一个在疫情肆虐的2020年还实现了GDP正增长的国家。

同样是这一年，苏伊士运河管理局宣布，在减免不少通行费的情况下，苏伊士运

河实现了总净吨位11.7亿吨的航运量，收入为56.1亿美元（约合人民币367亿元）。对此，苏伊士运河管理局的官员信心满满地表示：不必担心其它航道会削弱苏伊士运河的竞争力。

表面看来，苏伊士运河仍然是世界上最繁忙的航道之一，但事实上，长赐号事故的发生，已经显露出这条航道乃至全球供应链潜在的问题。

长赐号之所以能把苏伊士运河“拦腰截断”，是因为它长达400米，相当于纽约帝国大厦轰然倒下。这条巨轮最多能装20388个标准集装箱，而在1996年以前，全球最大的货船只能装载7000多个集装箱。

货轮不断变长、变大，不是因为全球货运量的扩大，而是因为各大运河、港口都在不停涨价，而且全球航运企业运力严重过剩，为了摊薄落在每个集装箱上的成本，货轮只能越造越大。世界经济增长乏力，供应链每一个环节都不得不承担更大的竞争压力。

而苏伊士运河通行费不断涨价，除了跟随大流，更大程度上是来自埃及政府的授意。

埃及外汇有三大来源，侨汇、旅游和苏伊士运河。侨汇常年保持稳定，自阿拉伯之春发生以来，旅游人数大量减少，维持外汇的压力都压在了苏伊士运河管理局头上，于是通行费只能越来越高。尤其是2015年，埃及通过提案，要扩建苏伊士运河，并在沿岸建立国际工业园区和物流中心，打造“苏伊士运河经济特区”。

设想很美好，但投资从哪里来？除了向埃及民众兜售债券集资，更多的钱还得从一艘一艘经过苏伊士运河的货轮中来。按照苏伊士运河管理局的美好预期，运河拓宽、加深之后，能容纳更多船只经过，到2023年，埃及从中赚取的外汇收入将高达132亿美元。可惜理想丰满，现实骨感，如今距离2023年不到2年时间的了，苏伊士运河每年的收入仍然徘徊在50亿美元上下。

古埃及有句谚语，“能登上金字塔的只有两种动物，雄鹰和蜗牛。”一百多年前，埃及人付出无数血汗，用最原始的工具为后代“掘”出了一条黄金水道，直至今日，埃及人仍受惠于此。然而，运河终究只是通道，航运繁盛与否还得依赖环球贸易，说得更直白一点，还得看经济大国。

有人说，扩建苏伊士运河“并非仅仅为了当下，而是为了下一个百年。”也许长远来看，苏伊士运河依旧是一门稳赚不赔的生意，但对于当下税收、就业、债务、外汇、投资都面临极大压力的埃及来说，打造一个强有力的造血器官，比维护好这条输血通道更加急迫。毕竟苏伊士运河百年荣辱史告诉我们，国力强盛比什么都重要。

总说“促进消费”，那么中国居民消费到底处于什么水平？

在每一份事关经济发展的政策文件中，你都能看见“促消费”的影子。

从政府到企业，无一不千方百计地鼓励居民消费。汽车消费、大宗消费、绿色消费、智能消费、文旅消费，政策一点也不吝于消费的促进和鼓励；购物节、消费券、以旧换新、促销季，企业促消费的方法也是层出不穷。国内的消费处于什么水平？

衡量消费水平有很多指标，例如CPI，但CPI是用来反映价格水平的。在一般讨论中对于“国内消费水平低、美国等西方国家消费水平高”的直观印象指的是消费的总量或人均消费水平，而非价格因素，因此，我们以消费率（最终消费占GDP比重）和居民消费率（居民消费占GDP比重）来衡量消费的水平。

消费是经济的出发点和归宿，一方面关系着一国民众的民生幸福，毕竟如果连合理的消费都满足不了，谈何幸福呢？另一方面，消费也关系着经济的发展质量。作为拉动经济增长的第一动力，目前消费需求不足已经成为经济发展的最大“堵点”，特别是近两年，需求不足成为了经济增长缓慢的主要原因之一。

当然，事物总是有两面性，过低的居民消费率也代表着中国经济增长的巨大潜力和广阔空间，不论是和发达国家还是同等发展水平国家比，中国的居民消费率都有至少20个百分点的提升空间，这样实实在在的增长空间，是未来经济增长最有利的支撑。

从这个角度看，我们也就能明白，为何今年很多地方会首次将“消费”列为增长

目标，理解“扩大内需”对于经济、就业、民生的重要意义。

不管从绝对水平还是消费水平来看，我国消费水平低是不争的事实。而消费又是拉动经济增长的第一大动力，在当前定调“内循环为主，国内国际双循环”的发展战略下，消费的重要性毋庸置疑。因此，如何让居民愿意消费、多消费成为政策的着力点。而首要解决的便是找到原因，消费为什么这么低？影响消费的因素非常多，几乎难以穷尽，经济学、社会学、心理学等各类学科也都对消费有所研究，比如社会文化、消费品的供给、心理因素、债务情况、年龄结构等。但影响消费最主要的因素是收入，凯恩斯在《就业、利息和货币通论》中最先提出的绝对收入理论，即消费会随着收入的提高而提高。其他相对收入理论、持久收入理论、生命周期理论等更多是对于“收入”这一概念的重新界定。

在确定“收入是影响消费最主要因素”这一前提下，人们可能会说，国内消费水平不高更多是因为收入不高。

然而，这其中存在普遍的疑问。一是从改革开放到现在，国内已经经过四十多年的快速发展，经济发展成就全球瞩目，我们的收入真的还低吗？二是从前面各国消费水平的对比上看，同等发展水平的国家，为什么消费也远远高于中国？

首先我们来解决第一个疑问。2020年7月，国家统计局曾经公布一组数据，提到“我国人均国民总收入超过1万美元，达到世界中等偏上收入水平”，引起了极

大范围的讨论，一部分不明真相的网友将其等同于自己的收入，并感觉自己“拖了国家的后腿”。当然，事实并非如此，GNI（国民总收入）初次分配包含了政府收入、企业收入、居民收入三部分，初次分配后，经过税收、社会保障等再分配方式的调节，个人所得才是一般意义上的“居民可支配收入”。

除了居民收入的高低会影响消费外，收入差距是另一个与收入有关的重要因素。当收入达到一定水平后，消费在收入中的占比会逐渐降低（边际消费倾向递减），其消费率会变低。因此，同等收入水平下，收入差距越大，消费率就会越低。

提高收入不能仅靠减税。既然影响消费最主要的因素是收入，那显然扩内需、促消费最有效的手段就是从收入着手，即增加收入与缩小收入分配差距。与这两个词相关且最能引起网络爆点的是减税，尤其是降低个人所得税。

但是，有学者曾估算，根据人社部公布的相关信息及财政部数据，当前个税的纳税人或许仅占14亿人口的1.5%，约为2000万人。站在14亿消费人群的立场上，仅仅对于一部分人减税，对扩内需、促消费的作用有限，应该是多措并举，有的人群重点提高收入，有的人群通过增减税调节收入差距，有的人群鼓励发挥“第三次分配”的作用。具体来看：

一是增加居民收入在国民收入中的比重，其中重要的是提高劳动报酬在国民收入中的比重。为此，在刚刚发布不久的“十四五”规划中，提到了“提高劳动报酬在初次分

配中的比重”。也就是说，广大打工人的工资有望得到比经济发展水平更快的提高速度。

二是通过税收、社会保障等二次分配的方式，调整收入差距。二次分配在平抑一次分配收入差距方面具有十分重要的作用，但我国无论是税收调节，还是社会保障，在平抑贫富差距方面都有待改善。

以社会保障为例，在北师大收入分配研究院2017年针对收入再分配制度的研究中，18个欧盟国家市场收入的基尼系数为0.443，在社会保障的作用下，这些国家的可支配收入基尼系数降为0.29。从下降幅度来看，欧盟国家政府的社会保障政策使得其基尼系数的平均值下降了40%，相比之下，中国仅下降了12.3%。

三是增加分配方式，发挥“第三次分配”的作用，也称之“慈善事业机制”。初次分配讲效率，让有能力、有知识、有技能的人取得更多收入；二次分配讲公平，通过税收、社保等方式减小贫富差距，让老有所养、病有所医；三次分配讲社会责任，是对第二次分配的重要补充，富人自愿拿出部分财富，帮助穷人改善生活、教育和医疗的条件，体现社会成员更高的精神追求，实现社会价值。

当然，如前文所说，收入是影响消费最重要的因素，而非唯一因素。提升消费也不能仅仅靠提升收入一种措施，而是要系统筹划，通过改革收入分配制度、健全社会保障体系，以及调整未来消费预期、收入预期等方式，实现消费需求潜力的释放。