

就弥补了国营企业的弊病。

其次,只要允许私人部门自由发展,总是会有精明强干的企业家脱颖而出。我去中国访问过。在南方的一些城市,看到不少卖服装或其他日用品的小摊,其中不乏生财有道的。问题是他们是否有权扩大自己的经营规模,从街上设摊开始,逐渐积累资本,扩大经营规模,接管经营不善的摊子,直到购买地皮,翻盖永久性的门市部,以免受风吹雨淋之苦和享受规模经济之利。从海外华人的表现来看,中国人的经商能力是闻名的。我不知道在中国是否有法律保障财权和经营权。如果有的话,一个健康有生气的私营部门是很快会形成的。所以私营部门能否成长,取决于政府的决心,其本身的成长能力应是没有疑问的。

另外,中国目前是否允许农村人口向城市自由移民?

访问者: 由于害怕出现墨西哥城那种恶性膨胀式的城市化,所以目前对农村人口的流向仍有严格的限制,农民只允许短期进城经商或提供劳务,并不能永久性地居住。

卢卡斯: 香港过去十多年中容纳了大量的新移民。大批移民的涌入似乎并没有挤垮香港,反使香港更加繁荣。人多有其不利的一面,但也有其有利的一面。例如:人多,就能发挥规模经济效益;人多,市场容量就大;人多,人力就便宜,可使产品的成本下降。目前台湾、南朝鲜等地的工业多靠向外出口,因为自身的市场不大。中国以后发展起来,潜力是巨大的,因为中国象美国一样,有巨大的国内市场,其容量将是惊人的。这就是人多的好处。问题是要找到发挥人多势众的正确方法。一味限制人口流动,并非利用人力的好方法。

· 科技动态 ·

日本关于普及低公害车辆的基本设想

减少汽车交通公害是大城市的急迫任务。环境厅5月6日公布了关于普及低公害车辆的基本构想。这个构想的中期目标(到1995年)是,电动汽车一次充电的行驶距离从现在的40~50公里延长到80公里,价格也比现在大为降低,并谋求在小汽车、轻型货运服务车和货运汽车中普及。

设想中的低公害车除电动汽车和甲醇汽车外,还有烧天然气和氢气的汽车等。目前已经提出了短期(1990年)、中期(1995年)和长期(1995年以后)的普及范围和技术开发目标等。

电动汽车的短期目标是,首先采用在人口30万以上城市中使用的机关公害检测车、电力公司的业务服务车、一次充电最远行驶距离在40公里以内的轻型货运车或载重量在2吨以下的垃圾车等。

中期目标是,在大城市内设置快速充电器和更换蓄

电池的服务亭,同时研制一次充电行驶距离为120公里左右的多用途小型厢式车。

长期目标是,先研制一次充电行驶距离120公里,将来可行驶200公里以上的汽车。以人口30万以上的城市为中心,普及小型和轻型车,引进燃料可交叉使用的混和型公共汽车和卡车。在开发新城市的同时推进新交通工具的使用。

甲醇汽车的短期目标是,在取得试验行驶数据的基础上,进行排气特性和耐久性的改良和开发,加深对甲醇汽车的了解。中期目标是,促进大城市内燃烧柴油的卡车和采用甲醇的公共汽车。在大城市内建立供给甲醇的体系。长期目标是,推进以甲醇为燃料的汽车代替燃烧柴油的卡车和公共汽车。

(摘自新华社《世界经济科技》)