

一个斜坡的距离



徐永光/文

南都基金会理事长

社会企业与社会投资的中国趋势(上)

今天的中国,正迎来新一轮改革创新的浪潮。

以信息技术为代表的第三次工业革命,把人类带进了一个协同共享的新经济时代。中国在移动互联网、电子商务、大数据和云计算等技术应用和市场开发方面,实现了后发优势;在代表工业4.0的物联网、3D打印技术、人工智能等开发领域,正处于世界前沿水平。

中国政府体制改革与创新也不落后,特别是在简政放权方面。据报道,为推动“大众创业、万众创新”,去年一年内,政府就下放和取消了160多项涉及创新创业的行政事项,几乎每两天就为小微企业松一次绑。看来,咱们中小企业身上的绳索实在太多了,而政府每两天就放下身段为中小企业松一次绑,很辛苦也很难得。

相比之下,中国慈善界改革创新非常落伍。在4000多家基金会中,60%还没有网站,恍若隔世;许多有政府背景的慈善机构还在固守体制堡垒,继续做着慈善资源垄断梦。因此,由公益界引导的,强调政、社、产、学、研跨界协同的社会企业这一概念在中国的落地开花,是中国公益寻求改革变革、追赶世界社会创新潮流的标志。

中国既是一个人口大国、经济大国,也是一个面临诸多社会问题、环境问题的国家,社会企业是为有效、可持续解决社会问题而生的,天降大任于斯。

而当下,中国社会企业发展已经到达爆发临界点。

综合有关研究报告,到2020年,中国养老产业市场规模将达8万亿,是当前市场供给量4500亿的18倍;医疗健康产业规模也是8万亿(与养老有部分交叉);民办教育,包括民办大中小学、学前教育、远程教育和各类教育培训市场规模在3万亿左右;环保产业产值将超过5万亿。还有家庭服务业、有机农业、残疾人就业市场等,都有巨大的发展空间。

未来5年,二三十万亿的社会投资市场规模的形成,既是基于市场需求大而有效供给严重不足的强大刺激,也是基于国家面临经济下行压力,政府需要通过鼓励创新型社会投资,实现调结构、稳增长,保证新常态健康运行。

综上条件,中国社会企业

和社会投资将出现四大发展模式与趋势:

第一,民非+公司的双轮驱动模式。我国在教育、医疗、养老等领域有20多万家民非,他们是潜在的社会企业。囿于民非的非营利性质,投资人无财产权、无投资回报、无融资资格、不能设立分支机构和实际上不予免税的假私济公“五不”政策,对这些领域的社会投资产生了严重抑制。中央已经意识到这个问题,2014年以来,为了推动民非转型,为社会投资开闸,10部委连续下发了10多个文件,令人目不暇接。最大突破是为“民非+公司”开方便之门。民办教育机构可以任选民非或公司体制;民非养老机构举办者可以同时以公司或私人身份,对民非进行固定资产租赁和资金借贷,“行业管理部门和登记管理机构应当对其关联交易进行披露并进行必要监管”。

上述领域,以民非的非营利体制寻求公益捐款投入,可能几十亿都来不了;而民非+公司,吸引投资可能在数万亿计。浙江绿康老年医院是一家专门为失能失智老人服务的机构,去年引进风险投资,实现民非+公司的转制。转制后服务规模和质量双双大幅提升,到2016年将在浙江建成绿康医院25所,未来还要上市。

第二,政府+民间的公私合作模式。政府与民间合作,英文简称PPP。PPP本质上是一种政府采购形式。去年5月,李克强总理在国务院会议上提出加快简政放权,建立“惠而不费”的公共服务发展新机制。去年11月,国务院又发出《鼓励社会投资的指导意见》。据财政部估算,今年地方政府公布的PPP项目总投资约2万亿。除了市政等基础设施建设部分外,大量涉及教育、医疗、养老、体育、文化、农业、环境、社区服务等领域。

上海NPI系的“屋里厢”是一家给政府社区公共设施提供外包服务的机构,是PPP模式的典范。2015年,他们在长三角地区托管政府公共服务设施面积达30000多平米,营业收入3200多万。他们正考虑引进社会投资,以民非+公司的模式把服务规模做大,以适应政府巨大的需求。全国有6923个城市街道,7万多个城市社区,农村的数量更大。单从社会服务PPP这一项来看,这是多么大的市场,多么大的商机!



陈嘉俊/文

拜客广州总干事

本月初,本人作为世界各地推动自行车发展的民间组织一分子,有幸到欧洲参加“世界自行车大会”。期间,还到丹麦哥本哈根、荷兰阿姆斯特丹、法国南特等城市骑行,体验当地的自行车基础设施。不得不说,尽管这些城市中自行车的出行分担率达到30%甚至更高,但当地人对待自行车的态度并不狂热,只不过将其作为出行工具的选择之一罢了。

在丹麦哥本哈根,一位从事建筑设计及房地产开发的朋友告诉我,他不会买私家车,因为私家车消耗能源,而且养车成本很高,平时又很难找到停车位。另一方面,他可以骑自行车、搭乘公共交通到达哥本哈根任何一个地方,那为什么还要买私家车呢?从这位朋友口中,我们可以窥探到这些城市能在全球自行车友好指数排名前十的原因:无非就是自行车基础设施做得好,市民觉得骑车比开车更方便、更便捷,而且还能锻炼身体。如此一来,那有什么理由不骑车呢?

我再举几个很具体的例

子:在哥本哈根市中心的Peblinge湖公园,里面有专门的自行车道和行人道,供市民休憩和健身。另外,哥本哈根的绝大部分交通路口,都有由“行人过街信号灯+自行车过街信号灯+机动车过街信号灯”三者结合的信号控制系统。一般来说,信号灯首先让行人直行,然后让自行车右拐和直行,最后控制机动车的信号灯才会变绿;而在荷兰阿姆斯特丹,有很多专门给自行车过江的桥梁,为了让骑车人上桥方便,桥梁斜坡被设计成大回环状,从而使坡度变得很平缓,尽管骑车的市民为此绕好几个圈才上到桥面,但总比抬着自行车上楼梯强;在法国的南特市,为了方便自行车高速和连贯地通行,竟然把部分路段的自行车道挪到双向道路的中间,如此,自行车骑行者不用担心机动车靠边停车或者右拐而影响到自身的安全。

反观我所在的城市——广州,尽管规划者在图纸上布满绿道和自行车道,但在现实生活中,大部分自行车道都是断头路,并且路面非常不平

整,导致很多骑车的市民宁愿在人行道或者机动车道上骑自行车。

三年前,拜客广州发的“随手拍自行车出行障碍”活动就收集了网友通过微博上传的各种令人哭笑不得、无可奈何的广州市内自行车道路状况。在一张令我记忆犹新并经常用来说明广州自行车道路现状的照片中,在一段自行车道中出现了一个斜坡,设计者将此处设计成了几节台阶,而与此相邻的人行道却使用的是斜坡。

除自行车道路设计缺陷之外,机动车违章停车和其他车辆的道路障碍也会侵犯自行车的立体空间,让骑车市民感到不安全。对于机动车来说,只要有路就可以一往直前。但对于两个轮的自行车来说,有一条道路还不够,更需要的是道路的连贯性、平整性和安全性。

我也可以举一个很现实的情况:广州的洛溪大桥尽管有一条窄窄的辅道,但由于来往车辆过快,辅道缺少物理隔离,大部分自行车宁愿铤而走险走机动车道。长久以往,大家就不再在洛溪大桥上骑车了。

其实,重建我们的慢行交通系统,并不需要花太多的资金,也许把修一公里地铁的钱用来建设整个城市的慢行系统都足够了,但关键是细节需要用心做好。我想,如果我们能够把自行车过桥的斜坡设计都去认真考虑的时候,我们的城市距离自行车友好城市,一定就不会远了。

捐赠人要支持公益创新



崔子研/文

资深公益人

从事公益事业20年,和很多捐赠人直接接触。总的来讲,捐赠人比较集中在成熟的、已经形成规模的、较有影响的领域、项目和方式,教育、环保、扶贫、救灾等仍是公益的主流。尽管这些领域需求仍然巨大,但随着社会问题的增多,随着公益事业的发展,有很多方面都会体现出公益需求。公益要创新、要发展,是离不开捐赠人的理解和支持的。

公益组织每推出一个公益项目,首先就得有捐赠人支持。项目能否获得成功,除项目自身的科学性和可操作性外,也一定存在着风险,这是公益项目形成和推广的必然成本。捐赠人对新的公益项目的支持,也许社会影响没那么大,社会反响没那么强,但这是新项目发展的原始动力,贡献更大,意义更深。这需要捐赠人更高的公益心,更广阔的公益视野。

传统的公益领域便于操作,但会妨碍其他领域的需求。如卫生、食品、科技、法律、文物、乡土等领域或方面,都需大量的公益投入。捐赠人如能关注到这些,就会自然增大公益力度,使这些领域或方面的公益得到发展。捐赠人的导向作用十分关键。

做公益的方式要创新。简单的捐钱、捐物操作便捷,也是目前的主要方式。公益物化没有问题,但有很多的公益是非物化的。如活动、倡导、比赛、论坛、交流、考察、栏目等,并不是直接产生物的效应,但它却通过理念的传播,达到超过简单物化的效果。这种公益投放更具有影响力和示范作用。捐赠人既要支持刚性的物化的公益需求,也要支持软性的非物化的公益需求,这样公益的运行方式就会丰富起来,生动活泼起来。