

面對“無現金社會”，美國人在糾結什麼

有些事情看上去很遙遠，二三十年前還是科幻小說題材，忽然間便呼嘯而至，要在可預見的將來變成真實生活的一部分，比如無現金社會。

從全球範圍來看，奔向無現金社會步伐最快最大的是瑞典。有統計數字顯示，瑞典現在只有2%的交易使用現金。2009年一個夜晚，一夥賊在瑞典武裝搶銀行。事後，7人被捕並被判刑，但被盜的大約650萬美元現金迄今下落不明。瑞典舉國奔向無現金社會，就在這起驚天大案發生之後。

很難想像，這起大案假如發生在美國，會對美國走向無現金社會起到多麼大的影響。從技術上講，美國邁入無現金社會一點也不難，這些年美國社會的非現金支付比例確實在緩慢、穩定增長，移動支付的增加更是有力地助著這一趨勢，但2013年的美聯儲資料顯示，美國人逾四分之一的付帳方式仍然是現金。並且，在崇尚創新的美國社會，始終存在一股反無現金社會的強大力量。總體看，美國人既享受電子和移動支付的各種便利，又不願對無現金社會一味報以歡呼，既好奇欣喜，也不乏戒備疑慮，心態著實有些糾結。

這不是說美國人喜歡現金消費。恰恰相反，美國雖然移動支付規模遠遜於中國，但信用卡經濟高度發達，儘管衍生的各種消費陷阱常令人惱火，但其便利、安全技術的成熟也常令人驚歎。一連幾個月都沒有花費現金的需要，這包括筆者在內，成千上萬在美國生活的普通人的常態。在美國，從乘坐公交



到超市購物，從停車加油到看電影，除了街頭行善和旅館房間小費，幾乎想得到的支出皆可刷卡支付。民調顯示，逾半數30歲以下美國人，哪怕不到5美元的交易，也已經習慣於刷卡。

從治理層面看，無現金支付程度越高，政府掌握資料準確度就越高，這對把脈和決策經濟發展自然十分重要。在市場層面，無現金社會對金融業有更多要求和需求，銀行業也是大贏家。就個人而言，現金的麻煩和電子支付的便利可謂對比鮮明。現金多了，放家裡怕賊惦记，出門怕被偷錢包。電子支付，甬

管手機、網銀還是刷卡，支出清楚、簡單、精確，加上手機用戶端軟體越來越給力，安全技術不斷進步，在世界多地，無現金社會都在以肉眼可見的速度向我們靠近。

國際貨幣基金組織前首席經濟學家、現哈佛經濟學教授肯尼斯·羅格夫(Kenneth Rogoff)是知名的無現金社會宣導者。他力主美國從取消大面值紙鈔開始，分階段逐步向無現金社會過渡，聲稱“紙幣已經成為全球金融體系順暢運作的一個主要障礙”。在《現金的詛咒》一書中，他還提到，“現金助長

犯罪。如果取締超過20美元面值的鈔票，黑社會老大們立即就得癩條腿。”

對無現金社會，美國人到底擔心什麼？用英文在谷歌裡搜索“無現金社會、美國”，有篇“無現金社會的威脅”的文章排在非常靠前的位置，點進去一看，文章先是指出當今時代，每過一天，整個世界就朝著無現金社會邁進一步。緊接著，文章羅列了無現金社會的三大風險：奪走個人隱私，每筆支付都有電子痕跡；損及經濟自由，滑鼠一點，帳戶就可能被凍結；可能導致負利率，政府有可能對你帳面資金徵稅。

比較美國和瑞典，在筆者看來，美國無現金社會建設情形要複雜得多。瑞典之所以能夠順利推進無現金社會建設，與瑞典的中等國家規模、“從搖籃到墓地”的高福利制度、較高程度的社會平等和較低程度的貧富差距恐怕息息相關。還有專家指出，瑞典人普遍比較信任政府，安心把錢存在銀行，但美國人卻對政府高度不信任，形成無現金社會建設的重要障礙。皮尤研究中心的資料顯示，美國人1964年對政府的信任度高達77%，此後與年俱降，到2015年只有19%。此外，美國人普遍更擔憂隱私安全。2014年的民調發現，71%的美國人擔憂網路隱私，57%的人擔心線上購物安全。

不僅如此，貧困和低收入人口多，也是美國建設無現金社會面臨的難題。在無現金社會，誰處於相對弱勢的地位？答案其實不是犯罪分子，而是缺乏中高技能的窮人、低收入者和小時工。資料顯示，在今日美國，將近960萬戶家庭壓根就沒有銀行帳戶，其中許多人因丟了工作或失去收入來源，開戶存在困難。沒有銀行帳號，無現金支付從何談起呢。

社會無現金支付程度行將越來越高，但有時會想，如果未來社會真的進步到連小額鈔票都消失，當你被街頭藝人的歌唱或演奏所打動，你是打斷他請他拿出刷卡機嗎？中國老人愛給孫輩發紅包，西方的祖父母也常在寄給孫輩生日賀卡時附上小額鈔票，這些習俗以後都會變嗎？失去現金，其實我們會失去很多真實觸碰社會的機會。

美國航空公司為何那麼橫？航空業被四大家族壟斷

美聯航暴力拖拽乘客下機事件仍在發酵中。在輿論幾乎一邊倒的譴責聲中，這家已有90年歷史的老牌航空公司正在經歷一場巨大的品牌危機。事件的背後，很多人在問，為什麼美聯航敢對一名乘客下此狠手？為什麼事情曝光後美聯航CEO開始的態度是如此傲慢，並無道歉之意？筆者在美國生活多年，對於美國航空公司的傲慢有著切身的體會，現就此事來分析一下美國航空公司“蠻橫”的原因。

美國的航空業高度壟斷 背靠“四大家族”

這幾天，美籍亞裔醫生陶大衛(David Tao)被美聯航粗暴對待的事件在全世界激起公憤。在美國國內，無論是在傳統媒體、網路媒體，還是自媒體上，壓倒性的聲音都是在譴責美聯航。這除了美聯航過錯在先、應對失策的直接原因外，更加重要的背景因素是，美國老百姓長期以來對航空公司的不滿被此事點燃。

雖然航空公司對乘客的強勢地位各國都有，但在美國尤其明顯。美國航空業服務水準的整體低下已經持續了很久，這次直接把乘客拖出飛機，只不過算是又創新低。隨意到美國的論壇上翻翻，都能找到不少控訴航空公司的“吐槽”：超售、無故晚點、航班隨意取消、經常弄丟行李等等。但是控訴歸控訴，美國各大航空公司依然我行我素，照舊蠻橫。

這樣的局面，既要怪各公司店大欺客，同時也是航空業運作規律使然。

毫無疑問，壟斷是罪魁禍首。無論各行各業，無論市場經濟還是計劃經濟，壟斷肯定會導致消費者權益受損。像美國這種市場經濟高度發達的國家，在電信、有線電視等高度壟斷性行業，質次價高是普遍現象。航空業尤甚。

上世紀，美國航空市場好歹還有“戰國七雄”，進入新世紀以後，隨著強強聯手的兼併重組，美國航空市場約80%已經被美聯航、達美航空、美國航空和西南航空“四大家族”瓜分。這幾家航空公司獨佔市場，自然什麼都是

“我說了算”，哪裡還考慮乘客權益。於是乎，取消國內航班配餐、付錢挑前排座位、機上娛樂掏錢等各種霸道條款紛紛出臺。據說上世紀80年代，美國國內航線的飛機餐不但精美還有功能表，然而現在，哪怕是飛夏威夷這種可能超過10小時的長途飛行，飛機上也只提供免費飲料，簡單的零食和三明治都需要付錢。

既然壟斷嚴重損害消費者權益，那為什麼政府不採取措施，防止航空公司過度合併形成寡頭市場呢？近20年來，美國司法部的反壟斷利劍只拔出過兩次，分別是2001年阻止美聯航和全美航空並購、2013年阻止美聯航和全美航空合併。美國政府縱容航空巨頭出現，除了大型航空公司的遊說功力超群外，該行業的發展規律也不容忽視。

航空業是門檻很高的行業。一架客機動輒造價就是數億美金，機場租用停機坪是一大筆費用，飛行員和空乘工資等其他開銷也不小，還不算開設航線要做的政府公關費用。可以說，一條航線還沒有開航，前期要砸進去的就是巨額費用。一方面，這種規模的運營本身就很容易造成強者愈強。另一方面，公司規模越大，越便於通過統一調配航線、飛機、人員等手段合理、充分地利用資源。可以說，航空業天然就是壟斷行業。

航空公司和乘客的地位高度不平等

航空業本身的特點也造成航空公司和乘客之間地位高度不平等，為前者“欺壓”後者創造了條件。首先，航空公司和乘客之間資訊嚴重不對稱。乘客

購買機票後，與航班有關的問題，都只能從航空公司那裡獲得資訊。譬如，航空公司以“天氣”為由延誤或取消航班，乘客無從查證。有一次，筆者在佛羅里達乘坐某知名航空公司航班，遭遇登機兩次卻未能起飛，被要求回到候機室等候，最終該航班取消，乘客只能改簽次日。航空公司當時給出了天氣原因，於是當然不用賠付任何費用。可是，當時出發機場豔陽高照，手機顯示到達機場也是大晴天，就連航線沿途也沒有任何惡劣天氣。但服務台才不管這些，梗著脖子一口咬定，就是天氣不好。這可真是只有天知道。

在美國坐飛機選座位也是聽憑航空公司擺佈。有一次，筆者一家五口人買了機票，一到起飛前24小時就趕緊上網值機選座位，但網上的座點陣圖顯示，不收附加費用的空座位中，居然沒有任何兩個是連在一起的。神奇的是，上了飛機後發現，我們被迫選擇的那幾個七零八落的座位，跟另一家六口的座位穿插在一起，那六口之家也被座位拆散。和周圍的乘客一聊，發現幾乎所有同行者都是和其他人插著坐，而無法和自己的家人、朋友坐一起。更可氣的



是，當時我的女兒剛滿4歲，需要有家長坐在旁邊照顧，但空姐仍然對我們要求調換座位的要求不為所動。後來，只能是乘客們互幫互助，自願調換座位而方便與自己的家人坐一起。乘客們議論紛紛，猜測航空公司是有意識地把一起訂票的乘客分開，迫使部分非常想坐在一起的乘客支付額外費用挑選付費座位。小算盤打到這個份兒上，真是“精明”到家了。

同時，由於飛機在飛行時對艙內安全的要求極高，基本上要求零意外，因此，從民航業誕生之初，機長和航空公司就被賦予航空器內至高無上的權威。在飛機上，任何人違抗機長命令，機長有權使用武力。乘客在機上並不是通常意義上的“顧客”。久而久之，航空公司和機組人員對乘客形成“我為刀俎，你為魚肉”的心態，也就毫不奇怪了。除此之外，由於飛機飛行和運營成本很高，空座造成的損失遠超過火車和汽車，因此在行業發展中逐漸形成了超售、

隨意合併航班等看似不合理，但有助於行業健康發展的特殊規則。這些操作實際上都屬於航空公司單方面變更與乘客的合同，顯然違背公平原則，嚴重有損乘客利益。但是如果允許航空公司這麼做，航空公司利潤會減少，這會造成它們通過減少航線或航班，維持一定程度的供不應求來避免類似損失。這會損害更多人的利益。所以，政府不得不允許這種不合理的事情合法。這些都是造成航空公司面對乘客容易蠻橫的原因。歸根到底，航空業運作特點的經濟規律，會從各個方面逐漸造成航空公司日益強勢，因此經濟越發達，航空業發展越成熟，這種局面就越顯著。這個時候，其實往往需要政府這只看得見的手干涉，來抑制航空公司的過度強勢，但過多強調保護乘客權益，又不利于航空業發展。這也是一個需要政府把握好平衡的難題。顯然，這些年美國政府在這方面很難說是成功了。

CARROLLTON BANK

卡羅頓銀行 since 1877

www.carrolltonbanking.com
LENDER Equal Opportunity Lender · Member FDIC

張雅惠 亞裔業務代表

Tina Hsieh · Vice President

314-655-3854

歡迎來電洽詢

傳真：314-863-5206

7911 Forsyth Blvd., Clayton, MO 63105 (corner of Central & Forsyth)

協助您處理支票帳戶、存款帳戶
商業及個人貸款等

週一至週五9am - 5pm在Clayton辦公室

可電話預約至其他辦公室

九個分行為您提供方便的服務

免費停車