科学发展 成就辉煌

专论③

发挥中国特色社会主义的独特优势

北京市中国特色社会主义理论体系研究中心

国际金融危机发生以来，世界经济低迷、西方发达国家步履维艰，我国经济之所以保持平稳较快发展态势，与中国特色社会主义所具有的独特优势密不可分。眼下面对这场危机持续演变与带来的更大困难和挑战，系统分析总结并重视和发挥我们这一独特优势，对于促进我国实现更长时期、更高质量、更可持续的发展非常重要。

一

近年来我国经济社会建设取得的巨大成就和应对国际金融危机的成功实践，彰显了中国特色社会主义的独特优势。

应对国际金融危机的过程，也是深化对经济社会发展规律认识的过程。应对国际金融危机的实践进一步彰显了中国特色社会主义的独特优势。实践告诉我们，坚持一面旗帜、一条道路、一个理论体系是我国战胜各种风险挑战、实现国家富强民主文明和谐的根本保证。

2008年，由美国次贷危机引发的这场国际金融危机爆发之后，迅速从局部蔓延到全球，从发达国家传导到发展中国家，从金融领域扩散到实体经济，并直接引发美国和欧洲许多国家的主权债务危机，其波及范围之广、影响程度之深、冲击强度之大，世所罕见。受其影响，欧美等发达经济体普遍面临经济衰退，大量企业破产倒闭，失业率长期居高不下。国际金融危机反复发作并挥之不去，促使国际社会对危机的认识不断深入。人们由表及里逐渐认识到，危机的根源在于资本主义制度，暴露出的是自由市场经济的固有弊端和资本主义制度的固有缺陷。

国际金融危机也给我国带来了较大冲击。特别是在2008年爆发初期，我国外贸出口急剧下滑，许多企业面临较大挑战，城镇失业人员增加，农民工返乡现象突出，加上国内接连发生特大自然灾害，我国经济下行压力陡然增大。党中央果断出台并不断完善“一揽子”应对计划和措施，我国经济很快恢复了平稳较快发展态势，并实现了新的跨越。

每一次大的危机，都是对社会制度是否优越的重大考验。分析起来，我们之所以能够有效应对国际金融危机冲击，最重要的在于“一揽子”应对计划与政策措施，及时纠正市场扭曲、弥补市场失灵，由此充分体现和发挥了社会主义市场经济体制的作用，从而在实践中彰显出中国特色社会主义的独特优势。

回顾改革开放30多年的历史，中华民族沧桑巨变，大踏步赶上时代潮流，迎来伟大复兴的光明前景。到底是什么推动了中国的腾飞？归结起来，也是因为我们党高举中国特色社会主义伟大旗帜，把亿万人民凝聚在这一旗帜下，开展了中国特色社会主义的伟大实践。

历史上没有哪种社会制度能够阻止灾难的发生，但优越的制度有利于防范和应对灾难。尽管我国尚不具有世界上最先进的科学技术、最雄厚的经济基础和最发达的市场经济，但我们成功应对国际金融危机的伟大实践再一次证明，中国特色社会主义制度是我们最为独特、最具优势的竞争法宝和胜利保证。这一制度不仅可以形成党领导下的从中央到地方、从政党到民众强大的国家力量体系，而且有利于维护和促进社会公平正义、防止贫富两极分化、实现共同富裕，从而有效克服西方社会制度的根本缺陷。

二

中国特色社会主义制度是当代中国发展进步的根本制度保障，集中体现了中国特色社会主义的特点和优势。

一个国家应对风险挑战能力的高低，从根本上取决于其是否有适合本国国情、反映时代进步要求的发展道路和制度基础。在一系列重大挑战面前，我们的发展道路经受住了考验，包括邓小平理论、“三个代表”重要思想以及科学发展观等重大战略思想在内的中国特色社会主义理论体系显示出指导实践的强大威力，社会主义和市场经济相结合的优势、中国特色社会主义集中力量办大事的制度优势、灵活高效的决策执行体系和全国一盘棋机制得到进一步展现。

在社会主义条件下发展市场经济，这是一个伟大创举。多年来，我们既经历过缺乏活力的计划经济体制，也见证了危机不断的自由市场经济体制。党的十四大首次提出建立社会主义市场经济体制，把坚持社会主义基本制度和市场经济结合起来，建立市场在国家宏观调控下对资源配置起基础性作用的社会主义市场经济体制，这是前无古人的伟大创举，是中国共产党人对马克思主义发展作出的历史性贡献，体现了我们党坚持理论创新、与时俱进的巨大勇气。由计划经济体制向社会主义市场经济体制的转变，实现了改革开放新的历史性突破，打开了我国经济、政治和文化发展的崭新局面。社会主义基本制度与市场经济的有机结合，一方面，用社会主义的因素来约束和弱化自由市场经济的弊端，用政府和社会监管这只“看得见的手”，通过有预见性、有针对性地调控和干预，使市场配置更有效率、更合理、更可持续；另一方面，把社会主义制度所具有的优越性与市场经济本身所具有的优越性更好地结合起来，赋予市场经济新的活力，形成了“市场弥补国家失灵、国家纠正市场失灵”的双重调节机制。社会主义市场经济体制的建立与完善，不仅能够有效解决计划经济体制缺乏活力的问题，而且能够有效避免市场失灵导致的各种危机。市场经济作为经济运行的一种手段和方式，其作用取决于它所依赖的基本制度。源于美国的金融危机再一次暴露了资本主义制度的痼疾和自由市场经济的局限，同时也显示了中国特色社会主义在经济体制方面的优势。

不仅如此，在公有制为主体、多种所有制经济共同发展的所有制结构下，市场可以自由、资本可以逐利，但又被置于社会主义公有制经济的调控之下，这就从根本上形成了防范危机和应对危机冲击的强大优势。应对国际金融危机的过程中，我们之所以能迅速启动高达4万亿元的投资，并重点投向重大的民生工程、发展的薄弱环节、长远的基础设施建设等市场机制难以充分发挥作用的领域，展现出强大的国家动员力和经济调控力；国有经济之所以能在实施大规模的政府投资、大力度的结构调整、大范围的社会保障，以及稳定扩大就业等方面发挥中流砥柱作用，皆源于我们拥有这一优越的基本经济制度作为可靠保障、拥有占主体地位的国有经济作为坚强后盾。

中国特色社会主义制度能够集中力量办大事，也是我们优势的重要表现。一是办基础设施方面的大事，30多年来，我们利用这一优势，建成了三峡工程、青藏铁路、西气东输、西电东送等举世瞩目的建设项目；二是办高科技方面的大事，我们完成了包括运算速度达到每秒千万亿次的超级计算机“天河一号”等高科技项目；三是办应急救灾方面的大事，这些年来，我们战胜了非典、汶川特大地震，以及甘肃舟曲特大泥石流、青海玉树地震等各种灾害；四是办民生方面的大事，10年来，我们建立了城镇居民基本医疗保险制度、新型农村合作医疗制度、农村最低生活保障制度等制度。

中国共产党的坚强领导核心作用，更是我们的优势所在。办好中国的事情，关键在党。改革开放以来特别是党的十六大以来，面对执政方位、执政环境、执政条件的深刻变化，我们党坚持以改革创新精神加强党的建设，党的执政地位得到巩固，党的先进性得到发展，为改革开放和现代化建设提供了强有力的政治保证。在这场国际金融危机面前，以胡锦涛同志为总书记的党中央审时度势、科学驾驭，及时作出一系列行之有效的重大决策；各级党组织坚决贯彻中央部署，雷厉风行、步调一致，切实把保增长、保民生、保稳定的政策措施落到实处；广大党员积极发挥先锋模范作用，与人民群众一起解难事、渡难关，党的政治优势和组织优势迅速转化为战胜困难的信心、勇气和力量。事实充分证明，中国所以能够有效应对国际金融危机冲击、保持良好发展局面，得益于有一个坚强成熟、善于驾驭复杂局面的中央领导集体，得益于党的建设形成的深厚执政资源和群众基础。

三

继续应对更大挑战，更加需要我们倍加重视和发挥中国特色社会主义的独特优势。

眼下，这场金融危机还远未结束，对我国经济的深层次影响正逐步显现。继续应对更大挑战，按照稳中求进的总基调顺利完成今年确定的主要预期目标，更加需要我们把应对危机的宝贵经验运用到新的实践中去，倍加重视和发挥中国特色社会主义的独特优势，继续加强和改善宏观调控，继续坚持“两个毫不动摇”，继续推进社会主义制度的自我完善和发展；必须坚定不移地坚持中国特色社会主义道路，坚持高举中国特色社会主义伟大旗帜，坚定不移地坚持党的基本理论、基本路线、基本纲领、基本经验。

高举中国特色社会主义伟大旗帜，最根本的就是要坚持中国特色社会主义道路和中国特色社会主义理论体系。经过30多年的实践探索和理论创新，我们对中国特色社会主义在认识上更深化、把握上更深刻了。中国特色社会主义道路，就是在中国共产党领导下，立足基本国情，以经济建设为中心，坚持四项基本原则，坚持改革开放，解放和发展社会生产力，巩固和完善社会主义制度，建设社会主义市场经济、社会主义民主政治、社会主义先进文化、社会主义和谐社会，建设富强民主文明和谐的社会主义现代化国家。在当代中国，坚持中国特色社会主义道路，就是真正坚持社会主义；坚持中国特色社会主义理论体系，就是真正坚持马克思主义。《共产党宣言》问世以来的实践证明，马克思主义是与时俱进的开放的理论体系。中国特色社会主义理论体系，既展现了当代中国马克思主义的勃勃生机，又为我们继续进行理论创新打开了广阔空间。发展中国特色社会主义是一项长期历史任务，必须坚持不懈地为之奋斗。发展中国特色社会主义理论体系也是一项长期历史任务，必须随着中国特色社会主义实践的发展而发展。我们要坚持解放思想、实事求是、与时俱进，坚持以我国改革开放和现代化建设的实际问题、以我们正在做的事情为中心，着眼于马克思主义理论的运用，着眼于对实际问题的理论思考，着眼于新的实践和新的发展，深入研究和回答重大理论和现实问题，不断把党带领人民创造的成功经验上升为理论，不断赋予当代中国马克思主义鲜明的实践特色、民族特色、时代特色，让当代中国马克思主义放射出更加灿烂的真理光芒。

培育新的区域经济增长极

郑 平

促进区域经济协调发展，是加快调整经济结构的重要内容，也是当前形成新的经济增长极、促进经济平稳较快发展的迫切需要。

“十二五”规划纲要对促进区域协调发展做出了新的部署，强调深入实施区域发展总体战略和主体功能区战略，同时明确提出，要推进新一轮西部大开发，培育新的经济增长极。这将有力推动西部地区加快发展、科学发展，缩小与其他地区的发展差距，对促进区域协调发展、提升我国国民经济发展的整体水平具有重要意义。

这些年来，我们相继确立了西部大开发战略、东北地区等老工业基地振兴战略，以及促进中部地区崛起和东部地区率先发展的区域发展总体战略，形成了生动活泼的区域经济发展格局，区域政策在我国经济社会发展中发挥了重要作用。不过我们也要看到，当前区域经济发展的形势尽管是好的，但面对国际金融危机影响持续加深和全球经济下行压力加大，以及我国经济发展正处于转型期的特点，区域经济发展中存在的一些隐忧也不容忽视。比如，中西部地区经济持续增长的基础比较脆弱、中西部地区面临“赶超”与“转方式”的双重任务，东部地区转型升级压力进一步加大，等等。

实施区域发展总体战略，着力培育新的区域经济增长极，就是要以促进区域协调发展为主线，以缩小地区间发展差距和促进基本公共服务均等化为目标，以改革开放和逐步建立区域协调发展长效机制为保障，着力扶持老少边穷地区加快发展，着力促进经济布局、人口分布和资源环境相协调，努力构筑区域经济优势互补、主体功能定位清晰、国土空间高效利用、人与自然和谐相处的区域发展格局。

第一，推进新一轮西部大开发。要坚持把深入实施西部大开发战略放在区域发展总体战略优先位置，给予特殊政策支持。在西部地区，要加强基础设施建设，扩大铁路、公路、民航、水运网络，建设一批骨干水利工程和重点水利枢纽，加快推进油气管道和主要输电通道及联网工程；加强生态环境保护，强化地质灾害防治，推进重点生态功能区建设，继续实施重点生态工程，构筑国家生态安全屏障；发挥资源优势，实施以市场为导向的优势资源转化战略，在资源富集地区布局一批资源开发及深加工项目，建设国家重要能源、战略资源接续地和产业集聚区，发展特色农业、旅游等优势产业；大力发展科技教育，增强自我发展能力。

第二，全面振兴东北地区等老工业基地。要发挥产业和科技基础较强的优势，完善现代产业体系，推动装备制造、原材料、汽车、农产品深加工等优势产业升级，大力发展金融、物流、旅游以及软件和服务外包等服务业。在东北地区等老工业基地，要继续深化国有企业改革，大力发展非公有制经济和中小企业；加快转变农业发展方式，建设稳固的国家粮食战略基地。促进资源枯竭地区转型发展，增强资源型城市可持续发展能力。

第三，大力促进中部地区崛起。要发挥承东启西的区位优势，壮大优势产业，发展现代产业体系，巩固提升全国重要粮食生产基地、能源原材料基地、现代装备制造及高技术产业基地和综合交通运输枢纽地位。在中部地区，要改善投资环境，有序承接东部地区和国际产业转移；提高资源利用效率和循环经济发展水平；加强大江大河大湖综合治理。

第四，积极支持东部地区率先发展。要发挥东部地区对全国经济发展的重要引领和支撑作用，使其在更高层次参与国际合作和竞争，在转变经济发展方式、调整经济结构和自主创新中走在全国前列。在东部地区，要着力提高科技创新能力，加快国家创新型城市和区域创新平台建设；着力培育产业竞争新优势，加快发展战略性新兴产业、现代服务业和先进制造业；着力推进体制机制创新，率先完善社会主义市场经济体制；着力增强可持续发展能力，进一步提高能源、土地、海域等资源利用效率，加大环境污染治理力度。

促进区域协调发展，培育新的区域经济增长极，还应该进一步解决好以下几个问题：

一是着力缩小地区之间发展差距。缩小地区之间发展差距，应该成为促进区域协调发展的重大任务，但这并不意味着要放慢条件较好地区的发展速度，而是要突出发挥不同地区的比较优势。一方面，要把鼓励和支持条件较好地区加快发展作为区域发展的重点方向，不断深化体制机制改革，加快开发开放步伐，更好地发挥辐射带动作用；另一方面，要把支持特殊困难地区发展作为区域发展的基本着力点，进一步加强薄弱环节，破解发展瓶颈，改善发展环境，全面提升自身发展水平。

二是着力推进地区之间基本公共服务均等化。缩小地区之间基本公共服务差距，实现基本公共服务均等化，应该成为促进区域协调发展的主攻方向。要充分发挥政府的宏观调控职能，强化政策扶持，加大对欠发达地区中央财政转移支付和资金投入力度，提高公共产品供给能力，努力使不同地区的人民都能享受大体相当的基本公共服务。

三是着力推动区域一体化发展。推动跨行政区、以相邻城市或城市群为主体的经济区一体化发展，是近年来促进区域协调发展的新趋向。推动区域一体化发展，应该大力促进重点经济区在基础设施、市场体系、产业布局、科技创新、公共服务、社会管理、生态建设和环境保护等领域的一体化发展，在更高层次上实现资源整合和优势互补。

四是着力促进可持续发展。促进区域协调发展，应该确定合理开发强度，走资源节约型、环境友好型发展路子。“十二五”时期，要充分考虑各地区资源环境承载能力，统筹兼顾经济发展与资源环境保护，在促进经济又好又快发展的同时，把资源节约、环境友好和生态安全放到更加重要的位置，大力开展节能减排工作，大力发展循环经济和低碳经济。

理论探索

随着城市人口的增多和汽车的增加，城市交通问题日益凸显。从经济学的视角来分析当前的城市交通问题，更加重视交通需求管理，有助于更好地促进城市交通良性发展、推进城镇化建设。

促进城市交通良性发展

安乔治 唐 洁

促进城市交通良性发展，是当前推进城镇化建设必须重视的大课题。随着城市人口的增多和汽车的增加，城市交通问题日益凸显。为改善交通状况，各城市纷纷采取了一系列应对措施，如限量、限行、限牌、摇号或竞拍、提高停车费价格等。有的措施短期奏效了，但其长期效应还有待观察；有的措施不但没有起作用，而且引起了众多非议。从经济学的视角来分析城市交通问题，有助于更好地厘清城市交通拥挤背后的复杂成因，促进城市交通良性发展。

经济学理论认为，所有社会现象均源于个体的行为和互动，在这些活动中，人们基于他们期望的额外收益和成本进行选择。当然，把什么东西看作收益和成本，以及以怎样的相对价值衡量这些收益和成本，是由个体独立做出判断的。在城市交通领域，个体通常会把货币支付、时间、舒适程度等纳入收益成本范畴，但不同个体却赋予它们不同的相对价值，从而在出行过程中选择不同的交通工具。同时，个体的选择会改变他人可供选择的机会，人们在交互过程中所产生的净收益会不断变化，从而出现了个体选择行为持续的相互调整。

公交车、出租车、小汽车和自行车作为城市的4类主要出行工具，个体在进行选择时通常有意无意地进行成本收益分析。因为个体赋予不同因素不同的相对价值，我们可以笼统地把出行个体分为价格理性型和性能理性型。价格理性型出行个体通常赋予出行费用很高的相对价值，节约出行成本是其交通工具选择的优先考虑因素，自行车出行、公交出行在成本上优势明显，自然成为这类出行个体的优先选择。性能理性型出行个体通常赋予时间、舒适程度很高的相对价值，但由于时间和舒适程度又有所不同，可进一步把性能理性型出行个体区分为可达的性能理性型出行个体和舒适的性能理性型出行个体。可达的性能理性型出行个体认为，各种交通工具没有优劣之分，都是代步工具，它们之间的差异只是在到达目的地过程中所花费时间的不同和能否实现点到点的服务。使用小汽车的行为对这类出行者来说只是为了节约时间和方便，但如果交通拥挤严重，即使是拥有小汽车，这类人也会选择更节约时间的自行车出行或公交出行；舒适的性能理性型出行个体通常赋予出行过程中的舒适度一个非常高的相对价值，即使小汽车出行成本很高、需要花费更多的时间等，也不会令其改变选择。除此之外，还有一些环保主义者，他们赋予自己环保理念很高的相对价值，他们是自行车出行和公交出行的坚定支持者。

一般来说，价格理性型出行个体和环保主义者对出行工具的选择相对稳定，但性能理性型出行个体的选择行为受外部影响较大，从而引起他人选择的改变。大多数城市有专门的自行车道，有些城市在某些路段建设了公交专用道，高峰时段公交专用，平峰时段与小汽车共用，而别的路段则是公交车与小汽车共用线路。在高峰时段各行其道的情况下，公交车、小汽车、自行车互不干扰，交通拥挤只表现为小汽车的拥挤，这会增加小汽车出行的路上等待时间和费用支出，导致可达的性能理性型出行个体调低小汽车出行的相对价值，出现由小汽车出行方式向其它出行方式的转变，小汽车出行方式的减少使城市道路的拥堵程度降低；舒适的性能理性型出行个体不会改变其小汽车出行方式，且获得了通畅通行的额外收益。但城市交通的拥堵状况有所缓解后，则会有更多可达的性能理性型出行个体重又进入小汽车行列，从而导致更高程度的拥挤。而在高峰时段公交车与小汽车共用线路的情况下，交通拥挤对小汽车和公交车的影响是同等程度的，即路上等待时间一致。这个时间越长，对公交车内拥挤的评价越低，结果可能是道路上的拥挤使更多的人加入到开私家车的行列，使道路更挤。

可见，在以“治堵”为目标的条件下，单独的道路供给管理很难达到预期目标，因为在政府对城市交通不进行有效管制的情况下，新建的道路设施会诱发新的交通量，而交通需求总是倾向于超过交通供给，从而还会导致拥堵。从这个角度看，交通需求管理才是解决之道，而个体出行方式的理性选择和持续调整行为也为引导个体出行方式提供了可能。

建立城市交通系统的“保障——市场”机制，是一个值得研究的城市交通治理思路。这一思路大致如下：公交因为承担着为低收入者、环保人士等提供社会公益性服务的职能，并由于其自身的优势成为政府希望公众选择的出行方式，由政府购买公交服务低价提供给公众，个体自行车出行或纳入到政府购买体系，或推行自行车优先措施；出租车的需求者或者是收入较高者，或者是收入较低，但只是偶尔乘坐，由于对出租车的价格不敏感，或者说出租车价格的高低并不会影响他们对出租车这种出行方式的选择，自然由开放的竞争市场来提供出租车服务；对小汽车的使用者可以征收道路使用费，使交通拥堵的外部性内化。“保障——市场”机制的实施，还要求有配套措施：比如，优化公交线路，提高公交服务质量，完善公交优先基础设施，增加公交吸引力；又如，倡导高承载率共乘出行理念，建立拼车信息平台，鼓励拼车行为；再如，恢复或建设足够宽和安全的自行车道，严厉禁止侵占自行车道的行为，完善自行车安全设备；还比如，加大低碳出行知识宣传，普及绿色出行理念，制定针对绿色出行的政策法规，引导和鼓励绿色出行方式。