

在转型中实现更高质量就业

马志刚

GDP每增长一个百分点仍可带动80万个就业岗位。也就是说,假设我国现有发展方式保持不变,未来我国就业将会受到经济增速放缓的明显冲击。这对我们这样一个世界上人口最多的发展中国家来说,绝对是值得警惕的。

就业无小事。世界上许多国家发展的现实都说明,失业率走高往往成为引发经济萧条乃至社会动荡的重要原因。

应对就业新挑战,必须做好经济转型文章,就业弹性的大小不仅取决于经济增速,更取决于经济结构以及就业结构与经济结构的适配程度。虽然经济转型会不可避免地导致一些传统岗位流失,甚至在局部地区引发失业率小幅波动的“阵痛”,但从长期来看,经济转型有利于创造更多、更高质量的就业机会。2012年我国城镇新增就业之所以能够

在经济增速放缓背景下创历史新高,说一千道一万,都与经济转型取得新进展密不可分。以区域协调为例,正在形成的“东低”“西高”经济增长新格局,使得西部就业吸纳能力大幅上升。据统计,西部地区2012年前11个月新增就业同比增长11%,明显高于东部地区;河南、四川等中西部传统劳务输出大省,纷纷出现省内转移就业大于省外的新现象,江西、安徽的这一趋向也有加强迹象。

在推动经济转型中扩大就业,加快发展服务业特别是现代服务业非常重要。与传统制造业相比,每一个单位的GDP产出服务业会吸收更多的劳动力。根据2000年至2011年的数据估算,11年间我国服务业的比重提高了4个百分点,而该产业实现就业人数的比重提高了8个百分点以上,这充分显示了服务业在创造就业机会中的独特魅力。

目前我国服务业增加值占国内生产总值的比重仍比较低。今年千方百计提高就业质量,就要把推动服务业大发展作为经济转型的一个重点和扩大就业的一个抓手,充分释放服务业所蕴含的巨大就业潜力。

稳步推进新型城镇化,既是经济转型的重要举措,也是当前和未来创造更多就业岗位新的重要力量源。据国家发改委宏观院的一项研究显示,城镇化率每提高1个百分点,第三产业就业人数将增加600余万人;而且随着城镇化率的提高,第三产业就业比率会以递增的速度增加。现在各地都在积极推进城镇化,下一步我们要注意把这项工作和扩大就业联系起来,切实增强城镇化的吸纳就业功能,让其真正成为重大发展工程、民生工程、就业工程,这也是新型城镇化的“新型”所在。

热点透析

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

大力促进区域协调发展

易大东

十八大报告提出,继续实施区域发展总体战略,充分发挥各地区比较优势,优先推进西部大开发,全面振兴东北地区等老工业基地,大力促进中部地区崛起,积极支持东部地区率先发展。这将有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整体水平具有重要意义。

近年来,我国区域经济社会发展取得了巨大成就。一是区域发展的协调性明显增强。全国经济增长重心区从南到北、由东向西不断拓展,东部沿海地区继续发挥带动经济增长的引擎作用,中西部一些重点地区对区域发展的支撑作用日益增强,中西部地区经济增长速度落后于东部地区的格局逐步得到扭转。二是特殊地区发展的扶持力度显著加大。不断健全对特殊地区的帮扶机制,制订了一系列强有力的政策措施,促进欠发达地区城乡面貌发生了历史性变化。三是区域合作广度深度持续拓展。国内区域合作深入开展,在发展战略的相互对接、产业结构的整体布局、跨区域基础设施的规划建设、地区经济社会政策的相互协调等诸多方面的合作进一步加强,各类跨行政区的区域发展一体化步伐加快。

我们要看到,促进区域协调发展目前面临诸多机遇:一是国际金融危机呈现出长期化趋势,扩大内需成为国民经济发展长期取向,对进一步加快中西部地区发展十分有利;二是国际国内产业转移势头强劲,将对推动东部沿海地区加快转型升级、促进中西部地区提升产业层次和发展水平注入新的活力;三是城镇化加速推进,将为国民经济持续发展拓展新的增长空间;四是经过多年发展,广大中西部地区已经有了良好的发展基础,具备了进一步加快发展的条件,国家也将进一步加大对中西部地区的支持力度。

机遇与挑战并存。要看到,当前在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背景下,区域经济发展面临一些挑战:一是虽然区域发展相对差距有所缩小,但由于受已有发展基础影响,区域发展绝对差距仍在拉大,特别是中西部地区基本公共服务水平与东部地区还有差距。二是区域间低水平竞争和重复建设依然存在。三是促进区域协调发展的体制机制还不完善等。

“十二五”时期是全面建成小康社会的关键时期,也是深化改革开放、加快转变经济发展方式的攻坚时期。实施区域发展总体战略,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,着力培育新的区域经济增长极,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,努力构建区域经济优势互补、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。为此,要重点把握以下几个着力点:

一要进一步发挥不同地区的比较优势。东部地区要进一步发挥对全国经济发展的重要引领和支撑作用,率先转变发展方式,全面提升国际竞争力,为其他地区提供示范和借鉴。中部地区要发挥承东启西的区位优势,不断增强对全国发展的支撑能力。当前,国际国内产业分工深刻调整,我国东部沿海地区产业向中西部地区转移步伐加快,西部地区应发挥资源丰富、要素成本低、市场潜力大的优势,积极承接国内外产业转移,不仅有利于加速中西部地区新型工业化和城镇化进程,促进区域协调发展,而且有利于推动东部沿海地区经济转型升级,在全国范围内优化产业分工格局。

二要进一步支持欠发达地区加快发展。要加大对革命老区、民族地区、边疆地区和贫困地区扶持力度。要把加快老少边穷地区发展放在更加突出的位置,加大财政转移支付和政策扶持力度,制订扶持革命老区发展的政策措施,继续实施兴边富民行动规划,加大对人口较少民族的扶持力度,制定实施集中连片和特殊类型贫困地区发展规划,扩大扶贫资金投入规模,显著缩小与全国基本公共服务平均水平的差距。一方面,加强交通、能源、水利等基础设施建设,特别是加快改善集中连片贫困地区的外部发展环境,进一步改善老少边穷地区的生产生活条件。另一方面,增强公共服务能力,进一步提高教育、卫生、文化、社会保障等公共服务水平,着力保障和改善民生。

三要进一步完善区域协调发展机制。加快完善区域合作协调互动机制,是推进区域协调发展的重要保障。一方面要加快完善互利共赢机制。促进区域协调发展,必须遵循社会主义市场经济规律,正确处理政府引导与市场机制的关系,在发挥好政府引导作用的同时,充分发挥市场在资源配置中的基础性作用,不断增强区域发展的活力和动力。进一步完善税收、投资、金融、产业等政策,引导和鼓励国有、民营等各类企业发挥各自优势,积极参与和促进区域协调发展。着力打破条块分割和地区界限,创造统一、公平、竞争、有序的开放市场环境,促进区域间生产要素合理流动和优化配置,为区域协调发展提供更好的合作平台和要素保障。另一方面要加快完善互助合作机制。开展地区间互助,先富帮后富。东部地区要采取各种有效形式,发挥带动作用,帮助中西部地区提高自我发展能力。继续做好对口支援工作,通过智力支持、共建园区、项目合作等方式,拓宽支援领域,创新支援形式,完善支援体系,进一步形成东中西携手共进、协调发展的格局。更加注重帮助革命老区、民族地区、边疆地区、贫困地区解决经济社会发展中的特殊困难,不断改善人民生活条件。立足各区域优势和特点,开展多层次、多领域的区域合作,取长补短,互惠互利,进一步提高合作的水平和实效,探索建立制度化、长效化的区域合作机制,实现优势互补、共同发展。(作者单位:湘潭大学)

本版编辑 裴珍珍
邮箱:peizz@ced.com.cn

新观察

从最近劳动力市场传来的讯息看,今年各地的春季招聘会比往年办得更早、规模也更大。在经济增速趋缓背景下,如何保持就业形势基本稳定,进而推动实现更高质量的就业,已经成为各级政府面临的一个突出考验。

去年第二季度以来,受多种因素影响,我国经济增速出现放缓。2012年经济增速“破八”,并创出2000年以来的年度GDP增速最低值。今年1月份,国际货币基金组织发布最新预测认为,2013年中国经济增速将在8.2%左右。

经济增速对就业的影响很大。据有关研究,这两年尽管就业弹性系数在下降,但

我国物流业的机遇与挑战

中国物流与采购联合会副会长 蔡进

前瞻

物流业作为现代服务业的一个重要组成部分,涉及领域广,吸纳就业人数多,促进生产、拉动消费作用大,在促进产业结构调整、转变经济发展方式和增强国民经济竞争力等方面发挥着重要作用。

当前,我国经济的转型发展面临着物流成本高、流通效率低的瓶颈制约,加快现代物流发展,是助推经济发展方式转变,提高经济运行质量和效益的根本途径。

就当前情况看,现代物流发展有助于降低社会物流成本,增加宏观经济效益。据中国物流信息中心统计核算,近几年,我国社会物流总费用与GDP的比率一直维持在18%左右,该指标比美日等发达国家高出一倍以上。考虑到我国国情和发展阶段的差异,剔除产业结构等多种因素影响,较为合理的物流费用率应在13%左右。即便与此相比,我国经济运行也承担了约占GDP5个百分点的超额物流成本费用。因此,降低社会物流成本,提高宏观经济效益的空间巨大。以2011年统计数据测算,如果我国物流成本与GDP的比率降低1个百分点,则可增加经济效益约4700亿元;如果降至13%这个较为合理的水平,则可节约物流成本2万多亿元。

从长远来看,现代物流发展是我国转变经济发展方式的根本要求。不仅有利于提高社会资源周转效率,降低企业库存成本、资金使用成本和社会资金投放压力,还有利于促进生产方式由低效的粗放式向高效的“准时制”、“精细化”变革,促进消费模式由原来单纯追求温饱型或数量型,向追求消费价值多元化、个性化转变升级。现代物流作为国民经济的大动脉,将促使生产效率、流通效率和消费效率的联动提高。

近年来,我国物流业发展面临难得的机遇。在一系列政策措施的推动下,我国物流业发展取得新进展,物流专业化、社

会化进程在结构调整中明显加快。但也要看到当前,物流业发展也面临很多挑战。如专业化程度较低、一体化运作进程缓慢等,对经济发展的影响和带动作用没有充分发挥出来。当前,我国物流业发展面临的挑战主要体现在以下四个不匹配:

在城市规划方面,物流运行规范和标准化建设滞后,导致物流不畅。城市物流规划与城外物流基础设施之间不衔接,进城的货物需要在多个批发市场中转、物流环节被人为地加长。在城市物流管理方面,通常采取事后围堵追截的方式。调研发现,

当前,我国物流业发展面临的挑战主要体现在以下几方面:

● 物流基础设施与现代物流发展不匹配

● 社会管理模式与物流发展不匹配

● 税收征管模式与物流发展不匹配

● 企业竞争理念与物流发展不匹配



一是物流基础设施与现代物流发展不匹配。基础设施不能满足物流业发展需求。比如,高速公路的使用成本偏高,不仅增加了社会物流成本,还导致违规超载、绕道而行等现象时有发生,物流效率降低。又如,城市周边仓库、货场供给不足,导致租金不断提高,增加了物流成本,仓储成本占整个物流成本达到35%左右;再如,信息系统不完善,公共信息平台建设滞后,信息共享机制匮乏,导致物流车辆空驶率高,物流资源非优化配置现象普遍。

基础设施之间的衔接较差。一方面,多式联运发展缓慢。由于条块分割的体制没有根本打破,铁路、公路、海运、航空等部门相互独立,部际协调成本高、多式联运发展缓慢。有资料显示,海铁联运比例国际上通常在20%左右,美国为40%,印度为25%,而我国仅为2%。另一方面,物流园区等与物流基础设施之间的衔接不足,不利于物流一体化运作,也不利于发挥园区物流集聚功能和物流组织功能。

二是社会管理模式与物流发展不匹配。城市管理与物流发展不协调。“物流围城”现象和“最后一公里”问题突出。

与民生密切相关的配送车辆不能合法进城通行、停靠和装卸作业,随时面临违规罚款的风险,名目繁多的罚款已成为加大物流费用的主要推手。

三是税收征管模式与物流发展不匹配。营业税制与一体化的现代物流运行模式不适应。现代物流强调运输、配送、仓储、流通加工等环节一体化运作,客观上需要统一纳税、一站式服务。但从现行的营业税政策来看,运输环节按照交通运输业征收标准执行3%税率,仓储和其他环节按照服务业标准执行5%税率。各环节分开独立核算,执行不同的抵扣政策,且分包一次就要开一次票、纳一次税,物流业的一体化运作受到阻碍。营业税改增值税又出现不可抵扣问题,导致物流业实际税负增加。

四是企业竞争理念与物流发展不匹配。一些企业认为降低物流成本就是要降低物流服务价格,最终导致整个产业链物流效率低、物流成本高。从供应链的思想来看,物流连接着生产和消费,客观上是产业链上的一个重要环节。伴随着市场竞争日益加剧,产业间利润平均化已成必然趋势,产业链上下游企业亟须转变竞争

在中国经济50人论坛年会上,专家们围绕改革重点任务和路径进行深入研讨:

郑新立——

中国经济需要推进五方面改革

本报记者 欧阳优

全国政协经济委员会副主任郑新立表示,当前我国经济积累的矛盾较多,如何通过10年到20年的努力,使我国走出中等收入这个区间,进入高收入国家行列,是我们的一个共识。为了实现这一目标,需要围绕转变经济发展方式来进行五大方面的改革。

一是通过收入分配制度改革、社会保障制度改革等一系列改革来释放消费需求的潜力,从而使经济增长在未来十年到二十年能够增强活力。

二是通过税制改革释放第三产业发展的潜力。目前,我国第三产业从业人员比例只有34%,远低于世界平均水平。如果我们加快“营改增”税制改革,用5年到10年的时间,使第三产业从业人员的比重达到全世界50%左右的平均水平,就可以新增一亿以上个就业岗位。

三是通过科教体制改革释放创新潜力。现在有两个领域创新潜力很大,一个是国有企业,一个是大学,有待于我们通过改革来

释放其中的创新潜力。此外,我们还可以通过创新带动产业升级和发展转型。比如,现在雾霾天气频繁出现,我们可以把治理雾霾、降低PM_{2.5}作为一个撬杆来撬动产业升级和经济转型。因为现在PM_{2.5}来源中很大一部分来自煤炭燃烧和汽车尾气,如果我们推动煤炭清洁燃烧技术、推动油的品质改善,从而形成一个巨大的环保产业市场,也可以创造GDP、创造利润、增加就业。

四是以建立城乡一体化发展制度的改革来带动农业现代化,缩小城乡收入差距。

五是通过金融体制改革优化资源配置。目前,金融体制改革已经明显落后于其他各项改革,如果金融体制改革能够加快进行的话,资源配置效率就能明显提高。

郑新立强调,这五大改革要同步推进,不能把改革放在各个部门,让各个部门制订改革方案,需要有专门的部门来综合研究、统筹协调一个综合配套的改革方案。

王一鸣——

改革的出发点是为百姓谋福利

本报记者 裴珍珍

国家发改委宏观经济研究院副院长王一鸣认为,对于深化改革的紧迫性,应该说已经形成共识,但对于改革的重点任务和路径选择,依然存在分歧。厘清深化改革的重点任务和路径,无疑就抓住了改革的“牛鼻子”。

他认为,当前,改革的出发点应是解放和发展生产力,为老百姓谋福利。首先要按照发展出题目、改革做文章的路径,从制约经济发展最突出的领域改起。随着经济增长的阶段性变化,要素市场化滞后对经济发展的瓶颈制约日益凸显。这就要求深化土地制度改革,推进农村土地确权颁证,完善农村土地流转市场,优化土地资源配置;深化户籍制度改革,推进城乡劳动力市场统一;加快利率市场化,提高资金市场效率;加快资源性产品价格改革,以更好地反映资源稀缺程度、市场供求关系、环境污染代价和生产安全成本。

其次,要满足人民群众过上更好生活的新期待,从老百姓最期盼的领域改起。

当前,收入分配制度改革受到广泛关注,但更重要的是收入分配背后的社会公平问题。老百姓对通过知识技能和个人勤奋努力带来的高收入是接受的,主要是对通过各种非正当手段获取的高收入的不满。改革的重点应是创造起点公平、机会公平、规则公平的制度环境,让每个人可以通过个人勤奋努力获得发展空间。

最后,政府应更好地发挥示范作用,带头从自身改起。如果说,以往在产业发展技术路线和市场前景比较明确的情况下,政府通过组织资源扩大投资和生规模可以拉动经济增长的话,那么,随着发展重点转向技术路线和市场前景并不明朗的新兴产业领域,政府再像以往那样依靠增加投入扩大生产规模,就可能带来资源浪费,而必须更多地激发企业的创新活力,让企业在不断“试错”中寻求商机。这就要求充分发挥企业的市场主体作用,政府要转向为市场主体服务,通过保护市场主体的合法权益,维护公平的市场竞争,激发社会成员创造财富的积极性。