



从目前来看,化解“打车难”的重点落在了司机和消费者头上,而饱受诟病的“份子钱”及其代表的利益相关方却毫发未损。出租车改革困境折射的是很多领域市场化改革面临的共性问题,就是改革的难度和复杂性明显加大,或明或暗的固有利利益格局成为市场化改革的巨大阻力之一。

本期“经济日报 中央电视台联席评论”关注话题——出租车改革的市场化命题。



城镇化核心是人

“新型城镇化中长期发展规划征求意见稿”自2012年底下发至今,已接近半年时间。根据各方意见反馈,规划将进行再次修改,主要原因是目前地方还存在误读的情况,推进城镇化的主要做法依然是加大土地投资开发,以此带动经济增长。

【微评】城镇化是自然的历史发展过程,欲速则不达。城镇化不是圈地卖钱,无关扩大城市面积;不是大搞工业,无关刺激房地产;不是拆旧建新,无关拆除所有的旧房子。城镇化真正的核心是人。冲动型的城镇化,是把一个长远的战略性任务当成短期的应急机制,忽视了城镇化的基本背景和重要内涵,其发展方向也会脱离城镇化正常的发展轨道。地方政府需要改变固有发展理念,才能避免在城镇化发展过程中走弯路。

警惕保健品虚假宣传

重庆警方近日破获一起假冒保健品案件,涉案金额达两千多万元。16日,相关部门负责人在打击保健食品“四非”专项行动部署会上表示,对非法生产、非法经营、非法添加、非法宣传等行为将一律按法律上限处罚。

【微评】“不打针、不吃药、包治百病……”在骗子的包装和反复宣传下,很多治病心切的老年人上当受骗,花了钱不说,有的还延误了正常的治疗。要根治这类现象,一是子女要多关心家里老人,提醒他们不要把保健品当成药品;二是相关部门要从严整治,对制假售假、广告误导等人员严厉打击,并追究监管失职者的责任;三是要加强科普,让公众了解保健品功效,不轻信虚假宣传。

防范外来物种入侵

即将召开的世界遗产委员会会议,将决定云南红河州哈尼梯田能否进入《世界遗产名录》。而哈尼梯田正在进行一场“人虾大战”:外来物种小龙虾入侵梯田,蛀空了田地,破坏了梯坎,当地政府拨款110万元来消灭外来小龙虾。

【微评】云南原本并没有小龙虾,人为引进造成了小龙虾的泛滥,对当地的生态链条和环境形态都构成威胁。无独有偶,世界自然基金会曾发出警告,不要把巴西龟、牛蛙等宠物随意放生,因为这些外来物种繁殖能力强大,轻则与本土物种争食,重则直接造成本土物种灭绝。打洞是小龙虾的天性,与其在事后用农药灭虾、费力捕捞,不如提前加强生态平衡理念的宣传工作,引导民众文明放生,避免随意引进、扩散外来动植物。

愿莘莘学子多些机会

15日召开的国务院常务会议决定,进一步提高重点高校招收农村学生比例,将去年面向集中连片特困地区的1万名重点高校招生计划增至3万名,招生区域包括所有国家级扶贫开发重点县,招生高校覆盖所有“211工程”院校和中央部属高校。

【微评】近年来,大学里的农村孩子有所减少,这是不争事实。城乡间教育资源的巨大差异,让部分农村孩子与城里孩子在成绩上存在一些差距,最终很可能影响到社会阶层流动和社会稳定发展。目前情况下,政府的倾斜政策可能是一种有效的路径,能够帮助部分农村孩子尽快到达公平的起点。但从根本上讲,解决农村学生教育问题,根源在于促进城乡区域协调发展,并建立有利于学生平等发展的机制,让他们有更多机会进入大学。

(更多内容请浏览经济日报腾讯法人微博 http://e.t.qq.com/jingjiribao)

网络问政 别官话连篇

唐伟

继官方微博之后,政务微信正成为政府与网民加强沟通的又一平台。据统计,全国已开通的政务微信总量已经突破1000个。

从电子邮箱到政府网站建设,从官方微博到政务微信,技术的进步使网络问政更加方便,也为加快职能转变、加强公共管理提供了更快速的通道。然而,再好的平台只有被充分利用,才能发挥效用,否则就可能沦为摆设。比如,政务微博如雨后春笋般涌现,但其维护和使用却不尽如人意,有的政务微博“官话连篇”,有的甚至关闭评论功能,还有的因长期不更新而变成“僵尸微博”。统计显示,在政务机构微博中,信息发布数100条以上的不超过40%,500条以上的只占8%。

重形式不重内容、过于追求时尚,是当前网络问政存在的一个问题,以致于有的问政平台建设形式化严重。新的技术平台能够提高效率,但前提是必须要用心经营,才能使其发挥事半功倍的效果。

笔者认为,网络问政要避免成为时尚追随者。只有摒弃政绩思维和功利倾向,网络问政的平台建设才会避免形式化,服务的质量和水平才会得到提高。

本版编辑 张伟 杨开新
本版邮箱 mziqgc@163.com

出租车改革的市场化命题

经济日报 中央电视台 联席评论

市服务业充分竞争甚至过剩的大背景下,“打车难”从表面上看是出租车行业收入低、出租车供给不足所致,但从更深层次看则是目前实施的管理制度造成市场垄断,阻挡了从业者进入这个行业的积极性。其实,这个行业并非利润微薄,大街小巷有那么“黑车”敢冒处罚风险竞相“揽活”,就足以说明该行业有着丰厚收益。从这个角度讲,出租车改革的方向绝不是简单的“涨价”,让消费者买单,而应是打破行业垄断,向“份子钱”开刀。遗憾的是,北京这次改革对此并未涉及过多。

出租车改革困境折射的是很多领域市场化改革面临的共性问题,那就是改革到了今天,难度和复杂性明显加大,或明或暗的固有利利益格局成为市场化改革的巨大阻力之一。对出租车领域来说,一些出租车公司显然就是这样的既得利益者。在近几年的出租车调价中,甭管油价涨了多少,燃

油费补贴几何,司机如何辛苦,“份子钱”都“固若金汤”。为什么会这样?背后的原因很简单,那就是改革“份子钱”关系到利益调整,动了谁的奶酪,谁都不会高兴。从更大层面看,行政审批制度改革普遍面临着类似挑战。在我国数以千计的审批事项中,有一些很必要,但对一些市场能够自我调节的事项,审批或者其他形式的过度干预,不仅不会真正弥补市场失灵,而且还可能增加寻租空间、限制市场效率。现在加快行政审批制度改革,让政府把那些该放的权力放掉,势必会触动一些部门或地方的利益,对他们来讲这就是“割自己的肉”,难度可想而知。

能不能冲破既得利益樊篱,决定着市场化改革的成败。改革开放30多年来,正是我们以“敢为天下先”的胆魄率先在东南沿海放活市场、“杀出一条血路”,才有了现在活力无限的“珠三角”、“长三角”,

才有了如今经济社会发展的巨大成就。今天,我国包括人口、资源在内的诸多传统红利都在减弱,中国经济已经走到不进则退的“十字路口”,亟须通过市场化改革打破利益“桎梏”,释放新一轮红利,这无疑需要更大勇气和智慧。令人欣喜的是,我国在“简政放权”方面迈出了新步伐:新一届政府成立一个多月,就两次召开国务院常务会议,取消和下放了133项行政审批事项,体现了中央全面深化改革的决心。下一步仍需有关部门以“壮士断腕”的决心自觉行动,抓紧清理束缚生产力发展的障碍,取消不合理的政策和制度规定,向市场放权、为企业松绑,用政府权力的“减法”换取市场活力的“加法”。

市场化改革乃大势所趋,我们有理由相信“份子钱”改革方案也不会让人们期待太久。

(本文执笔:马志刚)

对劣质进口煤说“不”

林火灿

分步骤地对煤炭进口关税进行了一系列调整,但并未对进口煤的质量设置标准,这也导致了相当大一部分低热值、高硫分、高污染的低品质煤涌入中国市场,有一部分煤甚至是被已经淘汰的煤种。劣质煤的大量涌入,一方面拉低了进口煤炭的价格,使进口煤的价格优势进一步显现,这些劣质煤不仅热值相对较低,对大气环境的污染也将更加严重。一些企业虽然以较低价格购进了进口煤,却不得不花费更大的成本对劣质煤进行脱硫脱硝,最终也很难占到太多便宜。

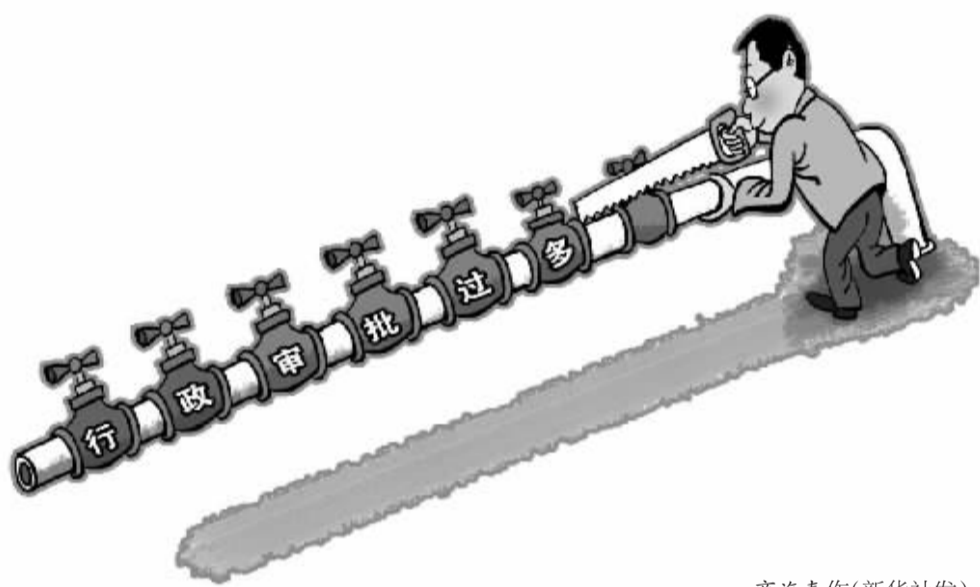
因此,我们必须加强和重视对进口煤质量的监管,特别是对劣质进口煤说“不”。首先,要加快建立进口煤质量监测和检验的标准体系,严格推进进口煤质量监测,从源头上避免进口煤泥沙俱下。其次要依法依规地开展进口煤市场秩序整顿,特别是针对当前进口煤市场较为混乱、渠道相对分散的情况进行科学治理,使进口煤市场秩序更为合理,渠道更集中,以便进一步做好质量监管。再次,要注意建立进口煤市场动态调节机制,在不违背WTO基本规则的情况下,对进口煤数量进行科学规划和调度,避免煤炭进口波动幅度过大,对国内煤炭市场形成强力冲击。

总之,我们在鼓励充分利用好国内外“两种资源、两个市场”的同时,也应该注重提升海外资源的利用效率,不能使开放的国内市场成为劣质产品、垃圾产品的流入地。

不过,在继续鼓励煤炭进口的同时,我们也应该注意到,随着近年来煤炭进口量的持续扩大,进口煤质量参差不齐的现象愈发突出。自2005年以来,我国

新闻漫谈

大刀阔斧



商海春作(新华社发)

大学生就业需多方合力

刘英团

截至目前,很多高校应届毕业生的签约率在50%左右,就业压力明显增大。“皇帝女儿也愁嫁”,大学生就业难是一个结构性的矛盾,需要多方面加强工作力度,促进缓解。

对于高校来说,既要提高人才培养质量,也要优化专业结构,培养经济社会发展所需要的人才。在人才培养过程中,高校还要强化实践环节训练,让应届毕业生拥有更加过硬的本领。

对于政府来说,应形成正确的就业政策导向,鼓励毕业生到基层去、到农村去、到祖国最

需要的地方去,尤其应加强创业教育,鼓励和引导毕业生创业、创新。

大学生在努力学习、积极参加社会实践增强自身本领的同时,也应树立更长远的就业观念,重视在今后工作实践中的培训和积累。现在已不是“一次就业定终生”的年代,高校应届大学生若有一个较好的初次就业,或许能为未来的更好就业奠定基础。如果初次就业不能满足自己的要求和期待,那更要在工作中注重积累,提升自己,以抓住未来更好就业的机会。

铁路融资:扫净屋子再请客

齐慧

日前,国务院常务会议研究部署2013年深化经济体制改革重点工作时指出,要形成铁路投融资体制改革方案,支线铁路、城际铁路、资源开发性铁路所有权、经营权率先向社会资本开放,引导社会资本投资既有干线铁路。

此举明确了铁路投融资改革的方向、步骤,社会资本进入铁路的范围得以明确,有利于加快新建铁路项目的投资。中国铁路总公司也可以盘活存量资产,提高经营效益。

近年来,随着国务院出台“新36条”等政策,铁路投融资改革几乎年年提。2012年5月,原铁道部出台《关于鼓励和引导民间资本投资铁路的实施意见》,在各部门中较早出台“新36条”实施细则,进一步细化了民间资本投资铁路的领域、方式及相关政策措施。

从政府层面来说,铁路投融资领域是

非常愿意社会资本进入的。不过,从实际效果来看,目前铁路引进社会资本效果并不明显。中国铁路总公司最新公布的一季报显示,截至一季度末,公司总资产为45565.8亿元,一季度税后利润为负68.76亿元,总负债为2.84万亿元,负债率为62.31%,主要融资方式依然是向银行借款和发行债券。

民营资本进入铁路投资最大的顾虑还是因为铁路投资规模大、回报周期长。还有不可忽视的一点,就是铁路信息不对称,公开透明度不够。

一是“家底”不清。铁路总公司成立之初,关于资产规模、负债率等情况就众说纷纭。铁路总公司内部对于哪些项目需要投资、哪些项目能够投资并没有一个系统的考察和统计。要吸引社会资本进入,需对上述事项做出系统性的计划和安排。

二是政策细则不明确。民营进入铁路领域后如何运作,决策权如何分配没有相关规定,民企怕自身权益得不到相应保障。比如2005年,作为铁道部投融资体制改革的试点,衢甬铁路允许民营资本加入,浙江民营企业光宇集团获得34%的股权。仅一年后,随着浙江铁路集团的入股,光宇集团的股权被稀释到18.88%。到2007年,这家民企彻底退出。

铁路作为具有一定公益性的交通运输行业,不同于那些充分竞争性领域,比如学生、军人、残疾人等平价的举措和灾时抢运物资等均不能舍弃。引入社会资本后,如何在财政补贴方面给予补偿目前尚未制定出一个清晰的规则,也成为民营顾虑所在。

因此,要消除民营的顾虑,打破“玻璃门”,就必须进一步提高铁路的透明度,让民营有明确的投资政策和稳定的投资收益,才能真正解决铁路投资之渴。

目前铁路引进社会资本效果并不明显,铁路“家底”不清和政策不明是不可忽视的原因。要真正解铁路投资之渴,就要消除民营的顾虑,打破“玻璃门”,让民营有明确的投资政策和稳定的投资收益