



伴随着利润增幅步入常态化，银行业此刻需要在定价方面有更多余地，实体经济也需在和银行博弈中获取更多话语权。此外，目前市场流动性比较宽裕，对深化利率改革十分有利——

全面推进利率市场化窗口打开

王 智

面临着全球汹涌的降息浪潮，人民币利率走势显得有些扑朔迷离。各种经济数字显示经济运行处于放缓状态，而物价涨幅又连续攀升，这两难的处境让中央银行对调整利率不得不持更为谨慎的态度。考虑到目前利率政策传导机制的不够畅通，对利率的任何调整都很难达到预期目标。在这种背景下，人们的思路应该更多地转移到如何全面推进利率市场化改革上来。

审计署最近公布的审计报告让人们增加了这一改革的紧迫感。根据这份报告，一些银行存在变相提高存款利率等问题。在中国经济市场化程度不断提升的今天，银行的这类违规行为为多少令人感到尴尬。处于利率非市场化的环境中，各种花

样的高息揽储有其存在的空间，这些银行愿意铤而走险，表明这种行为有一定的市场需求和合理性。如何让银行、企业和老百姓在存款贷款利率方面有更多的选择，放松利率管制政策也许是解决高息揽储现象层出不穷的重要出路。

我国的利率市场化改革一直在艰难探索中前行，但改革的路径和手段逐渐清晰。以2012年中国人民银行将存款利率浮动区间上限扩大到基准利率的1.1倍为标志，利率市场化改革有了突破性进展。加上此前央行推出的扩大贷款利率浮动区间举措，利率市场化的稳步推进并没有给金融市场带来大的波动，并促使贷款利率水平明显下降，银行与实体经济之间的利

益格局正在发生改变。

显然，日渐成熟的市场氛围足以承受利率市场化带来的各种冲击。我们有足够的理由相信，全面推进利率市场化改革的条件已经成熟，眼下正是启动攻坚战的好时机。

利率市场化改革是金融业自身发展的诉求，也是实体经济更多享受金融业发展红利的必然。利率制度设计上对银行的过度保护应该加以改变。伴随着利润增幅从超常步入常态化，银行业此刻更需要定价方面有更多余地，而实体经济也需要在和银行博弈中获取更多话语权，这也是进一步推进利率市场化改革的重要前提。

从市场上资金运行情况看，目前货币供应量增速不断推高，流动性总体上还



信息公开才能主动

日前，广州市食品药品监督管理局公布了对18个批次的米及米制品抽检情况，不合格率高达44.4%，但“只公布数据，暂不便公布具体名单，也不便透露被检出镉超标大米的品牌”的态度，引发质疑。在公众舆论施压下，广州食药监局随后在网上公布了镉超标的8批次米及米制品生产厂家、品牌标识。

【微评】在“镉超标大米”引发新一轮食品安全担忧的同时，相关部门此前公开信息的过程也刺痛了公众神经。大米镉超标的相关信息关系公众切身利益，这样重要的信息以“不便公布”一带而过，难以服众。向公众公开食品安全信息，对政府部门来说既是职责也是义务。面对公众关切，面对公共利益，相关部门应该主动公开、早日公开、全面公开准确的信息。如此，才能挤压谣言的空间，防止谎言扩散。

“夺命电梯”暴露监管无力

连日来电梯致人伤亡事故频发，令人揪心。目前，上世纪90年代中后期建设的小区电梯进入15年至20年的生命“大限”，引发人们对电梯安全的担忧。

【微评】随着城市不断“长高”，人们越来越离不开电梯，电梯在带来方便时也伴随着隐忧。电梯惨剧不断重演，“夺命电梯”正成为不少城市公共安全的隐患：电梯老旧超龄“服役”隐患重重；维保单位层层转包，低价无序竞争；保养资金难以到位，导致部分电梯维保“走过场”。拒绝电梯夺命惨剧，筑牢电梯安全网，必须从电梯安全的监管、维修等多方面下手，否则“带病”运行的电梯很可能再成安全杀手。

让奢靡之风戛然而止

为了落实国务院提出的“本届政府任期内，政府性的楼堂馆所一律不得新建”的承诺，坚决遏制违规新建政府性楼堂馆所现象，国办近日印发紧急通知，对各地、各部门新建政府性楼堂馆所情况开展清理检查。重点清查新一届国务院组成后是否有新批准或新建项目等。

【微评】当学校破败不堪、棚户区改造缺少资金、公共图书馆数量严重不足时，一个比一个规模大的政府楼堂馆所让民众难以接受。滥建楼堂馆所之风之所以屡禁不绝，原因固然很多，但关键还是问责机制不严、问责力度太小。刹住楼堂馆所泛滥之风，必须以预算为源头，以监督为利器，坚决遏制“小金库”现象，从根本上清除权力机关滥建楼堂馆所的土地，让奢靡浪费之风戛然而止。

“诈弹”肇事者应予严惩

近日，重庆江北机场、广州白云机场等相继遭遇“诈弹”威胁。为应对二连三的“诈弹”事件，相关方面面临高成本折腾：停飞、备降。

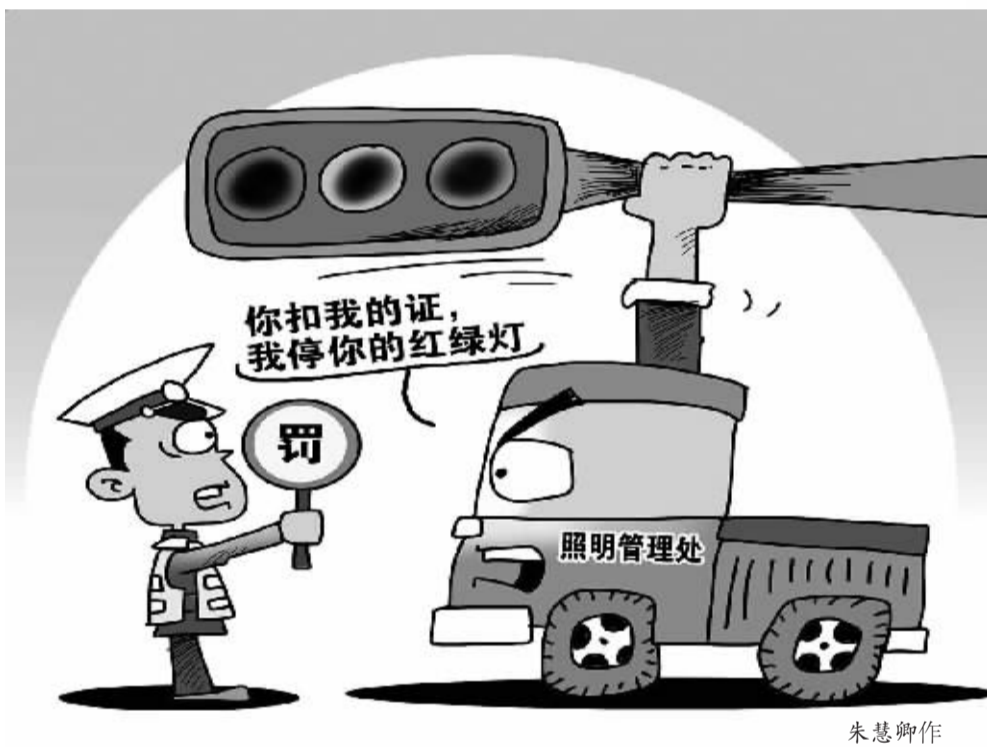
【微评】航空安全非儿戏，虽然事后被证实系“诈弹”，但事前带来的恐慌心理和紧急应对措施却与真的炸弹无异。“诈弹”事件严重威胁飞行安全，侵害旅客权益，消耗了巨大的公共资源。这种违法行为若不能被重罚，不仅等于给下一次的荒唐骄纵以借口，更可能成为潜在风险的习惯性漏洞。应予“诈弹”肇事者严惩。

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

新闻漫谈

断电报复是特权思维

张兮兮



朱慧卿作

红光大桥南路是广西柳州市最繁华的交通要道之一。然而在5月17日中午，该处的交通信号灯却异常熄灭。原来，交警对违规行驶的柳州市城市照明管理处大货车进行了处理，该管理处工作人员黄某在为违章货车说情未果后，一气之下断电进行报复。

其实，这件事情的关键并不在于黄某究竟是哪个单位的人，而在于他所掌握的权力似乎已然失控。如果任随这种张扬的权力肆意撒野不加管制，显然还会发生更多的类似事件。

黄某能够随意拉掉电网，一方面表明其个人职业素养存在缺陷，把手中的工作职责当成了社会“特权”；另一方面，也跟其所在单位管理无序有关，某些实权单位挟“特权”自大的思维，在此事中也

也显露无遗。

在现实中，部分拥有公共权力的部门之间“惺惺相惜”、“易权”互利的情况并不鲜见。在部门之间的权力关照和交易中，双方“互惠共赢”，在部分地方和领域已是一种潜规则。

黄某的冲动，很大程度上可能正是由于这种默契被破坏后，导致的恼羞成怒之举。而且他在事后还能在一定程度上得到单位的“支持”，也可以佐证这点。

当权力被用来做交易的时候，就说明权力已然失控，这就要求必须把权力放在阳光下运行，接受公众和舆论的监督。只有给权力套上“笼头”，执法部门才不会有行使“特权”的空间，类似“断电报复”的荒诞剧才不会上演。

记者观察

遏制“傍名牌”须加强执法

李万祥

日前，最高人民法院公布了2012年中国法院知识产权司法保护十大案件，其中三一重工股份有限公司与马鞍山市永合重工科技有限公司(原名马鞍山市三一重工机械制造有限公司)之间的纠纷案很有代表性。该案中，三一重工公司依法拥有“三一”文字注册商标专用权，并且在企业名称、产品、对外宣传及股票名称中持续使用。法院经审理判定马鞍山永合公司的行为构成商标侵权及不正当竞争，依法应当承担相应的民事责任，本打算傍上驰名商标的永合公司吃了亏。

如今，山寨的冒牌货已经渗透到人们生活的方方面面，让消费者真假难辨。此外，通过电子商务交易平台售假、设置虚假的所谓官方网站从事经营、将他人知名品牌设置为搜索关键词或者抢注为域名等侵权行为也频频发生。

多“山寨族”过足了名牌瘾，但山寨货的蔓延也导致了侵权。其实，未经许可使用与他人商标相同或者近似的商标，复制模仿或者翻译他人驰名商标，擅自使用知名商品特有的名称、包装、装潢以及恶意抢注他人知名商标等，本质上都是借助他人品牌的市场信誉，抬高身价，扩大市场销路，获取不正当利益。

企业发展靠的是诚信经营、公平竞争，而不是“傍”出来的。“傍名牌”、“搭便车”、“打擦边球”的行为严重扰乱了市场秩序，不仅损害了权利人和消费者的利益，而且妨碍品牌的确立和成长，阻碍了品牌经济的健康发展。要遏制“傍名牌”现象，相关部门在加强执法监督力度、规范商标管理认证的同时，也要引导企业培育自主品牌意识，确保市场上少些假山寨，多些真品牌。

机场多不多要算大账

冯其子

中国民航局局长李家祥近日表示，我国航空经济正在蓬勃兴起，机场不是建多了而是远远不够，我国要进一步加快机场建设。

数据显示，到2020年，我国运输机场将从目前的183个增加到260个，运输飞机从目前的2001架增加到4200架，通用航空飞机从目前的1379架增加到5700架。对此，当前社会上有一些不同的声音。典型的看法是：183个机场中，2012年有134个机场亏损29亿元，平均每个机场亏损2000万元。

70%以上的机场亏损，机场是不是建多了？其实，存在这种看法，是因为对机场的定位、属性和作用存在理解和认识上的偏差所致。机场属于公共基础设施，机场建设投入不应计入机场的经营性资产。如果算算大账，就是另一番喜人景象：这些亏损的机场覆盖了全国77%的县、91%的地区，带动的地区生产总值至少在3万亿元以上。

截至目前，我国每万平方公里仅有0.19个机场，远低于美国(0.57个)、欧盟(0.92个)、日本(2.59个)等发达国家和地区，也低于印度(0.38个)、巴西(0.85个)等发展中国家。

可见，判断民航业的发展是否健康，机场是多了还是少了，建设是快了还是慢了，不能简单地聚焦到运营是否亏损。要对民航和区域经济社会发展的关系，有更进一步的认识。笔者认为，看待民航业

发展，必须立足长远，并做好谋篇布局等工作，以进入良性快速的发展轨道。

首先要打牢航空经济发展基础，对民航资源进行统筹规划。不仅要加快机场建设，也要有成网布局的意识，把一个地区内的机场当做“一盘棋”来进行统筹。有了机场还得“飞得出去”，各地应把扶持航线航班当作一项重要工作。

其次是着眼于提高航空经济的效益，统筹谋划产业布局。要把产业布局和机场规划、区域发展战略以及区域优势资源结合起来，盯住航空运输背后的产业链，不断提升航空经济的内涵和质量。

再次是不断发挥航空经济的辐射作用，统筹谋划城市建设。城市需要通过发展航空经济为契机，加快城市基础设施综合配套步伐，促进城市转型升级、提高新型城市化水平。

最后，要统筹谋划保障政策，优化航空经济的发展环境。我国的航空经济刚刚起步，大部分临空经济区还只是在规划或初始阶段，发展航空经济还存在许多不足和困难，其中保障政策不配套是比较突出的。而发展航空经济需要一个相对宽松、鼓励创新的政策环境。统筹谋划保障政策，实际上是一个转变观念、转换职能、创新管理的过程，需要通过调整相关管理思路和机制，获取经济社会发展改革红利。

拉美国家跨过“陷阱”迹象显现

连俊

国际观察

社科院拉丁美洲研究所日前发布报告指出，2011年巴西人均国民收入总值达10720美元，与世界银行所界定的高收入国家标准12276美元相距不远。如果按近年平均经济增速计算，巴西最快到2016年就将告别持续长达40多年的中等收入阶段，成为拉美地区继智利和乌拉圭后的第3个高收入国家。

20世纪50年代以来，拉美主要国家在相继进入“中等收入国家”行列之后，逐渐出现经济增长动力不足、贫富差距拉大、社会矛盾加剧等问题，迟迟未能跨入发达国家行列。这种现象引起国际社会的广泛关注，也引发了所谓“中等收入陷阱”的讨论。如今，尽管对“中等收入陷阱”的概念界定仍有不同看法，但拉美地区国家渐次迈过中等收入阶段的迹象已然出现，这些国家成功

跨越和即将跨越“陷阱”的过程，值得研究和借鉴。

与“陷阱”相关联的是两个关键问题。一是生产阶段的资源配置问题。需要解决的是如何通过制度安排提高各种生产要素的流动效率。而提高效率的背后实际上是如何选择经济发展方式的问题。二是分配阶段的财富划分问题。需要解决的是如何持续平稳地对社会财富进行再分配。而两极分化和平均主义都不可取。拉美国家长期滞留在中等收入阶段，很大程度上就是因为没有及时妥善地解决这两方面的矛盾。

先看经济发展方式。上世纪40年代开始，拉美国家普遍推行“进口替代工业化发展模式”，巴西、墨西哥、阿根廷等主要国家建立了比较完整的工业

体系。不过，这种以“举债”为动力、以牺牲农业和环境为代价的工业化很快走到尽头。到上世纪80年代初，随着内需市场逐渐饱和、国际融资变得困难，债务危机便成为拉美国家面临的严峻考验。社科院研究报告就得出这样的结论：巴西“长期滞留在中等收入阶段的重要原因之一是经济增长方式没有及时转型，从而延误了历史时机”。而本世纪初以来，巴西则抓住了历史机遇，“随着产业政策的回归及时转变经济增长方式”。

再看社会财富分配。据世界银行统计，本世纪初，拉美贫困人口总数一度达到2.27亿，占拉美国家总人口的44%，其中赤贫人口多达1亿。同时，占拉美人口10%的富人获得全部国民收入的48%，而占人口10%的穷人只获得

1.6%的国民收入。长期的收入分配不公，也使得拉美部分国家社会阶层之间的流动受阻，社会结构呈现“富者更富、穷者更穷”的固化趋势，社会矛盾不断累积并加剧，不仅严重影响社会稳定，还阻碍了经济持续增长。

厘清这两个关键问题之后，回头来看已经成功跨越“陷阱”的拉美国家，我们就不难发现其成功的“秘诀”。如最早进入高收入国家行列的智利，在意识到国内市场狭小、内需不足的局限性后，便努力发挥矿产、农林渔业资源丰富的优势，在提高国际竞争力的基础上谋求经济增长。在收入分配方面，智利力求兼顾公平的经济增长，通过有效的社会政策让更多人享受经济增长的成果。其中代表性的政策措施就是改革社会保障制度，特别是改革养老金保险制度，这些改革在促进社会公平的同时，对经济增长也起到了推动作用。

按照2011年世界银行的标准，中国已经成为中上等收入国家。接下来的这段时间，我们能否稳步迈过中等收入这一历史阶段，拉美国家的经验教训，足资借鉴。