正本清源 理性看

我国人均GDP质量确需提升

国家统计局统计科学研究所所长 潘 璠

- 从数据和国际标准来看，我国人均GDP已迈入“中等偏上”国家的行列，但人均GDP不仅要看总量，更要看质量
- 大多数人的收入被少数人平均了，如果再考虑与价值严重背离的房价，绝大多数人的收入水平就更远离“中高”应有的含义
- 一定时间内新增加的价值要在政府、企业和居民个人之间进行分配，如果政府财政税收或企业收入的实际增速快于GDP增速，居民收入在GDP中的比重就可能下降

国家发展和改革委日前表示，“十三五”规划编制工作已全面启动。“十三五”是全面建成小康社会的最后一个5年，及早动手编制好规划，意义重大而深远。

不过，舆论似乎更关注有关部门官员的一句话，“目前我国人均GDP已达到6700多美元，属于中高收入国家的行列，目标是希望通过‘十三五’的努力，用世界银行的标准接近高收入国家的行列，如果做得更好一点，可能就进入高收入国家的行列。”不少人对我国“属于中高收入国家”的提法表达质疑。其实，这样的情况不止一次地出现过。每当有政府部门或研究机构提出全国或某个地区达到世界中高或高收入水平时，质疑与不满之声便很强烈。

事实上，若从数字数据和国际标准来看，我国人均GDP已迈入“中等偏上”国家的行列。

有关资料显示，世界银行是按照人均国民总收入作为划分标准的。GDP加上来自国外的要素收入再减去对国外的要素支出，就构成了国民总收入。由于国外要素的收支规模有限，所以人均国民总收入与人均GDP往往相差无几。按照世界银行目前的标准，中国确在“中等偏上”之列。由此看来，这位官员的观点有一定道理。

不过，这也并不是说网络上的质疑之声是无理取闹。因为，2012年，在参与排序的214个国家和地区中，中国的人均国民总收入位居第112位。这也是现实。可见，人均GDP不仅要看总量，更要看质量。如此，才是更加全面、科学的态度。

国民总收入是在GDP的基础上调整得出的。因此，国民总收入不是居民个人实际得到的收入，其中只有一部分会转化成居民的实际收入。GDP或国民总收入作为一个国家或地区在一定时间内新创造的价值，可以从生产、分配和使用3个维度进行分析。在这3个维度中，民众感觉最为直接的当然是分配。新增加的价值要在政府、企业和居民个人之间进行分配，三者间的关系此长而彼消。如果政府财政税收或企业收入的实际增速快于GDP增速，居民收入在GDP中的比重就可能下降。这种情况曾经持续过很长时间，反映出绝大多数人的收入水平依然很有限。2013年，中国基尼系数为0.473，依然远远高于0.4的公认警戒线，也反映出居民收入水平呈现很强的偏态分布，大多数人的收入被少数人平均了。如果要再考虑与价值严重背离的房价，绝大多数人的收入水平就更远离“中高”应有的含义。

如果从生产的维度考察，GDP、国民总收入以及在此基础上形成的居民收入都是增量，但增量产生的过程中消耗多少存量和消耗的方式确有不同。比如建一座新楼，与推倒一座旧楼后再建一座新楼，增量都是一座新楼，存量却是两座和一座的差别。如果从使用的维度考察，同样数量的新增价值，由于使用的方向不同，其效果也会不同：或是有部分拿去搞重复建设、形成产能过剩，或是有部分不得不用于治理对资源环境造成的破坏，或全部可以用于创造新的生活；或是打造豪华，锦上添花，或是改造普通，雪中送炭，等等。

面向“十三五”，且行且努力。如果仅以“争取跨入高收入国家行列”为目标，只要继续把总量做大就行了。但要使更多的人享受高质量的生活，就需要调整结构、提高效益、转型升级、多点支撑；就需要节约资源，保护环境，转变发展方式；就需要完善收入分配调节机制，缩小收入差距，让更多的人分享改革与发展的成果；就需要把价格水平控制在合理区间，且促使房价向着与价值相符的方向回归，使广大民众在扣除消费价格和房价因素之后，在“十三五”末期真正实现“两个翻一番”的小康目标。而这些，远比做大总量更有实际意义。

热点直击

科技治霾，“光谷”在行动

本报记者 郑明桥

在湖北武汉光谷，一家民营公司的新技术，可将燃煤的PM2.5浓度控制在30毫克/立方米排放值以下，同时比现有除尘技术降低运营成本一半以上，但是在市场中却难寻合作伙伴。治霾技术如何对接市场需求，开始引发越来越多的思考

“你认为雾霾怎么治?”4月的一天，天空蓝环保科技、天虹仪表、天和技术、武钢宇科环保等武汉光谷的20家高科技环保企业，因为雾霾坐到一起。武汉东湖高新区产业发展与科技创新局局长李世庭指着窗外灰蒙蒙的天说，老百姓一年之中在淘宝上买抗霾用品花了8.7亿元，消费450万次，每个人都快成了气象专家，光谷有一批与PM2.5打交道的高科技企业，整合这些技术为治霾出力已刻不容缓。

整合科技求治霾

光谷的治霾技术可不少。华中科技大学煤燃烧国家重点实验室主任徐明厚指出，我国雾霾形成的三大人为因素，分别是燃烧(燃煤及秸秆)、机动车与建筑粉尘。前段时间，持续雾霾令武汉市场上的3M口罩一度脱销，据称，这款口罩能过滤空气中95%的固体与液体颗粒物。“而我们研发出的防护芯片，颗粒吸附率可以突破97%。”武汉正轩宇生物科技公司董事长李静说。

“不只防霾的发明，光谷的治霾技术也极具竞争力。”徐明厚说，武汉凯迪电力环保公司的二次脱硫技术、武汉天和公司的低氮燃烧改造技术、天空蓝环保公司的机动车尾气净化技术等，都是通过高科技手段，对火电厂烟气、炼钢燃烧氮排放、机动车尾气超标等污染源实现治理。

对接市场不容易

不久前，武汉天空蓝环保科技有限公司研发的一款机动车尾气净化器通过国家相关部门检测。数据显示，该设备可将尾气中的PM2.5浓度降低7成。望着新产品，公司总工程师张军营却忧心忡忡，公司有技术有产品，却与政府、市场对接不上。

“我们希望能将光谷乃至武汉所有治理大气污染及PM2.5的企业，组成环保产业联盟。”张军营说，光谷企业在设备、监测、信息发布等方面已有基础，但一直各自为战。抱团结盟，企业才能形成合力，共享市场，政府也能有效掌握推广治霾技术。光谷多家企业表示，愿支持武汉科技治霾。

“本领再高，也要有合适的商业模式。”李世庭举例说，在几年前的车载导航市场竞争中，技术高超的多家光谷企业铩羽而归，正是输在商业模式上——当光谷企业苦苦寻求与汽车生产商的植入式合作时，深圳路畅从下游4S店另辟蹊径，成功将导航仪装到消费者的新车上，5年产值做到30亿元。“现在合力治霾时需吸取这个教训。”

观念转变很关键

数月来，天空蓝公司携带新技术四处奔波，但是仍未找到第一家“吃螃蟹”的企业。“已经谈了几家火电厂。”刚从山西回来的该公司负责人李湧仍一脸坚定地说，空气治理将是最具前景的领域，“因为整个社会都在关注雾霾问题”。

张军营同样对市场前景充满信心。他以规模300兆瓦的电厂为例算了一笔账，目前，静电或布袋式除尘的运营成本是2000万元以上，“我们的产品采用化学团聚系统，费用在800万元左右。”张军营介绍，目前，国内火电厂执行的排放标准是50毫克/立方米，绝大部分电厂存在改造需求。

数位环保企业人士都认为，雾霾治理更重要的是观念和投入，“有些企业缺乏改造动力和足够的认识”。据悉，武汉市正研究在资金、税收和人才等方面作出制度性安排，使光合的新技术在雾霾治理中发挥最大效力。

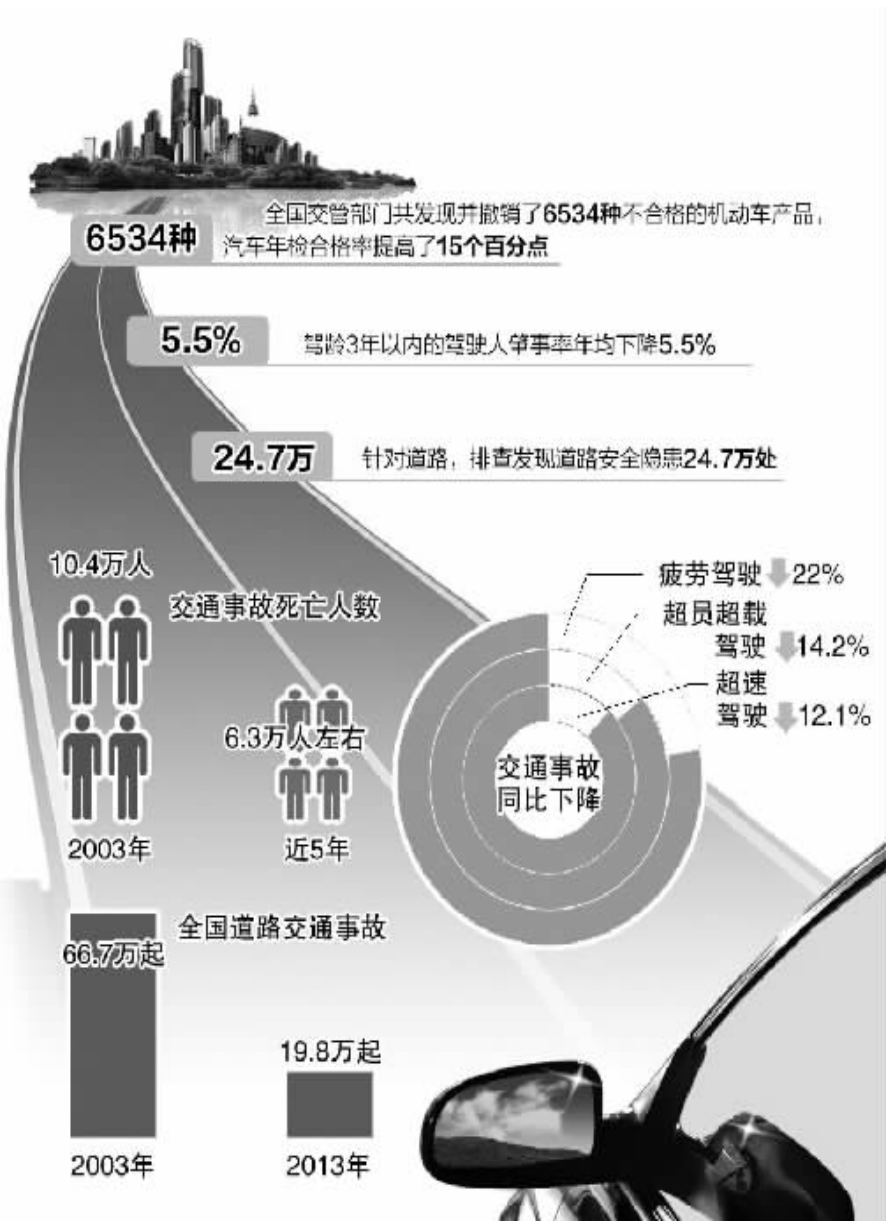
道路交通安全法实施10周年——

交通文明新风渐进 根治“顽疾”尚在路上

本报记者 曹红艳

视点

道路交通安全与百姓生活息息相关，已成为最受关注的民生问题之一。10年前，道路交通安全法实施；10年间，交通参与者文明程度不断提高，交警执法不断规范。但是随着汽车走进寻常百姓家，道路交通安全中的新问题、新情况也不断凸显。因此，加强顶层设计，回应民众关切，是这部法律与时俱进、不断完善的方向——



道路交通安全法于2004年5月1日实施，至今已走过10个年头。10年来，我国的道路交通环境发生了翻天覆地的变化：机动车保有量从2003年的9600余万辆增加到2013年的2.5亿辆，驾驶人从1.03亿增加到2.75亿，私家车更是从最初的稀缺品变为了“走进寻常百姓家”。

“道路交通状况反映了一个国家的法制化水平和文明状态。道交法确立了道路交通安全中最重要的一系列规则和法律责任体系，在我国机动车和驾驶人10年来迅猛增长的背景下意义重大。但是，面对道路交通管理中的新问题、新情况，道交法仍需加强顶层设计，回应民众关切。”北京大学法学院教授湛中乐说。

引领道路交通文明新风尚

可以说，道交法既是严格要求交通参与者的“社会法”，也是规范交警执法的“行政法”，它结束了我国道路交通管理长期缺乏基本法律的历史，为正确处理道路交通活动中的各种社会关系、严格规范执法提供了法律依据。公安部交管局的数据显示，道交法实施10年，全国道路交通安全形势不断趋好。全国道路交通事故从2003年的66.7万起下降到2013年的19.8万起，交通事故死亡人数从10.4万人，下降到近5年保持在6.3万人左右，重特大交通事故从2004年最高的55起下降到2013年的16起，减少了39起。

10年来，在道路交通安全法及其实施条例确定的法律框架下，8部配套规章、5部工作规范、144个技术标准、31部地方性法规先后出台。北京市公安局公安交通管理局副局长李少明介绍说，以人为本、尊重生命是道交法最显著的特点之一。比如，否定“撞了白撞”，规定“行人通行优先”、“重点路段设置人行横道”、实行第三者责任强制险等，充分体现了对公民合法权益的保护。

2009年，“杭州宝马飙车案”成为年度热点事件，此案与同时期全国发生的几起类似交通肇事案件引发了舆论对于危险驾驶问题的关注。在此背景下，2011年4月，道交法第二次修订，将对醉驾的处罚由暂扣驾照6个月以下“升级”为吊销驾照5年内不得重考，与刑法修正案(八)“危险驾驶罪”对接。

清华大学法学院教授余凌云指出，道交法的修订过程本身就是一种普法，通过一些著名案例的判定，人们的守法意识也在提高。公安部交管局数据显示，道交法实施10年间，闯红灯、“三超一疲劳”、酒后驾驶等突出交通违法行为问题得到有效改观。因超速驾驶、超员超载驾驶、疲劳驾驶行为导致的交通事故同比下降12.1%、14.2%、22%。特别是2011年“醉驾入刑”后，全国酒后驾驶下降18.7%，醉酒驾驶下降42.7%。“开车不喝酒、喝酒不开车”已成为新的文明风尚。

新问题驱策法律与时俱进

近年来，多地政府相继推出限购、限牌、限行等交管措施引发热议。李少明坦言，道交法实施所取得的成就有目共睹，但随着形势的发展，一些问题也凸显出来，诸如法律条文不协调、管理主体不清晰、惩戒威慑力度不够等等。诞生在“前汽车时代”的道交法，能否适应日新月异的现实环境，实现自身的进化？这在道交法实施10周年之际引发社会关注。

“比如，近年来出现的三轮、四轮电动车及已形成气候的超标准电动自行车，正逐步成为道路交通工具的重要组成部分。”安徽省公安厅交通警察总队常务副总队长王革说，目前我国对机动车生产企业、销售企业生产、销售不符合国家标准、公告的产品缺乏应有的法律、法规监管，仅靠公安交管部门通过入户、路面“把关”，势必形成无法可依或法不责众的尴尬局面，迫切需要完善这些重点环节的法律法规，明确职责和处罚规定，真正做到有法可依。

再比如，我国儿童安全坐椅的使用率不足一成，除了国人安全意识比较滞后的原因外，相关法律缺失也是一大原因。目前世界上约有50个国家和地区出台了儿童安全坐椅强制使用法规，但我国只有去年出台的一个儿童安全坐椅生产技术标准。专家呼吁，应尽快将儿童安全坐椅强制使用纳入道交法，用法律保障儿童出行安全。

湛中乐在道交法实施10周年的专题研讨会上讲到，作为民生的重要组成部分，我国道路交通管理的法制化水平总体还不高，“午夜立法”“运动式执法”的行政思维较为突出，缺乏一个让公众参与的畅通机制，对专家论证环节的重要性也认识不足。

此外，道路交通管理涉及规划设计、城市管理等各个方面，但目前道交法的主体依然是公安部门，导致很多“马路顽疾”得不到根治。湛中乐表示，在道交法未来的发展思路上，需要更加突出法律的系统性、整体性和协同性，强化以人为本、公平公正的价值理念。

金视界

首条中朝跨境骑行游线路开通

中国游客骑车通过吉林图们口岸进入朝鲜境内(5月2日摄)。位于中朝边境的吉林省延边州图们市5月2日正式开通首条中朝跨境骑行游线路。

吴 然摄(新华社发)

本版编辑 王薇薇 美 编 夏 一
本版邮箱 jjrbjrcj@163.com