

# 当前我国需要全面降准吗？

本报记者 张忱

目前,我国经济运行整体平稳,增速仍处于合理区间,表明微刺激和“定向组合拳”已开始发挥作用,并不需要以全面降准的方式来大规模“放水”

长期来看,实施以结构性调整为特点的定向降准,更有利于让国民经济重点领域和薄弱环节得到更多信贷支持,实现稳增长、调结构双重目标

央行日前宣布,对符合审慎经营要求且“三农”和小微企业贷款达到一定比例的商业银行,下调人民币存款准备金率0.5个百分点,再次引发市场对当前存款准备金率水平的讨论。部分人士认为,相对于定向降准,当前应对所有金融机构实行全面降准。那么,该怎样看待这种观点呢?

存款准备金率是一种重要的数量型调控工具。中央银行通过调整存款准备金率,可以影响金融机构的信贷能力,从而间接调控货币供应量。如果调低存款准备金率,意味着金融机构能够将更多的存款用于放贷,从而间接增加货币供应量。

全面降准意味着全面降低所有金融机构存款准备金率,往往被市场看作货币政策全面宽松的信号。一般而言,全面降准会在经济增长下行压力巨大、通货紧缩风险显现、货币供应趋势性下滑、利率大幅上升等情况时使用。另外,全面降准要起到作用有一个前提,就是货币政策向实体经济的传导渠道比较顺畅,通过降准间接增加的信贷和货

币供应,能够进入发展健康又比较缺乏资金的经济部门,从而平抑市场利率。

定向降准则意味着只调低部分金融机构的存准率,政策力度相对温和,一般在经济增长面临一定下行压力,而通缩、货币供应收缩等问题并不太严重时使用。而且,定向降准精准性更高,针对性更强,在货币政策向实体经济传导不畅的情况下,能在引导金融资源向特定领域配置方面发挥更好的效果。

那么,当前我国需要全面降准吗?

从以往经验看,全面降准这样的货币政策在产生刺激效果的同时,也会对经济产生不小的副作用,使用时要慎之又慎。目前,我国经济运行整体平稳,增速仍处于合理区间,未出现断崖式下跌。5月份CPI反弹、PPI降幅收窄,制造业采购经理指数已连续3个月回升,显示出企稳向好的迹象。也就是说,从宏观经济走势来看,目前采取的微刺激和“定向组合拳”已开始发挥作用,并不需要以全面降准的方式来大规模“放水”。

另外,存款准备金率调整无法控制

资金流向。我国经济尚处转型期,经济中还存在财务约束没有硬化的经济部门,他们对利率不敏感,能以更高价格进行融资。这导致货币政策向实体经济传导不畅,如果全面降准,释放出来的资金很可能流向这些经济部门,未必能带动经济实现没有水分的增长。

央行调查统计司司长盛松成日前撰文表示,目前,我国存在国民储蓄有限、投资需求相对无限的矛盾。投资需求的相对无限,主要来自于地方政府融资平台和国有企业。现在,我国投资中很大一部分是利率不敏感的地方政府投资、房地产投资、国有企业投资。某种程度上,这些投资需求几乎无穷大,并不会随利率上升而下降。

而且,由于我国企业对债务融资依赖较大、杠杆率水平较高,货币政策大幅放松将导致债务风险进一步累积,将增加宏观经济的脆弱性。

其实,我国银行间市场并不缺钱,短期利率处于低位,流动性相对宽松。在6月9日宣布定向降准之后,央行表示,当前流动性总体适度充裕,货币政

策的基本取向没有改变。我国社会融资总量较大,今年5月的M2和社会融资规模都实现了同比增长,体现前期稳增长和定向宽松措施已促使金融机构加大了对实体经济的资金投放。在这样的背景下,通过全面降准进一步增加银行间市场流动性,未必是最优选择。

从基础货币角度看,目前由外汇占款渠道进行的投放未出现大幅萎缩。5月份,外贸顺差创出近期新高,可能带动外汇占款随之回升。国信证券宏观分析师钟正生认为,目前外汇占款不低,由于外部环境的变动,仍存在上升的可能。

从政策工具发生作用的原理分析,降准是对货币乘数的调节。去年四季度,货币乘数为4.08,今年一季度提升至4.22,仍处于高位。钟正生说,当前货币乘数稳定的背后,对应着商行扩张意愿未明显收缩,再加上外汇占款未出现超预期下滑,全面降准并无必要。

定向降准就是要鼓励金融机构将资金更多配置到实体经济中需要支持的领域,确保货币政策向实体经济的传导渠道更加顺畅。长期来看,和全面降准相比,实施以结构性调整为特点的定向降准,更有利于让国民经济重点领域和薄弱环节得到更多信贷支持,实现稳增长、调结构双重目标。

正本清源 / 理性看

## 观点声音

农业部副部长牛盾——

## 继续扩大肉类产业对外开放

本报北京6月15日讯 记者张虎报道:农业部副部长牛盾今日表示,大力发展肉类生产,对于引导农业结构的合理调整、带动农村劳动力的就业增收、满足城乡居民日益增长和不断改善的消费需求,都有着积极的促进作用。近年来,我国畜禽生产呈现出一些新特征,标志着我国肉类产业已进入转型升级的关键阶段。

牛盾是在世界肉类组织第二十届世界肉类大会上作上述表示的。牛盾认为,随着肉类产业规模的日益扩大和现代化水平的不断提升,我国的畜禽生产经营由“小规模饲养、粗放型经营”向“规模化养殖、产业化经营”转变,多元主体、企业主导的现代产业形态正在走向成熟;从“低投入、低成本”向“高投入、高成本”转变,畜禽规模养殖准入门槛已经形成;畜禽生产主体对环境约束从“被动适应、简单处理”向“主动创新、力求效益”转变,推进产业可持续发展已成行业共识。

牛盾还谈到,为适应新形势带来的新要求,我们要牢固树立并不断强化质量效益理念、市场经济理念和可持续发展理念,促进现代肉类产业的健康发展。今后,我国将继续扩大肉类产业对外开放,创造更加公开透明的贸易发展环境,大力推进肉类产业投资和贸易合作。

中科院原常务副院长孙鸿烈——

## 科技合作助力“新丝路”

本报北京6月15日讯 记者王晋报道:在今天由中国科学院地理科学与资源研究所主办的丝绸之路经济带生态环境与可持续发展国际研讨会上,大会主席、中国科学院原常务副院长孙鸿烈院士表示,丝绸之路是世界贸易之路,更是国际科技文化交流之路,丝绸之路的复兴需要科技界行动起来。

“丝绸之路沿线部分地区生态脆弱、环境相对恶劣,历史上生态危机时有发生。在丝绸之路经济带建设进程中,伴随沿线地区人类活动的加剧,其生态环境风险也可能加大。”孙鸿烈呼吁,各国科学家要联合起来,积极开展国际合作研究,为新丝路的繁荣和可持续发展提供思想支撑和决策支持。

题为《丝绸之路经济带资源、环境、经济格局与可持续发展模式》报告提出,在丝绸之路经济带建设中,要强调资源、环境与社会经济的协调,制定创新性的可持续发展战略,针对生态环境和社会经济相互作用机理和不同国家可持续发展模式创新、资源环境承载力与生态系统服务功能评价、全球气候变化对丝绸之路经济带的影响及应对气候变化国际合作等8个重大国际科学问题,加强国际科技交流与合作,实现各国共赢发展。

## 现场

校企对接促就业



6月15日,求职者观看招聘信息。当日,第四届宁夏蒙陕甘(银川)毗邻城市区域合作大型人才智力交流大会在宁夏银川举办。大会首次开辟了校企对接区,邀请宁夏大学等9所高校与企业展开沟通交流。

新华社记者 李 然 摄

公益绿色骑行活动开展



6月15日,“大爱清尘”志愿者在街头骑行。当日,“大爱清尘”公益基金发起2014“世界呼吸日·大爱中国行”公益绿色骑行活动,倡导抗拒污染。

新华社记者 范敏 摄

本版编辑 牛瑾 郭存举  
美编 夏一  
本版邮箱 jrbjrcj@163.com

## 探寻经济新增长点

# 一路通 路路通

薛志伟

“要想富、先修路”是一句老话,将集中连片特困地区作为扶贫攻坚主战场是一项新举措,交通扶贫更是一个新亮点。

区位是决定一个地区经济社会发展水平的重要因素。东部地区经济社会发展水平高,人民生活富裕,并不意味着东部地区的领导干部就比中西部地区的水平高,也不能说东部地区的群众比中西部的更聪明,这只是外向型经济模式下的区位优势使然。其实,在东部地区,各省内也存在着这样的不平衡。

区位无法改变,但如果措施得力,区位优势可以在很大程度上得到改善,

其中的关键就是交通。从这个意义上来说,交通是基础设施建设的基础,没有交通条件的改善,其他一切都是空谈。

作为经济发展的薄弱环节,交通基础设施建设长期来看可以弥补经济社会发展水平的短板,保障经济社会平稳运行;短期内又可以发挥“三驾马车”之一的投资的拉动作用,直接拉动钢材、水泥、沥青等上游产业发展,间接带动区域工业化、城镇化的快速发展。在当前稳增长、调结构的主基调下,加快补短板中的短板——集中连片特困地区的交通基础设施建设,无疑事半功倍。

5年5100亿元用于11个集中连片特

困地区和3个实施特殊政策地区交通建设的车购税,这仅仅是中央财政支出。按照一般规律,地方财政配套至少也要5000多亿元,交通改善后,其他领域的建设投资资金更将实现几何级数增长。这些新鲜充沛的“血液”,将为上述地区带来前所未有的活力。如果最贫困的地区发展起来,国民经济稳增长和调结构的基础将更加牢固。

一路通、路路通。一条条路代表的不仅是交通条件的改善,也铺就了产品、资源走向各地的致富路。待到路网成型日,谁还能说中西部人民不会迸发出敢与东部争高下的豪情呢?

# 交通扶贫因地制宜 西部发展迸发活力

本报记者 王軼辰

打开了话匣子。

苗正安指着村前山上的土路告诉《经济日报》记者,固湖路修好前,村里人只能用架子车翻山越岭把蔬菜送出去,运不出去的就只能烂在地里。固湖路通车后,往南直通固原,往北连接福银高速,外面进村拉菜的大车排成了长龙,村里特色蔬菜种植形成了产业化,冷凉菜更是远销到了香港。

马园村的变化不是特例,随着公路的延伸,公路密度不断加大,西海固贫困地区的经济发展都取得了可喜变化。

在固原市西吉县,记者看到,固原至西吉高速公路、省道202线西吉至毛家沟一级公路正在如火如荼地建设中,这一横一纵两条路的建成通车,将结束这个年财政收入仅为1亿元的县城不通高速公路的历史。

位于该县吉强镇的夏寨村正好位于两条路的交会处,靠公路先富起来的村民尝到了甜头。村支书禹建军的家就在公路边,看见记者,他迫不及待地怀里掏出一个小小本,上面详细记录了“夏寨202公路涉及的各种情况”。“因为修路拆迁影响到自家利益,起初连我这个村支书对修路都非常抵触。”禹建军说,可如今这里成了交通枢纽,村里发展设施农业,成本低又不愁销,人均年收入已经突破了2万元。

## 多修路 先要修对路

路通了,民富了。但西海固地区的交通扶贫实践却证实,“要想富,先修路”这句话并不全对。“公路建设不能不计成本。”宁夏交通运输厅规划处副处长李常军坦言,山区农村公路建设一公里需要40万元,通达一个山村至少

## 政策链接

交通运输部出台的《集中连片特困地区交通建设扶贫规划纲要》(2011—2020年)明确提出,要把集中连片特困地区作为交通扶贫攻坚的主战场,打好交通扶贫攻坚战

根据规划纲要,交通建设扶贫目标是“外通内联、通村畅乡、班车到村、安全便捷”,重点任务包括交通基础设施建设、提升运输服务能力和水平2个方面

“十二五”时期,交通运输部计划用于11个集中连片特困地区和3个实施特殊政策地区交通建设的车购税总额达到5100多亿元,占“十二五”公路建设车购税资金的近50%,占车购税增量资金的76%

