

学习贯彻习近平总书记系列讲话精神



樊纲
北京大学教授

回归潜在增长率的增长

近两年,中国经济“告别高增长时代,进入低增长时代”的说法变得越来越有市场。和其他国家相比,中国经济7%至8%的增长水平依然是高速,而对中国而言,意味着从过去的过热增长回归到正常增长,回归到潜在增长率的增长。中国经济增长的主要动力,必须依靠创新驱动。对此,企业家应该转变心态,不再一心想“赚快钱”,而应该依靠自身努力、创意,通过竞争、优胜劣汰等过程进步、完善。

汪玉凯
国家行政学院教授

筑好企业诚信“基础桩”

日前召开的国务院常务会议审议通过了《企业信息公示暂行条例(草案)》,提出加快实施企业信息公示制度,让信用成为社会主义市场经济体系的“基础桩”。相关部门一方面要转变作风,提高工作效率;另一方面也要善于利用现代信息技术,构建多部门共享的企业信用信息平台,对少数蓄意违规的企业及不良行为及时曝光,进行严厉处罚,真正树立监管权威,创造公平竞争的市场环境。

胥树凡
环保部科技标准司副司长

环保企业发展空间巨大

过去政府花钱买环保设备、建环保工程,却不能确保其正常发挥作用。如果改为购买公共服务,不仅投资效益大大提高,对社会资本进入环保领域也有非常重要的作用。环保部正在起草关于做好政府购买环境公共服务的指导意见,预计很快会发布。全社会的环保投入会进一步增加,这也给环保企业带来了很大的发展机会。

谢百三
复旦大学金融与资本市场研究中心主任

减少资本市场行政色彩

以往饱受诟病的新股发行环节高价现象,现已演变为次新股上市后的非理性炒作。绝大多数投资者只能坐视新股上市后节节高升,实际却根本买不到。从深层次看,目前新股中购的分配,发行计划的制订,依然存在较多的行政化色彩,是助长炒作空间的重要原因。这说明资本市场仍须继续推进市场化改革。

李德成

公车改革须除“官”念

近日,《关于全面推进公务用车制度改革指导意见》和《中央和国家机关公务用车制度改革方案》公布,社会广泛关注的公车改革正式启动,受到了普遍好评。从某种程度上可以说,公车改革是党政机关在削自己的权,改革掉自己原有的利益,难免有不小阻力,因此中央设定了改革时间表。为什么小小的代步工具这么难以触动呢?关键是依附在了公车上太多的特权、“官”念和利益藩篱。要使公车改革顺利推进,重在破除依附在公车上的利益藩篱,打破固化在公车上的利益藩篱。

公车本是为了方便公务人员开展工作,可随着“四风”的盛行,已异化成一种身份和地位的象征。一些干部认为官做到什么位置就应享用什么档次的车,还必须专车专用。下去调研、视察、检查,前有警车开道,后有众车簇拥,威风八面,是权力和威严的展示;“古有学问,衣锦还乡”,变成“今有事业,轿车还乡”,在父老乡亲面前显摆,是功成名就的体现;还可用公车接送家属子女工作、上学,公车俨然成了私有工具,专职司机成了不用付费的“保姆”,何其志满意得,等等。各种依附在公车上的“官”念和既得利益,怎不令一些官员对公车爱不释手,进而上行下效,“大小是个官,要坐四个圈”,致使公车更加泛滥,财政不堪重负。

公车改革要顺利推进,必须严格贯彻执行,避免走样变味,并打破依附在公车上的“官”念。公车是用于工作的,并不是用于显示官衔和谋私的工具,更不是官员的私有财产。如今,市场交通工具已日趋完善,私家车已日渐普及,财政还发车票,工作出行无忧,已可“短距离走路,近距离骑车,远距离乘地铁或公交”。这既锻炼了身体,又拉近了与群众的距离,何乐而不为呢?

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画,来稿请发至:mzjjgc@163.com。
本版编辑 张伟 马洪超

发展经济要更好遵循规律

本报评论员

经济工作必须按客观规律办事。经济增速放缓带来的新情况、市场经济发展中的新问题、全面深化改革中的新矛盾,都需要我们更加努力地学习研究、更加自觉地掌握运用规律

律把握规律,是增强经济工作原则性、系统性、预见性、创造性的前提和基础,这是一条基本经验,也是不能含糊的一条基本原则。

强调发展经济要更好遵循规律,具有重大现实意义。当前,无论是从国际竞争进入“后危机时代”的复杂环境看,还是从经济进入“新常态”、改革进入“攻坚期”的艰巨任务看,我们不懂得、不熟悉的东西依然很多。经济增速放缓带来的新情况、市场经济发展中的新问题、全面深化改革中的新矛盾,都需要我们更加努力地学习研究、更加自觉地掌握运用规律,全面科学地分析和认识我们所处时代的社会历史条件,准确地把握对经济发展趋势起主导作用的关系,才能牢牢掌握主动权,“任凭风浪起,稳坐钓鱼船”。

用规律,全面科学地分析和认识我们所处时代的社会历史条件,准确地把握对经济发展趋势起主导作用的关系,才能牢牢掌握主动权,“任凭风浪起,稳坐钓鱼船”。

强调发展经济要更好遵循规律,还因为许多同志对规律的研究不深、认识不足,经济工作中存在大量不尊重、不顺应规律的现象。这些年,我们的发展速度令世人瞩目,同时一些违背自然规律、破坏人与自然和谐的做法又让我们付出了巨大代价。大量消耗土地、消耗能源、消耗矿产资源来实现的高增长,积累了很多生

态环境方面的问题,以至于我国资源环境的承载力已接近极限,一些大型城市更是面临着土地、能源、水资源、环境严重透支、难以为继的境况。人与自然是人类社会最基本的关系,遵循自然规律是人类社会产生、存在和发展的基础,也是实现可持续发展的前提。

掌握和运用经济规律、自然规律,是学习的过程,也是实践的过程,只有坚持实事求是、深入调查研究,才能总结、发现以及检验证明。需要强调的是,调研调研,不能“调而不研”。现在不少领导干部谈问题、论现象,能说出很多很多,但是缺乏深层次的分析研究,也就很难总结经验、找到规律。加强研究,就要通过去粗取精、去伪存真、由此及彼、由表及里的加工整理,把感性材料上升为理性认识,最终得到反映事物本质的真知和理论,摸索出一些规律性的东西。这是一个由简单到复杂、由复杂到简单的螺旋式上升的过程,是最难的一关,要用相当的功夫。但我们要牢记,“谁怕用功夫,谁就找不到真理”。



道路限超不可“以罚代治”

许辉

西南某省审计厅日前对4个市州车辆超限治理工作进行的专项审计结果显示,超限治理经费大部分用于人员支出,占总支出的52%;公路维护保养及站点建设仅占总支出数的16%,公路养护资金不能得到有效保障,甚至要动用收缴的公路超限赔偿和罚没款。

关于公路养护资金的保障问题,国务院颁布的《公路安全保护条例》明确规定:县级以上各级人民政府应当将政府及其有关部门从事公路管理、养护所需经费以及公路管理机构行使公路行政管理职能所需经费纳入本级人民政府财政预算。为加强超限罚款管理,交通运输部制定的《公路超限检测站管理办法》第三十条规定,“收缴的罚款应当全部上缴国库”。可见,超限治理实行的是“收支两条线”。但是在某些地方这一政策却“走了样”。

公路建成后要保持适于通行的标准,日常的维护保养甚是重要。而公路能否及时养护,又往往取决于养护资金充足与否。上述这4个市州却将公路养护经费主要用在了人员支出上,以至于要靠收缴的公路超限赔偿和罚没款来养护公路。这种做法无疑就是“以罚代治”。用“以罚代治”的理念谈公路养护资金保障,无异于是在给超限治理下达罚款指标。

本该进入国库箱子的超限赔偿和罚没款,却直接成为超限治理的主要经济支撑,这种公路养护的路子注定走不远。要确保公路养护资金充足,必须走“收支两条线”的路子,改变“以罚代治”的做法,把养护资金纳入财政预算,规范资金使用和监督,使公路最大限度处于完好状态,发挥好作用。

为离任生态环境审计点赞

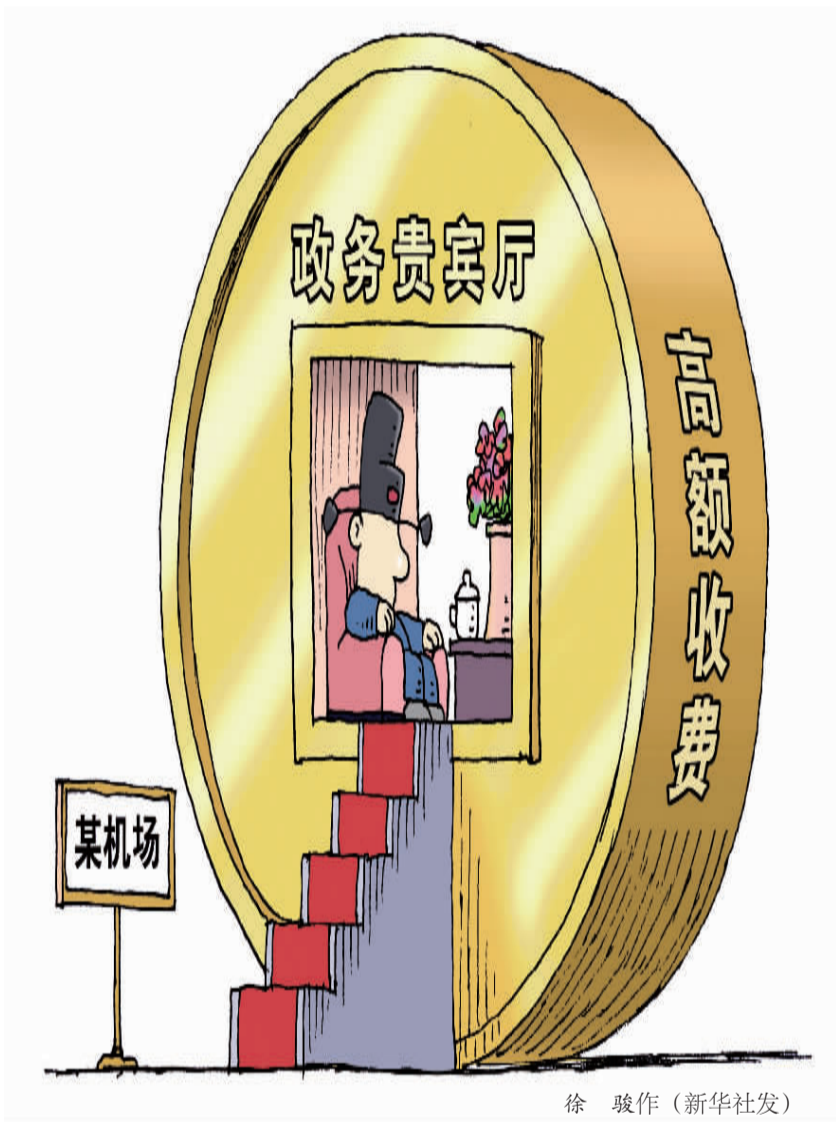
周再生

据报道,四川绵阳日前出台通知,规定县市区党政“一把手”离任时,将对其任职前后的生态环境状况进行对比考评,从而使生态文明建设真正成为领导干部政绩考评的重要内容。对此,笔者不禁击掌叫好。

时下,有的地方片面追求经济效益而不惜牺牲生态环境,掠夺性地开发自然资源;有的地方为了完成财政税收任务,跃登上马税收“给力”而环境不“给力”的企业。这往往与干部的政绩考

核体系有很大关系,对干部考核注重经济指标,而忽视对生态环境的有效保护,从而出现干部提拔得越快,当地环境恶化得越快,结果是“病藤结歪瓜”。

建立离任生态环境审计制度,推行生态审计,将倒逼领导干部在抓经济建设的同时,核算好生态账和经济账,将生态环境列为离任审计的内容,对于加快生态文明建设,转变地方官员的政绩观,实现经济社会与环境的可持续发展,具有极大的推动作用。



徐骏作(新华社发)

日前,三大电信运营商即将关闭各类贵宾厅的消息,引发公众对贵宾厅的关注。据报道,在国内很多机场和火车站里,还存在一些每小时要花费达数千的高价“政务贵宾厅”,这些贵宾厅此前主要供党政官员在登机或上火车前作短暂休息。在中央八项规定和厉行节约的要求之下,简化接待、勤俭办公的健康社会风气正在形成,如此高价“政务贵宾厅”理应关闭。(时锋)

要引导鼓励企业办“职教”

阙明坤



现实中,制约职业教育发展的瓶颈在于企业主体缺失。通过政策调整,引导和鼓励企业真正成为办学主体,避免“剃头挑子一头热”,是职教发展的关键

媒体报道,我国技术工人持续紧缺的状况开始从东部向中西部传递,而同期高校毕业生就业压力不减。这一现象表明,在产业结构和劳动力结构发生深刻变化的情况下,我国职业教育发展已落后于市场需要。

对职业教育发展,政府不可谓不重视。现实中,制约职业教育发展的瓶颈在于企业主体缺失。对此,国务院日前出台《关于加快发展现代职业教育的决定》提出,鼓励行业和企业举办或参与举办职业教育,发挥企业办学作用。但企业参与办学的积极性不高,既是因为企业认识不到位,也与目前的政策体系、法律法规不健全密切相关。如何通过政策调整,引导和鼓励企业真正成为办学主体,避免“剃头挑子一头热”,是职教发展的关键。

我国《职业教育法》虽然规定企业参与办学可享受相关税收优惠,但具体

的实施细则未能落到实处。相对而言,一些国家如德国在《联邦职业教育法》和《企业基本法》规定,参与职业教育的企业一般可获得其培训费用的50%至80%的补助,就有了明确的执行标准。我国应尽快修订相关法律,对企业参与办学可享受的财政支持、税收减免、信贷优惠以及在职教中的责任义务予以明确,引导支持企业与企业互惠互利,合作办学、合作就业。

这其中,要特别鼓励企业举办民办职业院校。可以发现,我国大中型企业目前很少举办教育。韩国浦项科技大学是由韩国浦项钢铁公司1984年资助创建的,办学30年就跻身世界一流大学行列。日本知名企业纷纷自办教学

机构,如丰田工业大学、松下商学院等。我国也应充分利用市场机制,支持各类企业通过独资、合资、合作等形式举办民办职业教育。

此外,建立企业参与职业院校决策机构的体制机制也十分关键。当前,我国企业负责人普遍反映,之所以不愿参与职业教育办学,很重要的一个原因是企业参与办学名不正言不顺,缺乏畅通的渠道。在职业院校里,一般是校长书记说了算,企业缺乏话语权,即使参与投资办学,也多半像个“赞助生”。对此,应修订职业院校章程,完善内部治理结构,建立由企业代表参与的董事会、理事会,使企业办学主体身份合法化,校企双方真正形成利益合作共同体。这样才能实现产教深度融合、校企紧密合作,使职业院校专业设置与产业需求、课程内容与职业标准、教学过程与生产过程、毕业证书与职业资格证书对接。