

理性看待“逆城镇化”

郭文婧



截至目前，浙江、河南、四川、陕西、江西等地均出台了户籍制度改革的政策，但相当数量的农民却因担心自己原有利益受损和难以享受城市居民配套待遇而心存顾虑，“进城不落户”的现象突出，甚至出现了原有城市户籍人口希望换成农村户籍的“逆城镇化”现象。

所谓“逆城镇化”，是指人口从大城市向小城镇甚至非城镇区迁移。“逆城镇化”包括“郊区化”，但又不等同于“郊区化”，它不仅包括人口的流动，还包括资源从城市核心区向郊区流动，从大都市向中小城市、农村地区流动。城镇化理论表明，当城镇化率达到30%时，城镇化进程驶入快车道，当城镇化率达到70%时，其脚步又会自动放缓。也就是说，逆城镇化



该给物流企业减减负了

刘英团

中国物流与采购联合会日前发布报告显示，2013年我国社会物流总费用10.2万亿元，同比增长9.3%，占GDP的比重为18.0%，不仅高于欧美日等发达经济体，也明显高于经济发展水平相近的印度、巴西等金砖国家。

统计显示，物流成本占成品最终成本的比例，发达国家一般为10%至15%，发展中国家为15%至25%。而对我国制造商而言，这一比例则高达30%至40%。与此同时，物流企业收入增速低于全社会物流费用增速，物流企业盈利能力偏低。显然，高企的物流成本已成为影响经济社会发展的重要障碍。

当前，我国经济转型处于关键时期，需要发挥内需作为发展主引擎的拉动作用。物流业税负偏重、成本过高，不仅拖累了物流企业的盈利能力，还导致社会资源周转慢、环节多、费用高，不利于我国扩内需战略的实施。从企业生产和居民消费的角度看，中间环节成本的上升，既摊薄了制造业产品利润，又推高了最终消费端价格，必须通过深化流通体制改革，为物流企业和产品减负。根据测算，我国若能每降低一个百分点的物流成本，就会产生近3000亿元的国民经济效益。

一方面，我国物流成本较高与我国目前物流设施“硬件”不足有关，也与企业生产和管理理念有关。对于前者，我国的物流设施仍然无法做到“货畅其流”，比如人均铁路货运里程与发达国家相比差距明显。加大投资力度、加快各类交通路网建设仍然十分必要。对于后者，突出表现在企业物流自营比重

“钻石十年”新起点 丝路经济共融通

田 原



当前，中国—东盟共同发展站在“钻石十年”的新起点。中国提出的建设“中国—东盟命运共同体”和“21世纪海上丝绸之路”、共同落实“2+7合作框架”等重大倡议，为双方经贸关系注入新的强大活力，得到东盟国家广泛而积极的响应。双方以经贸领域为代表的全方位、宽领域、多层次、高水平合作备受期待、前景光明

我国城镇化率已超过50%，但有将近2.4亿的城镇人口只是常住城镇却没有城镇户籍。随着西部地区和城镇的加快发展以及交通条件的日益改善，人口向小城镇甚至非城镇区迁移，也属正常现象。但应防止一些人利用其中漏洞获利

是都市化进程中的必然产物，人们无需过分担忧。

城市的独特魅力在于发达的资讯、活跃的文化、较多的创业机会、便捷的生活、完善的社会保障等。但是，随着以互联网为代表的现代信息技术的发展，以高速公路和高铁为代表的现代交通技术的发展，覆盖城乡居民的社会保障体系的建立，城乡生活质量的差异正在缩小，反而是农村清新的空气和宁静的居住环境让人向往。而且，城市生活的压力也让其吸引力有所削减。

当前，我国城镇化率已超过50%。在这种情况下，我国局部地区出现“逆城镇化”的现象，是十分正常的。“首先，我国城市本身就存在“伪城镇化”的问题，按照公安部的户

籍统计，有将近2.4亿的城镇人口只是常住城镇却没有城镇户籍。其次，我国目前出现的“逆城镇化”的现象，在某种程度上受利益的驱使，而人口流动和资源流动并没有同步。目前，有人千方百计将户口“市政农”，一种情况是改到城郊的农村，而这里即将被城市化，一些人是看中这些地方最终必然会被城市化，想通过拆迁、征地等方式,在再次“农改非”的时候得到更多的利益；另一种情况则是改到富裕的农村，由于这些地方富裕，公共基础设施和福利都较好，人们的的生活方式与价值观念与城市实际上已无差别，本质上就是城镇而非农村。

因此，我们不仅不用担心局部地区出现的“逆城镇化”现象，恰恰相反，

这种“逆城镇化”是中小城镇建设的重大发展机遇，是推进城乡一体化建设的重要动力。在大城市周围的城市和村镇，谁能更好地实现与“逆城镇化”的对接，谁就有机会获得更好的发展。对极少数真正想回到农村生活工作的人，应该完善政策给予支持，因为这将有利于新农村的建设。真正应该提防的问题，是某些有权力有社会影响力的人利用我国户籍制度的漏洞，通过“市政农”、“农改非”做到“红利通吃”。

整体而言，目前我国还不具备“逆城镇化”发展的条件，大多数地区都还处于城镇化的阶段。不过这种现象却提醒我们，需要尽快将“非改农”的牟利冲动关进制度的笼子，更需要提防其中夹杂的腐败。

“安全”坐椅



据报道,我国是儿童安全座椅的生产和出口大国,却是消费和使用的“小国”。同济大学汽车学院日前进行的200多份有效问卷显示,不使用儿童安全座椅的主要原因并不是“价格贵”,而是“孩子不愿意坐”和“拆装太麻烦”。同时,国内市场上销售的儿童安全座椅半数质量堪忧。今年9月,汽车儿童安全座椅被要求纳入3C强制性产品认证管理,过渡期一年,这必将带来行业的一次重要洗牌。儿童安全座椅是儿童乘坐小客车时的重要保护工具,广大家长应认真配备、正确使用,同时也期待所有产品都能保证质量,确保儿童行车安全。

(时 锋)

践行群众路线

“三公”支出须更合理

崔文苑

“三公”经费支出，历来是群众关注的焦点。在群众路线教育实践活动中，“三公”经费支出得到了大幅压缩。经费较活动开展前压缩530.2亿元，下降27.5%；减少因公临时出国（境）2.7万多个批次、9.6万多人。可以说是工作有力、群众满意。

即便如此，缩减“三公”经费的步伐仍不应止步。日前，国务院专门发文对公务车的使用作出规定，取消一般公务用车，并保留必要的机要通信、应急车辆，取消副部级(不含)以下领导干部用车。可以预见，在相当长一段时间内，挤出“三公”经费中的水分，依然不会松动。

下一步，有关部门要继续压缩一般支出，也还要保留合理需求，将重点放在提升“三公”经费支出的质量和效益上来。

一方面，要促进“三公”经费开支实现资金节约、合理使用。压缩“三公”经费支出只是手段，把不该花的钱省下来，把该花的钱花在刀刃上，这才是提升“三公”经费使用效率的关键。比如，削减公务车购置费用等“三公”支出的同时，还应保证合理需求，不能因此影响正常的社会保障与民生需求。

另一方面，要进一步提升政府合理安排资金的能力。合理安排资金，前提是阳光透明，途径是公平公正，目的是促进发展、有利民生。只有把每一分钱都花在了明处，每一分钱都花在了实处，“三公”经费支出才能算经受住了考验。



曲维枝
中国电子商会会长

信息技术推动采购阳光化

中国电子商务正进入密集创新和快速扩张的新阶段，为政府公共采购提供了低成本、高效率的技术支撑。公共采购电商化已成为中国电子商务的新业态，公开透明的运作方式对于遏制采购腐败更是一剂良药。未来应完善制度，打破各自为政、功能混乱的局面，充分挖掘大数据潜力，构建标准统一的全国采购平台。

舒印彪
国家电网公司总经理

电网对外互联互通潜力大

我国周边国家的能源资源储备丰富，与中国之间的互补性强，电网互联互通潜力大。中国巨大的电力需求为相关国家提供了巨大市场，“一带一路”的战略构想使得中国与周边国家实现电力基础设施互联互通成为现实选择。未来应在新能源、储能以及大电网运行控制等领域大力推进技术创新，实现各参与国之间的技术共享。

郑秉文
中国社会科院世界社会保障中心主任

应建设养老金投资机构

养老金投资运营应选择“专门机构投资运营模式”，新建一个统揽全国的市场化投资机构，对全国社会保险基金资产进行统一投资。由于来源于财政的主权养老基金和来自于缴费的养老金的风险容忍度不同，应实施不同的投资策略。未来至少应有两到三家养老金投资机构，多支基金主体可以竞争，各有侧重。

王健林
大连万达集团董事长

中国楼市不会“崩盘”

我国房地产行业的黄金期已经过去，接下来将进入十年左右的平稳发展期，但不会出现“崩盘”，原因有以下三点：一是中国的工业化和城镇化还处于中期，离完成还有距离；二是中国有较为真实的购房住房需求；三是中国的老百姓仍有买房、买地以求“保值”的传统置业习惯。

盖志毅
内蒙古农业大学经济管理学院教授

合力规范羊绒制品市场

眼下，在羊绒制品看似火热的销售背后，也暗藏着由盲目压价所带来的质量缩水问题。应采用4种手段合力规范市场，一是利用经济手段对违规企业、商家进行处罚，同时对优质企业给予适当奖励；二是利用行政手段加大对现实及网络市场的监管力度；三是利用法律手段严格查处羊绒制品的违法案件；四是利用教育手段加强诚信意识培养，树立有诚信、讲信用的做人、为商之道。

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