

增强精准扶贫攻坚战的责任感

陈发明



明确脱贫时间表，是为了更科学合理地制定路线图，有针对性地出台政策措施，为全面建成小康社会打下坚实基础。如果各级政府盲目加码，让“精准扶贫”变成了“精准救济”，就背离了初衷。精准扶贫是一场攻坚战。从战略层面看，精准扶贫缓不得，更急不得，需要有紧迫感，更要有责任感；从战术角度讲，精准扶贫主角是贫困群众，而不是时间节点，归根结底是要让群众摆脱贫困，获得自我发展能力

近日，中央提出6年实现7000万人全部脱贫的目标和路线图，体现了中央对精准扶贫的决心和信心。但从以往实践看，扶贫目标提出之后，很容易出现各级政府不切实际、硬性层层加码的现象。据了解，已有不少扶贫任务颇重的中西部省区提出提前脱贫的目标，个别积贫已久的贫困地区甚至喊出两年脱贫的口号。从全国来看，2013年减少贫困人口1650万人，2014年减少1232万人，连续两年完成减贫1000万人以上的目标任务。按这样的趋势判断，今年再减贫1000万人的目标有望实现。但也要认识到，精准扶贫离脱贫目标越近，攻坚难度就越大。因为剩下的都是“硬骨头”，需要各级政府乃至全社会投入的力量更多一点，力度更大一些，也要更有耐心一些。

精准扶贫是一场攻坚战。从战略层面看，精准扶贫缓不得，更急不得，需要有紧迫感，更要有责任感；从战术角度讲，精准扶贫主角是贫困群众，而不是时间节点，归根结底是要让群众摆脱贫困，获得自我发展能力。一方面，贫困地区的干部要找准“病因”，按照客观规律扶贫，把主要精力放在扶贫开发上，而不是单纯的济贫救困、物质给予上。为此，地方政府和广大帮扶干部要树立正确的政绩观，找准自身角色定位，重在“扶”上做文章，而非在“给”上花力气；要把握好“精准扶贫”与“精准救济”的界限，在优化贫困县考核机制和扶贫资金管理机制上下功夫，在培育贫困地区未来发展和困难群众自身致富能力上下功夫，在拓宽群众增收渠道和发展富民产业上下功夫。

另一方面，贫困群众应树立两种意识。一是主动脱贫意识。精准扶贫首先要让群众精神脱贫，在许多积贫已久的地区，不少群众观念保守，安于现状，温饱无忧则别无他求。扶贫第一要务就是要激活扶贫对象的致富动力，充分发挥其主观能动性，让其在外力帮扶下真正脱贫。即使因为各种突发原因返贫，他们也会通过自身努力再度致富。二是风险意识。救济式扶贫最大的弊端就是返贫率高，授人以鱼而非授人以渔，使受惠群众没有风险意识。而要想改变这些落后观念，需要有耐心和恒心。因此，精准扶贫不可操之过急，不可揠苗助长。扶贫成果不仅要跟上目标的指引，更要获得群众的认可，经得起历史的检验。

来 论

出租汽车改革重在有效竞争

游 昉

政府对出租汽车实行严格管制特别是数量限制，如果运用不恰当，容易形成垄断。优化市场准入退出机制，也能够发挥市场对资源的配置作用，在限定的数量范围内实现有效竞争。我国的出租汽车行业改革瞄准科学定位，引入新业态，建立动态调整运力规模机制，同时，健全市场准入退出机制

在近期关于出租汽车行业改革的舆论中，传统出租汽车行业因为被认定为“垄断行业”身份而遭到口诛笔伐；“专车”介入，又被赋予“反垄断”的意义。而出租车行业之所以被看作是垄断行业，一是政府对出租车实行严格管制，特别是数量限制；二是出租汽车行业具有市场准入壁垒，存在利益固化现象。由于存在信息不对称、过度竞争等问题，出租汽车市场容易出现失灵情况，这也是政府出手管制出租汽车市场的原因之一。而且，数量管制还有利于缓解城市交通拥挤、减少环境污染。世界上大部分城市都采取了类似的措施，某些一度放松数量控制的城市还恢复了限制措施。政府管制特别是数量限制，如果运用不恰当，容易形成垄断。优化市场准入退出机制，也能够发挥市场对资源的配置作用，在限定的数量范围内实现有效竞争。我国的出租汽车行业改革就是朝着这个方向在努力，一方面，科学定位，引入新业态，建立动态调整运力规模机制；另一方面，完善以服务质量

量信誉为导向的传统出租汽车经营权配置和管理制度，健全市场准入退出机制。当然，对“专车”等新的运营模式，也要警惕其出现新问题。专车平台出现后，最初通过烧钱补贴，吸引了一部分原先选择其他出行方式的乘车人，再通过铺天盖地的宣传，吸纳更多私家车加入专车运营队伍，终于迎来专车市场爆发式增长。在这样的情况下，由于缺乏资本支撑，传统出租汽车很容易被挤出市场。但是，在这个过程中，由于消费习惯、支付渠道等因素，其中某一个专车平台容易巩固市场地位，类似“动态加价”提高运价、增减进入平台专车数量等措施可能陆续出现，新的市场进入者将面临巨大障碍。面对专车平台的市场行为，如果在制度设计上预先加以完善，传统出租汽车行业极有可能恶化，整个出租车行业也可能难以健康发展。因此，深化出租汽车行业改革、加快完善相关管理制度势在必行。（作者为杭州市萧山交通局法制科科长）



朱慧卿作

屡错屡犯

“指定”写成“制定”、“车辆”成了“车俩”……仅有86个汉字的小小指示牌上出现了4个错字。不仅中文错了，标点和英文翻译也不对。这事发生在作为宁波城市文化核心与窗口的宁波博物馆内。其实，文化窗口犯如此“低级错误”已经不是第一次了，之前不少地区的旅游景点都出现过类似的问题。只是，“低级错误”屡错屡犯，恐怕与文化程度没多大关系，而是集体性不负责、不严谨所致。具体办事者“随便写写”，完成后不校对；相关领导或者根本不看，或者只是“随便看看”，没有把关意识；其他工作人员视而不见，任由“错别字指示牌”立于公众眼皮底下。细节体现真实的管理水平、体现真实的工作作风，希望这些“细节”上的问题被早日纠正为好。（时 锋）

思 辨

药品包装要删繁就简

冯其予

日前，中国医药包装协会等6家机构的一项调查显示，我国医疗机构和许多慢性病患者用药，在包装上存在极大浪费。尽快对药品包装“删繁就简”，推动我国医院用药向大包装、个人长期用药向月包装转变已成为共识。对医院而言，随着自动包药机数量的增加，临床对大包装药品需求旺盛。长期以来，我国医药市场销售的口服固体剂绝大多数为30粒以下的小包装，拆除小包装耗费医院大量人力物力，还会造成资源浪费。同时，精美过度包装的药品在定价上存在较大浮动空间，成为药贩子回收重点，加剧了药品转手倒卖和造假行为的发生概率。对患者来说，药品包装的改变，不仅能降低成本，也可以避免短期内反复多次去医院开药拿药。我国以“三高”为主的慢性病患者数量较大，他们一般年龄较大、需要长期门诊用药，最适宜使用的是4周中等用量的包装；在自动包药机推广使用和环保标准日益严格的情况下，大包装量塑料瓶药品包装最适宜住院患者。不仅如此，小包装所使用的铝箔、铝塑板等废弃物不易降解，回收利用难度大，处理包装废弃物会对环境造成再次污染。从上述情况看，药品包装“删繁就简”，既是客观需求，也是行业的发展方向。适宜的药品包装，不仅与患者用药的安全性、便利性密切相关，也直接关系到社会资源的合理利用程度和环境保护水平、关乎医疗机构对药品的有效管理程度。

因此，相关部门应支持大包装和月包装药品在临床的使用，调整相关政策，鼓励生产企业开发生产大包装和月包装药品，同时，通过立法推行易降解、可回收、防造假技术。医疗机构有必要研究大包装药品分装的工作流程、质量控制措施和标准，制定临床使用大包装药品管理规范，切实保证大包装药品分装后的质量。药企则需要从源头控制资源浪费和环境污染，积极促进废弃物包装再生利用。



郑栅洁
国家能源局副局长

破解新能源汽车充电难题

目前，我国电动汽车充电基础设施建设仍存在认识不统一、配套政策不完善、协调推进难度大、标准规范不健全等问题。未来，涉及标准建设的多项工作将陆续推进。一是尽快完成充电接口和通信协议等关键国家标准的修订稿发布；二是要对存量充电设施进行改造升级，尽快实现充电标准全国统一；三是制定无线充电等新型充电技术标准；四是规范计量、计费、结算等运营服务管理。

刘学智
交通银行金融研究中心研究员

多种因素影响进口降幅收窄

综合各方面因素，今年四季度出口将比三季度有所改善。但考虑到去年四季度各月出口规模基数较高，使出口大幅回升难度加大。此前一直处于“两位数”跌幅的进口，是拉低前三季度外贸增速的主要原因。当前，国际大宗商品价格仍在低位震荡，国内制造业去产能压力不减、铁矿石等需求较弱。随着稳增长力度加大，大量基础设施建设投资将带动进口需求改善，进口降幅有望收窄但仍将保持负增长。

洪天云
国务院扶贫办副主任

农村电商要遵守“游戏规则”

互联网如同高速公路，一些个体电商就像没有经过培训的驾驶员，不遵守交通规则，使农村商品的高速流通出现混乱。引进有实力的大型电商，就是要让贫困地区的农民知道，高速公路不能人畜共穿、乱穿。淘宝店开到贫困村，如果游戏规则和人才培养不到位，就会既糟蹋土特产，又糟蹋互联网。大型电商可以有效组织农民，通过标准化和现代物流，快速而高效地与全国市场对接。

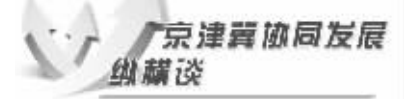
赵 萍
商务部研究院消费经济研究部副主任

服务消费潜力有待释放

在稳增长背景下，要发挥“三驾马车”特别是消费对经济增长的拉动作用，稳住农村消费其实就是稳住了总消费的增长。目前，服务业已占据GDP“半壁江山”，消费对经济增长的贡献率达到60%，服务消费对GDP贡献增强是大势所趋。随着服务业规模扩大、市场准入放宽和改革监管模式优化，服务业体系将逐步完善，服务消费潜力将进一步释放。（以上观点摘编自新华社报道）

探寻京津冀生态一体化新路径

祝尔娟



面对日益严峻的资源生态环境压力，京津冀乃至周边的省份，必须走生态一体化之路。为此，要统一规划建设区域生态安全体系；促进循环绿色低碳发展，探索人口资源环境相协调的发展新模式；拓宽生态环境共建共享的资金渠道，探索多元化补偿机制；建立生态环境危机管理体系

生态一体化建设、环境联防联控，是实现京津冀可持续发展、提高人民健康福祉的根本保障。大气污染与生态环境恶化是不受城市行政边界限制的，京津冀地区本就是地缘相近、人缘相亲的经济圈、文化圈和生态圈，面对日益严峻的资源生态环境压力，京津冀乃至周边的省份，早已形成唇齿相依的生态共同体，必须走生态一体化之路。目前，京津冀大气环境治理的联防联控已经打破地域，“APEC蓝”就是多省区市协同出击的充分体现。按照《京津冀协同发展规划纲要》部署，通过生态一体化共建联防，破解资源生态难题，共建环境优美、生态良好的宜居家园，是京津冀地区在相当长一段时期内的重要任务。具体来说，要从以下几方面入手。即，统一规划建设区域生态安全体系；促进循环绿色低碳发展，探索人口资源环境相协调的发展新模式；拓宽生态环境共建共享的资金渠道，探索多元化补偿机制；建立生态

环境危机管理体系。但是，京津冀目前尚未建立起一套生态环境共建共享的有效机制。也就是说，尚未形成共同参与、成本共担、收益共享的互动机制，无法保障区域内不同功能区都能实现公平和谐的良好发展；尚未健全统一规划、严格监管、法律护航的管理制度；尚未建立起以市场运作为基础、政策支持为补充的区域生态补偿机制。纵观发达国家“先污染、后治理”的历程，制度建设在其中起着关键性作用。资源环境“倒逼”、可持续发展理念、低碳绿色发展方式、科学技术重大突破和资源价值化等制度性安排，是实现环境恶化到生态良好转变的基本条件。在我国区域发展不平衡的背景下，推进区域生态一体化，制度保障尤为重要。当前，亟须在经济发达的大都市与经济贫困的生态涵养区之间，建立起一套区域生态补偿机制、稀缺资源有偿使用机制等，使欠发达的生态涵养区

获得生态补偿，换取地方发展的资本和条件。鉴于此，完善京津冀生态环境共建共享的体制机制可以从四个方面入手。一是完善多元化生态补偿机制。比如，开征汽车尾气碳排放和高碳能源产品消费税；建立区域生态建设基金；向生态涵养区提供优惠贷款。二是完善市场化运作机制。比如，完善水资源有偿使用；完善生态产品资格认证制度，实现由消费者付费的生态服务机制；推动生态产品产业化、环保产业专业化。三是加强政府的生态规划、服务与监管。比如，制定区域生态建设统一规划并赋予其法律权威性；建立区域统一的技术平台和检测平台；实行政府生态问责制。四是完善立法与严格执法。比如，尽快完善生态环境法律体系及配套政策；严格实施生态环保法律的立法、司法、执法和监督程序，扭转“违法成本低、守法成本高”的局面。（作者系首都经济贸易大学教授）

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 牛瑾 祝伟