

辩证看待当前经济形势②

既要看速度，还要看结构

齐平

正确认识和处理好速度与效益、速度与质量、速度与结构的关系，既要防止出现经济失速的风险，顶住下行压力，保持稳定增长；又要改变以速度论英雄的政绩观，不失时机推进改革和调整，破除“速度焦虑症”。伴随着由投资驱动转向消费拉动为主、由工业主导转向服务业主导的重大转变，中国经济将会步入更加稳健、更有质量、更可持续的发展新阶段

一段时间以来，受多重因素影响，我国经济发展面临较大下行压力。今年前三季度，我国国内生产总值同比增长6.9%，这是自2009年二季度以来首次经济增长率“破7”，由此引发了人们对增速是否进一步减缓的焦虑。

与此前8%、9%乃至动辄两位数的增速相比，6.9%的经济增速确实不算高；但与国际普遍平均水平相比，这个增速并不低。与保持比较充足的就业、百姓收入有所增长、环境不断改善等目标相对照，目前7%左右的增速仍处于合理区间，是可以接受和承受的。

经济增速下行，有国际国内两方面的原因。国际金融危机后，世界经济增长乏力，国际市场持续动荡。同时，各国纷纷反思以往经济增长模式，进行发展战略调整。我国经济已进入转型升级的关键时期。支撑要素投入型增长方式的环境正在发生改变，以往多年高速增长积累的深层次矛盾逐步凸显，短期内很难复制原有高速增长的路径。从前三

季度情况看，受世界经济和国际市场变化等因素影响，我国出口增速明显下降，房地产投资增速降幅加大，基础设施投资增速也有所降低，钢铁、水泥等行业过剩产能调整力度加大。尽管困难重重，挑战不断，我国经济仍然实现了6.9%的增长，实属来之不易。

经济运行自有其规律，并不以人们的愿望和热情而转移。诚如习近平总书记在接受路透社采访时所指出的，“一个国家经济增长，有快有慢是正常的，不能说只能加速、不能减速，这不符合经济规律”。面对变化了的形势，如果一味地追求过高的增长速度，是不切实际的，也是不可持续的。中国经济进入新常态，正确认识和处理好速度与效益、速度与质量、速度与结构的关系，尤为重要。既要防止出现经济失速的风险，顶住下行压力，保持稳定增长；又要改变以速度论英雄的政绩观，不失时机推进改革和调整，破除“速度焦虑症”。

与增速相比，经济增长背后的结构和内涵，是经济发展质量的更重要指标。分析今年前三季度的数据，可以看到，中国经济增长格局正在发生重大变化，呈现出“速度变化、结构优化、动力转换”的新特点。其中，有两个数字值得关注：

一是第三产业增加值占GDP比重达到51.4%。这是我国第三产业增加值占GDP比重首次突破50%，也是继2013年服务业占比首次超过工业后，我国产业结构上的又一里程碑式变化，表明服务业为主体的产业结构正在加速形成。

二是最终消费支出对国内生产总值增长的贡献率达58.4%，比上年同期提高9.3个百分点。消费对经济增长的贡献显著提高，以消费主导的经济增长形成趋势，正在改变经济增长主要靠投资拉动的格局。

此外，在工业结构中，前9个月，高技术产业增加值增长速度达到

10.4%，高出规模以上工业增长速度4.2个百分点；在消费结构中，全国网上商品零售额同比增长35.6%，比社会消费品零售总额多25.1个百分点。这些都充分反映了在经济运行总体平稳的同时，我国经济结构调整和转型升级步伐加快，新动力正在孕育，积极因素不断累积，我国经济迈向中高端水平的基础更加扎实。

不同的经济结构蕴含不同的发展潜力。比如，服务业主导的经济结构对于就业的容纳量更大。在经济增速放缓的情况下，今年1至9月城镇新增就业提前完成全年指标。比如，创新驱动的增长主要不是靠投入量的增加，而是靠不断提高全要素生产率。今年前三季度单位国内生产总值能耗同比下降了5.7%。

可以预见，伴随着由投资驱动转向消费拉动为主、由工业主导转向服务业主导的重大转变，中国经济将会步入更加稳健、更有质量、更可持续的发展新阶段。

思辨

老人扶不扶 在德不在险

刘亮

近日，阿里巴巴旗下的支付宝推出“扶老人险”，保费3元，最高可获2万元的法律诉讼费用赔偿。此举引起争论。

“扶老人险”试图以商业模式化解道德风险，有鼓励人们行善助人的作用。但道德范畴的事情是否适宜用商业手段，本身就是一个值得讨论的问题。恻隐之心，人皆有之。面对倒地的老人，每个人都有帮扶救助的道德义务，这是社会道德的底线。“扶老人险”是一个面向所有人的开放性险种，针对的行为也不是“特定行为”，而是扶老助弱的公序良俗。“扶老人险”既然是商业保险的一种，就必然具有营利性。借人性中恶的一面来营销，借公序良俗的破坏来营利，可能本身就是不道德的。

“扶老人险”的推出，也折射出法律和道德范畴内应对讹人者的手段和力度不足。法律的准则之一是，任何人都应从自己的错误行为中获利。对于受到救助而讹人的老年人，应当严格依法追究其诽谤和敲诈勒索的责任，保证救助者的名誉和经济利益不受损失。在举证责任方面，应当向救助者一方倾斜。深圳市在2013年开始实施《深圳经济特区救助者权益保护规定》，其中就规定：“被救助者主张其人身损害是由救助者造成的，应当提供证据予以证明。”

道德层面，应当对扶老行善者予以褒扬和奖励，还可以通过免费法律援助和设立公益基金来防范被讹诈。长远来讲，则要在全社会范围内加强社会主义核心价值观的宣传教育，营造人人崇德向善、大家互帮互助的良好氛围。

总之，行善被讹的困境折射的是公序良俗的破坏，不能也不应通过商业保险解决。“德”上出了事，还应回到“德”上下功夫求解。还是那句话，在德不在险。

网友评说

“国考”报名冷热不均

为期10天的2016年度国家公务员考试报名工作已过半程。截至19日17时的统计数据显示，已有超过32万人报名本次国考，最热岗位来自人社部，竞争比达1430比1，仍有1358个岗位报考人数为零。

@土著人贝贝：这主要是两方面造成的：一是专业限制。你以为某个岗位所有人都能报名？一般岗位都有专业限制，某少部分专业才能报考，出现冷门很正常；二是信息不对称。报考的考生又不知道哪个是热门哪个是冷门，只有报考结束了才知道哪个职位的报考比例。如果能全程公布报考人数，相信还是会有很多人报考那些冷门职位的。

@MiLuo：其实应该是无人问津的岗位大多在基层，特别是乡镇，现在公务员招考，市级、省级的单位一般招的很少或不招，大部分岗位全在基层，而市级、省级岗位多是从基层选调上来的或内部选考，要有基层工作经验。

丽江发布音乐新规

云南丽江近日发布新规：古城白天禁播音乐，晚上酒吧一条街音乐23：30关停，其他酒店23：00，餐吧、书吧等18：00-23：00可放轻音乐，但不准任何形式演艺或弹唱节目；室外噪音55分贝以下，违规者停业整顿7天并罚款。

@皇家地理学会：本来非常清静优雅的一个地方，让一些商家把环境搞得乌烟瘴气。去了一次就再也不想去了。

@5610380269：现在的丽江少了一份宁静。支持！

庆丰回应卫生问题

此前，有网友爆料在庆丰包子铺吃出蟑螂等。对此，庆丰包子铺日前在官微上发布回应，称经庆丰包子铺总部调查核实，这两家店均存在违反食品卫生规定的问题，并对涉事店铺采取停业整顿的举措。

@黑光摄影群：卫生是食品连锁最大的隐患，这也是很多知名品牌不做加盟的原因。

@凤凰羽冠：只收加盟费，不负责监管，容易出现挂着羊头卖狗肉的现象！

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjgc@163.com。

本版编辑 牛瑾 祝伟

你说我论·热议出租车改革

谁为“众泰”解忧

张毅

被舆论称为全国首家“众筹”成立的西安众泰出租车公司，引发行业和社会广泛关注。这个寄托着不少从业者憧憬的“草根”企业却面临挂牌容易上路难的窘境。原因在于，按照当地行业管理规定，取得新增出租车经营权必须参与招投标；参与招投标，又必须具备主管部门颁发的“出租汽车经营权证书和道路运输经营许可证且近三年在全市服务质量考核中排名非后三名”。

参与招投标，才有可能获得新增经营权；有了经营权，才可能获颁道路运输经营许可证；具备“两证”且行业评价不差才有资格参与招投标。很显然，在当地的行业管理实践中，出租车经营权等资质与招投标互为前置条件。于是，“众泰”面临一个古老的难题：到底应该先养鸡还是先下蛋？

平心而论，当地出租车行业的相关法规已实施多年，并非刻意刁难“众泰”；况且，出租车经营权是满足

大众出行需求的公共资源，地方政府的确有科学调控规模的必要和责任。只是，这种公共资源本身又具备市场竞争的属性，而市场竞争的前提是相关主体有序进出公平博弈的开放环境。站在管理者的角度，“众泰”出现以前，当地相关行业法规和管理模式行之有效且行业生态已趋稳定。但是任何一个行业的恒定状态都是暂时的，长久的过度恒定只能说明两个问题：其一，市场规则失效；其二，利益格局高度固化。这些都是市场缺乏活力的表现。

近日《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见》（征求意见稿）出台，就顶层设计而言，方向明晰，原则明确。接下来要考验的，可能就是地方部门的改革意愿与发展担当了，打破既有的行业“闭环”现状或许是一个突破口。就此而言，先行一步的义乌、杭州等地的探索值得借鉴。



朱慧卿作

退还有偿使用金

据报道，杭州市近日启动出租车改革，停止收取经营权有偿使用金，将一次性退还2600余辆出租汽车近1亿元的有偿使用金，这一规定引起社会广泛关注。面对事关公众利益难点问题，杭州知难而进，这一极具魄力的改革举动，直面核心顽疾亮出手术刀，敢于触动既得利益的奶酪。例如，停止收取经营权有偿使用金，这直接影响“份子钱”；放开出租车总量和价格管控，改变僵硬刻板的管制方式；清理产权关系，减少出租车经营利益阶层等，值得各地借鉴。（时锋）

出租车改革还需放管结合

齐慧

当前出租汽车行业确实存在许多痼疾，以市场化方式解决存在的问题是大势所趋。但市场化并不意味着绝对自由，出租汽车的定位是城市公共交通的补充，在推动市场化的同时仍然需要加强监管，确保行业健康发展

交通运输部日前发布《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见（征求意见稿）》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》，向社会广泛征求意见。从初步反映看，改革的方向和原则得到了舆论的肯定。但也有一些人认为，这两个文件对出租车行业的管控尤其是网络租车的管控仍然较严，应该完全放开监管，由市场来决定，优胜劣汰。

当前出租汽车行业确实存在许多痼疾，以市场化方式解决存在的问题是大势所趋。但市场化并不意味着绝对自由，出租汽车的定位是城市公共交通的补充，为社会公众提供个性化运输服务，它的定位和较低的运输效率决定其发展应该受到一定限制，因此在推动市场化的同时仍然需要加强监管，确保行业健康发展。

放权、加强监管，让各自发挥所长，构建新老业态共存的多样化服务体系，让百姓享受到安全可靠又舒心的服务。在传统出租汽车领域，一些地方存在出租汽车“打车难”、行业服务质量不高的现象，究其原因，在于之前行业高度管控、资源高度集中带来的利益固化，缺乏有效竞争，从而带来供需失衡、经营权管理不尽规范、服务水平难以提升等问题，具体来说，就是司机反映份子钱高、工作累，乘客反映打车难、服务差。对此，《指导意见》明确要求，出租车经营权不得炒卖和擅自转让；对出租车经营权实行期限限制，逐步取消有偿使用费；新增出租汽车经营权全部实行无偿使用，并不得变更经营主体，各地不得新出台经营权有偿使用政策。此举是迈向市场化重要一步，也是政府放权的重要举措，有利于打破经营垄断，推动出租车经营向市场放权，激发市场活力。从实际操作看，目前各地每辆出租车每年需缴纳几千元到一万元不等的经营权使用费，以全国100多万辆出

租车保有量来看，政府将减少一笔很大的收入，这也体现了政府推进改革的决心。

近年来互联网约车的高速发展，起到了“鲇鱼”的作用，倒逼传统出租车行业进行改革。《指导意见》正式承认互联网专车的合法地位，体现了开放的态度，希望利用其先进的技术手段，弥补传统出租车服务的弱点，搭建更好的出租汽车服务网络。《指导意见》对专车提出明确专车公司的主体地位、要求车辆必须是营运车辆、驾驶员人员具有相应资质等要求，这不仅公平竞争所必需的，更是为乘客安全着想。

任何改革都不是一蹴而就，都伴随着旧有秩序的打破和新秩序的形成，伴随着利益的冲突，需要一定的过程。目前，两个文件仍在征求意见的过程中，还有许多细节尚未确定，希望各行各业的人都踊跃出谋划策，尽早形成更加简便、科学、合理的管理措施，为百姓出行提供更加方便快捷的通道。