去产能要发挥政府与市场的合力作用

栾笑语

深度观察

化解过剩产能在落实中遭遇许多现实障碍，一个重要原因是一些地方和部门对传统发展方式过度依赖，产业结构转型升级难寻过硬的突破口。将去产能与常态化执法、强制性标准挂钩，一个显而易见的好处，就是让政府和市场各司其职、各尽其力

近日，工信部提出要“通过完善综合标准体系，加严常态化执法和强制性标准实施”推动落后产能退出，同时“更加注重能耗、环保、质量、安全、技术标准协同推进”。这是通过法治化、市场化手段倒逼过剩产能退出的重要举措，蕴含着政府作用与市场行为的合力。

化解过剩产能是深化供给侧结构性改革的一项重点任务，中央三令五申，但在落实中却遭遇许多现实障碍。一个突出的问题就是一些地方和部门对传统发展方式过度依赖，产业结构转型升级难寻过硬的突破口。对此，一些地方政府都找不到精准有效的突破口。有的是做得太少，去产能的“减法”近在眼前，新动力的“加法”顶不上去，化解过剩产能缺乏积极性，于是止步观望；有的是管得太多，以行政手段直接干预微观经济，打乱了市场运行的节奏，即便一些短期办法见了效，也缺乏长效机制。有些地方站不准位置，市场指挥棒就会失灵，两者都力不从心，结果只能是旧的拖累去不掉，新的动力起不来。

面对产业发展新旧交替的关键点，进一步理顺政府与市场的关系、发挥二者合力，是解决问题的根本之策。将去产能与常态化执法、强制性标准挂钩，一个显而易见的好处，就是让政府和市场各司其职、各尽其力。一方面，充分利用法律法规的约束和综合标准的门槛，营造公平竞争的市场环境，依法依规推动过剩产能退出，正是更好发挥政府作用的有益途径，有力且有度；另一方面，政府确定的“规则”会引发市场的连锁反应，市场将据此优化供给结构，促进优胜劣汰，倒逼企业自动自觉砍掉产能包袱，培育新的发展动能。

站在更高层面上看，提高节能环保等综合标准门槛，并非只是“去产能”，同时也是“补短板”。强调能耗、环保、质量、安全、技术标准协同推进，在去产能的过程中，必然会带来更多绿色发展的新机遇，激励企业加大对新技术、新模式和新业态的创新性投入。在一“去”一“补”之间，发挥好政府与市场的合力作用，必将会找到越来越多的产业结构转型升级新支点。

思辨

乐见资助体系向育人转变

余 颖

日前召开的国务院常务会议决定，免除普通高中建档立卡家庭经济困难学生学杂费，推进扶贫攻坚。同时，从今年8月15日起的一个月内，教育部也开通了高校学生资助热线，为家庭困难学生顺利入学答疑解惑。这一系列举措的目的只有一个，那就是“不让一个学生因家庭经济困难而失学”。

近年来，我国资助政策体系逐步健全，有力促进了教育公平，推进了扶贫攻坚任务落实，体现着共享发展的理念。之前学生资助工作的目标是确保家庭经济困难学生不失学，可以说，这一基础目标已基本实现。下一阶段，资助工作应实现从单纯帮助学生完成学业向引导其健康成长发展、以资助育人转变。

以往的受助学生常常被打上“穷”的烙印，致使部分学生因为不愿被看不起而拒绝申请资助。虽然这样的顾虑完全没有必要，但也提醒各方，可考虑适当增加激励性资助项目，让困难学生通过自身努力获得助学金，让资助成为“上进”的表彰形式。

而且，在“大众创业、万众创新”蔚然成风的当下，资助育人还要着力提升受助学生的创新意识和创业能力。具体来说，应重点培养其实践能力，鼓励并帮助受助学生广泛参与社会调查、生产劳动、科技发明和勤工助学活动，使他们能动手、会动手。对一些创新能力、创新意识突出的好苗子，还可资助其出国（境）学习交流，开阔视野；对一些有创业意愿但家庭经济困难的学生，则可通过设立创业助学金的方式，支持他们创新创业。

总之，当下的资助工作不应只局限于发钱，更要广开渠道、创新渠道。同时，也要结合青年学生的需求，利用新媒体打造学生乐于接受的新模式。比如，举办成长成才主题征文、演讲、微电影、志愿者服务等活动；在奖助学金评审及发放时开展诚信教育等。唯有如此，资助工作才可能成为青年学生成长的引路标，陪伴他们为理想而努力、为梦想而拼搏。

分级诊疗有待制度护航

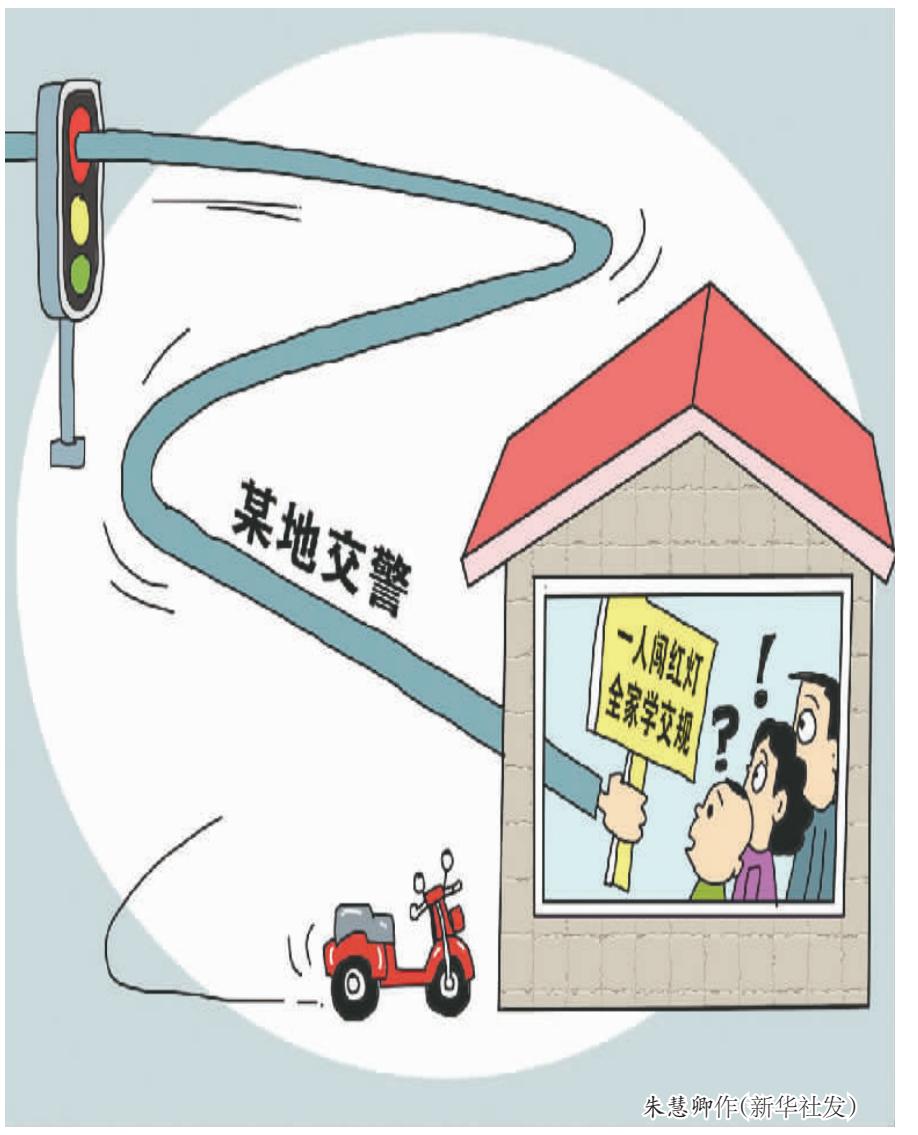
廖海金

日前，北京市卫计委等四部门联合发布《北京市分级诊疗制度建设2016-2017年度的重点任务》，提出今年内105种大医院慢性病常用药将下放至社区，今年起北京市基层医疗卫生机构绩效工资总量将上浮20%。

分级诊疗是新医改的重要目标，但现实中在个别地方却遭遇基层落实难，有的医院出现人为设置“权利转诊”、外请“开飞刀”、双向转诊变单向输送等问题。相关问题的出现，表明各级医疗机构服务水平还有待提高、转诊流程亟需规范、基层首诊尚未真正落实。在这样的背景下，北京市此番为推进分级诊疗开出的“药方”效果值得期待。

长期以来，我国存在的“看病难”问题往往被认为是医疗供给不足所致。但随着医改的推进，医疗供给结构不合理逐渐成为关键因素，大医院门庭若市、小医院门可罗雀加重了“看病难”问题。如何让病人向基层下沉，实现不同级别医院有效分工，建立分级诊疗、急慢分治的就医新秩序，就成为改革重点。

要想将改革落实到位，就要打破财政、医保、物价等制度层面的壁垒。一方面，尽快实现政策层面调整，加大分级报销之间的等级差异，让基层诊疗更具报销比例上的优势。患者若去基层医院看病，医保起付标准比大医院低，报销比例则比大医院高；另一方面，要打通各级医院之间的转诊通道。既要避免不必要的重复检查，还要给转诊患者提供各种便利。如从社区医院转诊到大医院的患者，无须排队挂号便可直接就诊，这对于患者选择社区首诊无疑具有激励作用。当然，在运用医保经济杠杆的同时，还需规范转诊流程，制定转诊指导目录，避免出现人为设置的转诊门槛。



朱慧卿作(新华社发)

“跟踪到家”

近日，海南三亚交警为治理电动车行驶机动车道、闯红灯、逆行等交通违法行为，采取了便衣蹲点并用执法记录仪对交通违法行为人进行曝光，并前往闯红灯行为人家中开展交通安全教育的做法。经媒体报道后，“一人闯红灯，全家学交规”的做法备受人们热议。有人对此表示支持，这有利于让更多的人增强交通法律意识，可减少交通违法行为。也有人认为，尽管出发点是好的，但相关做法有悖于“罪责自负”的法治理念，交警追踪到家、让写“悔过书”等，容易对当事人造成名誉、精神损害，存在行政程序是否合法的质疑。 （时 锋）

从源头抑制“假证买卖”

杨朝清

暑期已近尾声，云南某高校学生小王开始考虑开“实习证明”的事儿了。虽然只顾着玩儿、压根没去实习过，但他并不着急，反正网上可以买到实习证明。当然，除了实习证明，代开医院病假条、代写公文报告……网上都可以提供“一条龙”服务。

“假证买卖”屡禁不止，还从线下发展到了线上，其实折射出的是某些人的精神缺“钙”，是一种自欺欺人的做法。以实习证明为例，实习本身是大学生走进社会、发掘自身内在潜力，补自身欠缺、短板的过程，最终受益的还是学生自己。如果以“买假证”的方式去“完成实习”，即便有了一份看上去很美好的“结果”，却错失了实践锻炼的机会。值得庆幸的是，由于信息技术越来越发达，“假证买卖”的生存空间正在被压缩。

再进一步说，弄虚作假固然不对，但“沉没的声音”更需要打捞。当实习得不到大学生的价值认同，他们就难免会采取“变通”的做法；当用人单位的管理不够科学不够人性化，少数员工便会用买来的“假证”换取他们应得的劳动权益；当评价机制不够科学、不尽合理，一些有能力却没有证书的人不得不剑走偏锋。所以说，建设诚信社会、提高人们的诚信水平，除了提高违规成本，也需要实现考核办法、评价体系、管理观念的更新，这有助于从源头压缩“假证买卖”的市场需求。

众声

聂林海
商务部电子商务与信息化司巡视员

加快电子商务立法

近年来，我国电子商务交易额快速增长，近5年的平均增速超过35%。今年上半年，在消费增速有所放缓的情况下，我国网络零售额达2.2367万亿元，同比依然增长28.2%；同时，占社会消费品零售总额的比重达到11.6%，保持良好势头。下一步，应加快电子商务立法，完善相关法规标准建设；推动重点领域电子商务应用，包括线上线下联动、电子商务进农村和社区、促进跨境电商发展等；开展第三批电子商务示范城市创建；加强电子商务信用体系和人才队伍建设。

郭万达
深圳综合开发研究院常务副院长

深港通助推人民币国际化

用人民币交易，就会增加对人民币的需求。深港通有利于国际投资者经由香港市场更全面地投资中国内地市场，将促进跨境人民币资金流动，意味着人民币国际化进程再向前迈进一步。随着中国资本市场开放和人民币国际化进程的深入，中国金融资源全球化配置的时代正在到来。沪港通和深港通，都有助中国资本市场有序达到全面双向开放，助推人民币国际化进程，同时也有利于巩固香港作为国际金融中心的地位。

刘小兵
上海财经大学公共经济与管理学院教授

收益留校有助科技成果转化

高校科技成果转化收益留归学校，尤其对理工科院校来说，是件好事。当下，国家鼓励科技创新，把权力交给学校。教师利用国有资产进行创新，学校可以取得一部分收益作为学校收入加以使用，同时，给予创新人员、研究人员一定奖励，这不仅有利于提高科技人员的创新意识，也会激励学校加快对科技成果的转移转化。在这个过程中，无需担心这部分收益可能被挪作他用的问题，因为学校都有自己的财务管理办法，学校资金每年都会接受相关部门的审查。

打破货车“不超不赚钱”怪圈

齐 慧

行业

个体运输业户一般没有稳定的货源和信息源，分散经营，议价能力不强，加上物流企业层层分包运力，形成恶性竞争，货运价格持续低迷，运输户往往会选择通过超载来降低成本。但超载不仅扰乱了运输市场环境，也给社会安全带来极大危害。对此，有关部门必须加强综合治理，多管齐下，营造良好的市场环境。

近日，交通运输部召开电视电话会议，明确将进一步做好货车非法改装和限超治理工作。

多年来，货车超载已成为一个社会顽疾。虽然各级交通部门不断加大执法力度，但运输公司和个体运输户就算冒着违章罚款的风险，也要改装超载。因为在他们看来，不超载就不赚钱。

其实，这是一个错误认识，不赚钱并不是因为装得不够多。

由于经济增速放缓，货运需求正在减缓，公路运力已经出现过剩。据统计，2015年每万元GDP的货运量为6.16吨，较上年6.9吨减少0.74吨。运量的减少直接导致了运价的下降。2015年，我国公路物流运价指数均值为106.3，较上年下滑2.5%，连续3年小幅回落。

从运力市场来看，目前我国公路运力仍在不断增长，且公路运输主体大多是中小货运企业和个体运输业户。2015年，全国约有810万家运输经营业户，其中90%以上为个体运输业户。他们一般没有稳定的货源和信息源，分散经营，议价能力不强。加上物流企业层层分包运力，形成恶性竞争，货运价格持续低迷，甚至低于正常运输成本。在这种情况下，运输户往往会选择通过超载来降低成本。

但是，超载的危害性极大，也就更难赚到钱，由此陷入了恶性循环。

货运车辆的载重上限是有一定标准的，超过这个上限，其稳定性和安全性都无法保障。在我国，每年因货车超载损害的道路桥梁不计其数，因超限超载违法引发的重特大交通事故更是触目惊心。近10年来，在纳入统计的96起事故中，共造成人员死亡481人、伤361人，平均每起事故死亡5人、伤3.7人，死亡率极高。但由于车辆存在改装超载现象，保险赔付就变得十分困难，对出事司机的家庭来说几乎是灭顶之灾。

即便不出事，超载一旦被查扣，不仅会面临高额罚款，在很大程度上提高了货运成本，逼迫运输企业陷入超载的恶性循环，而且超载被发现后往往会扣车、扣证，让许多以运输为业的家庭陷入困境。

总之，超载不仅带不来更多的效益，还扰乱了运输市场环境，并给社会安全带来极大危害。

要解决不超不赚钱、超载也可能不赚钱的怪圈，有关部门必须加强综合治理，多管齐下，营造良好的市场环境。

近些年，我国交通管理部门加大了超载治理力度，从实际效果看，效果是比较明显的。通过超载治理，道路更加畅通，通行效率明显提高。数据显示，通过治超，我国干线公路路况水平近5年提升1.88%，使用寿命延长0.5年。运输效率的提高为运输企业降低了时间成本和运输成本，提高了企业的盈利水平。

通过超载治理，倒逼运输企业提高综合实力，去掉过剩运能。那些非法改装、没有稳定的货源和信息源的个体运输户，成为去运力的主要对象。经过清理，运输市场更加规范，企业实力更强，议价能力也得到了提高。

通过超载治理，也为公铁水联运打下基础，拓宽了货运市场。随着铁路货运市场的开放，公铁水全链条、一体化管理成为可能。通过全链条、一单制管理，实现公铁水的联动发展。公路货运企业将逐步进入铁路运输市场，改变单一的公路运输方式，实现多式联运。

更为重要的是，通过超载治理，减少事故的发生，对社会安全和家庭幸福具有极为重要的意义。

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 马洪超