

积极财政政策加力提效大有可为

董碧娟



作为国家治理体系的基础和支柱，财政发挥着“定海神针”作用。

近年来，我国坚持实施积极的财政政策，通过率先大幅减税降费，调整优化财政支出结构，提高财政资金使用效益等组合措施，为促进经济持续健康发展发挥了不可替代的重要作用。

2018年，积极财政政策表现更加亮眼。比如，下调制造业、交通运输等行业增值税税率等多项减税措施，预计全年为市场主体减负约1.3万亿元。减税规模及其占GDP比重在全世界首屈一指。2018年全国财政支出同比增长8.7%，财政支出保持较高强度和较快进度，强有力地支撑了国家重大战略实施和重点领域改革。

当前，从宏观层面看，我国经济运行稳中有变、变中有忧，外部环境复杂严峻，经济面临下行压力。在微观层面，诸多民营企业、小微企业等对加大减税降费力度、降低实体经济成本呼声较高。对此，中央经济工作会议明确提出“积极的财政政策要加力提效，实施更大规模的减税降费”。

由此，今年的积极财政政策加力提效应大有可为——

如何加力？必须在加大减税降费力度和支出力度上双管齐下。今年1月9日，国务院常务会议走出了今年减税降费“先手棋”，推出一批小微企业减税措施。全国纳税企业总数的95%以上都能享受到此次减税利好，这体现了今年减税降费“加力”的重要方式——提高普惠度。相关部门也正在积极研究制定降低社会保险费率综合方案，进一步减轻企业的社会保险缴费负担。此外，财政支出力度也将加大，并较大幅度增加地方政府专项债券规模，支持重大在建项目建设和补齐短板。

怎样提效？必须提高财政资金的使用效益，要聚焦重点领域和薄弱环节，进一步调整优化支出结构。一方面，要增加对脱贫攻坚、“三农”、结构调整、科技创新、生态环保、民生等领域投入；另一方面，要大力压减一般性支出，严控“三公”经费预算，取消低效无效支出。此外，要化解财政收入放缓与刚性支出之间的矛盾，提高积极财政政策的效能，还必须要抓住预算绩效管理这个“牛鼻子”。要加快建立全方位、全过程、全覆盖的预算绩效管理体系，实现“花钱必问效、无效必问责”。

需要指出的是，积极财政政策加力提效，必须要处理好两对关系。一是处理好稳增长和防风险的关系。一方面要加快地方政府债券发行使用进度，更好发挥专项债对稳投资、促消费的重要作用；另一方面也要规范政府债务管理，既要确保地方政府债券不出风险，也要严格控制地方政府隐性债务风险。

二是处理好政府和市场的关系。在实施积极财政政策过程中，更多通过市场化手段，发挥好财政政策“四两拨千斤”的作用。

积极财政政策加力提效，贵在齐心协力推进落实。在实施积极财政政策过程中，各地各部门面对改革的难点和痛点，不仅要扛住压力、战胜挑战，更要准确、快速、高效地传导和执行各项政策。相信在共同努力下，积极财政政策这枚“定海神针”将释放出更加强劲的能量，为促进经济持续健康发展继续发挥重要作用。

发展新能源汽车莫陷入“二元论”

杨忠阳

与传统燃油车相比，我国电动汽车发展还存在某些有待完善的问题，但实践已经表明，通过发展新能源汽车实现“换道超车”，并非绝无可能。而且，电动汽车的驱动源于电力，极大降低和分散了我国对于石油的依赖，有利于国家能源安全。还须认识到，不应该把新能源汽车与燃油车发展简单对立起来



尽管我国车市今年第一个月产销量下滑均超两位数，但新能源汽车仍旧喜迎“开门红”。中国汽车工业协会数据显示，1月份我国新能源汽车产销分别完成9.1万辆和9.6万辆，同比分别增长113%和138%。不过，与此形成鲜明对比的是，网络和社交媒体上质疑新能源汽车发展的声音仍此起彼伏。

这些质疑声音主要表现为，“电动汽车续航里程短、充电慢”，进而认为“很难颠覆传统燃油车”，然后不忘对我国新能源汽车“换道超车”的战略目标嘲讽一番。对于这样的错误观点，必须坚决予以驳斥，谨防陷入“二元论”。

不可否认，与传统燃油车相比，我国电动汽车确实还有产品设计不够完善，续航里程不够长，充电不够方便，在产品更新较快的情况下保值率低，部分产品明显为迎合补贴而存在等问题。但这些问题并未改变当前全球汽车产业电动化方向，也不阻碍我国新能源汽车产业整体向好趋势。毕竟，技术进步，产品提升，配套基础设施建设，都需要一个过程。得益于国家高

度重视和财政政策大力支持，近年来在以纯电为主的技术路线驱动下，我国新能源汽车产业发展成绩有目共睹，不仅产销规模和产业链完整度位居全球第一，而且在技术上也跃居全球第一梯队，已被视为全球新能源汽车发展的“风向标”。

在传统燃油车发展上，我们追赶发达国家50多年，虽然近年来进步也很大，但由于多种历史原因，短时间内预计很难实现超越。发展新能源汽车，起码现在就能“并跑”，如果考虑到我国互联网技术和应用场景的丰富性，我们就有了更多获胜筹码。更何况，电动车又是智能化的最佳载体。与内燃机需要达到一定转速，才能释放最大扭矩不同，电动机在启动时瞬间就可以达到最大扭矩，并且在运转的平稳性、可维护及未来模块化方面，与内燃机相比明显占优。国家之所以选择推进电动车，某种形式上也是在自动驾驶方面提前卡位。因此，通过发展新能源汽车实现“换道超车”，也并非绝无可能。

当然，“换道超车”并不是发展新

能源汽车的唯一理由。汽车行业对于石油有着深度依赖，汽油、柴油、机油和变速箱油全部源于石油。海关总署最新数据表明，去年我国原油进口同比增长10.1%，达4.62亿吨；成品油进口同比增长13%，至3350万吨，我国已经连续第二年成为全球最大原油进口国，原油对外依存度高达70.9%。由于我国汽车每年耗油量就要占据进口石油的80%，随着保有量不断上升，这将使石油供应出现一个非常大的缺口。与燃油车不同，电动汽车的驱动源于电力，电力的来源可以是石油、煤炭、水利，也可以是核能、太阳能、风能，这就极大降低和分散了我国对于石油的依赖，有利于国家能源安全。

现在，社会上存在一种误解，以为发展新能源汽车“就是完全颠覆燃油车”“不再需要燃油车了”，这其实也是一种“二元论”，是一种典型的“非白即黑”思维。至少从目前的国情和技术阶段来看，我们不应该把新能源汽车与燃油车发展简单对立起来。如果我国将这2.4亿辆汽车全部换成电动汽车，且不问电网是否承受得起，单就生

产动力电池上游的锂、钴资源供应，就可能又被“卡脖子”。反之，如果全是燃油车，又存在能源安全和空气污染问题。因此，当前我国能源汽车与燃油车各保持一定比例发展，才是最好的选择。

尽管有个别国家明确提出了全面禁售燃油车的时间表，但这不等于所有国家都会“照葫芦画瓢”。考虑到技术进步的渐进性和地域的复杂性，我国新能源汽车和燃油车在很长一段时间都将并存，国家在制定禁售燃油车时间表上更不会“一刀切”。应该看到，新能源汽车对燃油车的替代会逐步增加，但这种替代绝不是颠覆性的。即使在新能源汽车技术路线选择上，也将是纯电、插混和燃料电池等“多头并进”。至于谁能胜出，最终还将由市场决定。况且，作为全球最大的汽车市场，车用能源也容得下多元化发展。

（本栏目话题由今日头条提供大数据分析支持）



“科幻图书单”应着眼未来

江德斌

国产科幻影片《流浪地球》点燃了很多青少年学生的科幻热情。于是，一些学校向学生推荐科幻图书书单。不过，有些学校书单列的作品要么是“哈利·波特系列”魔幻书目，要么仍然是一些传统书目。

很长一段时间，科幻作品在国内被视为科普读物的子类，很多人认为科幻小说缺乏科学性，不够严肃，是儿童读物等。其实，科幻属于幻想文学类，更偏重于科学，主要探索的是人类终极命运，科技和未来社会的发展前景，作者提出各种设想，找寻可能性答案，适合保有好奇心的人。可见，阅读科幻小说可以开阔视野、拓展思维，有利于激发人们的想象力。

需要看到的是，科幻小说所描述的科技，具有一定的时代性，部分科幻小说虽然堪称经典，但其描述的内容已落后于科技发展现实，很难吸引学生的兴趣。比如，有些书里描述的时代，还需要乘坐火车、热气球，现在乘飞机一天就能实现；有些书里提到的潜水艇，在该书写作时还没发明出来。阅读此类经典科幻小说，需要学生了解更多的创作背景，了解作者所处的时代，这样才能意识到这类作品的精彩之处。否则，仅靠经典二字，难以吸引今天的学生。所以说，学校要根据当前科技发展水平，向学生推荐具有未来性、时代性的科幻作品，打开超越时代的未来科技想象空间。

不宜拿“网红”当梦想

盛柏臻

据报道，春节期间，在浙江绍兴柯桥打工的某短视频用户郝某某，在拍摄“跳河”短视频时不幸头部触底受伤，经抢救无效死亡。此前，他有一个当“网红”的梦想——“等将来火了，就不用上班了”。

在很大程度上，某些“网红”的成功绝非一种偶然，而是建立在专业团队、专业知识储备以及无数挫折后的经验教训等基础之上的，是通过足够的内容逐步从量变到质变，进而实现“转身”的。所以说，与其视“网红”为目标，不如专注创作过程。

现实中，有很多短视频的制作者想当“网红”，但产品常常会不温不

火，这是正常的。一旦有急于求成的心态，以冒险、刺激的手段吸引眼球、扩大赞赏，最终很可能会走向极端，付出巨大代价。因此，一些短视频制作者特别是个人制作者，应以相关负面新闻为戒，树立起正确的择业观，努力当一名成熟而理性的创业者。

人生不如意事常八九，积累成功经验，分析失败原因，做到扬长避短，寻求差异化竞争，才有更大成功机会。而且，台上一分钟，台下十年功。不宜拿“网红”当梦想，最好应当作为一种结果、一种反馈、一种鼓励，没有必要去刻意求之。

如此“包装”

商海春作 （新华社发）

据新华社报道，重庆市渝中区人民法院近日开庭审理一起“黑外教”案件。一中介机构将不符合在华就业资质的外籍人员“包装”后，派遣到中小学、幼儿园任教。这些所谓的“金牌外教”大多只有初高中学历，有的只有初中学历，甚至有的留有案底。对此，除了加强出入境管理，相关部门还应加强沟通与合作，完善中介机构及外教人员管理的相关规定。特别是应对人力资源中介机构强化管理，定点定时抽查，并加强对外教人员的出入境资料、教育资格等审核力度。

（时 锋）

信贷服务触角延伸至供应链生态圈

钱箬施

多措并举，积极为商业银行疏通道路，包括畅通货币政策传导机制、调整贷款损失准备监管要求，以及支持银行机构尤其是中小机构多渠道补充资本，打通商业银行补充一级资本的渠道等。

从商业银行自身角度来说，要想提升信贷投放能力，部分银行也要改变以往过度关注短期利润的意识，要充分认识到，实体经济长期受损对银行机构的长期发展也是不利的。从具体举措上来看，一方面要优化内部绩效考核的方式方法，要从中长期利益着手，探索如何更好地发挥银行在民营企业和小微企业可持续发展中的作用；另一方面，还要做到增强内源资本与拓宽外源资本补充渠道双管齐下，既要适当提高利润留存比例，夯实核心资本，还需加大资本工具创新，拓宽资本补充渠道。对上市银行而言，除

了股权融资外，还可以发展债券融资等多种资本工具。

在增强信贷投放能力的同时，商业银行还应积极优化信贷投放结构，降低对个人房贷的依赖程度，压缩对过剩产能领域的信贷投放，加大对民营企业、小微企业等普惠金融领域的支持。从商业银行的发展来看，信贷投放结构是与经营效率、盈利以及风险紧密相关的，更合理的信贷投放结构，有助于商业银行在经济转型时期更加有效地配置信贷资源，推动国内经济结构转型升级。

诚然，在优质资产难寻的环境下，可以理解商业银行选择将大量信贷资源投放到违约率较低的个人住房贷款，但信贷投放的行业集中度过高，不利于分散信贷投放的行业风险。

事实上，监管政策也在不断引导商业银行积极调整信贷政策，包括中

国人民银行多次对商业银行实施定向降准政策，推动商业银行支持小微企业发展；中国银保监会也多次提出银行业需实施差异化信贷政策，以推动商业银行根据自身经营目标、结合自身发展优势制定差异化信贷投放策略。

当前，商业银行对民营企业、小微企业的信贷支持仍有不足，要打通企业融资的“最后一公里”，应结合企业特点科学制定项目，在防范风险的基础上，充分发挥商业银行的专业能力，综合行业结构、客户结构等多个因素，建立动态调整信贷结构的长效机制。要做到深入企业内部，挖掘和了解企业需求，并将服务的触角延伸至供应链上下游等生态圈。只有真正做到从企业中来、到企业中去，才能将风险最小化，将效益最大化，实现银行与企业的共赢共生。



盛松成

中欧陆家嘴国际金融研究院常务副院长

客观看待票据融资规模激增

今年1月份票据融资激增与金融机构信贷投放的季节性因素有关，年初的单月信贷投放往往是全年最高的，仅凭票据融资规模激增难以得出“资产荒”的结论。由于春节的错位效应，将1月份和2月份的数据加总后再与历年情况作比较，有助于人们得出更加客观的结论。1月份，由于当时逆周期调节力度加大、企业融资成本下降，叠加春节前银行揽存的因素，结构性存款和票据贴现利率曾有倒挂，确实曾经出现短暂的套利时间窗口。不过，在市场条件下持续套利是难以存在的，套利行为本身也会消除套利空间。随着结构性存款利率向合理水平回归，目前基本没有套利空间。

甄新伟

中国人民大学国际货币研究所研究员

央企开展金融业务需防范风险

央企做大做强做强离不开外部金融机构的有力支持，同样也需要内部高效专业金融服务辅助。央企金融业务有外部金融机构无法替代的特殊价值和作用。但开展金融业务又是一把“双刃剑”，做不好反而会拖累央企主业发展，随着央企普遍开展金融业务，有必要进一步加强监管。一是规避加剧金融“脱实向虚”的风险。二是规避诱发金融风险 and 经营风险。据不完全统计，超过半数的央企把金融投资或服务列入业务板块，有的甚至是主要业务板块。在我国以机构监管为主的金融监管模式下，央企金融业务受到的监管强度相对较低，处于监管薄弱地带。一旦央企金融资产规模增长过快，风控措施跟进不及时不到位，就容易发生金融风险。

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 马洪超 祝伟