

加强宏观政策“跨周期调节”

每周经济观察

中央强调宏观政策跨周期调节,并不是对逆周期调节的否定,更不是此消彼长的对立关系。对此,我们要有清醒的认识。与逆周期调节相比,跨周期调节更加侧重于对经济发展的中长期优化,更加注重稳增长和防风险的统筹推进,从而进一步提升经济增长潜力和内生动力。

被提出,这也是“跨周期调节”概念首次出现。但考虑到当时我国刚刚步入新冠肺炎疫情常态化防控阶段,经济发展的主要任务是加快复工复产,实施宏观政策跨周期调节的时机尚不成熟。经过各方共同努力,去年我国经济率先从新冠肺炎疫情中恢复发展,成为全球唯一实现正增长的主要经济体。今年上半年,我国经济继续稳定恢复、稳中向好,不仅经济总量持续扩大,经济增长动能也比较充足,为宏观政策跨周期调节夯实了基础。另外,今年是“十四五”开局之年,从中长期看,无论是构建新发展格局、深化供给侧结构性改革,还是

实现科技自立自强、推动扩大内需战略落地,都离不开宏观政策的连续性、稳定性和可持续性,而这些也正是跨周期调节的内在要求。说到底,与逆周期调节相比,跨周期调节更加侧重于对经济发展的中长期优化,更加注重稳增长和防风险的统筹推进,从而进一步提升经济增长潜力和内生动力。通常情况下,当经济运行出现异常时,及时运用财政、货币等逆周期调节手段,确实可以让经济较快回归到正常轨道,但如果频繁进行逆周期调节,也会带来一些“后遗症”。比如,宽松金融政策短期内可刺激经济

增长,但长期宽松会累积金融风险;又如,强投资拉动可有效对冲经济下行压力,但也会催生重复建设、产能过剩等。而跨周期调节的启用,让宏观调控“工具箱”更为丰富灵活,特别是在兼顾解决经济发展中的短期周期性问题与中长期结构性问题方面,更具全局性和前瞻性。需要指出的是,中央强调宏观政策跨周期调节,并不是对逆周期调节的否定,更不是此消彼长的对立关系。对此,我们要有清醒的认识。当前,我国经济处于稳增长压力较小的窗口期,经济长期向好的态势也未发生改变,但要看到,创新动力不足、经济结构不均衡、发展质量效率不高等中长期问题依然存在。对此,我国宏观政策要加强跨周期调节,既着眼于对冲新冠肺炎疫情带来的冲击,也兼顾对中长期结构性趋势性变化的应对,将有助于发挥好宏观政策“四两拨千斤”的作用。

资源价格改革需坚持五个原则

刘满平

资源价格作为基础性价格,不仅关系居民生活,还影响其他商品的成本,甚至影响整个经济的运行与发展。资源价格改革一直是价格改革中的重中之重。随着我国进入新时代,经济发展进入新常态,资源价格改革面临新形势,需要新思路、新举措。继国家发展改革委5月份出台《关于“十四五”时期深化价格机制改革行动方案的通知》后,近日又出台了《城镇供水价格管理办法》和《关于进一步完善分时电价机制的通知》。通过这些改革方案措施,可以看出,新阶段新形势下,我国资源价格改革需要坚持五个原则。一是必须有利于促进资源和经济高质量发展。多年以来,在经济快速发展的同时,资源需求迅猛增长与资源储量、生产能力、环境压力之间的矛盾日益突出,“煤荒”“油荒”“电荒”“气荒”等不时出现,一定程度上影响了经济平稳发展和居民正常生活。同时,资源的高效配置和集约利用是经济高质量发展的必由之路和必然要求。长期以来,资源存在的低效配置、粗放使用,不仅牺牲生态环境、增加地质风险,还造成利用效率低下。此外,目前我国能源消耗总量居世界首位,我国单位GDP能耗排名远高于世界平均水平。因此,资源价格改革必须有利于提高资源利用效率,有助于经济发展方式转变。二是必须坚持市场化原则,还原其商品属性。价格是市场机制的核心,目前我国“高能耗、高排放、高污染、低效率”的增长方式,根本原因是资源产品价格形成机制不合理,市场化程度低,竞争不够充分,市场未能在资源配置中起决定性作用。许多资源价格只反映了资源开发成本、生产成本,没有充分反映由资源开发而引起的资源破坏治理成本,企业或消费者不需要承担这部分成本,必然导致资源的过度开发利用。所以,资源价格改革必须坚持市场化原则,还原其商品属性,发挥价格杠杆作用,促进结构调整、资源节约和环境保护。三是必须服务于碳达峰、碳中和目标实现。实现“双碳”目标,除依靠低碳和脱碳技术发展外,更多要依靠优化能源结构、发展清洁高效的低碳能源;把绿色发展理念贯穿于经济发展各领域,推动产业结构优化升级和经济发展方式转型;推广节能降耗和绿色低碳生活方式等,而这些方式的顺利推进依赖绿色价格体系的建立。因此,资源价格改革必须以促进建立绿色价格体系为核心,围绕资源节约和环境保护做文章,推动社会绿色低碳清洁转型,助力“双碳”目标实现。四是必须兼顾民生性,兜住民生底线。资源既是重要的生产要素,也是百姓的生活必需品,带有公共产品属性。我国在资源价格改革中注重民生性,毕竟资源价格改革可能会引发生活用品和生产原料价格上涨,造成企业生产成本和居民生活成本上升。正因如此,《改革行动方案》提出,要兜住民生底线,完善配套民生保障措施。必要时,应及时启动社会救助和保障标准与物价上涨挂钩联动机制,切实保障困难群众基本生活。五是必须统筹兼顾、配套推进,避免单兵突进。资源价格改革是一项系统工程,要获得成功,还需与其他方面政策综合配套、协同推进。首先是与产业体制改革的配套。不放开市场准入,没有充分有效的竞争,就不会产生合理的价格机制。其次,要与监管体制配套。再次,要与财税、收入分配等政策配套。为低收入群众提供补贴,促进不同群体之间利益的协调;建立相应的保障制度和补偿制度,向作为资源产地的中西部地区倾斜;加快推进资源税改革等财税政策改革,适当提高资源税在资源价格中的比重,妥善处理好成本分摊和利益分配关系。

(作者单位:国家发展改革委价格监测中心)

网约车广告屏岂能随意安

苑广阔

近日,有些城市网约车在副驾驶座位后方加装了液晶车载广告屏,引发司机及乘客热议。曾经大面积“退潮”的车载液晶广告屏何以卷土重来?这样会不会埋下安全隐患?相关问题值得商榷。网约车商业模式之所以能够有效运营,是因为乘客、平台、司机三方是一个利益综合体,在满足各自权益和需求的情况下,三方形成一种商业契约,三方都有自身的合法权益。显然,网约车平台采取一些举措不能忽视乘客和司机的合法权益。要看到,液晶车载广告屏亮度大,声音也不小,尤其是在网约车这种相对密闭且狭小的空间内,乘客躲无可躲,不看都不行,乘车体验感大为降低。而且,部分网约车车载广告屏安装在座椅头枕的位置,而座椅头枕的一个重要作用是汽车在事故中受到前冲、撞击时,可以对乘客形成相应的缓冲和保护。加装液晶车载广告屏后,缺少了这样的缓冲和保护,一旦发生交通事故,广告屏易破碎,难免会对乘客人身安全造成伤害。此外,网约车车载液晶屏连着车辆的电瓶,即使车没打着火,只要不拔钥匙,这块屏幕也会亮,很容易导致车辆电瓶没电,造成车辆启动困难。此外,由于液晶显示屏发热严重,司机不得不开空调,油耗更高了,增加了司机的运营成本。即便也有一部分乘客认为,网约车车载广告屏在视频内容的选取上相比此前的广告屏已经有所优化,但总的来看,网约车车载广告屏确实该整顿规范了。网约车公司不能单纯为了自身利益就牺牲了乘客的安全和乘车的舒适度,影响了乘客的体验。尤其是对于安全问题,更是要置于首要位置。对此,监管部门应给予高度关注,尽快出台相关的管理规定,对其依法做出管理规范。



勾建山作(新华社发)

城市更新并非大拆大建

近日,住房和城乡建设部研究起草了《关于在实施城市更新行动中防止大拆大建问题的通知》,并向社会公开征求意见。通知指出,实施城市更新行动要尊重客观发展建设规律,以民生为基本的出发点和落脚点,不扰民、不劳民,充分尊重人民群众的意愿,应创新探索绿色集约的城市开发建设方式,坚持“留改拆”并举、以保留利用提升为主,严管大拆大建。在各地正在推进城市更新行动的重要时刻,这个通知有关精神可谓非常及时,对于指导各地积极稳妥实施城市更新行动,防止出现大拆大建、急功近利、过度房地产化等问题,具有很强的现实指导意义。(时锋)

别小视“小修小补”便民服务

王建国

前不久,商务部等12部门联合印发《关于推进城市一刻钟便民生活圈建设的意见》,提出要在居民步行15分钟左右的范围内,建设可以满足日常生活基本消费和品质消费的多业态集聚的社区商圈。应看到,一刻钟便民生活圈不仅包括一日三餐所涉及的菜市场、早餐店、便利店等,也包括不起眼的“小修小补”便民维修服务。如今,人们生活水平普遍提高,对很多东西不再修修补补,而是当成废品处理掉,之后再买新款,不过,仍有相当一部分居民坚持节俭习惯,希望将旧物件修补之后再用。然而,目前很多城市无论是新建小区,还是改造后的老旧小区,社区附近越来越难寻觅到修修补补一类的便民维修点。因此,15分钟内便民生活圈包含修鞋、修自行车、配钥匙、改衣

服等“小修小补”的便民服务,有利于满足居民相关生活需要,必将受欢迎。其实,在某些较为现代的大城市,也能见到“修补一条街”的身影。在这些地方,由于手工艺与修补作坊集中,前来对物件小修小补的人很多,有的还是从远处赶来,小修小补店铺的生意也很好。与此同时,这样的“修补一条街”与古玩一条街还成为当地重要的旅游资源,吸引许多旅游者前来观光打卡。城市需要打造高档商业街,但小修小补的老行当也不可或缺。将这样的“修补一条街”设置在社区与超市附近,是一个合情合理且符合市场需求的选择。这样一来,小修小补不仅给社区居民提供方便,也能提供就业岗位,假如保障到位,还能够将一些手艺传承下去。

期待铁路增设“冷暖车厢”

朱明飞

近期,无锡、上海等国内多地的地铁线路增设了“冷暖车厢”,即车厢两端为弱冷区,中间车厢为强冷区,弱冷区比强冷区平均温度高2摄氏度左右,非常适合儿童、老人和孕产妇等体弱畏寒的乘客乘坐。“冷暖车厢”这一人性化服务自投入使用以来,收获了大批网友好评。乘客感受到服务的贴心、细心、用心,不仅节约了能源,也照顾到特殊群体的不同需求。也有一些网友发出疑问,地铁都增设了“冷暖车厢”,火车什么时候推出此项服务呢?坐过火车的人都知道,火车跟地铁有很大的不同,普通列车有软卧、硬卧、软座、硬座车厢,动车组列车有商务座、一等座、二等座车厢,而地铁并不区分。地铁只需要区分两端和中间,就能打造出不同温度的车厢,改动并不是太大。火车有不同的车厢,如果再将

这些车厢分成“冷暖车厢”,实施起来比较

解“四唯”激发科研创造性

——完善科技成果评价机制系列谈①

沈慧

作为深化科技体制改革的重要一步,经中央全面深化改革委员会第十九次会议审议通过,国务院办公厅日前正式印发《关于完善科技成果评价机制的指导意见》,引发广大科技工作者高度关注。指导意见直面科技成果评价的堵点难点,围绕“评什么、谁来评、怎么评、怎么用”的问题,有针对性地作出部署。对此,经济日报特推出系列评论,敬请关注。

科技评价是科技活动的指挥棒,不仅直接关系到广大科技工作者的切身利益,也在一定程度上影响着科研产出的成效。日前,国务院办公厅印发《关于完善科技成果评价机制的指导意见》,明确提出“坚决破解科技成果评价中的‘唯论文、唯职称、唯学历、唯奖项’问题”。一段时间以来,以统一、量化为特征的科技评价机制,对于激发科研人员创造性和推动我国科技发展,发挥了积极作用。然而随着时间的推移,“唯论文、唯职称、唯学历、唯奖项”的科技评价体系,逐渐演变为我国科技创新的桎梏。一个受到科技界普遍关注的问题是,无论硕士、博士生毕业,还是大学老师、科研人员评职

称、申请课题,论文都是最重要、最核心的评价指标。尤其是发表在顶级学术期刊上的论文,有的学校、科研院所不仅直接给予动辄几万元的奖励,还会破格晋升提拔。如此僵化单一的科技评价体系,不仅助长了愈演愈烈的论文造假之风,以及盲目追求“短平快”的学术之风,也造成科研资源的巨大浪费。中国科协发布的《第四次全国科技工作者状况调查报告》显示,93.7%发表过学术论文的科技工作者认同发表论文的主要目的是达到职称晋升要求,90.4%是为了完成各种考核要求。与此同时,有关统计数据也显示,目前我国科技成果转化率仅为百分之十几,远低于发达国家40%的水

洞见