

上海GDP有望首次突破1万亿元

韩正:对上海的发展前景充满信心

“上海将致力于坚持扩大开放的方针不改变、决心不动摇、力度不减弱,在更大范围、更广领域、更高层次上参与国际竞争与国际合作。”

□本报综合报道

今年,上海市国内生产总值预计将首次突破1万亿元。针对上海经济发展的良好态势,在5日举行的第18次上海市市长国际企业家咨询会议上,上海市委副书记、市长韩正表示,“有改革开放二十多年来所积累的坚实基础,我们对上海的发展前景充满信心。”

GDP有望首次突破万亿

在昨天的会议上,韩正表示,2006年是“十一五”的开局之年,上海市国内生产总值(GDP)预计将首次突破1万亿元,国民经济有望实现连续15年两位数增长。

韩正说:“透过这些数据和情况,我们可以清楚地看到上海发展的良好态势继续保持,上海前进的脚步更加坚定有力,上海蕴藏的生机与活力进一步显现。”

韩正进一步指出,面向未来,上海正在按照中央要求,全面落实科学发展观,努力构建社会主义和谐社会,实施科教兴市主战略,加快推进国际经济、金融、贸易、航运中心建设。“有党中央、国务院坚强的领导,有改革开放二十多年来所积累的坚实基础,我们对上海的发展前景充满信心。”

“四个中心”建设首推金融

韩正还在会上表示,“十一五”是“四个中心”建设的关键时期,上海将全力以赴实施好这一国家战略,努力形成“四个中心”的基本框架。而在这其中,国际金融中心是“四个中心”建设的核心。

韩正说,上海一直把金融创新放在优先发展的战略地位,基本形成了包括证券、货币、外汇、期货、黄金市场在内的全国性金融市场体系,成为我国引进外资

金融机构数量最多的城市。

目前,已有340多家各类外资和中外合资金融机构汇集上海。特别是去年中国人民银行上海总部成立,以及前不久金融期货交易所开业,充分体现了中央对上海国际金融中心建设始终如一的支持,有力地推进了上海国际金融中心的建设。

“今后我们将大力推进金融创新与发展,聚焦陆家嘴金融贸易区,抓住金融人才集聚这一关键,做深金融市场,做强金融机构,优化金融环境,在进一步巩固国内金融中心地位的基础上,加快形成金融产品创新中心、金融市场交易中心、国内外金融机构的集聚中心,成为具有国际影响的金融中心之一。”韩正表示。

三项政策加大吸引外资

韩正强调,在经济全球化加快发展的新形势下,无论是科技创新还是体制创新,都要面对更加开放的环境。上海将致力于坚持扩大开放的方针不改变、决心不动摇、力度不减弱,在更大范围、更广领域、更高层次上参与国际竞争与国际合作。

当前,上海对外开放的势头很好,上海已经成为我国利用外资规模最大、投资领域最宽、跨国公司、研发中心集聚最多,外商投资效益最好的城市之一。上海已累计吸引外资企业超过4万家,合同外资超过1000亿美元,实际到位的外资超过600亿美元。

韩正指出,今年年底,WTO过渡期将结束,我国将进入对外开放的新阶段,在新一轮的开放中,上海要更加积极合理科学地引进外资,鼓励外资企业参与上海“四个中心”的建设,参与重大基础设施的投资和功能开发;鼓励外资企业积极参与上海的产业结构调整,参与上海现代服务业和先进制造业的发展;鼓励外资企业积极参与上海国有企业的改组改造。



国际金融中心是上海“四个中心”建设的核心 徐汇 资料图

跨国公司:投资上海决心不变

□据新华社电

昨天举行的第18次上海市市长国际企业家咨询会议上,三井住友等30多家著名跨国公司不约而同地表示:看好上海新一轮发展机遇,投资上海决心不变。

德国西门子公司在此次会议期间举行了华东地区总部奠基仪式。西门子总裁兼首席执行官柯博德博士宣布:华东地区总部总投资7.1亿元人民币,员工将超过2000人,此后,西门子还计划在上海建立创新学院。目前,西门子所有业务部门都已进入中国,而上海已成为西门子在德国之外最大的分支机构所在地。

去年,加拿大庞巴迪公司在上海成立了采购中心;3日,这家交通工具制造巨头又与上海签订了轨道交通9号线车辆等设备的供货合同。“上海无疑将成为全球最大的轨道交通

交通市场之一。”布多昂说。

德国麦德隆集团主席兼首席执行官柯博德博士除了开会,还安排了考察在沪第5家商场的选址等商务活动,而他最感兴趣的则是与上海世博会筹办的合作。为此,麦德隆已先期组织了其在全球30多个国家的业务负责人前往上海世博园区考察。

柯博德说:“麦德隆希望加快在中国的步伐,今后每年都能新开6—10家商场。”除了4年后的世博会,上海在国家战略指导下开展的国际经济、金融、贸易和航运中心建设,是众多跨国公司眼中“最大的发展机遇”,而无论是眼下的浦东新区新一轮综合配套改革,还是今年底中国加入世界贸易组织过渡期结束后的金融业扩大开放,都是令人垂涎的大餐。

以在“世界500强”中排名第48位的德国德意志银行为

例,其在华业务量超过一半集中在上海,2年前在沪仅有40名员工,如今已增至150人。普华永道是全球四大会计师事务所之一,近3年来,其在上海的员工总数已从1000人迅速扩充至2100人,今年新招员工更是达到了500人。

普华永道首席执行官迪皮爱萨说:“普华永道就是上海迅速发展的见证者。和许多跨国公司一样,上海在我们的全球业务中至关重要。跨国公司已离不开上海。”

据上海市对外经济贸易委员会统计,今年1—9月,上海吸收合同外资108.28亿美元,实际外资57.3亿美元,与去年同期相比,分别增长1.08%和1.5%,均高于全国平均水平。同期新增跨国公司地区总部25家,外资研发中心21家,累计落户上海的跨国公司地区总部和研发中心已分别达到149家和191家。

第六届珠海航展签约30亿美元

航展昨日闭幕,下届将于2008年举行

□据新华社电

第六届珠海航展5日落下帷幕。据组委会统计,在航展期间,各国及地区的参展商之间签订了价值30亿美元的合作、协议及合作意向,下届航展将于2008年举行。

中国航天科技集团公司分别与中国卫星通信集团公司、鑫诺卫星通信有限公司签订了三颗卫星和三枚运载火箭的订购协议,协议金额高达20亿元人民币;中国一航西安航空发动机(集团)有

限公司与法国斯奈克玛发动机公司签署了2007—2012年CFM56发动机和GE90发动机,以及正在共同开发研制的GP7200发动机高压压气机盘类零件三方合作协议,协议出口交付总额为1.77亿美元。

此外,在本届航展上,空中客车公司、中航二集团与中国一航举行了空客(北京)工程技术中心合资合同签约仪式暨新闻发布会,标志着空中客车公司和中航集团全面合作的开始。

铁道部:加收铁路建设费传言不实

□新华社电

铁道部新闻发言人王勇平5日表示,有关“铁道部酝酿在火车票中加收铁路建设费,火车票将要涨价”的传言不属实,铁道部从未提出过这方面的议题。

在接受记者就此进行的采访时,王勇平说,这一消息没有任

何来源和依据,其中有关铁道部通过这种方法堵住我国铁路建设资金缺口的说法,更是毫无根据。

他说,铁路票价涉及人民群众的切身利益,票价调整必须严格依照法定程序进行。目前铁路投融资体制改革进展顺利,大规模铁路建设资金有可靠保障。

温桂芳:改革公共产品价格不代表一味涨价

□据新华社电

在4日举行的“第七届中国宏观经济运行与政策论坛——构建和谐社会背景下的公共政策”上,中国社科院财政与贸易经济研究所研究员温桂芳提出,建设和谐社会,须保证所有人都能够公平、公正的享受改革和发展的成果,尤其是在享受政府提供的公共产品方面。他建议进一步深入改革公共产品的价格制度,规范公共产品价格行为。

温桂芳列举了目前公共产品提供的几种错误的偏向。每次价格改革,就成了提价。

公共产品提供主要是一些公共服务领域的产品,这些产品大多数由垄断行业提供。由于部门利益所致,一些公共产品的垄断行业,对于利用提价来获取利润的积极性较高,所以每一次改革就以成本增加、企业亏损为理由,提出各种各样的要求。造成一提到改革,就成了提价的代名词。

片面强调市场化,利用市场化推卸、放弃了有关部门提供公共产品的责任,在教育、医疗、卫生等方面比较突出。温桂芳认为,公共产品的价格涉及到千家万户的利益,应该吸收广大利益相关者参与。

吕政:房产暴利不利创新型国家建设

□本报记者 徐虞利

房地产业由于其暴利的存在吸引了各类资本,从而对现阶段中国建设创新型国家具有颠覆性作用。4日,在中国行业发展报告会上,中国社科院工业经济研究所所长吕政作了上述表示。

吕政表示,因为房地产的利润

回报率太高,目前中国无论是民营企业还是国有企业,非常热衷于投资房地产,而高技术产业的发展由于具有不确定性,对各类资本不可能具有更大的吸引力,所以房地产绝对是对建设创新型国家具有颠覆性作用,而只有技术创新获得暂时的超额利润,才有利于调整中国的产业结构和建设创新型国家。

乘飞机扶贫的高成本是谁造成的

□魏也

据昨天的《南方都市报》报道,深圳市北师大南山附中组织400名初二学生到贵州进行“手拉手西部行”扶贫助学活动,由于路途遥远要乘飞机往返,每名学生费用高达2000元。这则报道引来一片质疑之声,比较多的质疑主要集中在扶贫成本上:400名学生,每人2000元,加起来成本就高达80万元,以如此之高的成本扶贫,有炫耀财富之嫌,因为80万元在贵州贫困地区已经足以建设一所希望小学,如果把这80万元拿出来助学,岂不是更有意义?

这些质疑听起来都有道理。

然而,人们却忽略了深层次的东西,如果学校不组织学生坐飞机去,哪个家长会同意自己孩子到贵州去助学?如果这些孩子不亲自去贫困地区感受生活,他们哪里会知道“穷”的概念到底是什么?他们的爱心能否被唤起?还有一个更重要的问题,即使这些孩子不包机去,节省出来的80万元钱,能够被全部用于扶贫助学吗?

实际上,这种高成本的扶贫现象,早已存在。不久前,吉利集团董事长李书福决定拿出5000万元,资助1000名家庭贫困、品学兼优的高中毕业生完成大学学业,吉利集团要派出队伍,到贫困地区寻找真正需要帮助的贫困生,仅“寻找”成本估计就在

200万元以上。

把寻找贫困生的200多元钱省出来,不是可以资助更多的学生吗,李书福为何要那样做?原来,2001年,李书福要求北京吉利大学创办宏志班,免费供读贫困学子,招收的对象是延安、遵义等革命老区的贫寒学子,学校免除全部学费和住宿费。结果,招来的一些学生学而不刻苦,却配备手机,出手阔绰。更有甚者,有的学生竟然是当地某领导的女友。

显然,正是慈善机构运用的不透明、不规范以及过多的腐败行为,失去了李书福的信任,他宁可花费高昂的成本,也一定要自己亲自去找回真正需要帮助的

贫困学生。事实上,现在不少慈善家都是自己去作慈善资金,这表明,中国慈善领域的信用已经严重透支。

信用缺失不仅是我国扶贫成本高的原因,也是慈善事业发展迟缓的原因。目前,慈善领域运作不够规范和透明。捐赠者的捐赠给了谁,捐赠的物资用在何处,捐赠者常常一无所知,捐赠者既担心工作人员的贪污、挪用和截留行为,又担心捐赠物资没有送到最需要的人手中。这大大抑制了公众捐助的积极性。

美国每年的捐赠款是我国的400倍,美国人的捐赠为何积极?就是因为其捐赠时,物的整个使用过程都是高度透明的,有

完善的法律可以遵循,慈善机构会为捐赠人建立详细的数据库,将其捐赠资金和物资的最终用途完全记录下来,这让捐赠者非常有荣誉感,其捐赠的积极性会越来越高。

在法律健全、制度完善、信用度高的环境下,慈善捐赠的效率和透明度会很高,运行成本自然会大大降低,而这一点正是我们现在所缺乏的。面对深圳孩子扶贫助学的80万成本,面对李书福寻找贫困学生的200万元成本,我们更应该早日着手,完善我们的捐赠制度,重建慈善事业的信用。否则,扶贫中出现的高成本现象,就很难从我们视野中淡出。

同时,还要加快收入分配制度改革步伐。穷人区、富人区的差距导致的。目前,我国收入分配制度方面,存在着诸多问题,垄断行业凭借垄断地位享受的高收入就是一个明显的例子。垄断行业的高收入,既是向公众转嫁成本的结果,也加重了公众的负担。因而,尽快改革收入分配制度的现状,想办法增加穷人的收入,这有利于抑制贫富的空间分割,有利于社会和谐。

贫富差异“空间定型”应引起重视

□王杰

据最新一期的《瞭望》新闻周刊报道,一些地方城市建设中出现了不好的苗头,即在市中心繁华地段建立高档社区,而将低收入者通过各种方式迁到城郊。专家认为,目前我国贫富差异已开始向空间上定型,最主要的表现就是居住空间的割裂。

对于贫富空间定型的危害,地产大鳄潘石屹曾有过中肯的论述,他认为:社会不和谐的最大根源就是贫富悬殊。如果穷人和富人生活在一起,相互之间很难提供就业的机会,如果长期穷人和富人生活在两个不同的区域,他们就会缺乏了解,就会产

生偏见,结果是给人们带来的是不便、冷漠、虚荣心,甚至冲突。

实际上,目前,世界上许多发达国家都在为解决贫富空间分割的问题而绞尽脑汁。比如,去年法国巴黎郊外发生的骚乱,就源于穷人区。实际上,法国政府早就注意到了这一问题,他们从1997年开始,推出了一些政策支持穷人住房,或者资助租房,将补贴发放到个人手里,或是投资盖房,将房子盖好后廉租给穷人。骚乱发生后,法国政府投资盖的不再是整栋楼,而是一栋栋的若干套,让穷人和富人在里面混住,在住宅空间上避免贫富分化,有助于促进社会的和谐;英国也在检讨他们当年按功

能分区规划城市所犯的错误,像伦敦,就在用各种措施促使穷人与富人的“混合”。

我国经济才经过短短十几年的快速发展,贫富分化就已经“在空间上定型”,如果不正视这一问题,贫富分区将日益明显。那么,应该如何解决这一问题呢?

笔者认为,应重新审视90平方米占70%的界定,明确90平方米占70%针对的是某一具体项目而非一个城市的总体。这样,同一个建设项目,既有满足富人需求的大户型,也有满足普通消费需求的中小户型,就能在一定程度上达到法国政府所追求的效果。

实际上,当九部委的意见出

台时,许多人对于90平方米占70%的理解,就是单个建设项目。只是当建设部房地产业司司长沈建忠提出“70%的比例是一个地区的总量概念”,这一问题才变得复杂起来。最终,建设部规定的还是城市年度总面积,这种界定会促使穷人区和富人区的形成,如果使90平方米以上户型占70%的比例看作单个项目,就有利于促进穷人和富人的融合。

假如同一住宅区,依然有很多人买不起住房,可以采取按人头补贴的方式解决这一问题。目前,我国经济适用房呈块状建设和分布的格局,这很容易形成穷人区。美国过去就是因为这样建设经济适用房,形成了贫民区,

蹊跷的火车票加收“建设费”

□予人

近日,有多家媒体报道,今后火车票票价有可能效仿民航的“机场建设费”概念,在票价中引入“铁路建设费”,火车票将要涨价。原因是,我国铁路建设缺钱——到2020年铁路建设需要资金达到两万亿元。报道称,目前,国家发改委正在就此事进行市场调研。

但是,11月5日,铁道部新闻发言人王勇平却对此进行了辟谣:有关铁道部酝酿在火车票中加收铁路建设费,火车票将要涨价的消息纯属空穴来风,铁道部从来没有提出过这方面的议题,更谈不上正在酝酿这样的方案。

这件事情让人觉得有点蹊跷。媒体在报道这类事关民生、问题重大的消息时,一般都会非常慎重,如果没有可靠、确切的消息来源,他们敢擅自臆断这种新闻吗?因此,我想得到一种过去曾经发生的现象:有关方面先就一些收费问题放出风声,通过媒体的报道试探公众的反应,一旦公众反应激烈,赶紧辟谣,但不久之后,辟谣的收费项目又往往真的付诸实施,只不过收费方案进行了调整。有时候,你真的不能不佩服“有关部门”的聪明才智。

其实,即使铁道部门有加收“建设费”的计划,它也很难付诸实施。首先,凭什么收费?经营者从事商业活动,前期投资是必然的,这个投资无论如何没有理由转嫁到公众身上。举个简单的例子,谁想开饭店首先就要把饭店建起来,餐具及工作人员要配齐,而不能让消费者给你出什么“饭店建设费”。从事铁路运输的铁道部门,也应该做好前期投资,不能强迫公众为其投资埋单。而且,如果征收火车“建设费”,

依据什么法律?据笔者所知,目前国内尚没有一部法律,支持经营者向公众征收什么“建设费”。如果将“建设费”作为一种商业性收费,其收费自然是非法的。那么,如果将其作为行政性收费,根据行政性收费征收的构成要件,行政性收费征收的对象应是负有法律所规定的缴纳义务的相对人;行政征收的目的是为了保证国家和公共利益的需要。而坐火车,纯粹属于消费行为,而消费者是不能作为缴纳义务的相对人的。

事实上,就连机场建设费的征收都于法无据。机场建设费的依据是1995年国务院办公厅转发的财政部、国家计委、民航总局《关于整顿民航机场代收各种机场建设基金的意见》,而该意见只是一个联合文件,既未经全国人大常委会审议,也未经公众听证。因而,今年3月4日,全国人大常委会委员长会议决定,未经全国人大常委会审议,未经公众听证,有关方面先就一些收费问题放出风声,通过媒体的报道试探公众的反应,一旦公众反应激烈,赶紧辟谣,但不久之后,辟谣的收费项目又往往真的付诸实施,只不过收费方案进行了调整。有时候,你真的不能不佩服“有关部门”的聪明才智。

问题是,假设铁道部门搭末班车收“建设费”的计划真的得以实施,必然引发新一轮的收费潮,同时引来更强烈的质疑。这种难以估量的后果和风险,有关部门愿意承担吗?因而,铁道部门最好早日抛了这个想法,省得给自己找麻烦。如果铁路建设的确实缺钱,有关部门应该考虑通过合法途径融资,比如,发行股票,由公众自愿入股,享有分红等权利,这样才显得名正言顺。