

“好”在“快”前:中国发展理念更新

“又快又好发展”提法 10 年来首次变化,经济发展着力点转向质量和效益

□据新华社电

一年一度的中央经济工作会议将在近期召开。人们注意到,党中央近日召开的两次重要会议都提出,要努力实现国民经济“又好又快发展”,与过去“又快又好发展”的提法有所改变,“好”字排在了“快”字之前。

“好,是注重发展质量;快,是强调发展速度。两字对调不简单,含义很丰富。”一些经济学家评价说,这表明中国经济发展理念在悄然转变,强调科学发展,把提高经济质量和效益放到速度的前面,成为经济发展的首要目标。

中共中央政治局 11 月 30 日召开会议分析当前经济形势、研究明年经济工作时提出,要努力

实现国民经济“又好又快发展”。在中共中央日前召开的党外人士座谈会上,胡锦涛总书记数次讲到促进经济社会“又好又快发展”。在对明年工作部署中,胡锦涛指出,要切实把握经济发展的着力点转到提高质量和效益上来。

自上世纪 90 年代初中国建设社会主义市场经济以来,便有了促进经济“又快又好”的说法。

10 多年来几乎约定俗成,“快”总在“好”之前。2005 年的中央经济工作会议提到经济发展时,依然沿用“又快又好”的提法。

但要看到,中国也为多年来的“粗放型”快速增长方式付出了代价。能源资源的高消耗以及由此造成的环境污染和生态破坏,成为制约经济社会协调发展的突出问题。注重科学发展,在

“好”字上做文章成为当务之急。让“好”和“快”双翼齐飞,成为中国经济发展的最新要求。

“发展速度不是主要矛盾,质量和效益才是更重要的。”北京师范大学教授钟伟说,“好”在“快”前,意味着中国将坚持科学发展,更加注重提高发展质量,以达到经济社会全面协调可持续发展的目标。”

省级资产管理公司 试点东北

“渝富模式”能否化解高额不良资产?

□本报记者 何鹏

随着《东北地区振兴规划》编制工作接近尾声,未来东北地区的发展思路日益清晰起来,对于前进路上的主要“绊脚石”——高额金融不良资产,国务院振兴东北办主任张国宝表示,将在东北地区进行设立省级资产管理公司试点,承接、托管和处置地方国有企业不良资产。研究在东北设立区域性资产交易中心,引进各方资源参与地方国有企业不良资产的处置,促进资产的流动与重组。

国企不良贷款高达 1400 亿

张国宝是在 12 月 1 日召开的振兴东北老工业基地情况汇报会上作如上上述的。他表示,巨额不良资产以及亟待改善的信用环境导致东北地区资金大量沉淀或外流,严重制约了国有企业改制和产业结构调整。

来自国家振兴东北办的资料显示,当前东北三省银行及农村信用联社的不良贷款、资产管理公司待处理的不良资产余额巨大。国有及国有控股企业的不良贷款余额近 1400 亿元,占不良贷款总额的近 50%。

2005 年东北三省贷款增幅比上年下降 3.7%;截至今年 9 月底,存差高达 8100 多亿元,资金外流严重,对东北地区经济发展

的支撑力减弱。黑龙江 61% 的国有大中型企业的信用等级在 BBB 级或以下。

东北可能尝试“渝富模式”

张国宝介绍,在振兴东北老工业基地下一阶段工作重点中,积极稳妥地解决好东北地区金融不良资产问题被放到了突出位置。具体措施包括,积极推动东北地区信用环境建设,健全信用体系。加大体制机制创新力度,研究制定处置不良金融资产、加快东北地区信用体系建设的实施方案。借鉴天津、重庆市试点经验,在东北地区进行设立省级资产管理公司试点,承接、托管和处置地方国有企业不良资产,实现不良资产处置与促进国有企业改制、产业结构调整的有效衔接。此外,有关部门还将研究在东北设立区域性资产交易中心,引进各方资源参与地方国有企业不良资产的处置,促进资产的流动与重组。

业内人士对重庆的试点经验不作专门介绍。据称,重庆市于 2004 年成立了首家国有独资综合性资产管理公司“渝富公司”,重庆市有关领导称之为重庆的“渝富”,为其作出的四点定位是:对银行、资产管理公司等不良资产进行重组;推动各种企业资产重组;推动不良资产处置;帮助企业实现重组;实施战略性的收购投资。自



解决高额金融不良资产问题成为振兴东北老工业基地下一阶段的工作重点 资料图

成立以来,该公司在处置工行不良资产、特钢等企业破产、污染企业搬迁、帮助西南证券重组、收购 ST 重庆实业和 ST 东源股权等颇具影响的事件中屡屡出手。这一现象被成为“渝富模式”。世界银行在《中国经济季报》中指出:“重庆渝富资产管理公司可能成为一个颇具价值的样板……为中国东北很多破产国有企业的重组、关闭和转型提供借鉴。”

上述业内人士称,此次报告特别提及借鉴天津、重庆市试点经验解决金融不良资产问题,不排除东北尝试“渝富模式”。

中国社科院工业经济所区域室主任魏后凯研究员在接受上海证券报记者采访时表示,目前来看,资产管理公司有助于解决银行的问题,但是从根本上讲,化解东北企业的高额金融不良资产,增强国有企业的活力,还要求政府、企业和银行多方联合起来,通过试点的办法综合解决问题。

未来东北发展格局初现

根据初步编制完成的《东北地区振兴规划》,未来 10 到 15 年,东北要“一口气”建成“四大基地”,具有国际竞争力的装备制造基地、国家新型原材料和能源基地、国家粮食安全和农牧业生产基地、国家重要的技术研发与创新基地。

以 2003 年 10 月党中央、国务院发布《关于实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见》(中发[2003]11 号)为标志,实施振兴战略至今已经三年有余。事实上,三年以来,东北三省经济发展已经步入快

专家指出,从发展基础和条件看,东北地区是我国自然条件和自然资源结合最好的大经济区,人均自然资源高于全国平均水平,发展潜力巨大;利用已经形成的比较完整的重化工业产业体系,建设我国及具有世界意义的大型装备制造基地是可能的;东北地区作为能源安全保障基地、粮食安全保障基地和国防安全支撑基地的三大功能是其区域无法替代的。

据了解,《规划》目前正在进一步修改和完善,本月中下旬将上报国家发改委主任办公会议审议。(何鹏)

由同级政府偿还社保基金存在风险

□周迪

针对社保基金审计出的问题,劳动保障部日前予以积极回应:劳动保障部作为主管部门、社会保险经办机构作为基金管理主体,负有重要责任。能立即整改的,有关部门立即纠正;一时之间不能立即整改的,要定计划限期纠正。对历史遗留问题,已经造成损失无法清收的资金,要由同级政府偿还到位。《人民日报》12月3日。

劳动保障部承认自己“负有重要责任”,但到底是什么责任,语焉不详。对违规资金高达 71 亿元的问题,也仅仅是要求整改,整改时还继续留有空间,“一时之

间不能立即整改的,要定计划限期纠正”,如果是真正的“高压线”,人碰上就会死,何以如此宽容?而且,“已经造成损失无法清收的资金,要由同级政府偿还到位”,也存在着一样的风险。

什么样的情况将被认定为“无法清收”?谁为此承担责任?如何问责?皆没有下文。应该认识到,如果不对具体责任人进行惩处,而直接向同级政府补偿无法清收的资金,很容易被一些人理解为在为相关责任人进行开脱,使他们更加肆无忌惮地打社保基金的主意。更可怕的是,由政府补偿的成本,很可能羊毛出在羊身上,最终被转嫁给公众。目前,地方政府资金盈余的并不多,一

些地方政府甚至负债累累。全国人大代表谢力群在接受新华社记者采访时指出,根据财政部的统计,“全国地方各级政府目前负债总和为 4000 亿元,但实际可能还更多些”(新华网 3 月 11 日)。

如果不是资金短缺,一些地方政府一般不敢轻易动用社保基金,在这种情况下,让它们来补社保基金的空,很可能促使它们加大乱收费、乱罚款、乱摊派的力度,或者,与房地产开发商更深度地进行勾结,推动房价的上涨,给公众造成更大的负担,进而抑制内需的拉动,阻碍经济的健康发展,带来更多的社会问题。

根据以往的经验,即便没有补社保基金空的借口,地方政府通

过各种方式向公众转嫁成本的冲动,常常也是非常强烈而且持久的,需要中央三番五次地出台规定,或者召开专门的会议,来抑制地方政府的这种冲动。倘若让地方政府直接承担补社保基金空的责任,地方政府这样做会变得更加师出有名,一旦空责任转移到公众身上,有可能损害公众的利益,背离社保基金存在的基本宗旨。

而且,劳动保障部门也承认,社保基金管理问题自己“负有重要责任”,那么,地方政府应该承担的责任是什么?与社保基金的违规问题有直接的因果关系?否则,如何让同级地方政府接受,由它们来补社保基金空是其分内之事?既然审计署已经审

计出高达 71 亿元的违规问题,追查到人,追查到资金的下落并不难,那么,更应该由具体的责任人来补空,违法的应当严厉惩处。

对于社保基金中的违规现象,有关部门经常采用的是行政手段而非法律手段,这次劳动保障部的“回应”,也都是基于行政手段。社保基金本来就容易受到行政力量的干预,或者说,行政力量的左右是社保基金问题的根源,以行政的手段去解决这一问题,很容易被违规者“见招拆招”,轻易化解。以行政手段来解决社保基金这样事关国计民生的大问题,既缺乏效率,也缺乏力度。因而,让同级政府补社保基金空的潜在风险值得正视。

社保“高压线”须用法律注入“高压”

□博杰

针对社保基金审计出的问题,劳动保障部副部长刘永富强调,社会保险基金是“高压线”,任何人不得挤占挪用。劳动保障部强调,当前尤其要加强监督。监督要覆盖基金的各个部分;所有环节都要接受监督,欢迎媒体监督、社会监督。

劳动保障部的回应是积极的,但人们也惊讶地发现,作为对前段时间国家审计署审计结果的回应,整篇报道没有一处提到法律问题。如果高达 71 亿元之违规问题,不动用法律手段予以问责,有可能给一些握有实权的官员传递一个错误信号,违规行为

为可能还会接着发生;如果没有法律手段予以保障,所谓的“监督贯穿全过程,所有环节”很大程度上,只能是象征意义大于实际意义。更重要的是,如果没有法律作保障,“任何人不得挤占挪用”的要求可能沦为空话,“高压线”是不能缺少致残线者于死地的“高压”的。

从国际惯例看,“国家立法,强制执行”是社会保障的最重要、最本质的特征。建立完善的社会保障体系必须由系统、规范的法律体系为基础。以完善的福利体系著名于世的瑞典,迄今为止已经颁布了 40 多部社会保障法律,与之相配套的法规更是不计其数,“从摇篮到坟墓”的各个环节,

都有具体的法律作为依托,社会保障制度非常有序。再比如,目前世界上有 130 多个国家选择通过征税的方式来筹集社保基金,使社保基金从诞生起就受到法律的严密保护。

而我们缺少的恰是这一点,导致社保基金案屡屡发生。由于违规者常常得不到法律的惩处,造成我国养老金空账金额越来越大。劳动保障部相关文件显示,2000 年我国养老金“空账”还仅仅为 360 多亿元,到了 2005 年底,“空账”已经达到 8000 亿元。《中国经济周刊》11 月 27 日。在法律缺位的情况下,相关官员可以轻易通过权力之手动用社保基金,谋取短暂的或眼前的利益,而

劳动保障部这样的部门起草,也存在一些潜在隐患,原因很简单,正如劳动保障部此次所坦承的,它对社保基金出现的违规者“负有重要责任”,如此有利害关系的部门,能够在立法时大公无私,对违规行为作出严厉的惩处条款吗?另外,法律起草者会容忍自己起草的法律剥夺或限制自己的权力和部门利益扩张吗?至少,对于这种以往出现多次的顽疾,有关部门应该防患于未然。

由于《社保基金管理条例》是一部事关社保基金管理的专门法律,其重要性不言而喻,有关方面应该在立法过程中,抛开部门私利的局限,使这部法律真正带有超越“电流”,确保磁电者非残即死。

劳动保障部这样的部门起草,也存在一些潜在隐患,原因很简单,正如劳动保障部此次所坦承的,它对社保基金出现的违规者“负有重要责任”,如此有利害关系的部门,能够在立法时大公无私,对违规行为作出严厉的惩处条款吗?另外,法律起草者会容忍自己起草的法律剥夺或限制自己的权力和部门利益扩张吗?至少,对于这种以往出现多次的顽疾,有关部门应该防患于未然。

由于《社保基金管理条例》是一部事关社保基金管理的专门法律,其重要性不言而喻,有关方面应该在立法过程中,抛开部门私利的局限,使这部法律真正带有超越“电流”,确保磁电者非残即死。

国际科技合作主打能源、环保

□据新华社电

科技部昨日公布的《“十一五”国际科技合作实施纲要》提出,“十一五”期间,我国国际科技合作将以发展能源、水资源和环境保护技术为优先合作重点,努力为解决制约国民经济发展的关键技术问题提供支撑。

重点推进包括清洁煤技术、石油、天然气的开采与综合利用技术,以我国为主实施风能、太阳能、生物质能等可再生能源国际科技合作计划。继续推进“国际热核实验反应堆计划”的国际合作。加强包括建筑节能、生活节能技术以及低能耗与新能源汽车等合作。

骨干公交企业须政府控股

建设部敦促尽快扭转公交线路“挂靠经营、个人承包”做法

□本报记者 于祥明

优先发展城市公共交通的战略决策开始落实在经济执行层面。12 月 2 日,建设部、发改委等四部委联合发布了《关于优先发展城市公共交通若干经济政策的意见》,公交建设投入、低票价补贴、燃油补助等一系列经济政策浮出水面。建设部部长汪光焘表示,要积极推动城市公共交通行业改革,必须坚持国有主导,政府要对骨干公交企业保持控股地位。

公交建设将获得政府强有力的支持。《意见》指出,政府将对轨道交通的建设配置更新给予必要的资金和政策扶持。城市公用事业附加费、基础设施配套费等政府性基金,要用于城市交通建设,特

别是向公交倾斜。与此同时,《意见》鼓励多元化投资渠道的开拓,鼓励社会资本(包括境外资本)以合资、合作或委托经营等方式参与城市公交投资、建设和经营。

另外,国家将建立低票价补贴机制,并对成品油价格调整影响公共交通增加的支出,由中央财政予以补贴。《意见》还要求,城市公共交通企业运营成本必须向社会公开,在审核确定城市公共交通定价成本的前提下,对低票价政策导致的政策性亏损,政府应给予补贴,并按月或季度及时拨付到位。

汪光焘在会上强调了城市公共交通的“社会公益性”,要求尽快扭转“将公交线路一卖了之、放任不管”、“线路经营权私下倒卖”、“挂靠经营、个人承包”等问题。

中小企业融资最新政策即将发布

□本报记者 卢晓平

实习记者 张大超

中小企业协会会长李子彬日前表示,有关中小企业融资业务的政策解析和最新政策要求将在近日发布。

李子彬是在 12 月 2 日举行的“2006 中国管理 100 年会暨双十管理盛典”上作上述表示的。据介

绍,国家发改委组织成立的中小企业协会将于 12 月 11 日召开成立大会,国务院副总理曾培炎为协会顾问委员会的主席。届时国家发改委、中国人民银行和中国证监会领导,将发布开展中小企业融资业务的政策解析和最新政策要求。

据了解,成立大会已经邀请国务院七个部局的在职副部长和银监会、证监会的副主席参会。

青岛跨海大桥建设开始招标

□本报记者 朱剑平 通讯员 盛振利

备受关注的青岛海湾大桥第十合同段 12 月 2 日开标,这标志着计划投资 90.4 亿元的青岛海湾大桥的建设进入实质性操作阶段。

据介绍,青岛海湾大桥是国家高速公路网青岛至兰州高速公

路的起点段,该项目的法人是山东高速(600350)母公司的山东高速公路集团,他们拥有此项 25 年特许经营权。

按照建设要求,青岛海湾大桥将于 2006 年底正式开工建设,山东高速公路集团高速公路集团有限公司先期对该工程第十合同段进行招标。

公共交通优先才能破解交通难题

□魏也

出行难、行路难,交通时间成本不断增加,公交车比自行车还慢……近年来,中国城市交通中的种种“软肋”开始急剧凸显。建设部一位负责人发出警告:“如果再不采取断然措施,加快发展城市公共交通,某些城市的交通陷入瘫痪将指日可待。”(新华网 12 月 3 日)。

中国轿车的普及还处于初级阶段,在这个阶段就出现大面积的交通拥堵问题,倘若持续下去,后果不难想象。导致这一问题的根源在于公共交通的发展滞后,如果公共交通优先发展的原则不被重视和认真落实,那么,交通拥堵的状况将愈演愈烈,陷于瘫痪不过是时间早晚问题。

我国目前对公共交通的重视程度还远远不够。首先是投入太少。以 2004 年为例,全国城市公共交通固定资产投资仅 300 多亿元,只占城市建设固定资产投资总 440 亿元,仅相当于英国伦敦 1 个城市的规模。

遗憾的是,许多地方并未对症下药,而是通过扩展马路等方式来缓解交通拥堵,但总是治标不治本,很快又陷于拥堵困局。

其次,我们的公共交通的地位太靠后,未得到与之相匹配的地位。在许多城市,至今还没有专门的公共汽车车道,即使有,也常被公交车和私家车挤占,导致公交车“步履维艰”,行驶的缓慢又降低了公交车的吸引力。据悉,目前我国公交出行的分担率平均不足 10%,特大城市也只有 20% 左右,而欧洲、日本、南美等大城市达到 40%~60%,这也是为欧洲、日本、美国车辆很多,却很少拥堵的根本原因。

交通拥堵给我们带来了巨大损失。仅 2003 年一年,全国因为交通拥

堵造成的经济损失就高达 2500 亿元,相当于当年 GDP 的 2%。要解决这一问题,就必须加大对公共交通的资金投入,同时,给公共交通以较高的地位,要求官员尽可能通过公共交通出行。这样,既能减少道路上行驶的车辆数量,提高公共交通的运行效率,有效缓解乃至消除交通拥堵,也能有效遏制公车腐败。

给公共交通“崇高”的地位,是一个真正的国际惯例。在法国巴黎,为了解决堵车难题,巴黎市政府以“公交优先”为原则,建立起了四通八达的公交网络,开辟了畅通无阻的“公交走廊”。目前全天或部分时间禁止其它车辆行驶的公共汽车专用道多达 480 条,公共汽车在公共汽车道上畅通无阻,效率得到了最大幅度的提升。在英国,从 2001 年起,在从北部爱丁堡到南部埃克塞特的 50 个城镇的交通路线上,英国的公共汽车司机可以持“红绿灯遥控器”自行控制信号;公共汽车还有权在道路中间停车,小汽车则必须让行。

公车必须让位于公共交通。目前,在我国许多城市,公车常常享受着优先地位,这是造成交通拥堵的一大原因。因而,世界上许多国家都对公车作出严格限制。比如,芬兰整个公务员系统中,只有总理、外交部长、内务部长和国防部长 4 个人享有固定的专用公车待遇,而且只能在上班时使用。韩国过去几年也饱受交通拥堵之困,后来,韩国首都首尔大幅减少公车数量,其中给行政长官配备的“官车”仅有 4 辆;市长一辆,三位副市长各一辆,且只能在公务时使用。此举立竿见影,韩国交通很快走出了拥堵困局。

许多国家的经验证明,公共交通优先发展是破解交通困局的有效手段,我们也应尽快树立起公共交通优先的原则。