以持续改革心态推动结构调整

李 浩

12日闭幕的中央经济工作会议指出,在明年经济工作中,各方面要切实把重点放到加快转变经济发展方式上来,使经济增长速度与结构质量效益相统一,经济发展与人口资源环境相协调,切实做到在发展中促转变、在转变中谋发展。其中,尤其提到要加大改革攻坚力度,推动经济发展方式转变。必须以更大决心和勇气全面推进各领域改革。

在我们看来,"决心"和"勇气"四个字格外珍贵。原因无他,转变经济发展方式并非一个新的提法,早在十年前的十五届五中全会上就被确定为"十五"计划的主线之一。当宝贵的十年一晃而过的时候,我们回头看却发现仍然站在起点踯躅不前。

那么,为何陷入这样一个"年年提、年年忘"的怪圈之中不能自拔?主要困难在于实现这种转变存在着若干重大的体制性问题,也就是过去计划经济所遗留下来的一些问题没有消除,如各级政府依然保持着土地等重要资源的配置权力;GDP"指挥棒"没有消除;土地、资本、劳动力等生产要素的价格没有市场化等。而同样由于这些问题的存在,使得中国经济增长模式已经到了一个几乎不改革就无路可走的地步。诸如人民币升值压力、劳动力成本、环境污染、土地成本过快上升、收入分配不均等等,犹如横亘在前进道路上的一座座大山。

而从历史上来看,其实有很多机会摆在我们面前,却没有去珍惜。中国经济起起伏伏几十年,总是被很多似乎是不解决就无法度过的短期目标所"绑架"。比如说房地产行业,2008年就应该来一次行业调整,但金融危机不仅干扰了调整,还救了所有房地产商。后来的房价高涨、今年以来的持续调控,实际上就是为当时的调整中断"还债"。但现在房价高了,调整的难度和成本都更大了。类似的事情在其他产业领域也存在,比如节能减排、产业升级,金融危机之前也在搞,后来同样因为经济刺激计划而停顿。到了现在,决策层总算鼓起勇气要彻底根治这些长期困扰的顽疾。但需要提醒的是,这些调整不是短期能够见到成效的,不仅要有持久战的心理准备,更要有破釜沉舟的决心,必须用改革的思维来对待。

问题就在于,为短期目标服务与毕其功于一役的心态不仅影响着过去的经济调整,有迹象表明,同样在干扰着现在的决策。

拿房地产来说,年初以来高调推进调控,其根本目标应该着眼于解决中国经济对房地产的过度依赖、地方政府土地财政严重、民生压力过大的问题,但半年已经过去,情况又如何呢?统计数字显示,70个大中城市房屋销售价格环比持续上涨、各大城市卖地收入凯歌高奏、各种概念推动下的炒作之风依然盛行,一切的一切都在显示,万里长征连第一步都没有迈过,但已经有舆论在为结束调控"吹风"。住建部政策人士就认为,明年的房地产市场将呈现房屋销售量会有所增加、房价和地价渐趋稳定、投资性购房将减少、房地产业发展的大环境看好等四种特征。言下之意,房地产调控即将见成效,可以收手了。

值得警惕的是,持有类似观点的还不止住建部,也不局限于房地产。中国科学院预测科学研究中心主任汪寿阳近日也表示,"总体看,中国转变外贸增长方式已经达到预期目标",其理由在于,高新技术产品、机电产品出口达到比较好的预期。但外贸领域改革的目的就仅仅在于此吗?实际上,很多所谓的高新技术产品只不过是新的、层次更高的加工贸易而已。如果长期处于产业链低端、缺乏定价权的缺陷这么快就解决了,那只能是一个神话。

也许,上述看法还不足以去怀疑转型的决心,不过,更多的苗头却在快速显现。在转变经济增长方式中,一个关键点就是扩大内需,但如果居民手上无钱,拿什么去购买?正确的思路本应是大规模减税,还富于民,但我们看到了什么呢?房产税、资源税、环境税等新税种是层出不穷,各种"费改税"方案更是博得各级政府一片赞同。在如此这般的加税时代,今后恐怕还得依靠投资和出口这对伤痕累累的"轮子"了。诸如此类,难以言尽。从根本上说,还是决心难下,勇气未足。

总之,对于结构调整,应该提到改革的高度来看待,以改革思维来推动,而不能因为当前国内外形势复杂,经济出现了波动,在政策上就摇摆不定。最值得警惕的是,如果因此打乱了既定的安排,在政策优先度上进行调整,必然使得这次好不容易下定的决心再次湮灭,最终还会造成社会的不稳定。

(作者为安邦咨询研究员)

焦点评论

经济时评

中国经济需"顶层设计"

张茉楠

中央经济工作会议提出"改革的顶层设计"意义深远,这意味着中国经济将发生非常重大的变化:一是在"十二五"时期推进经济体制改革的过程中,社会体制改革、政治体制改革等也将"多头并举、协调推进";二是抓住战略机遇期,从大国走向强国需要"顶层设计";三是顶层设计意味着将对中国利益结构做出重大的战略性调整,从"国富"走向"民富"是一项系统工程,必须触动根基才能有所改变。

自古"不能谋全局者不能谋一域,不足谋万世者不足谋一时",中国社会经济的发展与改革必须"顶层设计"才能"纲举目张"。"顶层设计"不是一个新名词,它是系统科学中的哲学思想,就是用系统论的方法,以全局视角,对系统建设的各方面、各层次、各种要素进行统筹考虑,和谐各种关系,确定目标,选择实现目标的具体路径,制定正确的战略和路径,并适时调整,规避可能导致失败的风险,提高效益降低成本。

系统工程的学科背景使笔者深知"顶层设计"的重要性。中国经济总量今非昔比,作为一个规模越来越大的经济体系,影响中国经济发展的因素越来越复杂、积累的深层次矛盾问题也越来越多,通胀问题、高房价问题、环境治理问题……如何避免"头痛医头脚痛医脚",从源头上化解积弊,在重点领域取得突破,必须要有"顶层设计"。

首先,全方位改革需要"顶层设计"。"顶层设计"不同于改革开放初期的自下而上的"摸着石头过河",而是自上而下的"系统谋划"。改革开放之初,中国经济建设首先发力,但社会建设相对滞后,成为经济攻坚的瓶颈。社会建设不仅仅是社会福利体系和社会保障体系,我们常提到的劳动就业体制、收入分配体制、社会保障体制、教育体制、医疗卫生体制可能只是社会建设的某些方面。社会建设还包括社会管理体制建设、社会组织建设、社会结构建设、社会利益关系协调机制建设等内容。长期以来我国的社会建设明显滞后于经济建设,而文化体制改革民主体制改革也出现了短板效应,不利于经济改革的纵深推进,因此,多领域改革必须通过"顶层设计",齐头并进。

其次,强国崛起需要"顶层设计"。中国是一个经济大国,但不是一个金融大国。全球金融危机促使我们思考:以怎样的金融政策和宏观经济政策来趋利避害,维护国家经济安全与稳定,保护好人民币资产等等问题确实是最为严峻的政策考验。因此,中国应以解决内外经济失衡为着眼点,在货币政策、汇率制度、"资本池"政策、外汇储备风险管理对策以及积极推进国际货币体系改革、推进人民币国际化等方面,实施"工业立国与金融立国并重"的长期战略,做出整体谋划。

再次,根本化解深层次矛盾需要"顶层设计"。收入分配问题是中国经济深层次矛盾的核心。事实上,改革开放30年来中国经济持续高增长体现为国家财富的迅速积累,但国民财富的增长速度却远远小于国家财富的增长速度,财富分配比例的失衡不仅成为经济结构失衡、内外需失衡的重要原因,也锁闭了中国经济成长阶段最重要的内需增长,陷入了"中等收入的陷阱"。

由于这会触及中国原有利益结构的重大调整,这也是国家为何提出要进行改革的顶层设计的重要原因,因为无论是哪一个国家,财富的分配都是一次重大革命,而对于中国而言,这种改革更是触及重重积弊,是一项复杂而艰难的系统工程。要将初次分配与二次分配视为有机整体,强化"多种分配方式并存"的分配制度,不仅从再分配环节即社会保障、公共服务等总体水平及其合理结构入手,还要扩展到初次分配环节包括"工资、保险、福利"三位一体的薪酬体系和税制的改革;不仅要调整政府、企业和个人之间的分配关系,加大国民收入向个人倾斜的政策力度,还要调整资本要素所得和劳动要素所得之间的比例关系;对于贫富分化日益加重的趋向,要"增减并举,激励得当",凡此种种都需借助"顶层设计"的力量自上而下地进行。

当然,还有一个更深层次的含义就是,"顶层设计"意味着政府要为未来中国经济的这艘巨轮当好"舵手",当好"总设计师"。"顶层设计"将对政府和市场做更加准确的定位,政府不能替代市场,市场也不能替代政府,如何避免市场失灵和政府失灵,既要打破垄断资源减少市场扭曲和外部性、更要减少政府行为的盲目性,降低改革的风险与成本。

(作者为国家信息中心副研究员、管理科学与工程博士、经济学博士后)

有此一说

车船税重复征收应逐步取消

谭浩俊

日前,公开征求车船税法草案意见结果显示,在收到的近10万条意见中,建议对草案进行修改、降低税负的意见占54.6%。这是预料中的结果,既反映了公众对税收立法取向和税收制度改革的关注,也反映了公众对当前税收环境和税收现状的担忧。

近年来,社会各方面对税收问题的关注度越来越高,有关国际机构关于中国企业税负痛苦指数世界第二的消息,更是激起人们强烈共鸣。虽然有关方面对此进此辩解,并用财政收入占GDP的比重低于发达国家和部分发展中国家来证明我国企业的税负并不重。但是,这样的解释和说明,显然是缺少说服力的。一方面,中国税收之外还有大量的行政性收费、摊派和赞助;另一方面,中国的社会保障和社会福利水平远低于发达国家,也低于许多发展中国家。相同的税负,对企业和群众形成的压力并不一样。更重要的,由于中国政府机构过于庞大,财政供养人员过多,税收高但公众得到的实惠很少。

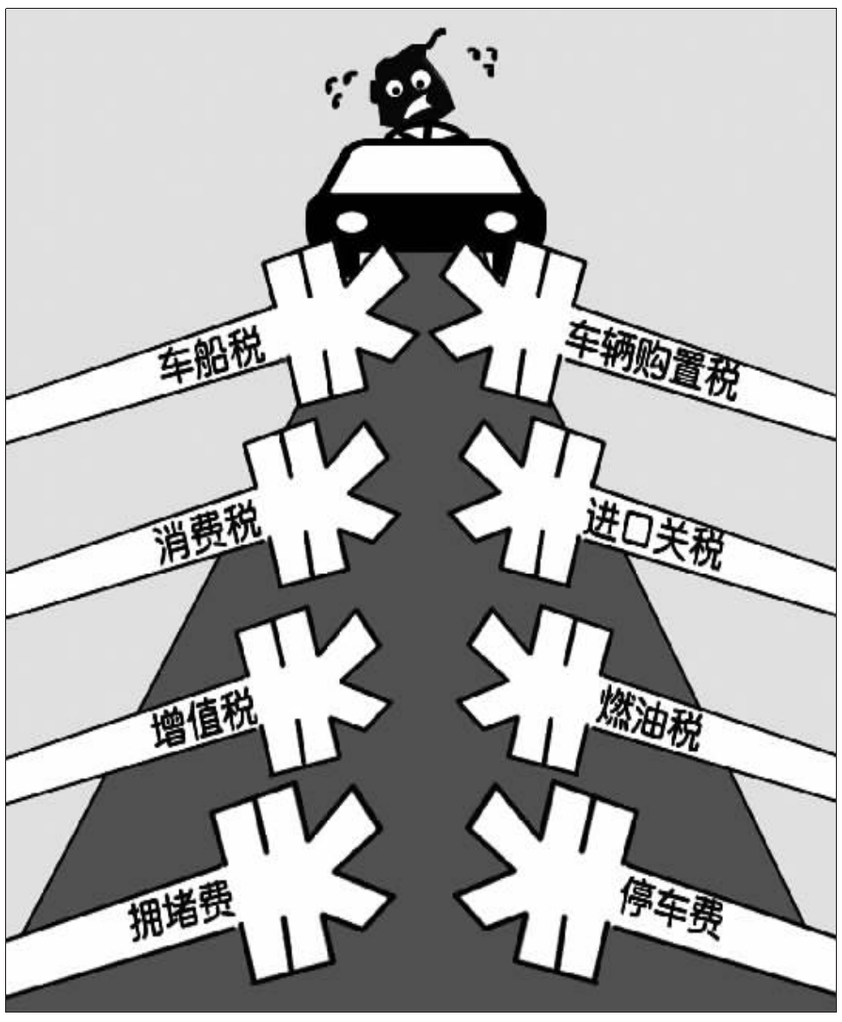
也正因为如此,当车船税进入立法程序,并向社会公开征求意见后,税负问题就成为公众最为关心的问题。因为,按照目前的现状,一辆车从出厂、购买、保有到使用环节所缴的各种税费,已占购车总费用的40%以上,这在世界上也是数一数二的。不仅如此,其他很多商品也都存在类似的问题。

从这几年乘用车市场的销售情况来看,绝大多数购车者都是普通消费者,即将车作为代步工具的,如方便上班、接送孩子上学和出行办事等。给购买乘用车加税,无疑是增加普通消费者的负担,是与民争利的又一种表现。

因此,对政府而言,在税收制度改革和税收立法方面,首先应当形成不与民争利的共识、养成不与民争利的习惯。而不是谈到税收制度改革和税收政策调整,就是加税,增加纳税人的负担。如果这样,企业和公众就会对税收制度改革和税收立法产生一种恐惧感,税收的征收环境也会因此变得越来越恶劣。

车船税严格地讲是一种重复征税。因为,围绕汽车而征收的增值税、消费税、车辆购置税等,都与车船税可能形成重复征收税的现象。那么,就应该通过税收政策的优化、税收制度的重建等,消除重复征税的现象,更好地体现税收制度的公平性、公正性,降低纳税人的税收负担。至于要遏制汽车的过度消费,则完全可以通过扩大消费税征税范围、提高消费税征收强度来解决。

所以,无论对车船税进行立法征收,还是按照现行制度征收,有一点必须明确,那就是车船税只能作为一种过渡税种,未来必须取消。不仅如此,围绕汽车的其他税种,也要作出调整和优化,该降低税率的降低税率,该缩小范围的缩小范围,该取消的坚决取消。



多头收税为哪般,加剧城市行路难。
交税交得心生疼,收钱收到手发酸。
税种翻新财政乐,管理落后车主怨。
可叹交通主事者,不动脑筋动钱罐。

赵乃育/图

孙 勇/诗

证券时报 欢迎订阅证券时报

《证券时报》2011年度征订工作已经全面展开,2011年《证券时报》全年订阅价480元/份,零售价格2.00元/份,邮发代号:45-91。欢迎拨打各地订报热线咨询及订阅!

深圳:0755-83574355
广州:020-87364280
北京:83123928 83123306
上海:021-68880159
重庆:18696574808\18680867936
辽宁:024-23269055\23263055
大连:0411-84789954
吉林:0431-88611733
黑龙江:0451-82223366
河北:0311-87919007
山西:0351-4046283
山东:0531-82922218
青岛:0532-66062126
江苏:025-84506096
浙江:0571-85356301
福建:0591-87587903
江西:0791-6704027
安徽:0551-2643942
湖北:027-87326707、87300786
海南:0898-66707482、66786106
河南:0371-63718868
广西:0771-4916505
湖南:0731-2320009、2320009
云南:0871-4195892
四川:028-85293525
陕西:029-87517009、87515119
甘肃:0931-8837225
青海:0971-8204336
宁夏:0951-3086365
新疆:0991-2324286
昆明:13511946690
发行部:0755-83501737、83501756
各地邮局:11185