

稳经济须把握宏观调控政策主动性

去年至今,我国经济出现了下行趋势。主动放缓与被动放缓两种影响因素均有。但从各地制定的今年GDP目标看,“高速增长”仍然是主基调。主动调控要坚持“区别对待,有保有控”的区域经济协调发展战略,严格落实中央宏观调控政策。

王勇

日前,李克强副总理在中国发展高层论坛2012年会上表示,对经济结构进行战略性调整是我国加快转变经济发展方式的关键目标。不久前,温家宝总理在政府工作报告中提到今年国内生产总值(GDP)增长目标是7.5%,通过放缓经济增速来调整经济结构,使中国经济能够真正走上一条高质量、高效益的发展道路。笔者认为,今年经济“稳”字当头,而稳经济就必须要把把握宏观调控政策的主动性。

经济放缓缘于主动调控加被动影响

去年至今,我国经济出现了下行趋势。从国际看,随着欧洲主权债务危机的蔓延,日本和美国经济相继陷入困境,尽管金砖四国对稳定全球经济起到了一定的替代作用,但世界经济增长放缓的态势难以扭转,外部需求减弱成了中国经济增长面临的最大的下行风险。从国内看,企业尤

其是中小企业经营出现困难,去年经济增速逐季回落,并显现出了下行压力;今年以来经济放缓局面仍在持续。这是主动调控的结果还是因受到内外部不确定性因素的影响而放缓?如果是前者,那么,在结构调整中让我国的经济增速平稳向7.5%靠拢,进而把经济增速降下来,把经济质量提上去,这正是政府和人民所期望的结果;如果是后者,或许今年我国经济增速会低于7.5%,经济增速大幅下降,而经济质量却并未提上去,反而引发就业等一系列的社会问题,这就不是政府和人民所期望看到的结果。笔者认为,从现实情况看,主动放缓与被动放缓两种影响因素均有。因为中国经济增速主动下调,并在此基础上不断加强房地产市场调控,打破国企垄断,加大节能减排力度,控制“两高一资”行业发展等,这些都是主动调控的表现,都会影响一定的经济增速,但对提升经济质量大有裨益;与此同时,恰遇外部环境偏冷,较高的经济对外依存度,就使得市场对经济增速放缓

的预期增大,而经济增速放缓预期增大,会进一步减少内需,进而减少信贷需求以及其他融资需求,最终使经济增速真正放缓。

地方经济增长目标仍然高企

经济增速放缓预期也会给中国扩内需、调结构、转方式增添更大的动力。正如李克强副总理指出的那样,扩大内需是中国经济发展的战略重点,特别是今年国际市场仍然不景气,扩大内需对中国来说具有更重要的现实意义。

从现实情况看,经济增速放缓预期已经受到地方偏高的GDP增速目标的抵消。尽管今年我国GDP的增速目标调低至7.5%;但从各地制定的今年GDP目标看,“高速增长”仍然是主基调。根据全国31个省(自治区、直辖市)公布的数据,除北京、上海为8%外,其他地区均超过8%,中西部地区则更是保持在两位数的增长速度。尽管多年来中央多次强调要改变地方政府“唯GDP论”的政绩观,但由于GDP是最容易量化也最容易比较的考核指标,因而在实际工作中它仍然是地方官员升迁考核的指挥棒,那么,在这种事实上仍以GDP主导的考核机制下,地方制定经济增长规划往往以国家的GDP增长预期目标为“标杆”,并尽可能高。那经济增长靠什么?最传统最直接也是最早见影的的办法就是通过政策刺激,促进固定资产投资、消费以及外贸出口的快速增长。目前西部有些地区就已将确保固定资产投资快速增长列为今年地方政府工作的头等重要任务来抓。果真如此,我国经济就又会重返以往低水平、粗放型经济增长的老路。但形势发展让我们已清醒地看到,过去的老路是根本走不通的,必须通过主动调控让我国经济朝着“十二五”经济发展目标扎实前进。

必须把握宏观调控政策主动性

首先,主动调控要确保调控政策在稳经济方面起到重要作用。财政政策和货币

政策都应当做到“稳进有度”。“稳”就是要继续实施积极的财政政策与稳健的货币政策,保持政策的连续性和稳定性,保持经济平稳较快发展,保持物价总水平基本稳定。“进”就是各项调控政策应适时适度微调,增强调控的针对性、灵活性、前瞻性,确保政策能够支持我国在转变发展方式上取得新进展,在深化改革开放上取得新突破,在改善民生上取得新成效。

其次,主动调控要坚持“区别对待,有保有控”的区域经济协调发展战略。经过近些年的建设和发展,东部省区实际上已经步入中等发达水平,今年以后的重点在于经济转型;而中西部欠发达地区,产业大多还处于成长中,经济总量偏小,各项事业都需要加快发展,才能实现区域经济协调发展。从各地方而言,一定要严格按照国家整体经济战略部署办事,坚持全国一盘棋,坚决走出地方片面追求GDP增长、片面追求“政绩”、“形象”的怪圈,严格落实中央宏观调控政策,确保中央令行畅通。

其三,主动调控要处理好投资、消费和外贸“三驾马车”之间的关系。当前,为了应对经济下行的压力,宏观调控政策应着力扩内需、稳外需。在扩内需中,投资依然将起到至关重要的作用。但是,除了要把握好投资方向,投资结构、投资效益之外,更要把着力点放在推动消费上,通过扩大最终消费,带动中间需求,使得消费能够成为推动经济增长的主导力量。在稳外需中,应该保持外贸政策的连续性和稳定性,从多方面加大对外贸企业的支持,努力完成今年进出口总额增长10%左右的目标,保持外贸稳定发展。

(作者系中国人民银行郑州培训学院教授,银行业改革与发展研究中心主任)

■元来如此 | Xiao Guoyuan's Column

小产权房的“疙瘩”如何解

肖国元

近几年来,随着房价高涨,小产权房吸引了越来越多的目光。虽然民众期盼小产权房解禁的愿望没有消停过,但小产权房要取得合法身份恐怕不是易事。前不久,国土资源部有关负责人表示,凡是小产权房不予确权登记,不受法律保护,这又一次将翘首期盼的小产权房业主的希望击得粉碎。

没有身份的黑户

所谓“小产权房”,是相对大产权房而言的。法律上,我们将城市的商品房称作大产权房,即拥有完全产权的房屋。而所谓“小产权房”,就是从财产所有权角度来定义的,包括占有权、使用权、支配权等在内的所有权。而小产权房是不具有这样完整的权利的,房主只拥有使用权,不能拿来交易,也不能像其他财产那样可以用于租赁、抵押。也就是说,如果将商品房比作可以享受一切正当权利的城市人,那么,小产权房就是黑户。它虽然也是房子,具有商品房所拥有的一切物理性能,但就是不能享受商品房所享有的某些权利。

我们知道,所有权是一系列权利的综合,包括占有权、使用权、支配权、收益权等等。在这些名目繁多的权利中,所有权只是一个法律概念,用以总括财产的法律权利。但是,就财产的属性而言,名义上的所有权无关紧要,实际上的使用权、处置权、收益权才是实质性权利。从这个角度看,相比大产权房,小产权房的权利短板在于没有受法律保障的处置权。通俗地讲,就是小产权房不能上市流通,其权属转移不受法律保护。一处房产,只能用于居住,不能交易流通,也不能租赁和抵押。这就是小产权房的身世现状。在中国,被置于这种状态下的房屋的总面积高达60亿平方米。按每套80平方米折算,合计7500万套。如果每套房安置3个人,可供2.25亿人居住。这一状态不仅大范围、长时间存在,而且至今没有一个合理的说法,似乎有违常理。

而从有关法规来看,所谓的集体所有制被限定为使用权。因此,所谓的土地集体所有,仅仅是名义的。这样的所有权,只是停留在纸面上的法律符号,没有折算,合计7500万套。如果每套房安置3个人,可供2.25亿人居住。这一状态不仅大范围、长时间存在,而且至今没有一个合理的说法,似乎有违常理。

城市农村的土地分置

为什么小产权房不能拥有完全产权?要回答这个问题,必须追溯我国独特的土地制度演绎过程。在我国,城市土地属于国家所有,农村土地属于农民集体所有。由此,房地产开发商必须向国家购买土地,才能开发商品房。而如果要农村土地用于商品房开发,则开发商首先要向政府申请,由政府向农民征收土地,再将土地售卖给开发商。也就是说,农民自己不能支配农村集体所有的土地,不能向房地产开发商售卖土地,只能将土地转让给政府。而与大产权房相比,由于小产权房没有向国家购买土地,因此,国家不承认其具有与商品房相同的权利。那么,接下来的问题是,农民必须向国家购买自己已经拥有的归属集体名下的土地以取得房屋的完全产权吗?

《中华人民共和国宪法》第八条规定:“参加农村集体经济组织的劳动者,有权在法律规定的范围内经营自留地、自留山。”《宪法》第十条写着:“农村和城市郊区的土地,除由法律规定属于国家所有的以外,属于集体所有;宅基地和自留地、自留山,也属于集体所有。”从法律规定来看,关于农村土地所有权的法律规定是清楚明白的。以此中等高收入国家(如韩国等)的水平。这意味着,单就可以直接计算的财政收入而言,民众所承受的广义税负已经超前于当前的经济水平。若考虑到尚有游离于财政预算之外的政府收费项目,以及考虑到政府支出的不透明,居高不下的“三公”支出,社保基金项目让人担忧的资金不足,低水平的公共服务,国有企业的垄断高价等,我们不禁感慨,中国的税负痛苦指数即便够不上全球第二,恐怕也相差不远了。

(作者为厦门大学宏观经济研究中心博士、教授)



的,必须依法申请使用国有土地”。这就是说,即使农民用自己所有的土地建房,也必须向国家申请,通过购买以后才能够建房。否则,所建成的房屋,国家不承认其完整的产权,不能上市交易。这样一来,如何认识农村土地集体所有制并赋予其正确的法律含义就成了问题的关键。

农村土地集体所有制的含义

像过去的法律那样明文规定,我们现在也是这样理解并执行的关于农村土地集体所有制的法律内涵的实质究竟是什么?与农村土地集体所有制相对应的是城市土地国有制。在改革开放以后,我们顺应时代需要,出台了土地拍卖转让等法规,允许国有土地作为商品上市交易。这种交易与原有的法律法规是相抵触的,只是因为我们根据情况的变化及时补充出台了新的法律法规。这样,过去的法律被赋予了鲜活的时代内容。而关于农村土地法规如何适应时代的变化而调整,一直没有被重视而提上议事日程。在城市化过程中,各地爆发出来的强拆事件正是农村土地制度不适应变化而产生矛盾冲突的典型表现。各地政府沿用过去的法律,对农村土地实行征收,对土地上农民的住宅实行过于主观的估价补偿,由此引发一系列利益冲突事件。

而从有关法规来看,所谓的集体所有制被限定为使用权。因此,所谓的土地集体所有,仅仅是名义的。这样的所有权,只是停留在纸面上的法律符号,没有折算,合计7500万套。如果每套房安置3个人,可供2.25亿人居住。这一状态不仅大范围、长时间存在,而且至今没有一个合理的说法,似乎有违常理。

小产权房的出路

解铃还需系铃人。既然小产权房的症结在于农村的土地制度,那么我们还得围绕土地制度做文章。小产权房的困境已经引起了多方面的关注,包括一些知名学者。但是,他们仅仅从承认现实的角度提出“区别对待、合理利用”的主张,呼吁政府善待小产权房。这当然是事实求是的态度,但缺乏有力的理论依据,仅仅是实用主义哲学思考的结果。如果要为小产权房寻求充分的与商品房一样的法律依据,那么,我们就要论述农村土地本身就是农民的财产,他们拥有其完整的产权,而不必在将它用于建房时还要向国家购买。

其实,从历史演绎过程看,农民所拥有的土地与城市市民所拥有的国有资产在最初的财产意义上是对等的。与这些国有资产对应的经济福利变成了市民个人的经济利益,但农民的利益仍然停留在虚空的土地集体所有制上。这种所有制所具有的内在于经济利益在后来的经济改革中又被城市国有土地买卖所掩盖,从而产生了农村土地若用于建房也要向国家购买的错觉。只要严格界定一下土地集体所有制的内涵,就可以感觉到土地集体所有制的空虚与错误。因此,名正言顺地对农村土地所有制重新进行法律解读,赋予它崭新的所有权内涵,就可以给小产权房奠定充分合理的法律基础。

联系我们

本版文章如无特别说明,纯属作者个人观点,不代表本报立场,也不代表作者供职机构的观点。如果您想发表评论,请打电话给0755-83501640;发电邮至ppl18@126.com。

提高出租车燃油附加费没道理

余胜良

没有商量,深圳出租车燃油附加费从3元涨到4元。

所谓两个月观察期,不过是块遮羞布。按照2009年8月15日深圳调整出租车运费,“红黄”在93号汽油价8.29-9.16元时加收4元燃油附加费。近日93号汽油价调至8.37元,冲破了出租车油价调价联动机制的4元的拐点,根据当年听证会的方案,经两个月观察期后,将调整燃油附加费。

单从收费上看,深圳这么着急提高燃油附加费,似乎没啥道理。

深圳4元钱的燃油附加费,已经几乎相当于一些小城市起步价,在我国中西部一些城市,出租车起步价为5元,10多年没涨价,活得还很好。深圳是一线城市,生活成本高,司机理应获得比中小城市更高的收入,才能支付昂贵的生活成本,但是,这一点在收费上已经有所体现,北上深广等一线城市出租车起步价都在10元以上,超出每公里的收费都在2元以上。

燃油附加费,顾名思义,应该是因为燃油价格变化而采取的临时性收费措施,是为了保护从业者利益。全国燃油价格基本一致,附加费却千差万别,深圳市燃油附加费达到4元,济南市为0.5元,还有很多中小城市根本不收燃油附加费。加同样的油,跑同样的路,为何中小城市不用燃油附加费,依然可以抵抗燃油价格上涨带来的冲击?这其实说明,燃油附加费,不过是有关方面增加收入的借口。

有一种痛苦叫税负

林致远

虽说人生是个未知数,但有两件事却是确定的:一是死亡,二是缴税。就悲欢而论,二者有相似之处:死亡带来离世尘世的痛楚,而对笃信天国的信众来说,却未尝不是永生欢乐的开始;缴税固然带来钱财减少的苦痛,但对于相信“取之于民,用之于民”的纳税人来说,它也许会带来无上的荣光。

由于财政预算制度的不透明,政府收完税后究竟是怎么花的还很难为民众所了解。考虑到这一事实,光荣的纳税人多少会觉得不是滋味儿。不过,眼瞅着道路越拓越宽,火车越跑越快,公园越修越多,学校越建越好,缴完税后却无权知晓它们往哪里去的复杂情绪多少会稍稍平息。

这些年来,国内生产总值(GDP)以年均10%左右的速度在奔跑,比它跑得还快的,是每年动辄增长20%左右的税收收入。不过,由于底子较薄,基数较低,即便税收的增速如此之快,目前税收占GDP的比重也不过19%左右,这一水

这里的有关方面,不是指司机。无论何地,司机的收入在当地都属于中等偏上。在深圳,司机月收入在4000至8000元之间,虽然超过普通打工者收入,但是由一个月无间断的每日12小时工作换得,并不轻松,在我国西北地区,司机收入也能达到3000元以上,他们靠的是物美价廉,以及超低的“份儿钱”。

一线城市和中小城市,在出租车利益链条中获利差别最大的,也就是“份儿钱”的多寡,深圳一辆的士一个月的份儿钱是1.5万元,10倍于中小城市。一辆车所能获得的利润大头,是出租车牌照的拥有者。他们是既得利益者,绝不愿意让渡自己的利益,燃油价格一有风吹草动,首先想到的是将成本转移出去。其实,中小城市车主也想提高打的费,提高燃油附加费,但是受制于服务对象的支付能力。一旦有可能,他们也会提高收费价格,并将这些利益据为己有。

司机不过就是这个链条中无可奈何的一环,甚至于是被绑架的一环,如果一个城市增加新车,不需车主出面,司机自会大鸣利益受损,甚至采取一些比较极端的措施,因为司机的生意可能会减少,至于车主的利益,只有在无可奈何的情况下才会让渡,如果牺牲不了乘客,就牺牲司机。

同所有公共服务行业一样,出租车行业也有垄断性,不过这种垄断性又和司机之间激烈竞争交织在一起,垄断体现在价格制定和牌照发放,一旦没有这种牌照和价格制定,一线城市和中小城市的打的费差异,将不会有这么大。

平在中等低收入国家中不算突出,更不及那些比重多在40%以上的发达国家。单就这一点来说,把我国民众的税负痛苦指数列为全球第二,多少有夸大、炒作之嫌。

去年,围绕个人所得税起征点(严格上应称为免征额)和课税级次的改革,国人曾经有过热烈的讨论。当起征点定格在3500元的时候,许多人颇感身上的负担减轻了。殊不知,现行的税制其实是一种“殊鹅毛时鹅的叫声最小”的税制,其特点是50%以上的税收收入集中在增值税、营业税和消费税这3个间接税种上,这些税悄然隐藏在所购买的各类商品和服务上。由于在零售环节商品价格和税收混为一体,因此很少有人能感知到它们的真实存在。只是在你出国购物,发现像皮包、香水、西服乃至电脑等这些多在中国制造的物品居然要比国内还要便宜许多时,你才会隐隐感到也许哪个地方出了问题。

考虑到像个人所得税在整个税收收



美国经济有点衰,大打贸易保护牌。双反指责惹诉讼,单边行动搞制裁。国际规则须精通,贸易摩擦要善待。莫为浮云遮望眼,竞合共赢方精彩。

赵乃育/漫画 孙勇/诗

入中的比重不过6%,因此即便个税的起征点有大幅提高,也无法遏制去年税收收入增长高达22.6%的事实。从这一角度看,若要实质性地减轻税收负担所带来的痛苦,降低间接税种的税率也许是未来税制改革的努力方向之一。

不过,税负痛苦的程度如何事实上是比出来的。就税收占GDP的比重来说,国人的税负还谈不上高,痛苦自然也说不上深。因此,税制改革由目前以间接税为主体转向以直接税为主体,并不意味着应当降低税收在GDP中的占比,恰恰相反,从国际比较的视角看,该比重仍有提高的空间。

然而,即便如此,我们断不可轻言,民众的税负不重,痛苦不深。究其根本,税负轻重之争的关键并不在于政府采用课税的方式从老百姓手上拿走多少钱,而在于政府通过各种税收和非税收手段拿走了多少钱。换句话说,这是一个关于财政负担或者说广义税负的问题。的确,从名正言顺的税收来说,民众的税负并不重,但若加上徘徊于税收周围的各类非税收,则广义税负的确是过高的。

焦点评论