



# 委員熱議居民消費價格指數

# 李稻葵料通脹可控 3%

# 厲以寧稱達 4% 已不易

對於政府工作報告提出居民消費價格指數漲幅控制在4%左右的目標，全國政協委員、央行貨幣政策委員會委員李稻葵今天表示，4%的CPI是非常寬鬆的指標，留了很多餘地，預計今年全年的CPI應該在3%。

【本報記者隋曉姣北京六日電】

李稻葵說，儘管去年全年的CPI為5.4%，但今年應該能實現3%。「我沒有任何內部消息，但我們不妨預測一下，3天後國家統計局會公布2月份的經濟數據，我個人預測CPI在3%以下沒有問題。」

## 預計今年GDP增速仍破8%

全國政協常委、政協經濟委員會副主任厲以寧則認為2012年實現4%的CPI目標並不容易，因為不確定的國際環境所帶來的輸入型通脹壓力，同樣氣候條件也是不可控制的，這意味着農業豐收的不確定性，因此能把CPI控制在4%是很不容易的。

厲以寧認為，政府工作報告將GDP增速和CPI分別定在7.5%和4%是合適的，7.5%的增長率體現了「穩中求進」的原則，表明中國經濟要在增長過程中調結構。李稻葵則指出，7.5%的目標旨在給地方政府釋放明確信號，預計中國今年GDP增長率仍將突破8%。

## 實行利率市場化改革試點

在同一場合李稻葵還表示，利率市場化的條件已



▲李稻葵6日在全國政協會議記者會上說，他個人預期今年中國GDP增長仍會突破8%。圖為李稻葵被媒體記者「窮追不捨」中新社

經非常成熟，建議選擇實體經濟比較發達、金融相對封閉的地區，實行利率市場化的試點。

李稻葵說，經過多年的銀行的改革，銀行現在在貸款問題上已遠遠突破了央行規定的貸款利率。他指出，銀行的承受能力從來沒有現在這麼高，既然銀行運作已經出現了這種市場化的傾向，何不趁此東風推出一些利率市場化的措施？

他表示，利率市場化的推行應從局部到全國、短期到長期，一步步地進行。因為短期利率的風險比較低，而利率市場化對市場的影響不可能從理論上作出完全的判斷，選擇與全國金融市場有一定隔閡的地區由3個月到半年逐步試點是可行方案。李稻葵拒絕建議具體的試點城市，但指出溫州、上海、深圳等資金太活躍的地方不適合進行利率市場化的試點。

## 兩會特稿

# 車輪上的兩會



馬浩亮

兩會期間，常見「一路兩制」。會議用車在專門闢出的兩條車道上風馳電掣，而旁邊則是大量社會車輛在擁擠地爬行。每年兩會是北京「首堵」最為嚴重的時段。儘管交管部門一直在探索採取措施，爭取將擾民減小到最低，但仍有不少市民對享有特權的兩會用車抱有微詞。兩會召開前20天，北京機動車達到501.7萬輛。車窗玻璃映着擁擠的路面、市民的焦慮，也映射出轉型期的中國所面臨的一些問題：公權力腐敗、勞資矛盾、分配不公、城市病等等。

## 汽車成權利博弈載體

在2011年，中國售出了多達1840萬輛汽車，刷新世界紀錄。數量的暴增，令中國逐漸成為「車輪上的國家」。作為共商國是的兩會，有關車的話題自然難以迴避。

汽車本身成為了權利博弈的載體，官民矛盾、勞資矛盾、民族企業與外資的矛盾等等，都參與了進來。代表委員們批評公車仍然霸佔特權，而校車則脆弱不堪。已經任職十年的全國人大代表葉青痛批，十年來全國的公車數量翻一番都不止，每年公車消費超過4000億。全國政協委員嚴琦則建議，校車應當和救護車消防車有同樣的特權。

曾任「二汽」老總的工信部長苗圩，計劃將外國品牌汽車摒除於今後的公務車採購清單之外。這讓全國政協委員、吉利汽車董事長李書福對今年的目標雄心勃勃。外資汽車廠商則批評工信部此舉違背了「入世」時的有關承諾。

出於節能減排的考慮，國家發改委擬規定公車按牌號尾數每周少開一天。但實際上類似規定前幾年已經公布過，效果並不理想，原因在於缺乏硬性監督約束機制。這是許多政府自身改革舉措最終難以實行的通病所在。

## 切忌患上「改革疲勞症」

交通部等三部門則規定，今後出租車「份兒錢」、社會保險、勞動收入等都將進行集體協商。在此之前，有數據顯示近七年來中國已經發生逾百起出租車罷運事件，「的哥」們以此表達對缺乏公平報酬的不滿。三部委的制度性突破，或許將為處理近些年來越來越多的勞資矛盾，提供了一個可資參考的樣本。

「汽車王國」的到來，並非交通工具的簡單改變，這是社會經濟發展與中產階級逐步崛起的一個顯著標誌，伴隨而來的還有權利意識的增強。在這種情況下，如果仍墨守「自行車王國」時代的成規來管理社會，勢必南轅北轍。如同遲遲未能取得實質進展的公車改革，當下多項改革均陷入僵局，令公眾患上「改革疲勞症」。歷史車輪滾滾，當政者對此焉能不察？這是車輪上的兩會帶給我們的思考。【本報北京六日電】

## 代表之聲

# 京建全國首個無煤城市

【本報記者張靖唯北京六日電】今年北京市將治理PM2.5列為環保工作重點。在今日上午召開的北京代表團第二次全體會議上，全國人大代表、北京市發展和改革委員會主任張工接受記者採訪表示，為提升首都空氣質量，北京市將加快實施一系列燃煤替代工程，「到2015年，北京市將實現五環內甚至城六區無煤化。」同時，北京今年內將在全國率先實施機動車國五排放標準。

他說：「PM2.5的治理是一項長期而艱巨的任務，不是一蹴而就的。就當前的發展階段及北京污染源的形勢來看，應當大力調整用能結構，大

力推廣清潔能源的利用。」張工指出，北京將分四個階段進行改造：一是加大全市四大熱電工程建設，把北京現存的發電廠和熱電廠在未來3至4年時間全部替換成清潔天然氣等清潔能源；二是在2015年以前，基本上實現五環內甚至城六區無煤化的系統工程，對城六區中的一些集中燃煤供熱；三是在機動車尾氣治理方面，除了目前實施的交通調控措施外，還要爭取在今年內率先在全國實施國五的排放標準；四是逐步在城鄉綜合部改造、新城改造、重點鎮改造的集中供熱上，盡快用上清潔能源。

# 新疆將嚴打「三股勢力」

【本報訊】據新華社北京6日報道，全國人大代表、新疆維吾爾自治區主席努爾·白克力5日下午在新疆代表團全體會議上表示，2012年，新疆將嚴厲防範、打擊「三股勢力」（民族分裂、宗教極端和暴力恐怖）的分裂破壞活動，依法加強對宗教事務的管理，確保社會大局穩定。

「新疆會貫徹落實好宗教信仰自由的政策，積極引導宗教和社會主義社會相適應，堅持保護合法、制止非

法、抵禦滲透、打擊犯罪，來確保新疆社會大局的穩定，為新疆跨越式發展奠定良好的社會秩序。」他說。白克力說，2012年將是新疆全面推進跨越式發展和長治久安、開創各項工作新局面的重要一年，提出加快經濟發展，全力維護社會穩定，促進社會全面進步的一系列舉措。今年，一定要進一步深入貫徹落實中央新疆工作座談會精神，按照「穩中求進」的總基調，努力實現各項工作新的突破。」白克力說。

# 教育經費今年喜見4% 紀寶成籲建長效機制

【本報記者張靖唯、盧洽北京六日電】今年的政府報告中提出2012年教育財政支出佔GDP的4%，解決了多年來中國教育經費處於長期「欠帳」的尷尬。連繼幾年提出要提高教育經費比重的全國人大代表、中國人民大學原校長紀寶成今日表示，儘管教育經費今年終達標，不過「這個目標並不能保證明年、後年一定會保持下去。」他呼籲，國家應當探索並建立長效機制，保證教育經費的逐年增加。

對於如何操作，他認為，首先，中央財政和省級財政要分工明確，各司其職，不能互相推諉。其次，通過國家頂層設計，統一管理，科學決策用好每一分錢。另外，他還建議，逐步增加部分教職員工資，提高他們的福利待遇。同時也應規範教職員工的收入機制和收入來源等。



▲紀寶成希望教育經費逐年增加 本報記者張靖唯攝

## 學術自由應結合國家需求

全國人大代表、北京大學校長周其鳳今日在吉林代表團的分組討論會議上說，北京大學要建設世界一流大學，應該要達到國際認可、中國滿意，北大自身怎樣與經濟社會發展和國家戰略需要緊密結合，還需要一代又一代北大人不懈努力。

國務院總理溫家寶在政府工作報告中提出：「大力發展科技、教育事業，培養高素質的人才隊伍，是國家強盛、民族復興的必由之路。」高等教育要與經濟社會發展和國家戰略需要緊密結合，提高教育質量和創新能力。

「北大的傳統是倡導學術自由，多年來也始終在向國家戰略需求靠攏。」周其鳳代表說，北京大學比較強調個人奮鬥、獨立思考，獨立去完成一些課題、任務。「我們的社會發展到今天，很多時候面對的是巨大的綜合性問題，不是依靠某一個人、或者一個小組就能解決的。」他說：「比如健康問題、環境問題、能源問題等等，需要很多來自不同學科、不同地域的人共同努力，所以北大在鼓勵獨立思考、學術自由的同時，也鼓勵老師們把個人的興趣、特長與國家的重大需求相結合。」

結果標準體系都不一樣，最後運營公司就自己合起來，搞了一個ARI模式的組織，來管技術、標準的統一，現在它的模式也值得探討。「如果我們分開了，幾個公司之間就做不到互聯互通。可能出現的情況是，旅客在這個地方坐車，到了下一個地方換成了另一個公司，就要換車，整個一條路要換多少趟車，這會造成多少成本，都給我們打了問號。」黃強說，現在國際上還沒有一個鐵路改革的成功路子供我們借鑒，中國還在研究自己的路徑。

## 吸民間資本解融資難

在改革進程中，資金匱乏也是制約鐵路發展的主要矛盾。黃強表示，高鐵的融資有四個途徑：一是將收入提成成為建設基金，這是鐵道部內部固定的；二是地方省市也要進行投資，三是發行鐵路債券，四是銀行貸款。但是銀根一收緊以後，有些事就變得困難了，所以融資問題是擺在建設部門面前的重大問題。

他表示，今年總的基本建設是4000億元，設備採購也要1000多億元，這5000多億元的融資，除了以上四個渠道之外，還需要採用投融資體系和體制改革。這些體制改革應該考慮吸納民間投資，包括像港深公司那樣上市。有資金的地方都可以考慮在這方面發揮作用。但他同時指出，新建鐵路上市可能性很小，因為上市是需要業績的。

# 無現成成功經驗可循 中國探索鐵路改革路徑



▲黃強說，現在國際上還沒有一個鐵路改革的成功路子供我們借鑒，中國還在研究自己的路徑。

【本報記者吳辰北京六日電】全國政協委員、中國鐵道科學院首席研究員黃強（左圖）今日接受記者採訪時表示，目前鐵路改革面臨的最大難題是難以確定採用何種路徑進行改革，國外的經驗都存在各種各樣的問題，中國正在研究自己的改革路徑。

目標，推進鐵路體制機制改革。有消息指出，相關的改革內容包括，各鐵路局在鐵道部統一調度指揮的前提下，可自行安排管內客貨列車開行方案，並享有一定運價浮動權和部分物資採購權。同時，各鐵路局可以按鐵道部下達的盈虧目標，統籌安排資金運用，承擔企業經營盈虧和國有資產保值增值的責任。

## 港模式在內地難實行

中國鐵道科學院首席研究員黃強表示，鐵路改革面臨政府管什麼、運營商幹什麼的問題。在此方面，世界各國有不同模式，香港的模式把房地產捆綁在一起，但在國內不大可能這樣做。日本是把既有的東西按照私有化的方式分開，所有的線路由政府買單。英國在私有化過程中出現了很多問題；歐洲採取網運分開，路網和運營分屬不同公司，也存在著問題。美國的運營公司一開始都是分開的，各管各的，

# 民營企業壓力巨大 希望放寬貨幣政策

【本報記者屈亮北京六日電】在金融政策對待國企民企冰火兩重天的境況下，終於有企業大佬忍不住。六日下午，新華聯集團董事長傅軍在工商聯組討論中就政府報告發表意見：「政府應採取適度寬鬆的貨幣政策，而不是繼續實施穩健的貨幣政策。」

他解釋說，從國外形勢看，歐債危機使得歐洲處於歷史最嚴重的時期，同時國內經濟下行危險很大，實體經濟融資難問題遲遲不能解決。雖然數據顯示，貸款數量仍在增長，但傅軍強調說，放貸規模是在適當增加，但70%被國有企業佔有，例如高鐵就佔掉2萬多億貸款，中石油、中石化就佔五千億貸款。貸款大部分被100多個國企用掉了，民營企業不到30%。很多實體經濟受到傷害，搞不下去，都去借高利貸。有政協委員還現場調侃海航集團董事長陳峰說，連海航這麼大的企業，也就200多個億的貸款，和那些大的國有企業相比十分之一都不到。

傅軍說：「即使我們這樣的集團，旗下有好多小企業，去年一分錢貸款都借不到。另外，我們的企業稅負水平非常的高，我國的增值稅屬於流轉稅，其基本徵收比率為17%，不論企業是否盈利都要繳納，日本和馬來西亞增值稅率僅為5%，新加坡為7%，澳洲和韓國為10%，美國企業只有盈利了才繳納所得稅，加上企業平均15%的資金成本，除了像喬布斯那樣做4S的，幾乎沒法做！」

傅軍建議：「只要物價增長不超過10%，就需要把存款準備金率繼續下調到15%左右，沒有必要堅持21.5%。」

在宏觀稅負居高不下的情況下，眾多民營資本萌生退意。重慶宗申產業集團董事長兼總裁宗申對大公報表示，與他們配套的有大量上下游的中小企業，現在不只是小企業，還有很多中型企業的主業也不想幹了。他說，即使是宗申集團，製造業投資也幾乎沒有利潤，僅僅是為了留住人才勉強生產。實際上，宗申集團2011年度利潤來源主要來自於與金融行業相關的投資。

