



消費對經濟拉動已超投資

張平：擴大內需是戰略基點

國家發改委主任張平6日在北京舉行的兩會新聞發布會上指出，「過去五年，中國經濟年均增長9.3%，在全球主要經濟體中，無論與發達國家還是發展中國家相比都是最快的。」面對溫總提及的「2013年世界經濟復蘇充滿不確定性、不穩定性」的挑戰以及中國今年經濟增長7.5%仍面臨較大的外部壓力時，張平強調說，「要把擴大內需作為經濟發展的戰略基點，並長期堅持。」

【本報記者扈亮北京六日電】

張平表示，去年中國消費增長對經濟的拉動超過了投資。在今年乃至今後一個時期，要繼續發揮消費在促進經濟增長中的基礎作用。此前計劃報告指出，「2012年，最終消費、資本形成對經濟的貢獻率分別達到51.8%、50.4%。」

提升消費 拉動內需

基於此，他強調，擴大內需是中國經濟發展的戰略基點，是必須長期堅持的方針。中國之所以能夠在應對國際金融危機中取得這樣的偉大成就，靠的就是擴大內需。「擴大內需重點是兩個方面：第一，發揮消費拉動經濟增長的基礎性作用。第二，發揮投資拉動經濟增長的關鍵作用。」張平說，從過去兩年的實踐來看，內需不僅僅對需求結構的變化發揮了作用，而且對經濟增長的拉動作用，這兩年超過了投資，這是社會關注的，也是我們努力的目標。

張平再次向記者強調了政府工作報告中的促消費四策：「擴大居民消費要在提高消費能力、穩定消費預期、增強消費意願、改善消費環境上下功夫。」與之對應的是，中國政府通過增加城市居民及農村居民收入、推進收入分配制度改革、完善社會保障制度、改善消費環境等基礎性制度建設極大的提升了居民消費能力及意願。例如，2012年中國新增就業900萬以上，城鄉居民收入跑贏GDP增速，城鎮保障性住房建成達470萬套。

投資發揮關鍵作用

儘管消費對經濟的拉動作用在2012年超過投資，但「投資在拉動經濟增長中發揮着關鍵作用。」張平指出，「由於中國仍是發展中國家，工業化、城鎮化、信息化、農業現代化都還處在一個深入推進的過程中，」因此中國「投資還有很大的空間，關鍵是選好投資的方向，優化投資的結構。」包括農村的危房改造、公共服務建設、欠帳嚴重的城市地下管網等基礎設施仍需大量投入。張平認為，在「優化投資結構」的前提下，「擴大內需還有巨大的空間，這一點是我們長期要堅持的方針。」

對於投資過程中存在的產能過剩問題，張平坦言，「當前包括鋼鐵、水泥等行業的產能利用率僅有70%-75%。造成資源浪費姑且不說，行業內企業也面臨很大的困難。」張平指出，「在市場經濟條件下，只有適度的富餘，才能夠激發市場的競爭」，但「由於地方保護主義也引發一些惡性競爭，這對轉變經濟發展方式，調整經濟結構都很不利的」。



▲3月6日，十二屆全國人大一次會議的新聞發布會上，一名記者在提問 新華社



▲3月6日上午，十二屆全國人大一次會議新聞中心舉行記者會。國家發展和改革委員會主任張平表示，新的國內成品油定價機制或將縮短調整周期，並取消4%的幅度要求 中新社

城鎮化發展規劃上半年出台

【本報記者扈亮北京六日電】國家發改委主任張平6日在北京表示，發改委正在會同有關部門編制中國城鎮化發展規劃，並有望在今年上半年出台。

對媒體提出的部分地區是否會出現大躍進似的城鎮化運動問題，張平回應稱：「城鎮化是今後一個時期我們擴大內需的最大潛力，包括城市本身的建設，也包括農村人口轉移到城市以後消費會成倍的增長。所以，城鎮化既是發展的必然趨勢，也是擴大內需潛力之所在。」他說：「城鎮化蘊藏的內需潛力和改革蘊藏的紅利能夠結合起來，對於促進中國經濟社會持續健康的發展將會發揮重要作用。」張平同時還強調稱要引導城鎮化健康的發展，不僅僅要看城鎮化的速度、規模，更要看城鎮化的質量和水平。

到2012年，按照常住人口計算，中國城鎮化率已經超過50%。發改委此前公布的計劃草案指出，2013年，中國城鎮化率預計達到53.37%。張平認為

，「中國城鄉結構已發生了一個歷史性變化」，城鎮化在吸納大量勞動力的同時，也促進了產業及基本公共服務的發展。在城鎮化快速發展過程中，也出現了一些問題，包括不少農民工以及隨遷的家屬、子女沒有能夠真正的、完全的享受到城市的生活。張平坦言：「城市的布局、城市的規模也不盡合理；中小城市、小城鎮發展不夠」等問題仍需解決。

合理布局城市

張平認為，需從四方面推進城市化進程：一是搞好城市布局。大中小城市都要有一個合理的結構；二是要加強城市的基礎設施的建設，提高城市的承載能力；三是城市群的布局要和資源、環境能夠相適應；四是轉移農村人口要逐步的讓他能夠融入到城市生活，尤其是在基本公共服務方面，要逐步地提高他們能夠享受到的服務水平。



▲3月6日上午，十二屆全國人大一次會議新聞中心舉行記者會，圖為會場場景 中新社

成品油調價將取消4%漲跌限制

【本報記者扈亮北京六日電】今年2月24日，國家發改委宣布於2月25日零時提高成品油價格。湊巧的是，台灣中油股份有限公司同日卻宣布下調成品油價格，兩地形成鮮明反差。在國際原油價格下跌背景下，兩地迥異的油價調整方案引起巨大爭議。針對外界質疑，國家發改委主任張平6日在北京透露：「發改委正在研究油價形成機制的改革方案」，在縮短油價調整周期的同時，將取消油價漲跌4%的機制以適應國際油價頻繁變動。

按照國家發改委的成品油調價方案規定，國內成品油的定價機制是國內油價與國際市場三個市場原油價格掛鉤，當國際市場原油連續22个工作日移動平均價格變化超過4%時，可相應調整國內成品油價格。不過該方案同時規定，當國際市場原油價格低於每桶80美元時，按正常加工利潤率計算成品油價格。高於每桶80美元時，開始扣減加工利潤率，直至按加工零利潤計算成品油價格。

張平指出，目前的成品油調價機制存在兩個明顯缺點，一是周期大長，不能夠及時地反映國際油價變動的情況；二是油價調整幅度要達到4%，造成國際油價變動不能夠及時反映到我們國內成品油的價格上來。

針對當期油價調整存在缺陷，「國家發改委正在研究油價形成機制的改革方案」，縮短成品油價格調整周期，以適應國際油價頻繁變動，取消4%的限制，按一定的周期該調就調，不管達沒達到4%，該升就升，該降就降，使油價定價機制更加靈活。



▲全國政協委員、中國人民銀行副行長易綱在政協駐地被圍攔而來的記者「逼」到牆角 中新社

增強話語權應對貨幣戰

【本報記者馬浩亮北京六日電】全國人大代表、央行貨幣政策委員會委員、中國人民大學校長陳雨露此間表示，中國經濟增長的回升態勢將會繼續，下一步是否要加息，要看一季度經濟增長和物價走勢。他還指出，中國應利用不斷增加的國際話語權來應對發達國家的貨幣戰爭。

陳雨露在參加北京代表團審議政府工作報告的會議之後表示，中國今年將保持穩健的貨幣政策，今年信貸規模和社會融資規模和去年相比將不會有太大變化，新增貸款也將保持穩定。中國經濟增長從去年11月已經開始好轉，這樣的形勢應該會保持下去，也不會出現大起大落。中國經濟增長的回升態勢將會繼續，下一步是否要加息要看一季度經濟增長和物價走勢。

國務院將今年廣義貨幣供應量M2增速目標確定為13%，陳雨露對此表示，13%的M2增長率實際上已經考慮到物價穩定的因素，當然要實現13%的目標，還是需要付出相當大的努力。今年會有一系列深化改革和市場化改革的措施會陸續出台。中國經濟增長的回升態勢將會繼續，下一步是否要加息要看一季度經濟增長和物價走勢，在這之後才有可能決定下一步的貨幣政策走勢。

關於貨幣戰，陳雨露說，目前貨幣戰的形勢非常嚴峻，因為這次金融危機比想像中恢復得慢得多。發達國家寬鬆貨幣政策目前看來要持續相當長的時間，並要通過貨幣貶值促進出口。中國肯定是屬於受害者，中國要充分考慮國際貨幣的影響來調整政策。同時，中國應利用其國際金融話語權的增加來團結其他受到貨幣戰影響的國家，來爭取更多的權益。

央行副行長易綱此前也表示，希望各國貨幣當局恪守G20達成的共識，避免發動貨幣戰。

國家或接手鐵道部2.6萬億債務

【本報訊】據經濟參考報消息：全國人大代表、鐵道部部長盛光祖日前表示，今年將繼續推進鐵路政企分開，加強投融资改革和創新，採取



▲盛光祖表示將就醞釀設立的鐵路發展基金設計方案，希望吸引社會資本 網絡圖片

多元化渠道籌集資金，將醞釀設立的鐵路發展基金將設計方案，希望能夠吸引社會資本投資鐵路，他還表示，由於鐵路只有形成網絡才能發揮更大效益，所以社會資本即使投資鐵路，但要參與運營管理仍不太現實。另有消息稱，為讓日後鐵路總公司能更好參與市場，國家或將為鐵道部2.6萬億債務買單。

須設計良好制度

相比於政企不分，鐵路投資相對封閉、社會資本參與度低也一直被廣為詬病。2005年，國務院發布《國務院關於鼓勵支持和引導個體私營等非公有經濟發展的若干意見》；國務院於2010年再次發布《國務院關於鼓勵和引導民間投資健康發展的若干意見》，但市場認為兩個文件對壟斷業的禁區並未有太多突破，就鐵路行業而言，不過，此次從盛光祖的表態來看，社會資本投資

鐵路建設已經可期。

當前，社會資本不願投資鐵路主要原因還是對投資收益的擔憂。盛光祖表示，由於鐵路對資金的需求量大、投資周期長，社會資本投資鐵路積極性不高，也因為這個原因，進行投融资改革很艱難。全國人大代表、中國工程院院士、中鐵隧道集團有限公司副總工程師王夢恕則表示，除非設計一個好的投資回報機制，否則民間資本不願意投資鐵路。

截至2012年三季度，鐵道部已經負債超過2.6萬億元。王夢恕表示，鐵路客運虧損嚴重，貨運雖能盈利，但是受運價低和戰備物資等特殊運輸需求的影響，鐵路貨運很難盈利。

知情人士透露，目前鐵道部醞釀設立的鐵路發展基金總體思路是，在保證國有控股及統一運營管理的前提下，通過出售股權，來設立多元投資主體的鐵路發展基金。該基金的作用是使得民

間資本以購買優先股的方式投資鐵路，如果這一基金能夠發揮作用，則將搭建起民間資本可投資鐵路的投资平台。

為改革提供抓手

從這個層面來講，鐵路發展基金的設立意義重大，它將是鐵路投融资體制改革的突破点和抓手，成為搭建民間資本可投資鐵路的投资平台。投融资體制的改革又將牽動鐵路的政企分開改革，倒逼鐵路系統完善法人治理結構，自動與市場對接，「它是鐵路政企分開改革的前提，反過來它也將倒逼鐵路加快政企分開。」

另外，鐵道部的改革方案在兩會期間將會浮出水面。消息人士表示，為了改革後的鐵路總公司能夠「輕裝上陣」更好參與市場活動，在進行機構改革時，鐵道部2.6萬億的債務可能將由國家買單，這樣一來，鐵道部改革後的鐵路總公司沒有太多債務負擔的話，將更有競爭力，沒有巨額負債，設立的鐵路發展基金也將更有吸引力。

