改革应拒绝“低质公平”

■ 周少来

社会公平,是理想社会的内在要求,但何为“公平”,则见仁见智。在大部分人认为“公平”成为进一步深化改革及依法治国的主要目标之一时,很多人都认为自己应该是“公平”扶助的对象。但一个现实存在的问题是,打工者与老板、无权者与有权者、强势群体与弱势群体、既得利益者与最少受惠者,能有一样的“公平”要求吗?“公平”观念和主张的不同、差异,甚至矛盾和冲突,是“社会公平”难以实现的思想观念根源。

社会公平,源于人人平等的道德尊严,但其落地实现,则依赖于生产发展和经济繁荣的物质基础。而要经济发展,就要有刺激和促进发展的产权结构和激励机制。“干多干少一个样”的“大锅饭”和平均主义,难以形成有效的效率激励机制,“死水一潭”的“低质公平”,最终损害的是经济发展的基础,更难以促成高质量的“社会公平”。

但效率与公平,不是“效率优先”或“公平优先”,简单一句话就能化解的。现阶段,改革和法治追求的社会公平

是平等权利基础,加上分配保障制度的“阶段性平衡”。“人人生而平等”,但现实中“不平等”是从出生一刻起伴随终生的“自然常态”和“社会必然”。市场经济基础上的竞争社会更是无时无刻在扩大和延伸着“不平等”。

“权利公平”的不到位和残缺,“规则公平”的不健全和漏洞,“机会公平”的不平等和缺位,在分化和撕裂着社会阶层,在阻塞着社会流动的渠道和路径,时刻“倒逼着”政府改革的动力和进程。这是“社会公平”亟须解决的问题。就当前炽热的中国社会来说,有权有势者更多地是要求特权和保护,无权无势者则更现实地要求公平和正义。打破特权,打破垄断,面向底层,面向民众,让大众共享改革的红利,则是深化改革举措的“公平”面向。

然而,面向“社会公平”的改革,不是一两项举措就能轻易实现,这是一个复杂的治理体系重构工程,有其内在的制度逻辑和制度环节。具体来说,首先,权利公平是社会公平的逻辑起点和制度前提,只有制度化和法治化的权利公平,才能保障人民平等参与的政治、经济和社会权利。也只有人民平等地参与政策和法律等“规则”的制定,才能使各方的利益和要求得到充分地体现和保障,才有下一步实践中的“规则公平”。

其次,规则公平是社会公平的核心和关键。既然人人不平等是“自然”的事实,竞争性社会的效率也要求一定的差异和激励机制,保障每个人的才能都能得到充分发挥的“规则公平”是一个关键,让每一个人在公平的制度和政策之下“平等”竞争。也只有制度化和法治化的“规则公平”,才能为“规则”之下的“机会公平”和“平等发展”提供强大的制度基础和保证。

第三,机会公平是社会公平的体现和目的。只有在权利公平和规则公平的基础上,才能够保障人人平等发展的权利和机会。社会中“最少受惠者”的“机会公平”,是检验“社会公平”的最终和有效标志。“农民工”融入城市不再受到户籍歧视,农民工子女得到受教育的“公平机会”,每一个人拥有“梦想成真”的“公平机会”,“中国梦”的实现才算“普照众生”。

房产商
赌定政府救市

■ 莫开伟

据中原地产市场研究部统计数据显示:今年前9个月,北京、上海、广州、深圳四个一线城市合计土地出让金为3671.16亿元,与2013年同期的3672.7亿元基本持平。尤其截至10月17日,北京市已出让各类土地126宗,规划建筑面积1489.9万平方米,较去年同期下降5.16%,土地出让金总额达到1681.9亿元,较去年同期大幅上涨40.4%(**10月20日《证券日报》**)。

今年以来,房地产行业陷入资金困局,商品房库存增加、楼市下跌似乎成了大概率事件,已为业界广泛认同。且因为房地产成为中国产业支柱,其进入“寒冬”成了拖累中国经济下滑的重要变量。为此,地方及中央政府为保增长,前后实施了取消限购、房贷松绑、住房公积金新政等三轮大救市刺激政策。

但从北京、上海、广州、深圳四大一线城市的土地出让金与去年同期持平,尤其北京市土地出让金比去年同期大幅上涨40%的情况看,似乎与社会对当前房地产处于低谷的总体印象并不相符,尤其北京市房地产开发商们拿地的冲动劲,10月17日一天经过93轮和19轮激烈竞争,分别以25.9亿元和33.8亿元将两宗地块收入囊中,哪能看出地产开发商们有缺资金的迹象?出现这种现象只能有一种解释,那就是大城市房地产商们的资金并不如人们想象的那么困难,他们兜里还有足够的资金,还想继续扩大房地产开发规模,让钱袋子更鼓。

房地产开发商热衷拿地,毋庸置疑,对政府来说是求之不得的好事,因为土地财政依赖症,在当前房地产稍微遇冷情况下,已让不少地方政府钱袋子“干瘪”,不少地方官员频繁进京表达诉求,请求新一轮救市。但这对广大民众而言,地产商们拿地热情高,并不是好事。

一方面,说明房地产商已把准了各级政府的脉搏,相信房地产一定能升温,而房价一定还会有再涨起来的时候。所以,下一阶段房价上涨隐患尚在,民众承受高房价肆虐的警报依然不能解除。

另一方面,房地产开发商们不惜以高价拿地,尤其北京市拍卖地块比原来下降了5.16%,而出让金收入却反而比去年同期大幅上涨了40.4%,这说明了土地价格还在不停地往上涨。高地价必然靠高房价消化,然后由普通购房者买单。由此,正如房地产开发商们所期望的那样,新一轮房价上涨可能为期不远。

因此,在笔者看来,不宜在全国搞“一刀切”,应对救市政策进行及时纠偏,防止发生矫枉过正倾向。主要根据一、二、三、四线城市实施“有所区别、宽严相济”的救市政策,即对大城市救市政策从紧,然后依次逐步放松,以利房地产保持良性均衡发展,避免让更多的社会资金向房地产领域涌动,加大房地产“泡沫”。

“治霾马拉松”,
没有局外人

■ 刘天亮

10月19日,2014年北京国际马拉松赛如期举行。雾霾再次袭来,当天的PM2.5指数达300多,不少参赛者戴上了各式各样的高倍防护口罩。“尽量用鼻子呼吸”的提醒、戴口罩跑马拉松的反差,引发人们的深切思考。

即便是体育赛事,雾霾也成了必须考虑的“X因素”,所谓“心肺之患”由此可见一斑。作为赛事的马拉松落幕了,但治理雾霾、保护环境,则是一场无从躲避也输不起的“生态马拉松”。它离不开解一时之需的应急机制,更需要绵绵用力、久久为功的定力与笃行。

寻找并治理污染源,需要一个长期过程。雾霾成因复杂,是快速工业化、城镇化所累积的环境问题叠加。我国东部10个省市,从北京、天津,一直到海南,共92万平方公里的土地,占全世界土地面积只有0.6%,2013年消费的煤炭数量却占全世界的21%。可见,治霾不只是个环保问题,还涉及经济社会发展转型、产业升级等诸多深层次问题,注定难以毕其功于一役。

近日,环保部针对上次京津冀地区雾霾进行督查,发现相关城市虽然按要求开展了重污染天气应急工作,但普遍存在响应迟缓滞后、与现实需求脱钩等问题。及至雾霾袭来,再启动应急机制的传统方式,已经无法应付难缠的雾霾,必然导致束手无策或手忙脚乱,只能依赖“等风来”。完善应急机制、提升治理水平是当务之急,也是长久之计。雾霾之下,谁都不是局外人。不管是“躲在口罩里看”,还是编出段子抱怨,不仅于事无补,更不是负责任、有担当的态度。提升公众参与热情,开展治理雾霾的全民行动,无疑是重要的基础工程。

也应看到,“全民治霾”并不局限在消费领域,比如购买更环保的消费品,养成绿色消费习惯等,还要把目光从一室之内引向更广袤的现实,尤其要聚焦生产领域、关注生产者的作为。

当前,对生产者的监管仍然是一个薄弱环节。去年9月,国务院发布了《大气污染防治行动计划》,并与31个省(区、市)签订责任书。一些地方出台了刷卡排污的严厉举措,但不少企业环保设备时开时关,甚至直接调整监测数据,一边偷逃排污费,一边享受国家补贴。国家提高排放标准,可架不住生产者在源头环节的偷梁换柱。生产环节的跑冒滴漏,极大对冲了节能减排的社会努力,雾霾也就成了挥之难去的顽疾。

解决这个问题,除了提升内部举报者的保护和奖励,还是要让公众监督提前,有更多实质性参与。不少国家和地区的成功做法是发动公众,广泛宣传汽车尾气对环境和人体健康的威胁并开通短信平台,号召人们通过手机短信检举揭发排放超标的车辆。一些国家甚至规定,一旦被5人以上举报,交管部门将对其检测,限期整改。我国治理雾霾,缺乏历史经验,但只要抓住燃煤、汽车尾气和扬尘等重点污染源,抓住生产这个关键环节,就能在实现一个个阶段性目标的基础上实现对雾霾的战略进击。

在治理雾霾的问题上,全社会天然地同呼吸、共命运。只有出真招、动真格、见实效,才能吸引广大群众同呼吸、共努力,凝聚全社会的力量,跑赢这场消除“心肺之患”的“马拉松”。

油价大跌
将冲击新疆经济

■ 梅新育

与年初某些机构对石油需求及价格的乐观预期相反,现在油价大跌已成现实,6月以来,国际市场油价已累计下跌逾26%。而且从需求走势和主要生产者的生产策略来看,油价还将继续大幅度下行。

我国石油天然气资源禀赋不佳,不仅数量不多,而且开采和运输的成本较高,只有在初级产品牛市时期,开采国内油气方才利润丰厚,而一旦步入熊市,国内油气开采就将沦为亏损的“苦菜花”。这样,在石油天然气步入可能延续5到10年的熊市背景下,我国石油天然气产地经济必将遭受程度不等的冲击。

在国内主要石油天然气产区中,新疆因此而遭受的冲击将最为显著。因为东部石油产区开采成本要比新疆低得多,而且更靠近主要消费市场,运输成本优势突出。更何况东部石油产地经济多元化,即使石油天然气勘探开采业务遭受猛烈冲击,下游的炼油和石化产业所得也可以弥补油气勘探开采产业的损失,更不用说还有丰富多彩的其他产业了。相比之下,新疆无论是现在还是可预见的未来都没有这个条件。

更令人担忧的是,新疆部分群众和干部有狭隘资源民粹主义,还将给新疆油气产业的上述困境雪上加霜。这种资源民粹主义把新疆油气销往内地视为对内地的恩赐,甚至把这说成是内地对新疆的掠夺。这种说法在新疆流传广泛。殊不知在市场经济下,销售市场是至关重要的东西,有内地这样大的市场也是新疆产业的一种幸运。

客观而言,新疆油气数量、品位和成本比进口资源并没有多大优势。甚至单就商业观点而言,使用进口油气比开采新疆石油还要合算。国家从整体战略着眼,没有更多地使用经济上更合算的进口石油,而是鼓励企业投入巨资在新疆开采石油天然气,客观上也给新疆地方创造机会取得收入、就业。

过去为了整体考虑,在疆油气企业承担了更高的税费,国家对它们雇佣当地员工做了强制性规定,它们不能完全按市场经济规律办事。在当前油价大幅下滑,市场不景气的情况下,我们同样需要对企业的生存环境有所考虑,有一些政策是否能做灵活性的调整,这有待有关部门研究决定。

总之,油气收入对新疆的经济非常重要,油价下滑会给新疆带来一系列的影响,我们需要未雨绸缪。

200元罚款能否触动
盐业体制加快改革

■ 仲青

食盐是日常生活不可或缺的必需品。社会对盐业专营的诟病可谓由来已久。

对于黄先生因“跨区域用盐”被罚一事,有网友调侃:“我是南方人,在北方饭店吃饭,算不算跨区域用盐?”“在国外海里游泳,算不算走私海盐?”

盐业专营之所以备受诟病,主要是因其垄断性已成为行业谋利的“遮羞布”。地方盐业总公司,同时又是各地的盐业管理局,两块牌子,一套班子,既当裁判员,又当运动员。

一些地方频发的盐业系统窝案也证实,这种体制容易滋生腐败,在国务院已废止《食盐专营许可证管理办法》的情况下,盐业专营已无继续坚持下去的法理基础。

有知情人士算账后认为,盐业部门推高盐价赚取十倍暴利。业内人士称,食盐车间价120~220元/吨,出厂价400~500元/吨(加碘成本20~25元/吨),批发价1200元/吨,二级批发价1500~1600元/吨,超市价2600元/吨。

官商一体的盐业专营制度,从汉武帝年间至今,已有2100多年的历史。盐虽然价格低廉,但作为生活必需品,成为封建王朝税收的主要来源之一。随着社会主义市场经济的发展,我国的财税收入已经实现了多元化,据统计,盐税占国家税收的百分比也已由1950年的5.49%下降至2006年的0.04%,早已失去了财政“主力军”的作用。从财税的角度看,继续坚持食盐专营已经没有现实依据。

2013年退休的陈国卫,先后担任过国家经贸委运行局副局长、国资委国有重点大型企业监事会第17办事处副主任等与盐业改革相关的职务。他曾于2004年上书国务院领导,痛陈中国盐业体制之弊,呼吁对盐业体制进行大刀阔斧的改革。在盐业系统内部,不少人也已意识到,与其墨守成规,不如主动变革,以应对市场的考验。

改革是艰难的,因为它触及到了既得利益者。早在2001年3月,原国家经贸委盐业管理办公室根据有关高层的批示,从2001年下半年就开始对盐业体制进行调研,但14年过去了,盐业改革方案始终没有落地。

据报道,国家发改委体改司副司长王强近日带领由国家发改委、工信部、中央编办、食药监管总局相关人员组成的盐业体制改革联合调研组来到安徽金寨县、岳西县、肥西县等地调研。王强称,对盐业体制进行改革势在必行。要统筹考虑,逐步实现盐业专营化向市场化的平稳过渡。

国家发改委会同工信部等对盐业体制改革进行调查研究后,已在2009年盐业改革方案基础上,形成了新版《盐业体制改革方案(征求意见稿)》。这也是10多年来针对食盐专营体制改革的第七轮方案。据悉,新方案设置了新旧体制过渡期,并拿出了推进改革的时间表,拟将于2017放开专营。

国企老总领高额车补
权力岂能自肥

■ 任民

深圳国企深圳市口岸管理服务中心最近实行的车改方案:总经理每月6800元,副总经理每月4800元,部门正

职与副职每月补贴分别为3600元、3200元。有员工发帖说,已经远远超出7月出台公布的中央和国家机关车改补贴标准,堪称“最牛车补”。(**10月17日中国青年网**)

月领6800元车补,让人讶然之后,更是羡慕国企的优厚待遇。今年7月,中央两办下发的《关于全面推进公务用车制度改革的指导意见》、《中央和国家机关公务用车制度改革方案》规定车补标准为:“司局级每月补贴1300元、处级800元、科级及以下500元”。虽然《指导意见》对国企没有明确车改方案,但国家机关公务用车制度改革的相关规定应是国企车改的“坐标”,两者的补助标准绝不会像“最牛车补”那样相差5倍多。

而且,据有关资料显示,深圳市去年在岗职工年平均工资为62619元,折合成月平均工资为5218元。这就是说,国企老总仅月领6800元车补一项,就已超过当地职工的平均工资。显然,如此畸高补贴已超出了车改范畴,变成了国企的一种变相福利,拉大了社会分配收入差距,违背了车改的初衷。

何况,就国企内部而言,如此车补也放大了管理人员与普通职工的收入差距。该国企车改方案规定,总经理每月6800元,而普通职工仅为300元,近23倍的悬殊差距既引起了普通员工的不满,也与国企薪酬制度改革不相符,制造了新的分配不公,有权力“自肥”之嫌。

妥善处理好改革涉及的各方面利益关系,这应是全面实行车改的重要因素。但“最牛车补”非但没有平衡国企内部、国企与社会之间的收入分配关系,反而加剧和恶化了多种矛盾,这不是车改和收入分配制度改革的目的。倘若容忍和放纵这种离谱车补的泛滥,势必会影响社会的各项改革大局。

当然,“最牛车补”也反映出了尽快制订国企车改方案的重要性和紧迫性。目前,中央各部委的车改已步入实质性操作阶段,县级车改方案规定在明年底前完成。那么,国企车改不能成遗忘的角落,应该有一个明确的时间表。近日,国家发改委有关负责人接受媒体采访时曾表示,“对国有企业、事业单位等公共部门的公车改革,要专门制订方案,适时推出,限时完成”。

我们期待国企车改方案能“限时”出台,切实规范那些高得离谱的车补。