

创新低的季度 GDP 增长率瑕不掩瑜

■ 叶雷 自由职业者

国家统计局发布了第三季度的经济数据，其中 GDP 增长 7.3%，低于二季度的 7.5%，同比增速创下了自 2009 年二季度以来 22 个季度新低。前三季度 GDP 同比增 7.4%，距离全年目标 7.5%仍有差距。

面对创下新低的 GDP 增长率，国家统计局表示“国民经济在新常态下运行总体平稳、稳中有进、稳中提质”，但也有人充满忧虑，认为中国经济最坏的时刻还没有过去，甚至认为“中国经济崩溃不可避免”。确实，GDP 增长率与人们生活存在着一定的逻辑关系，关心 GDP 增长率理所当然。但是，我们不应该总是盯着 GDP 增长率后面的小数点，而应该将目光放得更远。创新低的季度

GDP 增长率，实际上“一切尽在掌握”之中。

一个国家和地区的经济增长率，不可能永远保持在高位，这是全世界的普遍现象。我国经济经过几十年排名世界前列的超高速增长后，基数已经很大，成了世界第二大经济体，继续保持超高速增长越来越难本身就是正常现象。更为重要的是，由于长期积累的原因，我国经济已经到了不得不转变经济增长方式的阶段，必然要面对经济增长方式转变的阵痛期。在告别“强刺激”的情况下，还能保持 7.3%的增速，本身就已经不易。

当然，GDP 增长率创季度新低，也还有系列综合因素的影响。比如，作为支柱产业的房地产行业，正在调整之中；长期以来的产能过剩，去库存去产能过剩任重道远；受气候影响，7、8、9 月气温较高，影响发电，以

及人们避暑；反腐败、反四风、八项规定，大量“形象工程”被终止，一些地方政府甚至出现懒政不作为；以及三季度全球经济增长放缓等等。所以，看中国经济，不能只看眼前、看局部、看“单科”，更要看趋势、看全局、看“总分”。

我们究竟需要怎样的 GDP 增长率？毫无疑问，需要百姓有感的 GDP 增长率。对此，在今年“两会”的答记者问上，李克强总理就已经强调，“我们不片面追求 GDP，我们需要贴近老百姓的 GDP，提高质量效益、节能环保的 GDP”，可以容忍预期目标 7.5%的“左右”，“可以接受的下限，就是这个 GDP 必须保证比较充分的就业，使居民收入有增长”。前九个月就已经提前完成全年新增就业的目标任务，前三季度全国居民人均可支

配收入增速 8.2%，跑赢 GDP，可见，我国经济增长的下限，守得很好。

不仅如此，我国经济增长正呈现新常态下的诸多亮点。比如，三产的比重在继续提高，服务业增加值速度快于工业；工业内部结构调整也在加快，新产业、新业态、新产品继续保持较快的增长速度，整个经济向中高端迈进的态势非常明显；东中西部地区经济发展的协调性在增强；前三季度，单位 GDP 能耗同比下降 4.6%，资源环境成本的消耗有所减少；前三季度消费对经济增长的贡献是 48.5%，整个经济再平衡的态势比较明显。

靠信贷拉动和投资拉动的 GDP 增长，是不健康的、不可持续的，这已经成为了全社会的共识。如果每次遇到经济增长的小幅下滑，就扩大信贷和投资，全面深化改革的

决定就难以真正实现。我们需要均衡的经济增长，为什么就不能允许经济增长率的适当下降呢？为什么一定要保 8%、7.5%？只要坚守好“保就业、惠民生”的底线，即使 7%以下的 GDP 增长率，实际上也是可以接受的。

更何况我国的经济前景还并不糟糕，中国 9 月制造业采购经理人指数（PMI）终值为 50.2，前三季度 CPI 上涨 2.1%，经济总体向好的趋势，没有任何改变。就如 10 月 21 日，李克强总理会见亚太经合组织财长会的各经济代表团团长时说的一样，“我们对中国经济充满信心，对面临的挑战也不掉以轻心，将以奋发有为的精神状态实现全年主要任务”。7.3%的增速，放在全世界，依然很高，“风景这边独好”，我们为什么不能接受呢？

■ 王传涛 评论员

国家质检总局公布，针对部分大众汽车存在的后轴纵臂断裂隐患，自 2015 年 2 月 2 日起，一汽大众和大众汽车（中国）销售有限公司将在中国召回 2011 年 5 月至 2014 年 5 月生产的新速腾汽车和 2012 年 4 月 24 日至 2013 年 7 月 17 日生产的甲壳虫汽车，涉及车辆分别为 563605 辆和 17485 辆。然而，“打补丁”方式被广大车主质疑不能根本上解决问题。甚至有部分车主组织游行要求大众“滚出中国”。（《时代周报》10 月 21 日）

当下的一汽大众，可谓“屋漏偏逢连夜雨”。无论是多名官员落马，还是被进行反垄断调查及被处以高额罚款，都已经让这个国企背景的汽车巨头处在了风口浪尖。新速腾要召回的几十万辆车，更会让一汽大众疲于奔命，而大众汽车这个被坊间誉为“造车的祖宗”、公信力最好的汽车品牌，也遭受了前所未有的信任危机。

以往几年，能够勇于召回的汽车品牌，都是有态度、负责任的汽车品牌。因为，许多国产汽车品牌从来没有召回一说。但是，这不等于是说一汽大众的召回，就是主动召回。而也是被相关部门调查之后的被迫之举。在

今年 7 月份，有车主投诉新速腾后轴纵臂断裂的问题，结果一汽大众回应称是“极个别”现象。国家质检总局在 8 月份介入调查，最终使得一汽大众不得不选择召回。应该说，相关监管部门在促使速腾召回一事上，表现出了很好的责任担当，是监管到位的表现。

然而，裁判员的角色还应该发挥到底。现在一汽大众宣布了召回，但“打补丁”的方案却并没有让广大车主满意。在笔者看来，只负责促使汽车生产商召回，而不负责监督具体召回方案，对于相关部门而言，却表现为一种责任缺失。自 2013 年 1 月 1 日起施行的《缺陷汽车产品召回管理条例》第五条规定，“国务院质检部门缺陷产品召回技术机构承担缺陷汽车产品召回具体技术工作。”因此，对于“打补丁”这种方式是不是合理，相关部门应该给出一个权威的解释。

必须要承认的是，我国的汽车召回制度还处于起步阶段。一者，汽车生产商，仍然是被动召回，有点“不见棺材不落泪”的意思；二是，汽车生产商召回，是不是有诚意，也没有部门进行裁定，至于消费者是不是满意，则就成了另外一个问题；三是，国家质量监督部门，并没有专门设立汽车召回的工作部

门，也没有专门的汽车检验技术部门，许多方面的工作能力还有很大的提升空间。

相较而言，西方一些较早步入了“汽车社会”的先进国家，都有负责汽车质量检测和召回的部门。拿美国为例，美国专门成立了公路交通安全管理局负责汽车召回工作，还设有缺陷调查办公室，还配有一大批研究汽车缺陷的实验分析人员。在制度设计上，美国汽车生产商往往是先于政府部门的调查而主动召回，因为这样做是为了避免高额的罚款。据了解，在美国平均每周都会发生 10 次以上的召回，自 1966 年召回制度生效以来，至今已总计召回了 2 亿多辆整车。正因为有严格的汽车召回制度，美国汽车的质量和安全性才能得到持续的改善。

我国已经步入“汽车社会”。汽车召回制度是否完善，决定着众多合资及国产汽车的质量与安全，更决定了广大国人车生在马路上的行车安全。因此，2013 年建立汽车召回制度并不是终点，而是万里长征的第一步。公众期待的是，无论从承认缺陷、决定召回，还是到弥补缺陷，汽车生产企业都应该完全把消费者当上帝看，而不是被动接招。至少，这种“打补丁”的模式究竟合不合理，应该有更权威和客观的说法。

■ 江德斌 时评写手

据调查，多地在城郊高铁站周边开发“新城”。然而，由于新城地处偏远，就业、服务等资源匮乏，开盘后市场购买力明显不足。有的新城被规划为集生产、居住、商贸、休闲为一体的复合型城市系统，然而实际建设中许多项目停滞，有的只砌着围墙，墙内仍然种着庄稼。（据 10 月 22 日《京华时报》）

高铁已经成为大交通系统里的重要布局，近年来多条线路密集开工建设，各地政府也热衷于打造高铁经济，纷纷推出各种大手笔规划项目，围绕高铁做文章，诸如高铁旅游、高铁地产、高铁购物等，试图依靠高铁来带动本地经济发展。其中，遍地开花的“高铁新城”是重头戏，动辄就是几十亿、数百亿的投资规划，充分暴露出地方政府的“雄心壮志”。

不过，由于高铁站大多是新建的车站，出于拆迁成本、施工难度等方面的考虑，基本上是在建在郊区为主，位置相对较为偏僻，存在人烟稀少、交通不便、配套设施不全等缺陷。而地方政府兴建的“高铁新城”，也就陷入同样的处境，无法达到预期目标，没有形成聚集人气，反而陷入建设迟滞、销售遇冷、空城、“鬼城”的尴尬境地。

显然，地方政府全力打造、被寄予厚望的“高铁新城”，颇有些先天不足的味道，不仅没有替地方政府的政绩加分，反而有些拖后腿的感觉。“高铁新城”本质上就是地方政府在人为造城，虽然志向高远，但无奈脱离现实需求太多，导致沦为拔苗助长的结局，此类情景也并不罕见，乃是重复各地人造新城的历史，只是披上了高铁的马甲而已。

任何一个大规模居住地都不可能凭空而起，需要耗费大量的资金和资源，历经漫长的时间，才能逐步积累起人气，形成繁华的居住区。而且，吸引人气的因素有很多，最关键的则是环境宜居、工作生活便利、有发展前景等条件，否则谁会跑到荒凉的地方。高铁车站周围确实有发展机遇，但也需要考虑其是否属于枢纽地带，而且，依靠市场自发形成的力量，汇聚社会资源和人气，亦比地方政府人为造城更有效率。

可见，“高铁新城”并非不能搞，但其要走市场化发展道路，由商家做主导者，根据市场形势自主调节和发展，按照市场节奏逐步发展，以避免盲目大干快上浪费资源。同时，地方政府则应退居后位，不再直接参与规划建设，而是改为提升行政服务效率，完善基础设施配置，维护好社会秩序即可。

月入 3 万小微企业免增值税的三大利好

■ 刘鹏 职员

10 月 20 日，山东省国税局党组成员、总会计师宋永信做客媒体热线时，针对省国税局在支持小微企业发展方面进行了详细解答。其中在加大优惠力度方面，规定自 2014 年 10 月 1 日起至 2015 年 12 月 31 日，对月销售额不超过 3 万元、季销售额不超过 9 万元的增值税小规模纳税人，免征增值税。（据 10 月 20 日齐鲁网）

此前，对小微企业免征增值税的“界线”是“月销售额不超过 2 万元”。山东此次将这一“界线”升级，无疑会让更多的小微企业受惠，而且各自的受惠力度也有所增强，可谓顺应人心。而且最为关键的是，这种支持小微企业发展的举措，在当下的经济发展形势下，有着三大利好。

一是符合增值税的征收本意，有力地给小微企业减轻了压力。增值税是一项流转

税，其所针对的是商品和服务等，在生产、流通、销售等环节所产生的增值额。如果小微企业销售额本身很小，去掉相关成本，已经所剩无几，再去掉员工工资等，更是有亏损的风险，那么其无疑是在经营中没有增值甚至增值较小的，这个时候再对其征收增值税，明显不近人情。而免了这项税收之后，无疑大大减轻了小微企业的压力，同时也符合和顺应了国家支持小微企业发展的总原则和政策。

二是推进整体经济发展，为经济增长助力。当下，中国经济增长总体形势放缓，有的地方甚至已经出现了负增长。住房、金融等方面的限制政策已经开始松动，这是国家助推经济发展的表现。在小微企业上，提供更多的优惠，免收更多的增值税，无疑有利于小微企业在总经济形势不乐观的大潮中，不至于被“挤下车”，在谋得生存之机以后，再去谋得更好的发展、争取

更大的收入，最终为总体经济形势的稳定增长贡献力量！

三是尽一步支持了小微企业发展，有利于提供更多的工作岗位，可以有效缓解就业压力。小微企业有三个方面的巨大“能量”：吸纳就业、扩大内需和推进经济发展。特别是吸纳就业，已经成为当下小微企业为社会做的有力贡献之一。而让小微企业吸纳更多的就业人员，有效地为社会缓解就业压力，前提必须是小微企业能够有效发展，并实现一定的利润。而减少所得税，免征月销售额不满 3 万元小微企业增值税等，正是给小微企业注入更多“能量”的举措。

山东对月销售额不超过 3 万元、季销售额不超过 9 万元的增值税小规模纳税人，免征增值税的举措，符合增值税取税本意，有利于推进经济增长，且有利于缓解就业压力，可谓利好多多，值得我们为之鼓掌叫好，更值得其他有条件的地方借鉴和效仿！

戏画闲言

企业岂能成贪官提款机



■ 吴之如 文并画

新华社报道，10 年受贿 200 余次，牵涉粮油、畜禽、餐饮等 78 家农企；千万“家产”中，受贿金额 250 余万元，另有 810 余万元无法说明来源。日前开庭审理的安徽省农委农业产业化指导处原处长金树芳贪腐案，揭开了官商“人情往来”的冰山一角。

新华社的这则报道，《现代快报》刊载时所拟标题是《安徽农委原处长贪腐被查 78 农企成他的提款机》。企业成了贪官的提款机，这个说法，十分生动，十分形象，揭示了权力在不受制度约束的情况下，如何会让某些贪婪勃发的“人民公仆”蜕化成为寄生在人民身上的吸血虫的现实危险。

若论官位，金树芳算不上多大，但是因为手中握有“省级农业产业化龙头企业的申报、评审、复审和国家级农业产业化龙头企业

业的推荐申报、监测”的权力，因而众多相关企业为了自身的生存和发展，不得不千方百计地向他靠拢，向他行贿。“金处长”心中也恰好“金”花怒放，凡有找上门来的商家，有礼必收，有贿必受，终于膨胀出千万家产，圆了倚权暴发的富翁梦。但是，这类贪官即使不记得廉政制度，不记得“为人民服务”的公职职责，却也不该偏偏忘了身处法制国家法治社会这个根本事实，到头来落得个罪行败露、被押上被告席的下场，当然就怨不得别人，不过咎由自取罢了。有道是：

企业有求便百依，竟成贪官提款机；莫道揽权能暴富，腐败终将披囚衣。

“处长”倚权敛财成了黄粱一梦，为千万万公仆添了一面镜鉴。那些不愿意走正门大道的商家，也该警醒：企图求得企业发展的特殊方便而行贿官员，不但不必牢靠，而且本身也是犯罪行为，快快刹车才是。

■ 郭文婧 时评人

墙倒众人推。“学技术哪里强，中国山东找蓝翔”。自副校长率师生赴河南与校长岳父斗殴的新闻曝光之后，校长有 3 个身份证，师生持刀围堵执法人员，退学者被群殴后带到黄河北岸威胁，令人汗颜的师资力量，比民工还差的食宿环境，名目繁杂的乱收费，虚假的高就业率……蓝翔技校一个个人人闻的“秘密”正在被逐渐挖出。蓝翔技校的“秘密”，显然不是一天炼成的，究竟是谁帮助蓝翔掩盖了这么多的大“秘密”？才让它成为中国目前最大的民办职业技术学校。

正因为蓝翔的“代表性”，人们才如此关注蓝翔。媒体曝光的“秘密”，难道只是蓝翔的“秘密”？如果蓝翔就此垮掉，其他职业教育学校的日子就会好过吗？蓝翔的“秘密”已经被曝光，如果没有相关查处，毫无疑问就是主管部门的失职渎职。但是，如果责任追究只到蓝翔为止，毫无疑问就放纵了相关部门长期以来的失职渎职，出现下一个蓝翔，偶然之中也就埋下了必然的种子。毕竟，只要上网搜一搜，蓝翔的“秘密”早就已经不是

秘密，只是现在被集中关注汇集成了强大舆论而已。

蓝翔“成功”的秘密，说起来也十分简单，表面上就是轮番的广告“轰炸”，强化人们的定向思维。广告“轰炸”本身并没有问题，问题在于广告的内容，夸大甚至虚假，不仅被默许，而且还得到了各级政府的背书。“学校连续多年荣获全国先进社会组织、全国先进民间组织、全国民间组织年检先进单位等数十项国家、省、市级荣誉称号”，这是蓝翔技校官网上的介绍。有着这么多的“秘密”，蓝翔技校这么多的荣誉称号是如何被评上的呢？现在又该如何处理？这是不能被追问的。

正是社会对技能人才和高素质劳动者的饥渴，给了蓝翔市场空间。但是，在职业教育领域，有 1200 多所体制内的高职高专，还有无数像蓝翔一样的民办技校，为何偏偏是蓝翔成了老大？显然不能简单归为蓝翔的广告“轰炸”。蓝翔可以达到 3 万人的规模，可众多高职高专却面对着生源不足的困境。因此，可以说蓝翔根本不是什么神话，而是职业教育的一面镜子。蓝翔只是猴子手里拔长于，蓝翔的“秘密”折射的正是我国职业教育

的尴尬现实，要么在职业技术教育方面没有真正的底气，要么在体制机制上面落后于社会发展。

现行的职业技术教育如此，按照改革规划，还将有 600 多所地方本科高校将来将向应用技术、职业教育类型转变。那么，这种转变是会真正重塑我国的职业技术教育，还是会重蹈目前的覆辙？这并不是一个杞人忧天的问题。技术技能型有三种人，第一类是工程师，第二类是高级技工，第三类是高素质劳动者。以南翔技校为代表，只讲技能的职业教育尚且如此，长期生活在体制内的地方本科高校转型以技术为基础的技术技能教育，又谈何容易。蓝翔的问题出现的正好，我们可以好好对照这面镜子。

无论是曾经的成功辉煌，还是目前的问题缠身，蓝翔技校确实是一面很好的镜子。吸收蓝翔技校曾经成功的经验，吸取其惨重的教训，正是我国职业教育向前发展所急需的。而在这个过程中，政府相关部门如何摆正自己的位置，才是唤回我国职业教育公信力的关键所在。所以，面对不断被曝光的“秘密”，既是对蓝翔技校的考验，更是对政府的考验。