

潘建成：结构调整和转型是十三五规划的着力点

编者按：十八届五中全会将于本月召开,会议主要议程是研究关于制定国民经济和社会发展第十三个五年规划的建议。“十三五”期间全面小康如何实现、经济增速如何确定、新经济增长点在哪里、转型升级如何进行、重大领域改革措施如何推进?听听相关领域知名专家作出前瞻解读。



现在中国经济基数如此之大,如果还要保持高速度增长,有可能会导 致粗放模式的回归,延缓改革和转型的进程。

“人”的城镇化进一步的发展,也就是农民工的市民化所带来的城镇化质量会更高,对于经济增长的贡献将更加“踏实”。

有很多土地和宅基地处在“沉睡”之中,这些土地资源是沉淀的资本,通过土地流转和改革,唤醒这些丰富的资本,以推动经济增长。

“十三五”规划即将出炉,随着中国经济进入“新常态”,在经济增速下行和结构调整的压力下,经济指标如何制定成为众人关注的焦点。为此,记者专访国家统计局中国经济景气监测中心副主任潘建成,他强调“十三五”规划中要把更重要的着力点放在结构调整和转型上,以此作为推动经济增长的新动力。

记者:请您预测一下“十三五”期间经济增速会设定在多少?为什么会定这样一个目标?

潘建成:“十三五”规划中经济增速应该定在6.5%-7%之间,这比较符合经济换挡与

转型的需求。现在中国经济基数如此之大,如果还要保持高速度增长,有可能会导 致粗放模式的回归,延缓改革和转型的进程。

记者:中国经济正处在新旧动力的转化期,新的增长动力有待进一步培育和壮大。在您看来,“十三五”期间支撑中国经济增长的力量主要有哪些?

潘建成:结构性调整是增长动力之一。中国将在未来迎来结构性调整与变动,其中一个重要方面是新型城镇化的推进。

目前我国城镇化发展尚未到位,正处在方兴未艾的境况之中,接下来会作为动力继续推动经济增长。尤其是“人”的城镇化进一步的发展,也就是农民工的市民化所带来的城镇化质量会更高,对于经济增长的贡献将更加“踏实”。

东部产业向中西部转移的过程会带来经济增长。这个“由东向西”转移的步骤和过程远远没有结束,产业转移之后能使东部地区更加聚焦在在创新型产业和服务业的发展上。中西部承接的地区会获得难得的发展机会。专业性更强的的分工会使得经济效率整体更高,增长动力更强。

区域经济发展战略是推动经济发展的重大动力。长江经济带战略、“一带一路”战略构想、京津冀一体化协同发展战略在最近这段时间大部分仍处于顶层设计阶段,进入“十三五”之后应该逐步进入落实阶段,这期间所带动区域与全局经济增长的力量也会非常强大。但这些大战略影响是渐进的,可能需要用整个“十三五”的时间来显现效果。

生态文明、绿色化发展不仅是“十三五”规划编制的思考方向和重要任务,同时也是重要的增长动力之一。资源环境的可持续发展,对企业节能减排要求更高,导致企业生产成本更高,短时间对企业和经济发展有所影响,但长期来说带来了整个社会对绿色经济发展的认同,使得整个社会对绿色经济投资的加快。这个本身也是绿色产业发展的难得机遇。

记者:都说创新是发展的推动力,您认为创新在“十三五”期间将发挥什么作用?

潘建成:创新驱动动力会在“十三五”期间得到更明显体现。当前经济仍然处在三期叠加的蔓延阶段。正是这样一个苛刻的环境,倒逼企业创新,再加上政府“大众创业万众创

“专车”爆发式增长拷问监管创新 出租车改革与专车是“战”是“和”?

老问题新挑战相互交织

业内人士和专家学者认为,出租车行业原先存在着“出租车数量少、份子钱压力大”等老问题,如今在网约“专车”倒逼之下,出租车行业又面临“放开准入门槛、放开数量管控、放开价格监管”的新挑战。老问题和新挑战既相互叠加又良性互动,使形势出现新变化。

首先,将网约“专车”纳入监管体系的紧迫性增强。东南大学交通法治与发展研究中心副主任顾大松说,早期市场主体推动的网约“专车”创新,敏锐地捕捉了城市居民出行质量提升需求,填补了行业缺乏的约租车类型。但是到创新后期,私家车开展运营已成为普遍现象,这对传统客运体系造成巨大冲击,将其纳入监管体系十分紧迫。

其次,健全传统巡游出租车运价动态调整机制紧迫性增强。中国政法大学民商经济法学院副教授王军说,长远来看,传统巡游出租车将面临需求萎缩,将来会与约租车形成并行格局。与此同时,健全运价动态调整机制,用价格杠杆确保有效供给、抑制不合理需求、坚持公交优先战略十分必要。

第三,传统出租车业态拥抱“互联网+”的紧迫性增强。天津市客运交通管理办公室副主任任会清介绍,从上世纪80年代中期至今,我国出租车行业大致经历了四个发展阶段:一是为解决“乘车难”大力倡导发展的初级阶段;二是以经营城市为理念,大量出让出租汽车经营权的快速发展阶段;三是为缓解供需矛盾实行数量管理的规范管理阶段;四是科学定位出租车,优先发展公交的阶段。

北京市运输管理局出租处处长李公科说,北京出租车“份子钱”——单班5175元、双班8280元的政府定价,已经十年没有调整,公司只是“保本微利”。在上海,四大出租车企业作为上市公司,收益率已经很难达到6%的再融资门槛。在武汉、义乌等地,经营权使用费逐渐取消使“份子钱”开始降低。

记者采访到的全国20多家出租车公司均表示,面对生存考验和历史选择,如何拥抱“互联网+”,实现传统出租车行业“蜕变”,已非常紧迫。北京新月公司常务副总经理王学强说,“比如,北京传统巡游出租车空驶率高达30%至40%,有效利用互联网平台降低空驶率十分必要。”

防止监管“穿新鞋走老路”

长期严格管制的出租车行业,被互联网技术无情地撕开了口子,监管思维受到全新挑战。专家学者认为,结合多个国家和地区的 做法,创新出租车监管制度,需要破除固有思维定式,防止“穿新鞋走老路”。

首先,数量管制是否需要固守?西安市出

长期严格管制的出租车行业,被互联网技术无情地撕开了口子,监管思维面临全新挑战。业内人士普遍认为,在出租车行业借力“互联网+”深化行业改革的过程中,需要以新的思维看待老问题、面对新挑战,既要坚持“方便群众出行”的根本目标,也要充分考虑新旧业态从业者利益调整;既要鼓励创新用好“互联网+”,也要果断有力地对野蛮生长的新业态实施引导和监管;既要加快制度出台,释放积极而明确的信号,又要授权先行地区率先试点,探索完善改革措施。



租车协会会长郑小小说,出租车占用稀缺道路资源的特性,决定了数量需要管制,比如台湾地区1998年全面放开放出租车牌照,结果形成11万辆出租车的严重供剩,后来不得不重新管制。

然而,“不扫马路”的约租车是否还需要数量管制?上海交大安泰经济与管理学院副教授黄少卿说,美国纽约的巡游出租车牌照,从1937年以来就一直限制在13595张,但不受数量限制的电话预约车大约是巡游车数量的3倍。

王军说,美国加利福尼亚州、科罗拉多州和华盛顿州的监管新政,对互联网约租车并不控制数量。

其次,私家车能否有条件地参与营运?今年6月25日,法国多座城市数千名出租车司机上街抗议优步抢生意,引发骚乱。去年以来,意大利、德国、英国、澳大利亚等地出租车司机,也纷纷抗议打车软件导致“黑车”猖獗。

面对压力,优步在欧洲一些城市被禁用,一些城市则给出了明确限制。比如在德国汉堡和柏林,监管部门要求有偿载客私家车的服务费用不能超过当次行车成本。美国各州对私家车参与运营态度不一,其中加利福尼亚州、科罗拉多州出台规定,允许私家车接入平台营运,但对车龄、司机安全驾驶记录、违法犯罪等背景审查做出严格限制。

目前我国各地网约“专车”注册量已近100万,其中占主体的私家车主不乏兼职者,但也有相当数量想以此为生的从业者。未来的监管制度,除了可以允许真正公益性的“拼车、合乘”,能否设置一定的门槛允许私家车参与营运,值得深入研究。

再次,网约车平台必须像出租车公司一样管理?网约车平台大多属“轻资产”运营,市场覆盖打破区域限制,与从业者关系属伙伴而非隶属。滴滴快的总裁柳青、优步中国战略

负责人柳甄、易到用车高级副总裁于瑞卓等人表示,如果按照传统巡游出租车公司的监管模式,平台和司机均要行政许可,平台与司机要建立紧密劳动关系,那么参与各方的管理成本都会过高。

王军说,美国一些州的做法是,监管部门重在管平台而不是管司机,监管部门对车辆年限、投保额度、从业司机门槛做出强制性规定,并监督平台执行。

统筹兼顾寻找最佳平衡点

面对机遇和挑战,深化出租车行业改革应该在解决老问题和化解新挑战、兼顾传统业态和新业态群体利益、厘清政府行为和 市场机制边界等方面找到最佳平衡点。

——坚持公交优先战略,科学定位出租车。交通运输部科学研究院交通财政与金融研究所常务副所长胡方俊胡方俊、北京新月公司常务副总经理王学强、西安出租车协会副会长賁育晓等人认为,基于公共道路资源的稀缺性,大中城市必须坚持“以公共交通为主、以自行车和私家车为辅、以出租车为补充”的交通战略。为此应该更多地利用市场手段合理调整出租车供需,既不宜完全限制私家车参与营运,也不应把过量私家车动员到道路上。

——以“差异化定位、多手段分隔”为原则,对传统巡游车和网约车统一监管。专家建议,巡游车应定位于满足普通大众特殊出行需要,网约车定位于个性化出行需要;应采取多种手段防止不同业态向对方市场渗透,比如要求网约车配置更高档车型;在数量、运价、服务质量管控上,巡游车与网约车可以区别对待。

黄少卿等人建议,对于传统巡游出租车,可继续坚持经营权“特别许可”,在坚持管制

新”等鼓励政策的推动,相信在“十三五”期间,创新引领增长会更加显著。国际上一般认为当研发投入占到GDP的2%的时候,国家进入创新的活跃期,中国在2014年达到了这样的一个时点,所以说“十三五”期间应该正式进入到了一个创新的活跃期。

记者:“十三五”期间有哪些领域会迎来更深入的变革?他们各自变革的路径是什么?

潘建成:十八届三中全会到现在不到两年时间里,政府主要在做顶层设计方案,还有很多点子会在“十三五”期间会一一落实。其中,财政、税收、土地和金融体制改革会逐步深化推进。

财政制度的改革要更体现政府的作用。政府在经济领域的作用是充分保障市场的秩序,让市场机制得到最充分发挥。另外,财政要在保证民生方面发挥最大作用,从财政支出方面来讲,要加大政府支出在社会托底方面的作用,加大公共财政在公共产品支出的力度,加大公共支出在PPP项目落实的引领作用。期望看到公共设施建设在“十三五”期间获得迅猛发展,包括高速公路、高铁、城市基础设施等不断完善,以及支线机场和一线机场兴建与扩建。这些有着巨大发展空间的项目需要庞大的资金,因此就需要财政支出来引领民间资本。

税收制度要进一步完善推进营改增。完善资源税来推动绿色经济的增长,使得绿色资源得到市场化的价值体现;税收不能大型企业、中小企业一刀切,要进一步做好对中小企业减税的工作。

土地制度改革要唤醒“沉睡”的土地资源。目前农村有很多“空心化”现象,有很多土地和宅基地处在“沉睡”之中,这些土地资源是沉淀的资本,通过土地流转和改革,唤醒这些丰富的资本,以推动经济增长。

金融体制改革要朝着市场化方向发展。利率市场化、汇率市场化,这个大方向是不会变的。目前四大自贸区的建立实际上促进了金融和国际贸易,金融与实体经济更紧密的联合,让金融和实体经济得到更直接的衔接,减少中间的损耗和成本,减少了金融空转的现象发生,未来应进一步推广。(陈凯茵)

的前提下完善数量及运价动态调整机制。

对于网约出租车,需要明确承运人、车辆与驾驶员准入条件、车辆及驾驶员与网络平台关系、“专车”保险创新、网络平台监管责任、网络平台与监管部门关系等一系列问题。建议对网约车平台和从业者资质实施不同于传统巡游车的“一般许可”;营运价格可以设定上限,允许网络平台根据车型、地段和时段进行灵活价格调整;网约车可以不控制数量,也可以在特定区域、特定时间或者通过提高资质条件等方式对数量做出总体调控。

——尽快出台制度,减少新旧业态冲撞,缓解社会稳定压力。当前,传统出租车和网约车从业者,均对国家深化出租车改革政策急切期待,以化解当前“旧业态受冲击、新业态野蛮生长、社会稳定面临压力”的难题。

顾大松建议,允许出租车司机具有网约“专车”准入优先资格、推动网络平台与出租车公司开展深度合作,有助于消弥新旧业态冲突。

——授权试点城市探索改革措施可行性。我国出租车行业管理的主体责任在各个城市,国家出台总体改革政策法规的同时,可在部分城市先行先试摸索经验。目前浙江义乌市已提出2018年起放开放出租车数量管控,同时推进价格市场形成机制,上海交通部门、四大出租车公司则与滴滴快的启动了全面合作。网约“专车”监管模式创新可以在这些城市率先试点。

杭州出租汽车行业改革工作正式启动,《杭州市深化出租汽车行业改革的实施意见(征求意见稿)》日前发布。规定自2015年1月1日起,该市出租汽车行业停止收取经营权有偿使用金,实行经营权无偿有期限使用。此外,改革下一步将规范网络预约出租车平台。

顾大松说,私家车从事网约“专车”的颠覆性创新,亟需立法引领。地方政府可以根据城市交通地方特点,开展汽车共享下的交通网络创新地方立法尝试。

(经参)

国药准字H46020636

快克

复方氨酚烷胺胶囊

请在医生指导
下购买和使用

海南亚洲制药股份有限公司生产

海南快克药业总经销

房产税的重庆样本： 征收范围非主流成推广阻碍

今年是上海和重庆试点征收房产税的第五个年头,尽管频频遭受质疑,但沪渝两地仍然在荆棘中继续探索前行。记者从重庆市地税局了解到,从国庆节开始,重庆将开征2015年个人住房房产税,征收标准与2014年一致。事实上,目前在沪渝两地征收的房产税因为两地设置的房产税征收条件比较特殊,且没有大面积针对存量住宅,并不具有普遍性。但也有分析认为,在沪渝两地试点房产税就是为了让消费者接纳税负从交易环节转向保有环节,未来,针对存量住宅进行房产税征收是大势所趋。

从9941元到13192元/平方米

根据重庆市地税局发布的公告,符合缴纳房产税条件的纳税人应在10月1日-31日期间主动向当地税务机关申报缴纳个人住房房产税。自2011年以来,重庆房产税的起征点也经历了4次上调,从最初的9941元/平方米,上调至目前的13192元/平方米。

根据公告,有三类住房需要申报缴纳房产税。一是个人拥有的独栋商品住宅。这里提到的独栋商品住宅是指独立、单栋且与相邻房屋无共墙、无连接的成套住宅。另外,个人新购的高档住房如果达到了上两年重庆市主城区九区新建商品住房成交建筑面积均价2倍以上的,也需要缴纳房产税,目前,衡量缴纳与否的标准线是13192元/平方米。

免税面积的测算也仍然沿袭之前的规定,即2011年1月28日前拥有的独栋商品住宅,免税面积为180平方米;新购独栋商品住宅、高档住房,免税面积为100平方米。“三无人员”及纳税人家庭拥有的第二套普通住房没有免税面积。

自从重庆、上海征收房产税试点以来,业内专家均将房产税视做改变当前地方政府“土地财政、调节房价”的一大举措。但从重庆试点来看,房产税收入偏少也是不争的事实。房产税对地方政府财政税收贡献并不大。重庆房产税试征税的金额年均均为1亿元左右。

于房价及财政几无影响

2011年1月,上海和重庆两市开始对于个人住房征收房产税的试点,“重庆版”房产税偏重对高档房、别墅的征收,对存量、增量独栋别墅均征房产税,而“上海版”房产税方案则针对新增一般房地产,而且按照人均面积做起征点考虑。

但两地试点房产税四年多以来,却并没有达到人们所预期的抑制房价过快上涨,而房产税的推进也遇到了不少阻碍。根据中国指数研究院发布的报告,上海及重庆在开始试点房产税的前3个月,两市住宅成交量分别下降46%和26%,比同类城市降幅高出10-20个百分点,但成交均价并未出现明显下跌。第二年,两地成交量均呈现较大幅度的增长。而由于影响有限,沪渝征收上来的房产税也仅占上海、重庆2014年市本级一般公共预算收入的1.3%和0.7%。有专家认为,目前来看,房产税试点对于两地房价和地方财政的影响几乎可以忽略不计。

房产税的实施对重庆房地产市场的影响有限。比如,独栋别墅受政策抑制,供应趋势越来越紧张,主要影响因素应是土地供应,高档住房这两年在需求层面转变为刚需、改善性住房以来,高端住房本身的供应也在根据市场进行自我调整,开发商也要顺应市场潮流。

也有专家指出,重庆房产税也存在方案设计漏洞,比如房产税的征收特点应该是宽税基、低税率,但目前重庆方案却是窄税基。与窄税基相匹配的应该是高税率,目前重庆政策却是窄税基、低税率。

中原地产首席分析师张大伟则表示,两地征收房产税的对象要么是高档住房、别墅,要么就是人均面积过大的普通住宅,这几类征收对象均不是房地产市场的主流,这也说明了为什么两地开展房产税试点四年多以来仍未给市场造成太大影响。

但张大伟也表示,两地试点房产税的本意也不是想通过征收房产税而达到某些短期目的,两地试点房产税的真正意义其实是为了转变消费者在缴税方面的观念。

据了解,目前,中国对住宅征收的税负主要集中在交易环节,而且税负相当重,大概能占到成交总价的10%。但交易环节的重税并不具备可持续性,比如,当市场火爆、住宅交易活跃时,政府税收会相应增加,而如果市场低迷、交易冷清,政府的税收也会明显降低。这十分不利于政府获得稳定的税收收入。

“而征收房产税实际上就是将交易环节的税负转移到保有环节,政府希望通过试点来让购房者接纳这种税负转移。”张大伟说道。他表示,随着目前不动产登记条例实施细则和房地产税法轮廓的日渐清晰,未来,房产税征收涵盖普通的存量住宅肯定是大势所趋。

(肖玮 南滨博)