◆观 点

海上丝绸之路应避免重复竞争

很多科研单位和各级政府2014年一年都在做“21世纪海上丝绸之路”的课题，我谨提出一些思考和建议。

第一个思考就是在建设“21世纪海上丝绸之路”的时候既有历史，又有现实，但要重在现实。古代的海上丝绸之路给世界留下了大量的文明和财富，这些财富需要精心考察。1990年，联合国教科文组织也开展海上丝绸之路的国际考察，使得这一概念在全世界得到传播，所以中国在中间发挥的主导作用也得到广泛的认同。在挖掘历史内涵的同时，我认为更需要重视现实，如何把“21世纪海上丝绸之路”与中国提出的“海洋强国战略”结合起来，是一个很重要的问题。

第二个就是建设“21世纪海上丝绸之路”要以经贸合作为主，以人文交流为支撑。经贸合作当务之急就是要加快中国自贸区升级版的谈判，完成这个谈判对其他的自贸区将产生一个示范的效应。

第三就是“21世纪海上丝绸之路”虽由中国主导，但应该是开放式和包容性的建设之路。中国的GDP占世界的比重是12.3%，而海丝路沿线国家的GDP，包括中东、南亚、中东非它们占世界GDP的总量是10.83%，中国在经济上完全占优，在提供公共物品方面肯定需要承担相应的责任，但不应该是封闭式的。

我们对“21世纪海上丝绸之路”提出以下三个具体建议。

第一，建议成立一个“海上丝绸之路博览会”。“海上丝绸之路博览会”可以成为国家领导人进行战略对话，各国政府对口部门商定经济社会文化合作具体方案，商业领袖洽谈投资、贸易、合作等重大事宜，民间团体展开文化交流的平台。博览会将成为中国与海上丝绸之路国家经贸、文化、旅游合作的主力平台，可以说是海上丝绸之路建设的“咽喉”。

第二，在建设经贸丝绸之路的同时，打造金融丝绸之路。中国与海丝路沿线国家的自由贸易区战略可以铺就一条坚实的经贸丝绸之路。如果说经贸丝绸之路是一个翅膀的话，那么金融丝绸之路则是另外一个翅膀。人民币国际化是大国崛起的标志，现在正在沿着贸易结算货币、投资货币、储备货币这三个阶段逐步推进。

2014年10月28日起，银行间外汇市场开展人民币对新加坡元直接交易，将进一步提升人民币在东南亚地区的使用，新加坡作为第二大人民币离岸中心的地位也得到了巩固。

海丝路沿线国家中，人民币与当地货币直接兑换的国家，主要集中在东盟（泰铢、菲律宾比索、林吉特等），而向南亚、西亚、非洲国家的直接兑换还没有，主要是通过货币互换协议，向沿线国家如巴基斯坦、哈萨克斯坦等国提供人民币。

相对于经贸丝绸之路来说，金融丝绸之路进展缓慢得多。2014年7月4日，国家外汇管理局确立多个城市作为外汇资本金意愿结汇的试点区域，规定在试点区域内注册成立的外商投资企业的外汇资本金意愿结汇比例为100%。

为此，在建设“21世纪海上丝绸之路”之际，可以考虑建立中国至迪拜人民币现钞调运与清算业务，形成以中国——新加坡——迪拜为中心的人民币国际化通道。

第三，要避免国内省份的重复竞争，国家要有功能划分，避免口号泛化。自从中央提出“21世纪海上丝绸之路”后，国内省份纷纷以各种不同形式提出各种口号、战略，尤其是沿海各省份，竞争异常激烈，纷纷提出要争做海上丝绸之路“排头兵”“枢纽”“桥头堡”，但有重复建设之嫌。

中央应根据各省的区位优势进行重新定位。中国海洋大学刘曙光教授的分工建议很有意思，如西南中国的重点应是向西走，面向印度洋。海南、广东、福建主要是面向南中国海国家，其中，福建与南太平洋国家有长期的经贸往来，积累了丰富的人脉和合作关系，可以与此区域国家对接。浙江、江苏、山东应多与东北亚对接。这也符合各省的地缘优势。（2015年1月2日《东方早报》李皖南）

服务型政府怎样构建

在中国改革开放的过程中，人们逐步认识到转变政府职能还必须处理好政府与社会的关系，进而实现多元主体对社会的治理。

与社会需求由低到高转变过程相适应的是社会需求的多样化。从一定意义上讲，社会结构由整齐划一走向社会成员属性多样化和社会利益格局多元化，其背后的深层含义是国家与社会关系模式的转变。在对各国实践的对比中，我们做出了一个趋向于正确的独立的历史性选择——避开关于政府与社会的大小强弱之争，一切从实际出发，一切从国情特别是国家的发展阶段出发，积极而适当地发挥政府和社会各自的作用。基于此，在中国建设一个偏强一些的政府是一种比较务实的选择。

从较长时段来考察人类社会的历史进程，不难发现，政府与社会之间既存在对立的一面，又是互为条件、互相依存的，二者的这种一致性体现为，在某些历史时期或某些国家，政府和社会双方的作用可能都发挥得比较显著，这种关系完全有可能是相互促进的、“共强”的。中国的人口多，生存空间大，发展纵深大、速度快，很多在其他国家不易实现的事情，在中国却可以做得到；当然，相反的现象也是有的。在中国的改革开放进入发展方式转型的深化阶段后，一方面，政府要以积极、灵活多样的方式发挥推进改革进程的作用，即有作为的政府需要继续，另一方面，社会利益分化和公民意识增强等因素也需要社会增强自主性，即使是从完善市场经济体制、推进政府职能转变的角度，也需要社会组织、企业等主体的成长和成熟，从而形成政府和社会都有积极作为的“双强”模式。

从政府的角度看，“双强”模式下政府职能转变的主攻方向是规范和效率，而不是简单的职责增减。需要特别提到的是，政府不仅要向企业开出“权力清单”，而且要敢于向公民开出“权力清单”乃至“负面清单”。转变政府职能，只对企业、只对社会组织，而不对个人，就是一句空话。政府职能、政府行为的一切变化，最后都要落实到公民。

从目前的情况看，当前中国的社会力量还较弱，达不到与政府共同构筑“双强”模式的总体要求。这首先需要各种社会因素充当意见表达和实现多样化利益诉求的重要载体，发挥社会整合功能，促进有序的社会参与；社会组织不能只积极参与、不做事情，各种社会力量都需要着力提升自身的能力和公信力，在促进经济增长和发展转型、社会管理和公共服务等方面有所作为，不能没干活儿先捞钱；社会力量要适度发挥制约和监督作用，以构建均衡的权力监督体系，为民主建设提供动力并奠定坚实的社会基础；每个人都要增强公共意识和责任意识，大型企事业单位等市场主体、社会主体要自觉、努力地履行社会责任。

中国需要必要的社会分化，在一定程度上说，转变政府职能的过程，就是对过去那种交织在一起的林林总总的社会关系进行“去交织化”的过程——“转”是过程，“确”是目的；“分”是过程，“衡”是目的。正确处理政府与市场、社会的关系，以新的思路处理好纵向府际关系和三大政治行为之间的关系，有助于在全面深化改革的过程中进一步厘清政府职责，也有助于解决政府职能转变方面长期存在着的“不愿转”和“不会转”两种现象并存的问题，成就二十一世纪初建设服务型政府这一“历史压力下的历史性选择”。（2015年1月5日《北京日报·理论周刊》朱光磊）

◆纵 横

为政之善莫过公平

为政之善，莫过公平。当年，鲁哀公问孔子：“何为则民服？”孔子回答说：“举直错诸枉，则民服；举枉错诸直，则民不服。”就是说，把正直无私的人用起来，百姓就会服从；把邪恶不正的人用起来，百姓就不会服从。人乃为政之本，启用正直之人，实际是为了行正直之事。行事公，人心安。这也是后来“官箴”中说：“吏不畏吾严而畏吾廉，民不服吾能而畏吾公；公则民不敢慢，廉则吏不敢欺；公生明，廉生威。”

当今中国的社会矛盾，既是发展过程形成的矛盾，也是诸多社会不公引起的矛盾。以拆迁引发的各种冲突为例，权力者不妨首先自问：在做这件事时，是否依据《物权法》尊重了居民的权利和意志？对拆迁的过程和形成的经济利益是否做到公开透明？对被拆居民的补偿是否做到公平合理？政府和开发商是否有联手从中渔利之嫌?等等。如果这些问题都经得起群众和良心的考问，那么有人再闹就该打板子。

公平是社会的良心，也是善政的不懈追求。中国共产党人当年能“唤起工农千百万”闹革命、建新政，就是为实现公平社会。但也不能不看到，现在一些地方社会矛盾多发，也正说明我们的工作在一些方面做得不够公平。

不得不承认的事实是，我们的利益分配和社会保障不够公平，每年数百万国考大军争抢公务员“铁饭碗”就是一个明证；我们的教育不够公平，社会出现的大量高考移民和名校区房价居高不下就是一个明证；我们的城乡待遇不够公平，出现的大量农村居民涌向大城市、依靠居住地改变命运现象就是一个明证；人们享有的权利不够公平，以权压法的现象屡见不鲜就是一个明证；人们拥有的机会不够公平，穷人富人难以站在同一起跑线上就是一个明证；人们所面临的规则也不够公平，一些官员及其家庭享有的就业资源、教育资源乃至居住环境资源等，只能让一介平民独生“羡慕嫉妒恨”就是一个明证……诸如此类，不可胜数。邓小平说，发展起来的问题不比不发展时问题少。愚以为，发展起来的一个重要问题是解决公平问题。“不患寡而患不均”，多数社会问题皆由此而生。

孙中山先生领导革命的全部宗旨只有四个字：“天下为公。”是善政必行公平公正，没有公平公正算不得善政。我们反对极端平均主义，但必须认识到，只有公平公正的社会，才会是一个安定和谐的社会；只有公平公正的社会，才会是可以自由竞争的社会；只有公平公正的社会，才会是人们的才智得到竞相迸发和充分涌动的社会。

中国社会目前正在改革和创新，这种改革创新重要的不是看GDP能增长多少，也不是看高铁还要建多少，在国外兼并收购有多少，愚以为最重要、最迫切的还是要着手解决社会的公平公正。换言之，宁可慢一些，也要好一些。世界上大凡百姓幸福指数高的国家，无一不是相对公平公正的国家。（2014年12期《唯实》张心阳）

◆评 论

让农民成为土地开发受益者

中共中央办公厅和国务院办公厅联合印发了《关于农村土地征收、集体经营性建设用地入市、宅基地制度改革试点工作的意见》。改革的核心目标是农地入市，包括：探索健全程序规范、补偿合理、保障多元的土地征收制度，同权同价、流转顺畅、收益共享的农村集体经营性建设用地入市制度；依法公平取得、节约集约使用、自愿有偿退出的宅基地制度。

《意见》出台，标志着我国农村土地制度改革即将进入试点阶段。农村土地征收和入市，在市场决定资源配置和新型城镇化背景下提出，意味着改革农地流转制度具备了条件，成为不可逆转的大势。

改革之核心，其实就是让广大农地依附者，在土地征收、流转过程中，获得实际利益。农地不再廉价，不再是城市土地的“后备”，城市扩张、土地开发等等，不再能够轻易获取农地的“剪刀差”。直白地说，农民不再是剥夺对象。

几乎成为惯常印象，但凡涉及农地征收、开发，总是伴随着一定的矛盾冲突。强拆、上访的新闻，多半在农地上演。这固然有补偿制度的问题，法律上也需要强化规范、保障手段，但根源上，一个不具备“市场价格”的土地，一群不具备市场议价能力的农民，注定得不到根本性的保障。甚至，“补偿”都是一个难听的说法，意味着农民腾出了土地只是一种贡献，土地开发、利用和增值的过程，推而广之，发展的进程之中，他们被抛出在轨道之外。农地改革，是要从根本上改变这种现象。

十八届三中全会明确提出，开展农村土地征收、集体经营性建设用地入市、宅基地制度这三项改革是重要任务。我们看到，此次试点工作的内容已经从这三个方向展开了努力，目标明确指向了建立城乡统一的建设用地市场，让农民分享城镇化进程的土地增值收益，对减少城乡不公，实现政府与农民、农村与城镇发展的共赢无疑有重要意义，值得肯定。

必须明确，农村土地制度的根本是明确与保障农民的权益，从根本上说，土地流转不流转，征收不征收，什么价格，多长时间，应该由农民说了算。如果因为城镇化的要求，农民出让了原本自己使用的土地，那他们必须成为这个过程的受益者，也理应在这个过程中获得足够成为新城镇人口的原始资本，这才是一种健康的城镇化模式，改革的公平性和正当性也才能彰显。

农村土地制度改革的问题提出由来已久，但久未突破，核心原因在于土地产权界定模糊。现行政策下，“集体”为农村土地所有权主体，但使用权一向不清晰，使用权与产权的关系缺乏说明，一些地方政府搞土地开发，由此失去了权力限制和约束，带来土地流转随意、土地价值低估和补偿标准过低等农民利益受损的现象。

农村土地制度的改革不可能一蹴而就，其提出多年但难有突破背后的复杂性需要认真研究且重视。但清晰界定主体权利、并规范主体行为，是基础，是前提，尊重农民的个体诉求，保障农民的土地权利，促进并彰显城乡公平，是不应违背的初心，改革的核心目的须臾不能忘记。（2015年1月12日《长江日报》蒋哲）

主动服务国家战略 推进交通运输科学发展

（上接第1版）

记者：“三大战略”是事关国家经济社会发展的大手笔大谋划，交通运输在这一战略实施过程中无疑将扮演先导基础的重要角色，任务肯定也不轻。你们有什么具体思路没有？

杨传堂：服务国家“三大战略”，交通运输工作任务艰巨，其中最根本的一项重要任务就是要完善交通运输基础设施网络布局。我们将认真梳理“一带一路”、京津冀协同发展、长江经济带等国家重大战略规划中的重大项目并率先启动，具体抓好以下几个方面的工作。

落实好“一带一路”战略规划。加强与周边国家交通基础设施互联互通，推动国际道路运输便利化。优化航线布局，加强重要国际海运通道保障能力建设，完善海运网络。

推进京津冀交通运输一体化进程。抓好《京津冀交通一体化率先突破工作方案》的实施推进，尽快启动实施一批示范性强、作用显著的重大项目，加强城际铁路建设，完善高速公路网络，推动港口和机场协同发展，推进区域内交通基础设施互联互通和运输服务一体化进程，完善港口集疏运体系。

加快长江经济带综合立体交通走廊建设。贯彻落实好《国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》，积极配合编制《长江经济带发展规划纲要》，统筹长江经济带综合立体交通走廊建设，体现综合交通运输优势。尽快提升长江干线航道通航标准，促进具备条件的地区实现江海直达、干支直达运输。

促进建设养护协调发展。抓好国家高速公路“断头路”和剩余路段及港珠澳大桥等重大项目建设。加快普通干线公路“瓶颈”路段扩容改造。以西部地区和集中连片特困地区建制村通沥青（水泥）路建设为重点，继续加强农村公路建设。继续加快国边防交通建设，促进军民融合发展。加强公路养护管理，组织开展“十二五”全国干线公路养护管理检查，研究制定“十三五”全国公路和航道养护管理发展纲要。加强工程造价管理，控制工程建设成本。

加强综合运输枢纽建设。继续推进综合客运枢纽建设，按照统一规划、同步设计、同步建设的要求，促进多种运输方式高效换乘和衔接，加快具有多式联运功能的物流园区、集装箱作业中心、快递分拨中心、国际陆港等设施的建设。

打造交通运输升级版

记者：以提高经济发展质量和效益为中心，把转方式调结构放到更加重要位置，这是经济发展进入新常态后的必然要求。交通运输毫无疑问也面临同样的问题，在提质增效升级上，你们准备怎么做？

杨传堂：转方式调结构这项工作我们年年部署、年年推进，但现在看来，仍是我们不得不迈的坎，也是一场不得不打的攻坚战。打造交通运输升级版，“大”不是问题了，我们的不少指标已经世界第一了，有些指标即使不是第一，也在世界前几位，难点和重点还是要解决好结构不优和大而不强两大突出问题，实现速度、规模、质量和效益相统一。

推动交通运输提质增效升级，关键是抓好几个环节。

优化投资结构，补齐发展短板，通过投资政策引导，重点推进国家高速公路网建设，加大国省干线改造力度，加快“断头路”和“瓶颈”路段建设，加快干线铁路网、内河航道网和港口集疏运体系建设，让“短板”尽快长起来。

优化运输组织结构，促进各种运输方式深度融合，发挥各自比较优势，提升整体效益，支持铁路、沿海和内河水运等低成本、大运量的运输方式发展，加快综合运输枢纽、物流信息平台和物流园区建设，以多式联运为载体推进现代物流业发展，加快邮政和快递业与交通运输的全面融合发展。

优化市场主体结构，在尊重经济规律前提下，依靠深化改革促进结构调整，为各类市场主体提供统一开放的大市场、公平竞争的大环境，加快形成一批规模化、集约化、网络化、品牌化龙头骨干企业。

把智慧交通和绿色交通发展摆在更加重要位置，充分运用经济、法律、行政等手段，彻底改变长期以来主要依靠规模扩张和资源消耗的传统路径，走出一条符合交通运输发展规律的质量效益型发展新路子。

记者：又要到一年一次的“春运”了，每到这个时候，民众对交通运输工作总有很多呼声甚至批评。因此，提升运输服务能力应该是交通部门面临的一大课题，对此，交通部采取了哪些措施？

杨传堂：你说的没错，现在公众的要求很高，但这是好事，因为呼声和批评都是我们改进工作的动力。我们十分关注运输组织化程度和运输服务能力的提升，在这方面，我们重点要做好几项工作。

提升综合交通运输服务水平。以政策措施、标准规范、工作机制、试点示范、科技创新为着力点，加快推进综合交通运输服务体系建设，发挥综合运输组合效率和整体优势。大力实施海运强国战略，加快推进港口转型升级，加快发展邮轮运输业和现代航运服务业。继续实施公交优先发展战略，深化“公交都市”创建，深入开展综合运输服务示范城市创建活动，加快出台农村客运扶持政策，推进交通运输基本公共服务均等化。

加强运输保障能力建设。做好国家重大节日和重点物资运输保障，继续严格执行、不断完善鲜活农产品“绿色通道”等政策。启动实施货运车辆标准化，推进甩挂运输发展。落实好进一步提升高速公路服务区服务质量的意见，加强路网运行监测和出行信息服务体系建设，基本实现ETC全国联网。

抓好《物流业发展中长期规划》和《促进物流业发展三年行动计划》的落实。合力推进物流大通道建设，加快推进国家物流公共信息平台区域节点建设和交换互联，建设具有公共服务功能的货运枢纽型物流园区，组织实施多式联运、农村物流等示范工程，促进物流业提质增效。

推动智慧交通发展

记者：进入新常态，经济增长动力发生转换，要素驱动、投资驱动转向创新驱动。面对新一代信息技术引领的科技革命浪潮，交通运输创新驱动的主战场和主动力在哪里？

杨传堂：过去我们长期重视科技创新工作。培育交通运输新的增长动力和竞争优势，根本出路在创新。面对新一代信息技术引领的科技革命浪潮，我想，当今影响最大的还是新一代互联网技术。这既是一场科技革命，也是一场社会变革。跟不上这个变化，我们就会落后于这个时代。交通运输的创新驱动，要围绕“四个交通”目标，把智慧交通建设作为主战场，把云计算、大数据、物联网等现代信息技术的研发、推广、应用作为主攻方向，争取在一系列关键技术上取得重大突破，以信息化智能化引领交通运输现代化。要实现这一目标，我们要强化互联网思维，注重通过信息流、物流、资金流与各种传统业态的融合发展，推动新兴业态发展壮大，为交通运输这个传统产业插上创新创意的翅膀，带动综合交通、绿色交通、平安交通提质上档。

社址：北京市海淀区大有庄100号 邮政编码：100091 总编辑：钟国兴 广告部电话：62805980 62806380 发行部电话：62806227兼传真 总编室电话：62805368 62806234 电子信箱：xuexishibao@126.com
定价：全年180元 邮发代号：1—267 国外发行代号：W3970 开户银行：建行北京中关村分行 户名：中共中央党校报刊社 账号：2613000456 广告经营许可证号：京海工商广字0301号 承印：人民日报社印刷厂