



核心阅读

■ 我国金融服务实体经济整体情况向好，但在金融服务实体经济发展的过程中，仍存在结构不完善、成本偏高、创新能力不足、监管滞后等问题。

■ 实现金融高质量服务实体经济发展，需坚持党对金融工作的领导、健全“双支柱”调控框架、加快金融创新步伐、深化金融业体制机制改革、完善金融监管体系。

实体经济是强国之本、兴国之基，实体经济发展的规模和水平，决定了一个国家的综合实力和国际竞争力。金融作为现代经济的核心，要回归本源，服务服从于经济社会发展。

当前我国金融服务实体经济存在的问题

金融服务实体经济的结构有待完善。一是直接融资和间接融资的比例失衡。间接融资在实体经济融资结构中占据绝对主导地位，其占比高达80%以上，而债券、股票等资本市场直接融资的占比则不足两成，远低于发达国家的65%~75%。间接融资占比过高的现象反映出企业财务杠杆率过高，金融风险过于集中，市场机制配置金融资源支持实体经济发展的功

实现金融高质量服务实体经济发展

□ 洪 波

能较弱。二是金融支持大企业和小微企业的力度明显不同。由于企业规模和抗风险能力的差异，大中型企业尤其是央企在获得金融支持的力度方面明显优于小微企业，无论是间接融资还是直接融资，大中企业在政策上都有绝对的优势，各种融资渠道相对畅通，而小微企业只能寄托于银行贷款或民间融资，即便如此，能获得银行贷款的小微企业也微乎其微，这也是造成小微企业“融资难、融资贵”主要原因之一。三是银行表内和表外业务增长失调。近年来委托贷款、信托贷款等银行表外业务年均增速远远高于银行表内业务即本外币贷款增速，但是经济增长依然乏力，银行表外业务的高速增长并未真正服务于实体经济。

实体经济融资成本偏高。我国大中型实体经济融资来源逐渐向多元化、组化方向发展，除了传统的银行贷款外，发行股票、债券以及表外融资等进行融资也成为企业可选择和利用的融资方式。但就企业获得资金的主要来源贷款来说，实体经济的融资成本实属偏高。无论是银行贷款还是债券市场融资，均比美国、欧洲等国家高出50%以上，并且呈现出短端利率逐步下降而长端利率水平较高，表内贷款利率显著下降但表外非标等融资利率水平较高，大型企业融资成本稳中有降但中小企业融资成本较高等特征。

金融创新能力还显不足。我国现阶段很多所谓的“金融创新”产品主要是为了规避监管和创造“通道”设计的，根本无法满足实体经济的多元化需求。一是对实体经济尤其是新兴产业灵活的、多样的、不断变化的金融服务需求难以作出全面、及时、有针对性的反应；二是金融服务同质化，细分化、专业化程度不高，导致整个金融体系向新兴产业渗透的能力不足，对服务新兴产业的潜在金融资源动员能力不够；三是金融技术总体还不够先进，已出现的先进金融技术推广力度不够，等等。

金融资金脱实向虚比较明显。金融领域的资金空转主要体现在金融领域各机构的资产管理业务当中，面对业绩考核压力和金融行业过分的激励机制，为了谋求更高股东回报率和自身奖励，在短期和投机行为的引领下，金融机构的资金借助各类“通道”、加杠杆以及层层嵌套等方式在金融市场中穿梭，大量资金在金融体系内自我循环，不但拉长了交易链条、抬升了资金成本，而且导致监管失灵，集聚了系统性的金融风险，加大了实体经济融资的困难。

金融监管相对滞后。一是随着我国金融业的不断发展和各类金融产品创新，银、保、证等行业已经在产品层面上开始大规模混业经营，而在宏观层面上相关监管机构却仍然在坚持分业监管，这造成监管机构无法从整体上把握社会信用总量的规模、结构和动态变化，弱化了监管效率。二是部分行业准入门槛较高，各种“玻璃门”“弹黄门”“旋转门”仍不同程度地形成了无形的市场准入关卡，制约了服务业吸纳资金的能力。三是由于部分金融服务价格受到管制，正规金融机构提供相关服务的动力不足，影

响了对客户尤其是小微企业客户的金融服务，加剧了小微企业融资难。

金融高质量服务实体经济发展的思路

坚持党对金融工作的领导，坚决维护金融安全。制定完善的金融制度、健全金融法制、加强监管、提升金融安全是保障国家安全，促进经济和金融良性循环、健康发展的根本保障。一是要坚持党中央对金融工作集中统一领导，为金融监管和金融事业发展提供坚强政治保证，确保金融改革发展正确方向，确保国家金融安全。二是要保持国有金融资本在金融领域的主导地位，要有服务大局意识，着眼于可持续发展，正确处理长期与短期、全局与局部、整体与个体、国内与国际之间的关系，以服务供给侧结构性改革为主线，推动发展质量变革、效率变革、动力变革。

健全“双支柱”调控框架，完善金融宏观调控政策。作为金融宏观调控部门的中央银行，需要从宏观政策层面把握好两个方向，即保持货币信贷稳定和引导资源配置方向。一是要执行好稳健的货币政策，围绕经济平稳较快增长和物价总水平基本稳定的总体目标，努力保持货币信贷增量和社会融资总量合理增长，促进金融供给与实体经济需求有效匹配，避免货币过度扩张。二是要积极顺应国家战略和经济结构调整方向，通过优化管理机制和业务模式引导和推动重点领域、行业及项目的转型和调整，将部分资金从低效落后行业或淘汰领域退

出，将有限的金融资源投入到全要素生产率更高的实体经济。

深化金融业体制机制改革，提高金融整体竞争力。坚持以市场为导向的金融制度理念，运用市场化、法治化方式，深化金融体制机制的改革力度。一是要对利率、汇率和国债收益率曲线等进行改革，加快建立利率和汇率市场化的形成和传导机制，完善国债收益率曲线的编制技术。二是要建立市场化的风险管理与处置机制，进一步完善商业性保险制度、存款保险制度和金融机构经营失败时的风险补偿与分担机制。三是要放宽金融市场准入，对内促进民间金融健康发展，加快放开民间信贷的进程，为普惠金融的发展提供良好的基础条件。扩大金融业对外开放，坚持稳妥有序、平等互利原则大幅放宽金融市场准入，以开放促改革，通过开放带动国内金融机构加快业务变革与服务创新能力提升。四是改革金融行业过分的激励机制，从金融体系内部规避短期性、投机性的经营行为，建立科学长效的激励机制。

加快金融创新步伐，提升金融服务质量和绩效。在恪守金融基本规则的前提下，要不断加快金融创新，丰富和优化支持实体经济的方式，进一步拓展金融服务的广度和深度。一是要积极发展多层次资本市场，继续拓展直接融资空间，加大社会融资中股票、债券等直接融资比例，积极有序发展股权融资，支持实体经济通过各类债务工具融资，推动各类股权投资基金以及地方法人金融机构壮大资本实力，大力发展中小金融机构，拓展

保险市场的风险保障功能。二是围绕大数据、云计算、移动互联等新技术大力发展互联网金融。三是要从实体经济的供需入手，加强研发能力，增强金融产品的供给，创新运用买方信贷、订单质押融资、产业投资基金等金融产品和方式，提升金融支持实体经济的质量与绩效。

完善金融监管体系，防范化解金融风险。衡量金融业是否真正高质量发展，一定要以是否牢牢守住不发生系统性金融风险底线基础上的健康发展作为检验标准。一是在国务院金融稳定委员会的框架下，落实部门监管职责，充分利用人民银行的机构和力量，统筹系统性风险防控与重要金融机构监管，制定统一的金融市场和金融业务监管政策，建立功能监管和行监管框架，强化综合监管。二是打破各监管机构的部门利益，加强金融监管的统筹协调，建立各监管机构的定期联动和协调机制、统筹各类金融基础设施和金融数据信息、协调各监管部门的责任利以及对交叉金融产品的监管以及加强中央监管和地方监管的统筹协调，不断提升监管协调工作规范化和制度化水平，形成监管合力。三是强化金融监管的专业性、统一性和穿透性，所有金融业务都要纳入监管，及时有效识别和化解风险。四是整顿规范金融秩序。严格按照金融业是特许行业的要求，严格金融机构准入管理，凡是从事金融业务必须按照牌照管理，不得无证经营或超范围经营。五是健全系统性金融风险防范和应急处置机制。加强对金融机构和金融活动的全流程、全链条动态监测预警，准确研判和分析金融风险形势、及时有效识别重大风险隐患。



降低物流成本是经济高质量发展的重要保障

□ 戴东昌

近年来，我国物流总费用占GDP比重持续下降，但仍相对偏高。如2016年，我国物流总费用11.1万亿元，占GDP比重14.9%；同年美国物流总费用1.4万亿美元，占GDP比重7.5%，德国、加拿大、日本等发达国家这一比率目前在8%~9%之间。我国物流总费用占GDP比重明显高于欧美等发达国家。提高物流效率降低物流成本成为当前和今后一个时期深化供给侧结构性改革，降低实体经济成本的一项重要任务。

制约我国物流成本降低的主要因素

制约物流成本降低的原因，既有发展阶段和结构性因素，也有物流运行效率和政策性因素。

经济结构和生产力布局。产业结构偏重、产品附加值不高，生产力布局不均衡等，决定了我国宏观物流成本水平将在一段时间内高于发达国家。一是我国第三产业占比仍然较低。国际经验表明，第三产业比例提升会大幅带动宏观物流成本水平降低。根据中物联测算，我国第三产业占比每上升1%，物流总费用与GDP比重就下降0.5%。二是产品附加值低。我国工业产品增加值率为20%左右，而美国约为33%，相当于我国的1.6倍，日本约为37%，相当于我国的1.8倍。这意味着生产单位GDP需要更大的货物周转量来支撑。2014年，我国单位GDP货运强度为1.79吨·公里/美元，是美国的4倍。创造同样的GDP，我国所需的物流流量更大，物流费用也更高。三是生产力布局不均衡。我国煤炭、矿石等重要资源位于内陆腹地，而生产与消费则主要集中在东部沿海等发达地区，资源与生产和消费在地理空间上呈现逆向分布，“西煤东运”“北粮南运”以及大量进口能源、原材料由沿海向内陆地区大规模、远距离的转运，导致了较高的物流费用。

物流组织效率。我国物流全链条组织程度和运行效率仍然不高，

■ 我国物流总费用占GDP比重持续下降，但仍相对偏高。这既有发展阶段和结构性因素，也有物流运行效率和政策性因素。

■ 降低物流成本需着力推进产业结构调整，实现产业持续升级，完善现代综合交通运输体系，推动降费与增效“标本兼治”。

间接推高了物流成本。一是设施衔接不够，标准化程度低。各种运输方式多年独立发展，铁路、公路、港口、航空枢纽站场及集疏运体系缺乏统筹规划，运输工具及装载器具标准不一，普遍存在衔接不顺畅、转换不便的情况。二是运行环节多，费用层层加码。运输方式之间和区域之间隐性壁垒仍然存在，各自为政、自成体系，货物倒装周期长、次数多、货损大，短途接驳率较高。三是信息互联滞后，交易成本高。行业集中度低，供需主体分散，企业获取信息成本大、时效性差。以公路货运为例，一笔交易通常需要“倒手”3—5次，信息获取费通常占到运费的10%左右。四是多式联运发展滞后，运输结构不合理。“宜水则水、宜路则路”的一体化运输格局尚未真正形成，我国多式联运占比仅为2.9%，而美国约10%左右。我国铁路货运占比偏低，公路承担了大量长距离、大宗货物运输，而公路单位运价是铁路的2—3倍、内河运输的5倍，加大了物流成本。

政策环境。尽管国家层面已出台了降低物流成本的措施，但一些领域的政策障碍依然存在，制度性费用有待降低。一是物流企业税费负担依然较重，营改增后，物流企业普遍反映存在进项税抵扣不足等问题，税负不降反增。二是土地、人工、用能、资金等生产要素成本不断提高，物流企业盈利的空间进一步压缩。某东部发达省份抽样数据显示，50%的物流企业微利经营，30%的物流企业保本经营，20%的物流企业处于亏损状态。三是证照和资质管理有待优化，物流企业经营事项存在多头管

降低物流成本的路径选择

降低物流成本是一项系统工程，必须坚持以深化供给侧结构性改革为主线，着力补短板、降成本、强服务、优环境、增动能，打好降本增效“组合拳”，为服务实体经济、加快构建现代化经济体系提供坚实支撑。

调整经济结构和产业布局。大力推进供给侧结构性改革，着力推进产

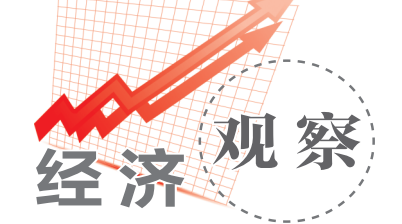
业结构调整，实现产业持续升级，提高经济发展质量，降低单位GDP货运强度。着力优化生产力和产业布局，提高产业之间、地区之间的协同性。经济结构的调整和产业布局的完善可以从源头上提升物流效率，实现物流成本的结构性降低。

完善现代综合交通运输体系。完善的综合交通运输体系是物流业降本增效的基础支撑，是促进降低物流成本的长远之计。现代综合交通运输体系既能降低运输成本，又能通过加快运输链流转减少保管、管理等“静止”环节费用，还能引导生产力布局和人口逆向分布变迁，改善我国生产和消费逆向分布的格局，进而实现物流成本回落。

优化运输结构，提高运输效率。调整运输结构是交通运输供给侧结构性改革的重要任务，更是提升物流效率、降低物流成本的有效举措。要大力调整和优化运输结构，大幅提高铁路运输比例，发挥各种运输模式的比较优势。要大力推进多式联运发展，提高综合运输效率。

深化“放管服”改革，改善营商环境。深化“放管服”改革是我国转变政府职能、完善社会主义市场经济的“牛鼻子”，对于交通运输降成本、补短板、强服务、优环境、增动能都有积极作用和长远影响。一方面，“放管服”将释放改革红利，降低制度性交易成本，让利于群众和企业；另一方面，“放管服”放权于市场和社会，激发企业组织创新、管理创新，促进经济运行降本增效。

推动降费与增效“标本兼治”。大力清理和规范涉企收费，是推进供给侧结构性改革的重要举措，能够从源头上降低制度性交易成本，让企业和百姓有更多的获得感。在降低物流成本中，既要坚持“降费”先行，实实在在减轻企业负担，又要着力解决物流运行深层次的问题，通过“增效”注入持久动力。



（上接1版）一天只放两次风，有人拿着鞭子、大刀，看谁不顺眼就用鞭子抽，用刀背砍，在莫须有的罪名下，许多人被迫害致死”。在错误肃反进行之时，毛泽东率领中央红军长征到达陕北。毛泽东果断下达命令：停止逮捕，停止审查，停止杀人，一切听候中央来解决。被关押同志很快得以获释。刘志丹、习仲勋谈起这次劫难时说：肃反是错误的，我们相信中央会弄清问题，正确处理的。我们也相信犯错误的同志会认识错误，改正错误，团结在党中央领导下一道奋斗。改革开放后，习仲勋还在《人民日报》发表的文章《红日照亮了陕甘高原》中深情写道：“千里雷声万里闪，毛主席来了……我们这一百多个幸存者被释放了，出现了团结战斗的新局面。”

然而在27年后，在党的八届十中全会上，时任国务院副总理兼秘书长的习仲勋，遭到康生等人诬陷，被加上了“习仲勋反党集团”“西北反党集团”种种莫须有罪名，立案审查长达16年之久，制造了少有的株连数万人的旷世文字冤狱。

由此，习仲勋的人生开始了一段漫长的审查、批斗、下放、关押和监护岁月。他先是作为中央党校的特殊学员，一边学习一边检讨，接受专案委员会审查。1965年被下放到洛阳矿山机器厂担任副厂长，一边劳动，一边改造。“文革”初期即被西安造反派带至西安批斗斗争达1年时间。后在中央领导过问下，由北京卫戍区监护8年，1975年，又被下放到洛阳耐火材料厂继续接受监督改造，直到1978年2月作为第五届全国政协特邀委员出席会议，4月，衔命出任广东省委书记。党的十一届三中全会以后，终由党中央予以彻底平反昭雪。

“这真是晴天霹雳，令人百思不得其解。”这是习仲勋遭受诬陷时最初的痛苦心情，但是在长时间的磨难中，他更深刻地认识到了“左”的危害和革命事业的艰巨性、曲折性。他把个人荣辱与国运兴衰连在了一起，坚信正义必将战胜邪恶。

老骥伏枥 不负初心

习仲勋复出工作，出任广东省委书记时已年届65岁，离开领导岗位也已经16年，且他的冤案还未得到最后平反。但是他非常珍惜“夕阳余晖”，不负初心，无私奉献，在改革开放新时期作出了重大贡献。

习仲勋投身革命早，资格老，但并不因循守旧。在改革开放之初，他目睹广东与毗邻的港澳经济对比的巨

大差距，他豪气十足地说，假如在广东实行特殊政策，广东就是“一大龙”了。他凭着胆识找邓小平等中央领导要政策。

1979年4月，习仲勋出席中央工作会议时提出：希望中央给点权，让广东先走一步，放手干。中央领导问：要些什么权？习仲勋答：希望中央给个新的体制和政策。“麻雀虽小，五脏俱全”，广东是个大麻雀，但地方机动权力太小。之后，习仲勋又单独向邓小平汇报，邓小平听了后当即拍板：办一个特区，过去陕甘宁就是特区嘛！中央没有钱，你们自己去搞，杀出一条血路来！

习仲勋回忆：领到了尚方宝剑后的心情是一则以喜、一则以惧。喜的是，广东有了这个权，先走一步，任务光荣；惧的是，任务艰巨，缺乏经验，能否搞好，有些担心。但是，当时已60开外的习仲勋仍锐气不减当年创建陕甘边区之时，精神抖擞地为中国的改革开放和特区建设过关夺隘，开山辟路。

习仲勋性格豪爽，光明磊落，虚怀若谷。党的十一届六中全会推选他担任中央书记处书记，继而在党的十二届一中全会上他当选中央政治局委员、书记处书记。后来，随着年龄增长，他多次向中央提出，为了党的事业长治久安，后继有人，尽量选拔优秀年轻干部进入领导集体。他认为这是共产党人的党性原则，是老同志的历史责任和应有使命。

习仲勋常说他是农民的儿子。他始终把自己视为劳动人民的一员。他说，革命老区是我们共产党生根发芽的地方，无论何时我们也不能忘记为中国革命作出特殊贡献的老区人民。

革命战争年代，习仲勋一直战斗生活在西北地区，他一直想去中央苏区走一走，看一看。1985年11月中旬，刚刚从中央书记处卸任的习仲勋，便来到了江西，访问考察了井冈山、宁冈、遂川、赣州、兴国、瑞金等革命老区，看望健在的老红军、老赤卫队员和烈士后代，调查了解老区人民的生活情况。看到老区人民生活状况，他站立在井冈山头，凝神沉思，感慨地说，“在埋葬烈士忠骨的土地上还存在目前这种贫困状态，每个共产党员都应感到不安”。

无论在顺境，还是在逆境，习仲勋都不改对马克思主义的信仰，不移对党和人民的忠诚，不崇对组织的信任。他的革命精神和崇高品德，永远值得我们学习、继承和发扬。

（作者系陕西省委党史研究室研究员，渭南师范学院二级教授，《习仲勋传》执笔人）