



奋斗百年路 启航新征程



2017年7月22日 中国香港 中环上空的云彩和阳光。 视觉中国供图

亚洲金融危机显中国担当

中青报 中青网记者 宁迪 见习记者 魏婉

1997年香港回归伊始，亚洲金融危机爆发。到了10月下旬，在泰国、马来西亚等东南亚地区大获全胜的国际炒家开始移师国际金融中心香港地区，矛头直指香港联系汇率制。由此，香港政府打响了金融保卫战。这场保卫战的胜负不只关系到香港地区的繁荣与稳定，也关系到九五时期中国内地的发展。

一场前所未有的考验

1997年8月，香港恒生指数从高位下滑，到月底已跌至2000余点，进入10月后，更是急转直下。10月23日，恒生指数下跌10.4%，恐慌情绪开始蔓延。在此之前，风暴已经扫过马来西亚、印尼、新加坡、菲律宾、韩国等地，这场金融危机从东南亚国家开始，向东亚地区蔓延。

拥有自由开放型市场的香港地区，在当时实行的是与美元挂钩的联系汇率，在一定程度上保持汇率的稳定性。和阻击泰铢等其他货币不同，做空者阻击港币不是单一的通过直接大量购买港币，抛售再低价买进的策略，而是在抛售港币的同时，趁着香港政府为稳定港币提高利率之机，与银行签订远期合同，待远期汇率降低后，购回远期合同。投机者再转回股票市场，套取港币，在货币市场上抛售。待股市下跌后，回购股票获取暴利。

这场金融危机也波及中国内地。外贸行业最先感知到冷暖。1997年11月底，国务院发展研究中心学者魏加宁陪同自己的老师、经济学家吴敬琏，一起到海南和广东调研，了解到一些企业的出口贸易受损严重。

这是一个危险的信号。3天后，吴敬琏和魏加宁撰写了《关于东南亚金融危机对我国影响、启示和对策》上报国务院领导，后公开发表在《改革》杂志上。此后，新农合、义务教育阶段学杂费全免、农资综合补贴和良种补贴等一系列惠农政策接连出台。

艰难的取舍

面对国内的外贸危机，有学者建议适当降低人民币汇率，以缓解国内进出口贸易的下滑。

但中央政府的态度却非常坚定。稳定信心，人民币不贬值，外汇的稳定，就是一堵防火墙。不仅关乎内地的金融安全，也关乎亚洲信心。这堵墙不能倒！

据魏加宁回忆，当时政府考虑到国内市场的压力和可能造成的就业影响，采取了一系列措施。1998年3、4月份，中国建立了大量的下岗职工再就业培训中心。吴敬琏向有关领导建议发展民营企业、中小企业，以便承接国企失业员工。随后，政府加强了对民营企业、中小企业的贷款。后来，政府还赋予了民营企业出口自主权，从供给侧解决出口面临的问题。

1997年12月中旬，东盟-中国、日

本、韩国(9+3)和东盟-中国(9+1)首脑非正式会晤在马来西亚首都吉隆坡举行，当时会议的一个重要主题就是讨论金融危机。

那时，东亚各国也都想看看中国是什么态度。时任国务院发展研究中心副主任陆百甫认为，尽管各国在对抗金融危机时使出了浑身解数，但要稳定经济，先要稳定人心。

据陆百甫回忆，那次会议上，中国向世界表明了主张：中国不以邻为壑，尽管外贸出现下滑，但不采取竞争性汇率贬值措施；中国更是旗帜鲜明地指出不能否认亚洲价值观的优点和东亚各国开放发展路线的正确性。更提出了中国方案：中国与东亚各国共渡难关，中国决定拿出一部分外汇支撑有关国家稳定外汇市场。这显示了大国的担当和风范。

对于香港的困境，中央政府更是明确要支持香港联系汇率制不变，随时向香港转送外汇。

香港金融 保卫战

1997年7月中旬至1998年8月，国际炒家三度狙击港元，在汇市、股市和期指市场同时采取行动。他们利用金融期货手段，用3个月或6个月的港元期货合约买入港元，然后迅速抛空，致使港币利率急升，恒生指数暴跌，从中获取暴利。

1998年8月，香港金融管理局动用外汇基金，在股票和期货市场投入庞大资金，准备全力反击。28日是香港股市8月份恒生期货指数的结算日，特区政府与炒家爆发了大决战。特区政府顶住了国际炒家空前的抛售压力，毅然全数买进，独立支撑托盘，最终挽救了股市，有力地捍卫了港元与美元挂钩的联系汇率制度，保障了香港经济安全与稳定。

据媒体报道，在与国际炒家决战的关键时刻，中央政府派出了两名央行副行长到香港，要求香港的所有中资机构，全力以赴支持香港政府的护盘行动，成为香港战胜金融风暴袭击的坚强后盾。

香港金融保卫战是经济实力的较量。在1998年1月底，香港官方外币资产为981亿美元，同期，中央政府的外汇储备为1404.86亿美元，两者相加近2400亿美元。

当时的一项民调显示，75%的港人支持政府的干预行动。魏加宁评价香港政府的举措，认为香港总体上是一个自由市场，但当时香港面临的已经不是简单的市场波动，而是一次重大的危机管理，非常之时必须采取非常手段。

这场没有硝烟的金融战争在亚洲持续了两三年，一些亚洲国家的经济陷入萧条。而香港地区则较快地从危机中走了出来。中国内地受到的影响相当有限。正像有经济学家分析的，当时外汇的稳定就是一堵“防火墙”，为了维持人民币汇率稳定，外汇管理部门采取了一系列措施维持汇率和外汇市场秩序。而中国在亚洲金融危机中的表现也显示了大国的责任、智慧与勇气。

(上接5版)

开发区选人用人机制创新拉开了滨海新区法定机构改革的大幕，从此，全面取消编制管理，打破“铁饭碗”，全员聘任、竞争上岗，多劳多得。

郭纪涛是在这轮改革中竞聘成为开发区新能源和新材料产业促进局局长的。改革前，这个局的工作人员大多没有招商经验，改革的目的是激发出大家的狼性和血性。如今，这里没有人在办公室里坐着等待，而是主动出击四处招商，马不停蹄地拜访各个企业。

据统计，改革后滨海新区各开发区领导班子成员平均年龄47.7岁，比改革前年轻近6岁，硕士研究生及以上学历者占比达到76%。

滨海新区副区长、天津自贸区创新发展局局长尹晓峰介绍，该局2020年已成立，面向全球公开招聘副局长，目前已组建了一支年轻化、专业化、国际化团队，平均年龄35.3岁，其中很多人拥有硕士及以上学历，有国际学习或工作经历。

智慧新城

如今的滨海新区在19个国家级新

告别田赋鼎见证全面取消农业税

中青报 中青网记者 樊江涛

告别田赋鼎见证免征农业税，恩惠鼎记录党的一系列惠农好政策，告别贫困鼎纪念灵寿县脱贫出列，感恩鼎则铭记减税降费。4月5日，46岁的河北省灵寿县青廉村村民王英洁向中青报 中青网记者一介绍陈列在灵寿县青铜文化博物馆内一字排开、气势恢弘的四尊铜鼎。

鼎代表着权威，也是一种文化，我想通过铸鼎刻铭，把这些国家大事告诉子孙后代。自2006年开始，王英洁在父亲王三妮的带领下，两代农民匠人先后四次铸鼎刻铭。

改革开放40多年来，我国农村发生了巨大变革。谈及这对农民父子2006年所铸的告别田赋鼎，河北师范大学商学院副教授、北京师范大学经济学博士王艳芳认为，农业税废除无疑是我国农村具有标志意义的一次重大改革。

河北省党史研究室编研处处长闫丽则指出，最终全面取消农业税的农村税费改革是继土地革命、家庭联产承包责任制之后，新中国第三次农业制度的重大变革。

2009年5月，王三妮已将告别田赋鼎原件捐赠给中国农业博物馆。如今这尊见证了延续2600年的农业税走进历史博物馆的青铜鼎，也走进了博物馆，向观众讲述着它背后的故事。

新中国第三次重大农业制度变革

如今，灵寿青铜制作工艺已被河北省列为省级非物质文化遗产，王三妮名列省级非遗传承人，作为家族第五代匠人的王英洁也成为市级非遗传承人。1999年，王三妮创办了灵寿县山中青铜工艺品厂。

王英洁回忆，自己小时候，父亲在田间劳作之余，就为十里八乡的村民加工铜勺、铜烟袋锅等。作为世代务农的农民，14亩承包田曾是王三妮一家主要收入来源。记忆最深的是排着长队交公粮的情景。

农业税是国家对一切从事农业生产、有农业收入的单位和个人征收的一种税，俗称“公粮”。王艳芳介绍，农业税始于春秋时期鲁国的“初税亩”，到汉初形成制度。新中国成立以后，第一届全国人大常委会第九十六次会议于1958年6月3日颁布农业税条例。

农业税条例实施以来，对于正确处理国家与农民的分配关系、发展农业生产、保证国家掌握必要的粮源、保证基层政权运转等发挥了重要作用，但也在一定程度上加重了农民负担。

20世纪80年代中后期，农民负担问题逐步突出，引起党中央高度重视。从1990年起，党中央开始抓减轻农民负担工作，并取得了一定成效。

2000年党中央、国务院作出进行农村税费改革的重大决策，并率先在安徽全省和包括河北在内的一些省份的部分县市开展试点。

2005年12月29日，十届全国人大常委会第十九次会议决定，自2006年1月1日起国家不再对农业单独征税。

在闫丽看来，农业税的全面取消，标志着在我国延续了2000多年的农业税退出历史舞台，农村税费改革圆满完成阶段性历史任务。据统计显示，到2006年全面取消农业税后，与免税前的1999年同口径相比，全国农村税费改革每年减轻农民负担1250亿元，人均减负140元，平均减负率达到80%，农民负担重的状况得到根本性扭转。取消农业税给农民带来了看得见的物质利益，极大地调动了农民积极性，又一次解放了农村生产力。

正是在得知之一消息后，王三妮有了铸造告别田赋鼎的计划。历时近一年，这个直径82厘米、高99厘米，重达252公斤的双耳三足青铜鼎最终完成。

铸鼎花费近8万元。王英洁回忆，2006年红铜的价格格外高，为此父亲动员全家拿出打算买车的积蓄。为此他们家的买车计划又往后拖了两年。后来买的那辆雪铁龙，花了7万多元。

经过多方征求意见、反复推敲，时年59岁的王三妮在铭文中这样写道：我是农民的儿子，祖上几代耕织课税。今朝告别了田赋，我要代表农民铸鼎刻铭，告知后人，万代歌颂永垂不忘。

工业反哺农业，城市支持农村 时代的到来

王三妮和王英洁父子俩曾算过一笔账，作为曾经的国家扶贫开发工作重点县，2005年灵寿县一步到位全部免除了农业税，全家7口人按每人76元的标准缴纳的最后的一笔农业税共计532元。2006年，全国农业税全面取消后，14亩耕地享受国家粮食直补216元。

这两项相加就是748元。王英洁对中青报 中青网记者说，青廉村当时人均年收入也不过800多元。

王艳芳注意到，党的十六大明确提出了统筹城乡经济社会发展。

2003年12月31日，中共中央、国务院印发的《关于促进农民增收若干政策意见》，强调按照统筹城乡经济社会发展的要求，坚持“多予、少取、放活”的方针。

2004年9月，胡锦涛在党的十六届四全会上指出，综观一些工业化国家发展的历程，在工业化初始阶段，农业支持工业、为工业提供积累是具有普遍性的趋向；但在工业化达到相当程度以后，工业反哺农业、城市支持农村，实现工业与农业、城市与农村协调发展，也是带有普遍性的趋向。经过几十年的发展，我国总体上已经到了以工促农、以城带乡的发展阶段。

2005年10月，党的十六届五中全会明确提出建设社会主义新农村的重大战略任务。同年12月，中共中央、国务院印发《关于推进社会主义新农村建设的若干意见》，对社会主义新农村建设作了部署。

此后，新农合、义务教育阶段学杂费全免、农资综合补贴和良种补贴等一系列惠农政策接连出台。

对这样的变化，王三妮一家的感受真切而具体。王三妮的老伴患肾结石做肾切除手术，通过新农合得到了补贴，王英洁的儿子上小学，赶上国家免除义务教育阶段学杂费。

2007年，王三妮、王英洁这两位农民匠人再次铸鼎。在这尊感恩鼎上，父子二人用铭文一一记录下这些惠农政策：国家给农民施行合作医疗，农民看病住院，按规定治疗，国家补贴药费50%；国家对农村孤寡老人施行五保和低保，我村2007年有28人入了五保，有22人入了低保；国家施行九年义务教育，农民子女上学免费，我村共有学生270名。

2006年1月1日起中国农民彻底告别农业税，也标志着我国“以农养政”时代的终结和工业反哺农业、城市支持农村时代的到来。闫丽认为，王三妮、王英洁父子用质朴语言创作的铭文是这一历史转折的鲜活注脚。

青藏铁路：载着西藏人民奔向共同富裕

(上接5版)在这样的环境中几年如一日连续高强度工作，需要的不仅仅是奉献，横亘在建设者面前的更有多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱三大世界性工程难题。时任铁一院院长林兰生回忆说，为攻克多年冻土这一世界性难题，铁一院从2001年元月2日开始，每年都要在冬季和夏季，对青藏铁路多年冻土地段进行两次调查，对沿线布置的800多个测温孔进行连续地温观测。

冰山上的隧道

风火山隧道是一座建在冰山上的隧道，以轨面海拔4905米创世界纪录，自2001年10月开工至2002年10月贯通，未发生一起塌方事故。时任风火山隧道掘进队长任少强的任少强说，中国建设者攻克了冻岩爆破、低温混凝土灌注等10多项世界技术难题，打破了西方媒体“青藏铁路过不了风火山”的预言。

在我国铁路建设中，正是青藏铁路首

次推行了环保监理制度，始终坚持与水土保持治理同步，与环境保护协调的原则，通过路基边坡植草、取土场植被恢复等一系列措施，有效保护了原始的高原生态系统和自然景观，对沿线星罗棋布的自然保护区，则普遍采用人为扰动最小、对自然景观影响最小的线位方案，甚至不惜为此延长线路、增加投资。

经过5年的艰苦奋斗，2006年7月1日，首趟进藏旅客列车青1次驶出格尔木站，向拉萨奔去。7分钟后，开往兰州的藏2次首趟出藏列车从拉萨火车站驶出。

随着青藏铁路的通车，超过国土面积八分之一的西藏终于结束了没有铁路的历史，摘掉了中国唯一不通铁路的省级行政区的帽子。青藏铁路的开通带动了新一轮西藏热。2006年七八月间，许多游客乘坐列车进西藏，一些宾馆的床位纷纷爆满。

数据统计显示，没有铁路，运往西藏的物资85%依赖公路，运能、运量极其有限，运输成本居高不下。1978年，进藏物资不足10万吨，出藏物资不足5万吨；1998年，进藏物资78万吨，出藏物资32万吨。而

2006年青藏铁路开通后，当年进出藏物资就达到2491万吨。

青藏铁路也为西藏与青海、四川、云南、甘肃、陕西等省份的经济合作提供了良机。西藏向东可融入成渝经济圈，向北可融入陕甘宁青经济圈，向西还可以通过公路铁路连接尼泊尔等周边国家。特别是青藏铁路的延长线拉萨至日喀则铁路的通车，更进一步将铁路运输的优势向西藏的中西部地区推进。

把自己身体的一部分留在了那里

青藏铁路不仅加强了西藏与全国经济的一体化，还作为我国西部重要的国际通道之一，打通与印度、尼泊尔等南亚国家的经贸通路，成为中国与南亚区域合作的支点。中国工程院院士孙永福说，青藏铁路的建设者之一、全国劳模罗发兵说，这么多年一直想回青藏铁路看看。当年，他在青藏铁路施工两年多，原本近90公斤的体重掉到了74公斤。每个在青藏铁路待过的人，可能都把自己身体的一部分留在了那里。

数十万青藏铁路建设者中，有不少人

都和罗发兵一样，20年间没有机会回青藏铁路看看，但是越来越多的游客正是通过他们修建的铁路来到美丽的高原。统计数据，青藏铁路通车前一年(2005年)，西藏接待游客总人数只有180万人次。2006年青藏铁路通车，西藏当年接待游客总人数猛升至250万人次。而到了2019年，这一数字已经变成了4012.15万人次。西藏自治区旅游收入更是从2005年的19亿元，跃升至2019年的559.28亿元。

2013年9月15日至18日，在巴塞罗那举行的国际咨询工程师联合会(FIDIC)百年庆典中，青藏铁路和美国胡佛大坝、英吉利海底隧道、悉尼歌剧院等享誉全球的建筑一道，成功入选“全球百年工程”。

开通20年来，青藏铁路在冻土地带的运行时速始终保持在100公里左右，远远超过世界同类铁路40公里/小时的平均速度。

20年，弹指一挥间。2021年两会期间，全国人大代表、国铁集团党组书记、董事长陆东福表示：今年7月1日前，复兴号高原内电双源动力集中动车组开进西藏、开到拉萨。至此，复兴号实现了对31个省(区、市)的全覆盖。

