

李克强在经济形势专家和企业负责人座谈会上强调

守住稳增长保就业增效益基本盘

据新华社北京4月14日电 4月14日,中共中央政治局常委、国务院总理李克强主持召开座谈会,就当前经济形势和经济工作,听取专家学者和企业负责人的意见建议。

中共中央政治局常委、国务院副总理张高丽出席。

李克强说,在全球经济深度调整和我国发展进入新常态的大背景下,中国经济砥砺前行,增速等主要指标保持在合理区间,就业基本稳定,收入同步增长,能耗强度下降。同时,新旧产业和新动能转换正处在接续关键期,积极因素和新兴力量正在积

聚,行业和区域走势分化,结构调整起步较早的企业、行业和地区走势向好,但也必须清醒看到下行压力还在持续加大。我们要科学把脉形势,既分析客观因素,又要找主观原因,既对长期向好充满信心,也要做好应对更大困难和挑战的准备。尤其要更加注重培育新生力量,抓住和用好发展的新机遇,奋力开创工作新局面。

李克强指出,要充分认识我国发展仍具有巨大潜力、韧性和回旋余地,按照中央经济工作会议的要求,坚持稳中求进的工作总基调,保持定力,灵活施策,在区间调控的基

础上加大定向调控力度,针对新情况新问题,用好多种政策工具,守住稳增长保就业增效益的基本盘。

李克强强调,要把握好稳增长和调结构的平衡。政府工作报告确定的打造大众创业、万众创新和增加公共产品、公共服务的双引擎,推进互联网+行动计划,实施中国制造2025,推动中国装备走出去和国际产能合作,加强基础设施建设,发展现代服务业等系列稳增长、调结构的有力措施,可以释放出巨大的内需潜力。要抓紧政策措施和相关项目落地,精准增加短板投资,完

善创新创业政策组合,形成促进经济稳定增长和结构优化升级的新动能。

李克强强调,促进经济稳定增长要用足改革创新动力源,坚持以结构性改革推动结构调整,助力破障过坎,实现中国经济行稳致远。政府自我革命要加码,把简政放权、放管结合持续向纵深推进,通过进一步减少行政审批,破除制约市场活力和发展的各种束缚。财税、金融、价格、投融资等一系列改革也要同步推进,以形成叠加效应,释放改革红利。把开放之门开得更大,在积极参与国际合作竞争中拓展发展空间。

一面是驾校收费近年持续上涨,一面则是一些地方屡屡上演“驾考腐败”,考官违规收受“驾考红包”——

不为人知的“驾考腐败”

训,确保培训质量。

然而,记者调查发现,一些地方居民学车费连年上涨背后,是种种乱象屡禁不止乃至腐败问题。

以近日宣判的广东湛江驾考腐败“窝案”为例,湛江市车管所的39名驾考考官收受驾考人员红包,被查后合计上缴“红包”2100多万元,每科考试都有公开的“红包行情”:桩考100元,路考300元等等。

湛江市纪委办案人员告诉记者,收受“红包”主要有两种方式:一是驾校直接向学员抬高报价或收取额外费用,由业务员交给考官;二是教练直接向学员收取,考完试就把钱放在考官车内等。

“不给好处,就会在报名之后迟迟不笔试,笔试之后迟迟不上车,上车之后迟迟不路考。”安徽芜湖公交驾校一名学员告诉记者,驾校一直以“考位不足”为由拖延考试时间。无奈之下,他在准考证到期前,千方百计“托人”才终于能参加考试。

此外,近年来,各地严控驾校数量,学车排队现象加剧,驾校企业频频协会定价、大企业议价等“集体加价”风波。

“究其原因,尽管目前法规未禁止直接

申请驾驶许可,但个人并不便与上路学车、练车。”中国农业大学公共管理学院副院长

许光建认为,在一些地方,驾校垄断了安排学员到车管所参加考试的权力,车管所则把考试名额分配到驾校,这种模式使驾校有足

够底气“提价不提质”。

培训重价轻质或造成严重道路安全隐患,有地方探索学员自主预约考试

早在2011年颁布的交通运输部《道路运输业“十二五”发展规划纲要》就提出,切

实加快提升驾驶员培训等相关辅助业的服务能力和水平,满足人民群众日益增长的需要。

公安部相关负责人2014年也表示,将推动机动车驾驶人培训考试改革。

许光建等专家指出,从现实看,我国驾培行业的服务水平距离居民要求还有差距:一些地方多年来驾校数量和教练车数量几乎没有增长。

数据显示,2012至2014年,上海市驾驶员培训机构的数量仅从194户增加到203户。“从国内外来看,驾驶员培训作为一项公共性的社会化服务应当保持微利运转,‘重价轻质’可能造成严重的道路安全隐患。”华东师范大学社会学研究所所长文军认为,对于同城驾校集体提价,物价或备案部门有必要规范,判断是否存在价格联盟行为。

有业内人士表示,近年来,社会学车需求快速增长,由于驾校“行政审批”重牌照发放轻事后监管,驾校的驾考教学质量和容量已不能满足市场需求。”个别地方审批环节的垄断,导致区域驾培行业远远供不应求,由此滋生出涨价和多种腐败空间。”施利珏说。

法律人士表示,在新一轮驾考改革中,事前审批必须走向事后监管,才能维护消费者权益,消除寻租和垄断行为。

记者了解到,近日四川、广东深圳等地打破了驾校对驾考的专营权,开始试点学员自主预约考试。一些消费者也呼吁,驾校改革中可逐步兼顾居民的“自学自考”需求。

据了解,教育所取得的收益继续用于教育,学校形成的资产归法人所有,就是非营利性学校。而学校形成的资产归投资者所有,就是营利性学校。

驾校学费破1万元,“上市驾校”毛利率超50%

“新华视点”记者在多地走访发现,今年年初以来,不少地方的驾校报价均有一定涨幅。

“去年暑假咨询时还不到4000元,年底报名时却发现又涨了快一千元,只好赶紧报名。”北京市民周先生说。

在上海,与2011年初相比,多家大型驾校的普通C1照学车费,已从每人不足4000元涨至今年春节后的1万元左右。在上海规模较大的巴士驾校的多处报名点,销售人员表示,目前参加普通C1照“快速VIP班”的学费为每人12500元。

除了北京、上海这样的大城市,部分中小城市的驾校培训费也均有上涨:在安徽合肥,近4年来,C1照学费从每人不足3000元

涨至4000元左右;西安碑林区一家驾校负责人介绍,2011年花2300元即可通过全部考试,如今,学费已涨至每人3300元。连连上涨的学车费,让不少消费者感叹“学车贵”。

记者梳理发现,目前,A股已有多家从事驾培行业的上市公司或拟上市驾校,其毛利率均超过50%。位于安徽芜湖的上市公司亚夏汽车则披露,2013年其驾培业务毛利率为51%,驾培行业在交通运输业中堪称暴利。

“驾考红包”动辄数千万,服务价高质低暗藏腐败

根据我国道路交通安全法,机动车的驾驶培训实行社会化,驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定,对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培

训,确保培训质量。

然而,记者调查发现,一些地方居民学车费连年上涨背后,是种种乱象屡禁不止乃至腐败问题。

以近日宣判的广东湛江驾考腐败“窝案”为例,湛江市车管所的39名驾考考官收受驾考人员红包,被查后合计上缴“红包”2100多万元,每科考试都有公开的“红包行情”:桩考100元,路考300元等等。

湛江市纪委办案人员告诉记者,收受“红包”主要有两种方式:一是驾校直接向学员抬高报价或收取额外费用,由业务员交给考官;二是教练直接向学员收取,考完试就把钱放在考官车内等。

“不给好处,就会在报名之后迟迟不笔试,笔试之后迟迟不上车,上车之后迟迟不路考。”安徽芜湖公交驾校一名学员告诉记者,驾校一直以“考位不足”为由拖延考试时间。无奈之下,他在准考证到期前,千方百计“托人”才终于能参加考试。

此外,近年来,各地严控驾校数量,学车排队现象加剧,驾校企业频频协会定价、大企业议价等“集体加价”风波。

“究其原因,尽管目前法规未禁止直接

申请驾驶许可,但个人并不便与上路学车、练车。”中国农业大学公共管理学院副院长

许光建认为,在一些地方,驾校垄断了安排学员到车管所参加考试的权力,车管所则把考试名额分配到驾校,这种模式使驾校有足

够底气“提价不提质”。

培训重价轻质或造成严重道路安全隐患,有地方探索学员自主预约考试

早在2011年颁布的交通运输部《道路运输业“十二五”发展规划纲要》就提出,切

实加快提升驾驶员培训等相关辅助业的服务能力和水平,满足人民群众日益增长的需要。

公安部相关负责人2014年也表示,将推动机动车驾驶人培训考试改革。

许光建等专家指出,从现实看,我国驾培行业的服务水平距离居民要求还有差距:一些地方多年来驾校数量和教练车数量几乎没有增长。

数据显示,2012至2014年,上海市驾驶员培训机构的数量仅从194户增加到203户。“从国内外来看,驾驶员培训作为一项公共性的社会化服务应当保持微利运转,‘重价轻质’可能造成严重的道路安全隐患。”华东师范大学社会学研究所所长文军认为,对于同城驾校集体提价,物价或备案部门有必要规范,判断是否存在价格联盟行为。

有业内人士表示,近年来,社会学车需求快速增长,由于驾校“行政审批”重牌照发放轻事后监管,驾校的驾考教学质量和容量已不能满足市场需求。”个别地方审批环节的垄断,导致区域驾培行业远远供不应求,由此滋生出涨价和多种腐败空间。”施利珏说。

法律人士表示,在新一轮驾考改革中,事前审批必须走向事后监管,才能维护消费者权益,消除寻租和垄断行为。

记者了解到,近日四川、广东深圳等地打破了驾校对驾考的专营权,开始试点学员自主预约考试。一些消费者也呼吁,驾校改革中可逐步兼顾居民的“自学自考”需求。

据了解,教育所取得的收益继续用于教育,学校形成的资产归法人所有,就是非营利性学校。而学校形成的资产归投资者所有,就是营利性学校。

驾校学费破1万元,“上市驾校”毛利率超50%

“新华视点”记者在多地走访发现,今年年初以来,不少地方的驾校报价均有一定涨幅。

“去年暑假咨询时还不到4000元,年底报名时却发现又涨了快一千元,只好赶紧报名。”北京市民周先生说。

在上海,与2011年初相比,多家大型驾校的普通C1照学车费,已从每人不足4000元涨至今年春节后的1万元左右。在上海规模较大的巴士驾校的多处报名点,销售人员表示,目前参加普通C1照“快速VIP班”的学费为每人12500元。

除了北京、上海这样的大城市,部分中小城市的驾校培训费也均有上涨:在安徽合肥,近4年来,C1照学费从每人不足3000元

涨至4000元左右;西安碑林区一家驾校负责人介绍,2011年花2300元即可通过全部考试,如今,学费已涨至每人3300元。连连上涨的学车费,让不少消费者感叹“学车贵”。

记者梳理发现,目前,A股已有多家从事驾培行业的上市公司或拟上市驾校,其毛利率均超过50%。位于安徽芜湖的上市公司亚夏汽车则披露,2013年其驾培业务毛利率为51%,驾培行业在交通运输业中堪称暴利。

“驾考红包”动辄数千万,服务价高质低暗藏腐败

根据我国道路交通安全法,机动车的驾驶培训实行社会化,驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定,对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培

训,确保培训质量。

然而,记者调查发现,一些地方居民学车费连年上涨背后,是种种乱象屡禁不止乃至腐败问题。

以近日宣判的广东湛江驾考腐败“窝案”为例,湛江市车管所的39名驾考考官收受驾考人员红包,被查后合计上缴“红包”2100多万元,每科考试都有公开的“红包行情”:桩考100元,路考300元等等。

湛江市纪委办案人员告诉记者,收受“红包”主要有两种方式:一是驾校直接向学员抬高报价或收取额外费用,由业务员交给考官;二是教练直接向学员收取,考完试就把钱放在考官车内等。

“不给好处,就会在报名之后迟迟不笔试,笔试之后迟迟不上车,上车之后迟迟不路考。”安徽芜湖公交驾校一名学员告诉记者,驾校一直以“考位不足”为由拖延考试时间。无奈之下,他在准考证到期前,千方百计“托人”才终于能参加考试。

此外,近年来,各地严控驾校数量,学车排队现象加剧,驾校企业频频协会定价、大企业议价等“集体加价”风波。

“究其原因,尽管目前法规未禁止直接

申请驾驶许可,但个人并不便与上路学车、练车。”中国农业大学公共管理学院副院长

许光建认为,在一些地方,驾校垄断了安排学员到车管所参加考试的权力,车管所则把考试名额分配到驾校,这种模式使驾校有足

够底气“提价不提质”。

培训重价轻质或造成严重道路安全隐患,有地方探索学员自主预约考试

早在2011年颁布的交通运输部《道路运输业“十二五”发展规划纲要》就提出,切

实加快提升驾驶员培训等相关辅助业的服务能力和水平,满足人民群众日益增长的需要。

公安部相关负责人2014年也表示,将推动机动车驾驶人培训考试改革。

许光建等专家指出,从现实看,我国驾培行业的服务水平距离居民要求还有差距:一些地方多年来驾校数量和教练车数量几乎没有增长。

数据显示,2012至2014年,上海市驾驶员培训机构的数量仅从194户增加到203户。“从国内外来看,驾驶员培训作为一项公共性的社会化服务应当保持微利运转,‘重价轻质’可能造成严重的道路安全隐患。”华东师范大学社会学研究所所长文军认为,对于同城驾校集体提价,物价或备案部门有必要规范,判断是否存在价格联盟行为。

有业内人士表示,近年来,社会学车需求快速增长,由于驾校“行政审批”重牌照发放轻事后监管,驾校的驾考教学质量和容量已不能满足市场需求。”个别地方审批环节的垄断,导致区域驾培行业远远供不应求,由此滋生出涨价和多种腐败空间。”施利珏说。

法律人士表示,在新一轮驾考改革中,事前审批必须走向事后监管,才能维护消费者权益,消除寻租和垄断行为。

记者了解到,近日四川、广东深圳等地打破了驾校对驾考的专营权,开始试点学员自主预约考试。一些消费者也呼吁,驾校改革中可逐步兼顾居民的“自学自考”需求。

据了解,教育所取得的收益继续用于教育,学校形成的资产归法人所有,就是非营利性学校。而学校形成的资产归投资者所有,就是营利性学校。

驾校学费破1万元,“上市驾校”毛利率超50%

“新华视点”记者在多地走访发现,今年年初以来,不少地方的驾校报价均有一定涨幅。

“去年暑假咨询时还不到4000元,年底报名时却发现又涨了快一千元,只好赶紧报名。”北京市民周先生说。

在上海,与2011年初相比,多家大型驾校的普通C1照学车费,已从每人不足4000元涨至今年春节后的1万元左右。在上海规模较大的巴士驾校的多处报名点,销售人员表示,目前参加普通C1照“快速VIP班”的学费为每人12500元。

除了北京、上海这样的大城市,部分中小城市的驾校培训费也均有上涨:在安徽合肥,近4年来,C1照学费从每人不足3000元

涨至4000元左右;西安碑林区一家驾校负责人介绍,2011年花2300元即可通过全部考试,如今,学费已涨至每人3300元。连连上涨的学车费,让不少消费者感叹“学车贵”。

记者梳理发现,目前,A股已有多家从事驾培行业的上市公司或拟上市驾校,其毛利率均超过50%。位于安徽芜湖的上市公司亚夏汽车则披露,2013年其驾培业务毛利率为51%,驾培行业在交通运输业中堪称暴利。

“驾考红包”动辄数千万,服务价高质低暗藏腐败

根据我国道路交通安全法,机动车的驾驶培训实行社会化,驾驶培训学校、驾驶培训班应当严格按照国家有关规定,对学员进行道路交通安全法律、法规、驾驶技能的培

训,确保培训质量。

然而,记者调查发现,一些地方居民学车费连年上涨背后,是种种乱象屡禁不止乃至腐败问题。

以近日宣判的广东湛江驾考腐败“窝案”为例,湛江市车管所的39名驾考考官收受驾考人员红包,被查后合计上缴“红包”2100多万元,每科考试都有公开的“红包行情”:桩考100元,路考300元等等。

湛江市纪委办案人员告诉记者,收受“红包”主要有两种方式:一是驾校直接向学员抬高报价或收取额外费用,由业务员交给考官;二是教练直接向学员收取,考完试就把钱放在考官车内等。

“不给好处,就会在报名之后迟迟不笔试,笔试之后迟迟不上车,上车之后迟迟不路考。”安徽芜湖公交驾校一名学员告诉记者,驾校一直