



2014年02月11日 星期二

编辑:贾晶晶 E-mail:cen_finance@163.com 校对:筱华 美编:王祯磊

【马年前瞻之企业期盼】

简政放权雷声滚滚 企业感觉并不明显

■本报记者 赵玲玲

近日,李克强总理主持召开2014年国务院第一次常务会议,简政放权依旧是国务院新一年工作布局的首项议程。

事实上,自2013年两会以来,国务院先后多次召开常务会议研究部署加快推进政府职能转变事项相关工作,并先后分三批取消、下放334项行政审批等事项。由此可见,国家已经下大决心要解决和释放社会生产力和市场活力。然而与如火如荼的行政审批改革相对比的是,很多企业似乎并没有感受到对自己企业的发展有什么实质性的影响。

“简政放权”一年 企业浑然不知

“没听说简化呀,什么时候出台的?”当被记者问及近一年来,企业的行政审批程序是否有所简化时,辽宁省瓦房店市某广告公司的王经理显得一头雾水——“没简化,反而这两年还越来越复杂了,而且还能百分之百批下来。”

据王经理介绍,她的广告公司已经成立五年了。在成立之初,广告公司一些业务的审批只需通过路政局和市政局,而近两年,还多加了执法局这一道程序。

“正常情况下,我们公司的一个项目需要审批5—30天不等,有的时间要更长。”王经理无奈地说,“我们这属于县级市,感觉和国家的政策会差很多,不知道国家的主流政策能不能惠及到我们这的中小企业。”

重庆一家纺织企业的负责人王女士也对《中国企业报》记者表示,“关于国家的简政放权,我们没感觉到有什么具体的变化,应该不可能这么快,或许已经简化的程序可能跟我们没什么关系。”

长春一家建工集团的孙经理对此也深表同感,“没感觉到简化,以前该跑什么部门去审批,现在还是去跑什么部门。”

审批程序复杂 企业有苦难言

王女士坦言,现在很多企业在寻

求转向,拓展一下产业链条,但是过

程十分艰辛。“我们公司最近办了一个餐厅,由于涉及卫生和环保等方面,卡得很严,行政审批的程序十分复杂,而且审批的时间非常漫长,几句话都说不清楚。”王女士对记者抱怨道。

国家行政学院教授汪玉凯认为,大量的政府部门都掌握过多的行政审批、行政许可,固化它的权力,通过审批许可,在市场上过多的干预企业、干预社会,反过来助长了部门利益。

企业盼建立 “简政放权”的配套措施

“其实国家政策对老百姓是好的,都是为老百姓服务的,但是落实到地方,完全不是那么回事。就说去年国家出台的针对中小企业的税收吧,国家是鼓励减少,可我们这地方不但没少,反而更多。希望国家能对这些已经出台的政策到底能否切实落实到地方进行一些监管或后续的跟进。”上述广告公司的王经理对《中国企业报》记者说道。

对于行政审批下放问题,全国人大代表、娃哈哈集团董事长宗庆后认为,市场的现状是重审批轻监管,前面复杂繁琐,后面无人管理。其实行

政审批权的改革,下一步的理想目标是轻审批重监管,行业准入制定标准即可,后面严格监管,一旦出现问题,采取最严厉的惩罚措施。“过去我们市场经济不发达,很多人不知道干什么,所以需要引导大家去做什么,现在则不然,应该告诉大家不能做什么,其他的,非禁即入,完全放开”。

可喜的是,行政审批制度改革在2014年将再度提速。据称,下一步,在继续增加权力下放的同时,权力的公开透明也成为关键。按照国务院的改革措施,要公开国务院各部门全部行政审批事项清单,推进进一步取消和下放,促进规范管理,接受社会监督,切实防止边减边增、明减暗增。除公开的事项外,各部门不得擅自新设行政审批事项。逐步向审批事项的“负面清单”管理迈进,做到审批清单之外的事项,均由社会主体依法自行决定。

“国家应该在行政放权、行政收费等方面能做一次彻底的清理,确实需要部门来进行收费,那就彻底的放开,如果没必要的费用那就应该取消。我们希望政府能出台一些与简政放权相配套的措施,为这些政策的落实以及企业的发展提供一些保障。”王女士说。



CNS供图

物流企业呼声:请用法律取缔不合理收费

■本报记者 宋笛

对于物流人来说,刚刚过去的2013年并不是风平浪静的一年,随着税制的改变,成本的持续高涨,物流企业的利润空间进一步被压缩;电商的异军突起和社会对食品安全的逐渐重视对行业业态提出了更高的要求;物流行业内存在的非标准化、“小散漫”的现状也依然困扰着行业的发展。

在十八届三中全会召开后,一系列的简政放权措施给诸多行业卸下了重重的包袱,物流业也间接从其中受益。而在已经到来的2014年里,物流业的多位从业者也向《中国企业报》记者表达了自己对于国家简政放权和改革措施的期望。

O2O将成为 未来物流业发展重心

刚刚结束了公司内的一系列转型会议的青岛茂升祥物流咨询有限公司总经理牛志文告诉《中国企业报》的记者,在刚刚过去的2013年里,公司主要从事的是物流园区的策划和物流企业的信息服务,而在2014年,公司将会把一部分重心转移为企业提供“O2O”战略信息服务上。

2013年,物流业基建引来了新一轮的投资高潮,众多十亿级的物流项目上马,专业性的冷链物流园区从东向西逐渐铺开。多项国家政策的出台特别是与食品安全和农业发展相关的冷链物流扶持政策的出台,更为这一投资热潮注入一股强心剂。

不仅如此,包括苏宁云商、阿里巴巴等电商巨头也强势进入物流行业,马云构建“菜鸟”,注资日日顺;苏宁在多个重点城市布局物流节点,并获得快递牌照,意在构建苏宁自己的“物流云”。

业界急盼专门性法规 规范行业现状

与大型物流公司欣欣向荣的景象相比,一些中小型物流公司的状况却并不乐观。

“年前我们跑省外长途的早早就停了,最近就接一些省内的货,这临近年关的时候,路上收费比较多,跑一次搞不好还要赔钱,而且冬天气候也多变,万一下大雪耽误事儿。”济南二环北路物流中心的一家小型物流公司的负责人说。

而谈及物流业对简政放权的诉求,诸多业内人士则表示,如今物流业的准入门槛已经很低,在审批流

程方面也相对便捷。业内最关心的就是经营环境问题。

“物流业现在最缺的不是某一个方面的简政放权,而是一部专门性的法律法规。”牛志文说。

“物流业在近年发生了巨大的变化,业态的情况也是错综复杂,很多物流行业的纠纷形态都是以前的法规里没有详细规定的。比如说物流送达时间,各个物流公司都有自己的解释条例,虽然这也是在相关法律的规范内,但由于相关法律的严重滞后性和模糊性,导致这一问题实际上只由物流公司进行自我约束,相关政策可以补一时漏洞,但长远来看还是需要专门的法规制约。”牛志文说。

“如果有一部专门性的法规,对物流业的准入、货物运输规范、物流合同的权责等多方面进行明确区分,让物流企业在从业时能有明确的法规参考,对物流行业来说就是最大的简政放权。”牛志文告诉《中国企业报》的记者。

合理税负与收费 成众多企业愿景

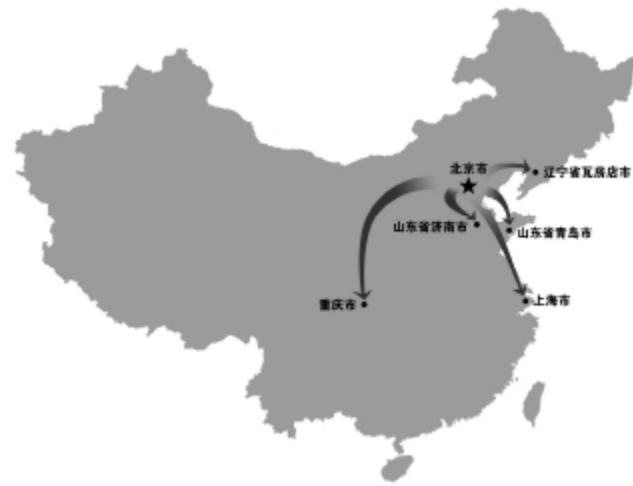
据了解,我国目前物流行业的平均利润率仅有不到3%。而物流行业中的诸多成本仍然处于上升的阶段,

对于这一成本压力,诸多物流人都认为应该从政策的角度合理物流税收,规范不合理的收费。

上海广德物流副总经理徐政新曾向记者表示,营改增后,由于物流行业的进项抵扣类目过窄,导致其企业的实际赋税压力上升近4%。荣庆物流供应链有限公司执行总裁熊星明也表示,营改增后通过几个月的大致计算,发现新的征税方式对公司的利润率影响在2.7个百分点左右。他认为对于物流业来讲,2014年对物流行业最迫切的政策应该是调整物流业增值税的进项抵扣类目,能保证物流业享受到新税种带来的优势,减少物流企业的成本压力。

对于公路型物流企业来说,更为迫切的是规范不合理的路政收费。济南二环北路一家物流公司的负责人向记者表示,目前对于中小型物流公司来讲,没有什么成本比不合理的罚款收费更难以接受了。

“有些不合理的收费项目已经不是一天两天了,从我十年前做物流的时候就有这种情况,不仅有路政、交通的不合理收费,还有些村民拉条绳子就能收过路费。我们对简政放权没有别的期待,就是希望能把这些不合理的收费规范一下。”这位负责人告诉记者。



养殖及食品加工业 “准生证”仍难领

企业呼吁简化审批手续,降低审批费用

■本报记者 张博

随着中央和地方政府相继取消大量审批事项,简化了很多审批程序,但是由于原有的审批体系过于庞杂,诸多利益关系模糊,使得行政审批制度改革一直难以“真正改到位”。以食品安全为例,以往各级政府为了便于管理,形成了重审批、轻监管的行政模式——从企业准入环节加强审批,导致企业办理各种许可证手续多、耗时长。

养殖畜牧业门槛仍未降,食品企业“领证”难

经过一系列的简政放权,目前,食品安全的主要监管部门由从前的5个减少为农业部和国家食品药品监督管理总局2个。但是,个人或企业想进入养殖畜牧业或是农产品加工业的门槛依旧不低,在某些环节依旧存在手续繁琐、审批复杂、层层拔毛的现象。记者在调查中发现,农民想发展养殖业,依旧得去跑土地局、畜牧局、建设局、规划局等多个部门。

据记者了解,虽然畜牧兽医行政审批已经得到了大大的简化,但在实际操作中,当前的行政审批制度仍存在一些问题。例如有些地方养殖户就反映,如《动物诊疗许可证》审批等应依法下放到下级畜牧兽医行政机关的畜牧兽医行政审批事项仍然没有下放,需要管理相对人到上级部门办理,增加了办理的难度。而有的行政审批事项已被取消但有个别地方仍在实施,有些畜牧兽医行政管理事项,形式上未明文设立许可,实际操作中存在增设许可事项、许可条件、前置审核或将管理要求与法定许可事项挂钩的现象。

不仅是在上游的养殖环节,在食品生产加工行业,“准生证”也是企业最大的负担。据报道,一个食糖大袋改小袋的食品分装厂竟然必须设立四十多项规章制度、花费六七万元才能获得生产许可证;投资一家宾馆必须办理特种行业经营许可、卫生经营许可、食品流通许可、餐饮服务许可等多种证件,10多个部门跑下来,短则1—2个月,长则2—3年。

就连中国首富、娃哈哈集团董事长宗庆后也是满腹苦水,“一个食品企业至少要花三四个月去申领许可证”。连中国食品制造业的龙头娃哈哈都头疼的“准生证”,对那些小型的食品加工企业的难度就可想而知了。在记者采访中一位县级食品厂老板就对记者大吐苦水,“一个证办下来县、市、省三级就要花费五六万元。”不仅如此,每年养证费还需要几万元。

按照规定的程序,企业办理食品生产许可证,首先要向市级质量技术监督局(以下简称“质监局”)提出申请,经其审查、受理后将材料上报省质监局,由后者派审查组对企业进行现场审查、抽样检测,最终由省质监局决定发证与否。需要企业准备包括各种合同、图纸、发票、照片等多达数百项的申请材料,每次都要动员十多个员工准备近半年时间。

企业希望主管部门发挥服务职能

从调查走访中记者发现,对食品行业而言,众多从业者希望改革并非是简单的“一减了之”,而是希望主管部门能够在为企业松绑的同时,更多地发挥其服务职能。由于行政许可事后监督的管理成本和难度远高于行政审批的成本,过去主管部门习惯于以“审”代“管”,对行业的监督方式缺乏研究,缺乏对行业内养殖户或养殖企业的扶植帮助政策。例如席卷而来的H7N9型禽流感,已造成中国禽行业损失近百亿元人民币,虽然政府对受损的相关个人和企业按一定标准给予补偿。不过,这种补偿仅限于疫区范围,对于受到禽流感冲击的整个中国禽业,缺乏一个覆盖更广的扶助手段。不少养殖户表示,相关部门可以考虑给养殖户提供生计稳定资金和经营稳定资金,帮助其渡过暂时的难关,等到市场复苏时,能迅速恢复扩大生产,确保市场供应。再例如,养殖户或养殖企业如果想扩大建设规模,新建养殖小区用地还要受土地、耕地等有关管理法规的制约,但由于缺少明确的政策依据,养殖业用地审批难度大。

据记者了解,在国家食品药品监督管理总局组建后,食品生产许可证的审批职能,已从国家质检总局划入该部门。截至2013年底,县一级机构组建完毕,全国食药系统的机构改革基本完成。采访中,受访食品企业负责人普遍希望新的部门能遵循国家简政放权的理念,简化审批手续,缩短审批周期、降低审批费用,改变过去重审批轻监管的思路,切实保障食品生产的安全。