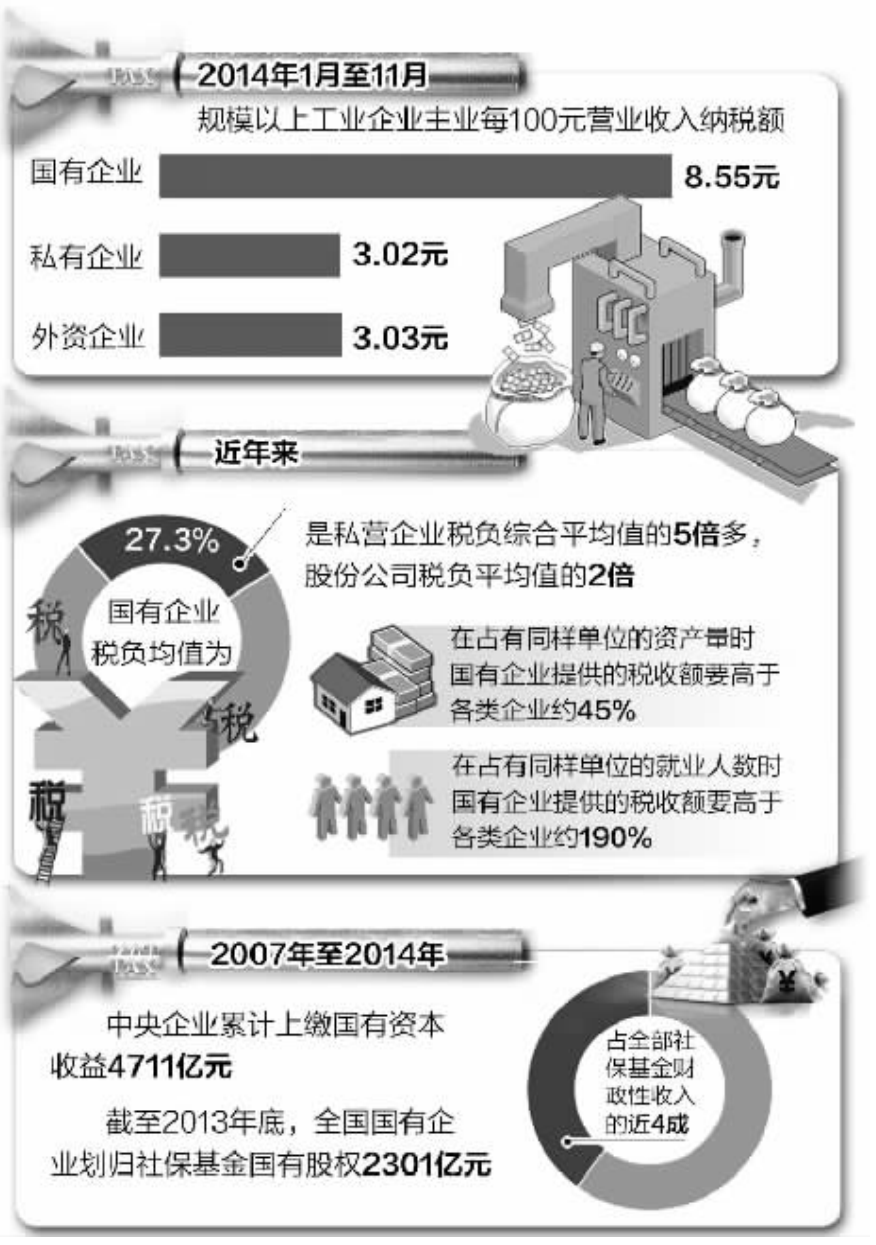
国家税收半数来自国企引热议，专家建议——

打造企业公平竞争环境

本报记者 李予阳

视点

近日，关于国有企业税负远高于其他企业的言论在社会上引发热议。既要看到承担着多重社会责任的国企对于国民经济作出的重要贡献，也应看到这一现象反映出我国经济存在结构失衡的问题。面对正在推进的新一轮国企改革，进一步明确发展方向，为国企公平参与市场竞争提供公正平台显得尤为重要——



近日，在2014国有企业改革发展研讨会上，国务院国资委研究中心主任楚序平表示，从2014年1月至11月中国规模以上工业企业主业每100元营业收入纳税率来看，国有企业税负为其他企业的两倍多，这一观点引发热议。

此前，有学者通过近几年的数据研究得出，国有企业的税负明显高于其他类型企业。中国企业改革与发展研究会副会长李锦认为，在推进国企混合所有制改革和鼓励民资进入垄断性行业的背景下，如何实现国企与私企、外企税负的平衡，为国企建立公平竞争环境是有关部门面临的重要问题。

辩证看待税负比例高

不久前公布的2013年中国私营企业500强纳税共计是4744亿元，而中石化一家便达3363亿元。2014年7月28日，财政部公布了“2013年全国国有企业财务决算情况”则更为全面清晰地显示了国企税负。报告显示，2013年，全国国有企业（非金融类国企）上缴税费3.8万亿元，比上年增长5.4%。

“可以计算一下，3.8万亿元除以2013年全国总税收110497亿元，全国非金融类国企纳税额占全国总税收的34%。假设金融类国企纳税总额与非金融类国企持平，那么所有国企纳税总额占全国总税收便是68%。假设金融类国企纳税总额只有非金融类国企的一半，所有国企的纳税总额也超过了全国总税收的50%。”李锦说，“国企只占整个经济规模的四分之一，从业人员仅占五分之一，但是国家的税收有一半要靠国企。”

他分析认为，国企纳税占比高，主要因为国企管理更规范，税收征管机制更健全。而近年来随着国企公司治理结构的完善和管理水平的提升，竞争机制赢得发展实力，国企的利润创造能力和税收贡献水平有了明显提高。同时也应当承认，高税收很多集中在某些特定行业，例如，资源垄断行业往往需要缴纳高额特殊税种，这恰好又是央企集中的行业。国企利润和纳税方面的快速增长，反映出我国过度依赖投资的经济内生性结构失衡问题。

同时要看到的是，我国民营企业解决了75%以上的城乡就业和90%以上的新增就业。国民共进是我国当前全面深化改革的重要立足点。

国企贡献的不止是税金

国企纳税贡献只是国企履行社会责任的重要方面之一。长期以来，国有企业坚决服从中央宏观调控，落实国家决策、保障经济安全，保持了快速发展的良好势头。在国家和社会遭遇重大自然灾害和危机时，国企冲锋在前。

2007年至2014年，中央企业累计上缴国有资本收益4711亿元。截至2013年底，全国国有企业划归社保基金国有股权2301亿元，占全部社保基金财政性收入的近四成。2013年，中央企业结对帮扶239个国家扶贫开发工作重点县。

在新常态下，国有经济发展担负着更加重大的历史使命。服务国家战略，国企新增投资额非常大，例如“一带一路”等战略落地需要投入支撑。

需要看到的是，目前国有企业的历史遗留负担还很重。推进剥离企业办社会职能和解决历史遗留问题，也需要建立成本合理的分担机制。

厘清身份很重要

多年来，国企以利润诉求为重还是以公共利益为重的争论一直不断。不同的目标，意味着不同的评价体系。只有厘清身份困惑，才能明确发展方向。这也是今年国企改革的一项重要内容。

“要为下一步国有企业公平参与市场竞争提供公正的平台。”楚序平说。他认为，要深入做好准确界定不同国有企业功能工作，完善整体的配套评价体系；要对不同类别国有企业，明确主要特点、发展目标、改革方向，分类推进改革调整，加强分类监管、分类考核；进一步明确国有企业的国家所有权政策，明确国家对国有企业的重要政治目标、经济目标和社会目标，明确对具体中央企业的商业目标，包括保值增值、经济增加值等财务指标。他强调，“在分类之后，亟须尽快建立对国有企业的科学评价体系。”

李锦认为，随着混合所有制改革和鼓励民资进入垄断性行业步伐的加快，国企与民企、外企处在同一条竞赛起跑线上。90%以上央企都将划分为商业竞争类。混合所有制改革后，企业营业收入的纳税率怎么确定，怎样协调推进国企改革与财税体制改革，进一步完善财税体系，是个新议题。

细节决定成败

林高照

财经絮语 Editor's Desk

党的十八届三中全会拉开本轮国资国企改革大幕，经过2014年的反复酝酿和试点，2015年将迎来国企改革的重大突破。“1+N”10项改革措施将出台，国企并购重组和资源整合力度也将进一步加大。方向明确后，改革成败关键在政策细节。

习近平总书记在2014年3月9日参加十二届全国人大二次会议安徽代表团审议时指出，“发展混合所有制经济，基本政策已明确，关键是细则，成败也在细则。要吸取过去国企改革的经验和教训，不能在一片改革声浪中把国有资产变成牟取暴利的机会。改革关键是公开透明。”

所谓细则就是政策细节，是具体的操作规范。国企改革是国企、民企和外企共同参与的改革机会，是为了提高企业效率，促进经济繁荣发展和增加人民群众的福祉。但没有规则的改革很容易变成少数人侵吞瓜分国有资产的暴富机会。因此，必须确定改革的政策细节和操作规范，确定不能碰的“高压线”。深入研究政策细节，预研预判可能出现的问题，大力提高顶层设计的针对性和政策细节的精准性。

目前，在某些地方的混改实践中，也出现了“为改革而改革”、“设立混改进度指标”等大轰大嗡的现象，一些没有必要混改的国企为完成指标也盲目混改。

下一步亟须研究混合所有制等改革的政策细节，宜独则独、宜控则控、宜参则参，须进场交易、竞价交易，禁止协议出售。还应规范国有资产评估，完善国有资产定价机制，严格操作流程，确保公开透明，切实防止国有资产流失。而员工持股改革因其敏感性宜先选择部分企业进行试点，在总结经验基础上稳妥有序开展。

热点点击

公共文化服务体系制度框架即将出台

据新华社北京1月5日电 （记者周玮） 来自文化部的最新消息说，《关于加快构建现代公共文化服务体系的意见》和《国家基本公共文化服务指导标准》作为公共文化服务体系的制度框架，即将出台。

这是新任文化部部长雒树刚5日在全国文化厅局长会议上透露的。“这是公共文化服务体系建设的标志性重大节点，是我们推进公共文化事业发展的一个重大机遇。”雒树刚说。

据了解，文化部在2015年将以贯彻落实这两个文件为主线，坚持重心下放、资源下沉、服务下移，加快建立覆盖城乡、便捷高效、保基本、促公平的公共文化服务体系。

具体工作将从三个层面展开：以标准化推动基本公共文化服务均等化，抓紧制定配套政策，稳步推进标准化试点，加快推进贫困地区公共文化服务体系建设；创新公共文化服务管理体制和运行机制，继续开展示范区和示范项目创建，推进基层综合性文化服务中心建设，培育文化类社会组织，引导和推动各级政府向社会力量购买公共文化服务的开展；深入实施重大文化惠民工程，统筹推进重大公共数字文化工程，建立统一高效的基层公共数字文化服务平台，加强文化志愿服务工作规范化制度化建设。

新闻追踪

武汉餐厨垃圾为何回收难

本报记者 郑明桥

《武汉市餐厨废弃物管理办法》于2013年12月1日正式实施，至今已有1年多时间。近日，《经济日报》记者行走于武汉三镇发现，武汉餐厨垃圾仍未得到有效利用处理。武汉市政协常委、市民建副主委李海波介绍说，根据《武汉市餐厨废弃物管理办法》规划，武汉拟分两批建设5座餐厨废弃物处置厂，处理规模均为每日200吨。其中，汉口西部餐厨废弃物处理厂是武汉最早启动的项目，按计划应于2014年6月投入运行，但时至今日，该项目仍未能如期投入生产运行。

对此，武汉市城管委相关负责人介绍说，第一批餐厨废弃物处置项目已于2012年8月完成招标，中标的3家企业已陆续投入项目建设阶段。其中，汉口西部和武昌地区两个项目正在土建施工，预计将于今年上半年建成投产。

“餐厨垃圾的处理，难点在于收集。”武汉市城管委相关负责人介绍说，城管部门将对产生餐饮废弃物的餐馆酒店等征收处理费，这意味着现有的餐厨垃圾收运利益链将被截断。

据业内人士透露，目前对于餐厨废弃物的处理，武汉市已经形成了一条产出、收购、加工、售卖的较完整的民间产业链。记者近日走访了武汉市多家餐馆酒店，大多数餐饮从业人员均不愿谈及此话题。武昌八一路小洪山百帝园韩国料理店相关人士说，“支持政府对垃圾进行统一回收处理，有利于垃圾有效利用，但如果收费就不太合理了。”

武汉市城管委主任干小明表示，建立政府专营的餐厨垃圾收运体系，目的是让餐厨垃圾流向有本“明白账”，杜绝地沟油。具体做法是建立以区为主、政府专营的收运体系，依托城管部门，统一收运、监管，做无公害化处理，从源头上控制地沟油。

据了解，关于餐厨垃圾收费，武汉市拟考虑“谁污染谁付费、谁产生谁付费”，采用“免一减二”（第一年免费，第二、三年进行减收）的方式向餐饮企业收费。同时，启动由政府统一对餐厨废弃物的收运处理进行补贴的工作，逐步实现市场化运作。

两个“巨无霸” 合力“走出去”

本报记者 齐 慧

新闻深一度

随着高铁技术走向成熟，机车生产达到规模化和产业化，价格进入合理范围，再加上国家相关部门的有效监管，不必担心南车北车合并后出现垄断。确定合并之后，两家企业应尽快优势互补，统一技术路线、品牌标识等，打造一个更有口碑、更加闪亮的高铁新品牌

2014年12月30日，万众瞩目的中国南车、中国北车合并方案公布。合并采取南车吸收合并北车的方式进行。合并后新公司中文名称拟更改为“中国中车股份有限公司”，简称为“中国中车”。

合并消息发布之后，公众最先关注的是股票市场。从资本市场的角度看来，南北车合并是重大利好。自去年12月31日复牌以来，南北车股价已经连续两个交易日涨停，业内人士分析，预计复牌初期的购买力仍将继续，上涨趋势还会延续。

可也有人担心，两个“巨无霸”的合并会不会形成垄断？

近年来，随着中国高铁和轨道装备产业的迅速发展，中国北车、中国南车进入快速发展期。两家企业不仅包揽了国内所有动车组制造市场，还有80%以上的货运列车以及大部分地铁车辆制造市场份额。

在高铁动车组方面，两家企业都能生产运营时速380公里的CRH380系列高速动车组，至今已安全运营超过4亿公里。

在海外，两家企业凭借可靠的技术、成熟的国内运营经验以及相对低廉的价格，产品已出口到80多个国家和地区。

其实南北车原是一家。2000年，南北车的前身——中国铁路机车车辆工业总公司（以下简称“中车公司”），与原铁道部所属的中国土木工程集团公司、中国铁道建筑总公司、中国铁路工程总公司、中国铁道通信信号总公司全部完成与原铁道部的脱钩。

由于担心中车公司会造成“垄断”，2000年9月，经批准，中车公司又一举分拆为两家国有独资大型集团公司——南车和北车，并划归国资委管理。南车、北车两大集团由此成为竞争对手。

同济大学轨道交通研究院研究员孙章认为，当初分立，是为推动国企改革、解决激发企业竞争活力这一主要问题。

当时，两家公司在技术上都还不成熟。正是通过14年的竞争发展，形成了各自的技术路线和竞争优势。从2014年的动车组生产订单招标可以看出，两家公司各有所长，中国南车中标250公里时速的动车组居多，北车则在高寒高铁方面更具优势。

时至今日，我国已经拥有了高铁的技术优势和成熟的运营经验，中国高铁已进入“走出去”与国际轨道交通企业同台竞争的新阶段，面临的是如何发挥中国高铁整体实力、打响中国高铁品牌、输出中国标准的问题，这时需要让两个企业拧成一股绳，形成合力，统一技术路线。因此合并是正确的选择。

专家认为，不用担心会形成新的垄断，现在高铁技术已经非常成熟，机车生产已经达到规模化和产业化，国产化率达到90%以上，价格已经进入合理范围。此外，还有国家相关部门监管，不会发生垄断问题。专家建议，等一切程序走完，确定合并之后，两家企业应尽快优势互补，统一技术路线，统一品牌标识等，打造一个更有口碑、更闪亮的“中国高铁”品牌。

金视界

羊年生肖邮票在京首发

1月5日，市民在北京朝阳区一家邮局排队购买生肖邮票。当日，中国邮政集团公司在京首发第三轮生肖邮票——《乙未年》特种邮票。

本报记者 赵 晶摄

本版编辑 王薇薇 李 瞳
美 编 夏 一
本版邮箱 jjrbjrcj@163.com