

给企业减税,让利给职工

柳传志关于收入分配改革的建议引来代表委员响应

本报北京3月6日讯(特派记者 李文鹏 刘红杰)“政府是否能适当降低对企业的税收,然后用制度作保证,让企业把这部分利益转让给员工?”6日上午,在全国人大四次会议北京团审议政府工作报告时,全国人大代表柳传志如是说。在去年的全国两会上,类似的建议屡被企业界代表委员提及。

3月6日上午,在十一届全国人大四次会议北京代表团审议政府工作报告时,全国人大代表、联想集团董事局主席柳传志说:“我们都有一个感觉,就是国家财政收入的增长大于GDP的增长,而GDP的增长又大于城乡老百姓收入的增长。老百姓怎样才能有钱呢?我有一个建议,政府能否适当降低对企业的税收,然后

用制度作保证,让企业把这部分利益转让给员工?”

“我完全同意柳传志代表刚才的建议。”全国人大代表、北京燕京啤酒集团董事长李福成赞同道。

对于增加城乡老百姓的收入,政府工作报告大篇幅涉及,但柳传志认为这还不够,“很多中小企业,特别是沿海的企业,为企业员工缴

纳社保都有困难,政府可以让出一部分利益,让他们保证,把这部分利益用到员工身上。”

对此,全国政协委员、山东省政协副主席、山东省工商联主席王乃静也持相似观点。“进一步减免小微企业的税负,能让企业老板有富余,给工人增加福利。”王乃静说,他在山东调研发现,微小

企业的税收在山东省每年2700多亿元的地方财政收入中仅占了六七十个亿,减免它们的税负,对政府来说并非难以承受。

“增加城乡老百姓的收入,关键是要扭转劳动报酬在初次分配中所占比重过低的现状。这就要改变政府、企业、个人在初次分配中的比重,政府少拿一些,企业少拿

一些,个人多拿一些。政府不要与民争利,让老百姓腰包的收入增长与经济增长趋向一致。”全国政协委员、天津商业大学副校长、南开大学经济学教授邱立成说。

“如果能通过给企业减负实现职工得利,就更能保证老百姓有消费的能力。”柳传志说,这样才能实现依靠消费拉动国民经济发展的目标。

“两会三人行”热议公车改革

“待遇论”是公车改革最大阻力

本报特派记者 王光照 马云云



主持人:
本报首席评论员 张金岭

本期嘉宾:
全国政协委员 孙继业

本期嘉宾:
全国人大代表 叶青

多年来,不论在民间还是在学术界,对公车改革的呼声都非常高。今年,这一呼声终于得到有力的回应。5日,温家宝总理所作的《政府工作报告》中指出,要规范公务用车配备管理并积极推进公务用车制度改革。这意味着,目前只在部分地区试点的公车改革有望有“大动作”。

6日,本报“两会三人行”栏目邀请了全国政协委员、山东省监察厅副厅长孙继业,全国人大代表、湖北省统计局副局长叶青走进本报“北京直播室”,与本报首席评论员张金岭就公车改革这一话题进行观点碰撞。

相关视频见大众网(www.dzwww.com)和齐鲁晚报网(www.qjwb.com.cn)。

公务员也是改革的推动者

张金岭:公车改革我们提了这么久,但是还没有实质性进展,两位认为公车改革的最大阻力是什么?

叶青:阻力来自两方面,一个是“待遇论”,有些干部到了一定的级别,希望享受一些待遇。如果进行车改,就意味着使用公车的待遇取消了,很多人不一定能接受。我们有公车定标的规定,车多了一定要退,但很少有单位的车多了,会把旧车退回去,因为他们担心用车指标被废掉。另一个是“安全论”,很多人认为官员自己开车容易埋下安全隐患。不过我认为开车是一种熟练工种,熟练以后应该没问题。

孙继业:车改进展慢的关键原因是领导认识和观念问题。就拿“小轿车”这个名称来说,在外国念“car”,翻译过来就是“小汽车”,但我们翻译成了“小轿车”,这与历史有关。过去官员出门,武官骑马,文官坐轿。汽车引进以后首先是官员使用,所以翻译时就有了中国特色,加上了“轿”字。这表明汽车成了身份、地位和待遇

的象征。

张金岭:最大的推进力又是什么?

叶青:我认为是一种民主精神。现在提公车改革的主要有三种力量,一种是学者的建议,一种是民众的要求,还有就是公务员自身的要求。经过了解,很多副厅级干部不是很赞成车改,处级和副处级以下的干部倒是比较支持,这样他们好拿一些交通补助。

车改不是向既得利益妥协

张金岭:公车问题是不是一个孤立的问题,它的产生从大背景上来看,是由哪些主要因素促成的?现在参加车改的,多数是党和国家明确规定不应享有专车的公务员,实际上是认可了一些官员的不当得利前提下的改革,是在承认特权的前提下进行的,是将特权合法化,本身就是向既得利益妥协,不是真正意义上的改革。

孙继业:公车改革一直是老百姓关注的社会热点,从反腐倡廉的角度来讲也很重要。改革开放之初,国内汽车生产厂家少,一些领导干部超标配备进口车,当时引起很大反响,群众说他们“屁股底下

半座楼”,这是“马路上的腐败”。

我不完全同意这个观点。车改不是认可一些官员的特权,实际上这些领导有车,但不一定是专车。省部级领导可以配专车,其他领导不是不让配车,按照规定,他们可以使用工作用车。车改后是取消一些官员的固定用车,跟大家一个待遇,这样更加公平。

张金岭:公车改革除了节约行政成本,也就是说“省钱”了,还有没有更深的意义?

叶青:公车私用容易损害政府的社会形象;另外,车改之后还能在一定程度上缓解城市堵车的问题。如果我用专车,司机接送我上下班,就要来回四趟,而现在我自己开车,只要两趟就够了。

车补不能成变相增加福利

张金岭:现在进行车改,各地的改革方案不一,有的成了变相增加福利,导致改革变味走样。我们强调要注重改革的“顶层设计”,那么其核心最要害的内容应该是什么?

叶青:我认为首先要给公务员进行交通补贴。补贴数额可以与工资类别结合起来,确定哪一级的官

员应该给多少。这个数额政府既能给得起,又不能变成给公务员变相增加工资。例如有的城市车改后给每个副局级干部每月补贴2600元,这个数字就有些高。现在我在尝试车改,每个月定的费用是1000元,这个数额在武汉基本够用。

对于单位公车处理,我认为可以分为三部分:旧车能处理的就通过拍卖等形式进行处理;对于好车,省政府可以集中起来放到公车管理中心;另外每个厅局可以留三四辆车,除厅长用一辆车以外,其他车辆用于接待。

现在大家最担心的是,公务员拿到钱后仍然违规用车,所以有必要设计公车监督制度。我觉得可以像广州那样给公车安装GPS,单位能知道每辆车都到了哪里。在外部,可以给公车用特定颜色的车牌,上面再写上“公”字,让老百姓知道这些车用的是纳税人的钱,以便监督。

孙继业:到目前为止,公车改革还没有固定的模式,各地车改政策也不大一样,导致各地出现车改乱象。有些地方变成了变相发补贴。建议国家有关部门尽快出台全国统一的公车改革指导意见。各地可以先搞试点,然后再逐步推行,积极稳妥地推行公车改革。

全国政协委员丁仲篪:应建立海外投资风险评估机制

本报北京3月6日讯(特派记者 吉祥)利比亚撤侨事件从一个方面凸显了企业“走出去”的风险。6日下午,全国政协委员丁仲篪、孔庆平表示,应尽快建立海外投资风险评估机制,为企业实施“走出去”战略提供有益参考。

在政协经济界别的小组讨论中,全国政协委员、中国华融资产管理公司总裁、党委副书记丁仲篪表示,因为利比亚政局不稳,在利比亚的中资企业遭受了不小的损失。他认为,企业实施走出去战略时,需要掌握国外的情况,“建议政府尽快建立海外投资风险评估机制,使企业在走出去占领国外市场和资源方面能够得到更好的保障。”

曾在迪拜、印度等地有过投资的全国政协委员、中国海外集团有限公司副董事长、总经理孔庆平在接受本报记者采访时也谈及利比亚撤侨事件背后的“走出去”反思,“没事就好,一出事就全砸进去了。”

孔庆平说,从利比亚撤侨事件可见,建立海外投资风险评估机制非常必要。

全国人大代表张工:北京治堵效果还需时间检验

本报北京3月6日讯(特派记者 李文鹏)6日上午,当记者询问北京“治堵”效果如何时,全国人大代表、北京市发改委主任张工回应说:“‘治堵’实际效果还需时间检验。”

张工说,北京的“治堵”刚出台不久,实际的效果究竟如何,“还需要经过一段时间用实践来检验。”

他介绍说,为了应对交通拥堵,北京今后五年将继续大力发展公共交通。“轨道交通将由现在的336公里,发展到660公里。我们还会在现有基础上,继续大力发展大容量公交。”另外,继续通过调控手段解决交通拥堵,“要对车辆总量进行适度调控,还要通过收取停车费用,适度提高用车成本。此外,还要引导市民合理出行,尽量选择公共交通。”

张工说,为解决城市拥堵,北京还将建高水平的新城,以分解核心城区的人口压力。

金岭观点

我们期待的是行动

张金岭

公务用车成为问题,是由很多复杂因素促成的,发展到今天的程度,是长期积累的结果;相应地,现在谈公车改革,也不能把它看成一个简单的过程,企图以某种“快刀斩乱麻”的痛快方式彻底了结,很难。

如果我们能从现状出发看公车问题,而不是从某种理念出发评判现状,那就得承认,公车问题不是孤立存在的问题,它的改革,既需要行政权力积极回应公众舆论对公车改革的呼声,也需要在现有制度背景下,来自人大的监督和必要的社会监督、公民监督的压力,

其中最为重要的是人大对政府的预算监督问题。多年来,公车之所以消耗了那么多的财政资金,最终成为今天必须面对的一个重大改革议题,现有制度框架下对政府预算监督不到位,是其根本原因——这是个比公车改革大得多的问题。当然,公车存在的问题,还有其他

原因,比如“官本位”意识、特权意识等等,这都是车改必须面对的现实阻力。

公车改革既然写进了《政府工作报告》,那么接下来,我们期待的就是行动。不管公车改革有多难,只要开始行动了,希望就在不远处。