

“一个项目”何以要审批“1500 天”？

武洁 医生

1539 家受调查企业每家每年平均向政府申报审批项目 17.67 个,审批时间最长项目的平均值为 171.35 天, 其中最长达 1500 天。((《人民日报》6 月 17 日)

80 天就能环游世界, 但一个企业项目的审批流程,却要花 1500 天。的确,既然政府的归政府,市场的归市场,企业的项目属于市场的范畴, 由政府审批似乎本就显得多此一举, 甚至还有政府之手越界之嫌。尤其是审批时间之久,最长竟然达到了 1500 天, 更是不免令人咂舌。过长的政府之手, 究竟多大程度上阻碍

了企业的发展,遏制了经济的活力,也就难免成为众矢之的。

不过,政府之手当然不应随便越界,行政审批也同样没有理由无限期延长。但是,这并不意味着政府与市场之间便可以老死不相往来,甚至连基本的交互也都在禁止之列。事实上,企业项目固然属于市场的范畴,但市场从来不可能享有绝对的自由。对于市场的规范,恰恰是政府之手的职责所系。具体而言,企业项目当然更多关注的是利润,至于项目的负面溢出效应,对公共利益的影响,则不仅未必在其考量之列,甚至反而是其降低成本的算盘。例如,企业项目是否违反

规划,对环境的影响,污染排放情况,全靠市场来约束,当然并不万能,这个是个,市场的规范有序,约束市场的负面溢出效应,还真是离不开政府那只手。

既然政府审批的目的是为公共利益站岗,那么,无论是对于企业项目的尽职调查,还是相关的审批程序,当然都不能被随意简化。而一旦企业项目本身出现问题,需要整改,审批时间被拉长,还真不能全怪政府审批的效率低下。从这个角度看,企业项目审批时间的长短,也就不能简单的与行政效率划等号。如果为了所谓的审批速度,放松简化审批流程,甚至让不符合公共利益, 有着极大负面

溢出效应的项目上马, 后果更加不堪设想。

但是, 当审批时间最长项目的平均值为 171.35 天, 最长的审批时间更是长达 1500 天。尽管并不能简单地把板子打在行政效率低下的屁股上,但究竟是什么原因导致企业项目的审批如此“难产”? 显然值得追问。事实上,假如确实因为企业项目本身不符合公共利益, 或是项目本身有着不可容忍的负面效应,那么,这样的项目其实更应被及时叫停,而不是获得姗姗来迟的放行, 而假如企业项目本身并无违规之处, 行政审批时间的拖沓冗长,不仅无关慎重,恐怕根本是

行政滥权。而现实中,精简了的行政审批流程,仍然出现“难产”,行政审批过程的权力寻租是否仍然广泛存在, 公共利益又是否遭遇行政权力的扶持与损害,倒是更令人担忧。

基于上述观点, 行政审批权的简化和下放,固然不无必要,但仅此还并不足够,比简化和下放行政权力更为重要的,其实是行政权力自身运行的程序机制,及其公开透明属性。唯有行政审批权的运行自身见得了光, 经得起监督和挑剔了,政府与市场的关系才能相得益彰,项目审批才不会陷入“早产”与“难产”的尴尬境地。

“3 % 收费公路”落地需要“时间表”

朱四倍 教师

6 月 20 日, 国务院新闻办公室就《国家公路网规划(2013 年-2030 年)》情况举行发布会,交通运输部总规划师戴东昌表示,未来中国的公路交通是由两大体系构成:一类是以高速公路为主的收费公路体系;另外,以不收费的公路体系为主。从长远来看,我们收费公路占整个里程的比例大概是 3%左右。(6 月 20 日中国新闻网)

“只有约 3%公路里程收费”,这当然让人期待,尤其是在“收费公路过多”的当下。但在笔者看来,要让民众的期待落地,就应该有勇气拿出切实的“时间表”。“只有约 3%公路里程收费”落地的“时间表”就是还原公路公益性的时间表,更是还利于民的时间表。这是看待问题的根本立足点和取向。

近年来,有关收费公路过多、站点过密、过路费太高、投资结构不合理等方面的争议此起彼伏。从实际情况来看,全球高等级公路基本为政府供给的公共产品,免费通行,而我国,由于利益冲动和政绩冲动的合谋,高速公路的公

益性几乎丧失殆尽。从一定意义上说,围绕高速公路已经产生了一种特殊的利益集团,“印钞机”。要还利于民,没有时间表,恐怕就只能让“3%收费公路”成为“空头支票”,且在利益具有刚性的前提下,没有时间表的话,这一利好政策很有可能被“小集团利益”所肢解。

让“只有约 3%公路里程收费”落地也是保障和提升社会、民众福利的内在要求。经济学家认为,收费公路的产生主要是为了通过公路收费降低拥挤成本、增加社会福利。为了确保公路的公益性,在发达国家,政府始终是公路投资的主体, 收费公路很少且收费金额很低。在美国中西部地区,绝大多数公路甚至连收费站都没有。而我国不少地方把并不拥挤、具有公共产品特征的免费公路改为收费公路,这不仅降低了现有的通行效率,而且加重了社会负担。更有甚者,个别地方在修建收费公路后,为增加收费公路收入,人为地将平行免费公路毁损,强制车辆走收费公路。公众的福利受损越来越严重,而该行业人员的福利和收入越来越高。因此,要改

变这种破坏公共资源、损害公众福利的行为,没有时间表,仅有“未来”的说法难以让人满意。

无论是尊重民众意愿还是从公路的公益性考量,无论是从促进社会发展还是从公共物品提供机制的建立、公共福利的提升角度, 让“只有约 3%公路里程收费”落地都需要一个明确的、清晰的、具有约束力的“时间表”,而不是用“未来”进行“画饼充饥”,让民意无处放置!



民工工资秒杀白领不足为奇

邓昌发 职员

“逆天民工工资单!我要去搬砖……”6 月 17 日, 一网友发帖晒出一张建筑工地的“民工工资单”,上面显示,最高的月工资有 14000 元,最低的也有 5000 多元。民工工资大大超出了网友们的预料,“身为白领,压力很大啊”。也有网友理性分析,人工费上涨是趋势。(6 月 20 日《重庆商报》)

在“用工荒”频发的时下,不少单位给农民工开出的待遇都高于大学生毕业生。据国家统计局发布的 2011 年平均工资数据,2011 年外出农民工月均收入首次突破 2000 元大关。相比一些新入职的大学生,农民工的月收入要更高,一些有技能的农民工,旺季月收入过万元,超过一些白领。对此,全国人大常委会委员蔡昉也曾称,中国大学毕业生的起薪与农民工工资差距在逐渐缩小,这可能会造成一

种负激励效应:“干吗上大学?”

笔者以为,白领工资敌不过民工的原因有很多, 比如说大学扩招后大学生急剧增加,在本科生、研究生满街走而人口红利逐渐消失的语境下, 一滴汗水一分钱的民工拿着较为可观的收入,有什么值得奇怪的呢? 有谁规定说民工的工资就一定得比白领的工资低,所谓“脑体倒挂”不正常向来都只是是一些人的自以为是。

实际上,在新加坡、美国等很多发达国家,一线工人的工资都相当高,与大学毕业生的工资差距相当小,甚至不亚于公务员。数据也显示,学历对工资的影响相当有限。如 2008 年的挪威,各学历段平均月工资为:持初等文凭的职工 32760 元/月, 持中等文凭的职工 38610 元/月,持大学文凭的职工 45630 元/月, 研究生以上学历的职工 56160 元/月,最高学历工资与最低学历工资比值为 1.7。因此,拿白领、大学毕业生等跟民工比并

没有多大的意义,在笔者看来,我们真正该关注的是社会收入分配上的沟壑。例如应该多关注大学生、白领、农民工与公务员与国企工作者等高收入群体之间的差距, 恰恰是这些差距更能突显社会收入分配的不协调。

今年全国两会、十八大期间,“如何解决好收入分配不公问题”一度成为焦点。这再次证明,我们真正所要关注的不是白领与何种群体收入趋近,抑或底层劳动者的工资已经有所上升,而是哪些群体的收入远远高于普通工薪阶层,并且这种局面严重影响到社会的公平公正,同时还要关注的是两个“同步”(居民收入增长要同经济增长同步;职工工资增长要同劳动生产率同步)。说白了,关注执政阶层是否做到“保护合法收入, 取缔非法收入, 调节过高收入”, 远比关注个别群体的工资状况有意义得多。

部长换乘国产品牌车值得围观

万吉良 职员

来自外交部的消息称,外交部部长王毅近日改用国产红旗 H7 轿车为公务车,消息一出,立马引起媒体关注及公众围观。

之所以笔者也加入围观的人群,主要是由此思及,对红旗牌轿车品牌有种久违的情感。红旗牌轿车的历史始于 1958 年,曾记得“红旗”二字曾是中国人无比的骄傲, 外国访者坐红旗车也是最高礼遇。

上世纪 80 年代,“红旗”轿车一度因为所谓的耗油量大、成本高、产量低而停产。但随着中国科学技术的发展,“红旗”轿车应该早已今非昔比了,完全可以重振雄风。

也许有人担心,在经济全球化的今天, 会不会引起贸易保护主义的指责。其实各国元首或部长使用本国品牌轿车早先例,不必大惊小怪。

最主要的还是,国产品牌轿车相比进口轿车来说, 还是有其价格上的优势。在“三公”经费居高不下,总让国人颇有微词的语境下,部长带头坐国产品牌轿车,还是值得提倡的。

但为何有的官员,却对坐进口轿车反而情有独钟,多半还有一个令人玩味的“面子”在作祟。一些干部奉行“车子就是面子”的论调,即使级别再低,地方财政再困难,也要坐进口豪车。殊不知却导致了“面子腐败”,也容易惹众怒、遭民怨。

退一步说,就算国产轿车还与进口轿车有技术上的差距,但官员带头坐国

产轿车,将有利于提振自主品牌信心。如果只看到国产与进口轿车技术上的差距,是不全面的。就拿服装来说, 我就不信中国造不出阿迪达斯和耐克那样质量的服装,也不信快餐生产不出麦当劳与肯德基那样的食品。毕竟此类服装与食品还是比不上“神十”上天后的技术含量,有时“信心比黄金重要”倒也值得国人玩味。

据中国汽车工业协会发布的最新统计,今年 1 至 4 月国产汽车产销双双超过 700 万辆,同比增长 13%以上。如果今年后 8 个月保持这一趋势, 全年国产汽车产销将首次突破 2000 万辆大关。一石激起千层浪, 我相信在围观部长换乘国产品牌车的同时, 这种国产车销售态势也一定会保持下去的。

企业警惕误判“城镇化盛宴”

赵建 建筑企业高管

“忽如一夜春风来,千树万树梨花开。”用迷人的诗句来比今天的城镇化建设一点不为过。生机勃勃的城镇化建设, 让建筑企业按捺不住内心的喜悦,一时如采蜜的蜂群,急不可耐地期待享用这场“梨花盛宴”。

但,更多的企业忽略了料峭的寒意、潜伏的危机。

很多人以为, 城镇化就是多盖楼、快修路。如果是农民这么想,则拉近了他们与城市的距离,但如果建筑企业也这么认为,则可能是致命的误判。

实际上,城镇化直指中国半个世纪来的“共同富裕”,为缩小“三大差距”搭起桥梁。而城镇化的本质就是改善农村落后面貌, 让城市和乡村都沐浴在发展的阳光中。这其中包含两个核心要素:一是城乡一体化,二是公共服务均等化。脱离了这两个要素的城镇化都是“伪命题”。

然而,众多的企业却自信地从字面上确认内涵,在不知不觉中使企业面临发展困局。

误解城镇化,会导致盲目地认为这是一场建筑盛宴、百年不遇的发财良机。但是国家在城镇化战略布局上,会避免重蹈过去重物理外观、轻权利制度安排的覆辙,把城镇化的核心转移到城市、农村权利的平衡中。如果一意孤行,认为城镇化就是“盖房子”,那些一座座外表豪华却鲜有人气的“鬼城”,就会成为建筑企业的噩梦;那些雨后春笋般矗立的住宅区只是城镇的空壳,除了睡觉就没有任何工业和商业价值。

“被城镇化”导致市场供应无法顺利消化,和消解城乡差距的愿望南辕北辙,最终导致泡沫破裂,建筑企业将为

之付出沉重的代价。此时此刻我们才会明白:盖房子和真正的城镇化没有太大的关系,只有减弱行政主导城市化的色彩,重视居民收入增长与 GDP 增长的比率,财政收入增长的比率等这些真正造福百姓的指标,实现城市、资本、产业与人口的协调发展,这才是真正的城镇化。

那么建筑企业如何能抓住城镇化机遇呢?

首先,要破除传统思维。误解城镇化,必将推高城乡融合的壁垒,与城镇化初衷南辕北辙。要在思想上更多关注其“社会功能”,思考如何为农民创造条件,让他们度过城乡差异的沟壑更舒适地生活,而不是建造用来睡觉的农民居住区。

其次,对接“顶层设计”。对误解城镇化、大搞形象工程的“没脑子”规划要冷静对待、理性甄别,因为这样的城镇化必将昙花一现。要高度关注国家对东、中、西部地区城镇化政策,与建立各种不同的生产、科技、旅游、生态保护等各种经济地域类型区精确对接。

其三,与自身优势有效结合。建筑企业在这场盛宴中展现出极高的热情,却普遍缺少清晰的远景目标,对自身何去何从懵懂茫然。 所以,建筑企业在定位上要能够凸显自身优势,进入擅长的区域,否则盲目涉足陌生领域,机遇也可转化成雷区。

古希腊哲学家亚里斯多德说:人们为了生活而聚集到城市,为了生活得更好而继续聚集下去。这提醒建筑企业要懂得:只有城市生态和农业生态交融在一起,才能在汽车和脚步之外有风声和鸟鸣,我们的城镇化才不会在污染和拥塞中叹息,建筑企业的生命才能在城镇化的公共规则和天然韵律中延伸。

戏·画·闲·言

局长“借车”不思还

吴之如·文并画

中新社报道, 针对此前媒体报道“河南郟县煤炭局借私人矿主轿车 7 年未还”一事,郟县纪检委称,报道情况属实,纪委已对郟县煤炭局现任局长李文英给予党内警告处分,责令煤炭局归还车辆,并给车主适当经济补偿。对郟县煤炭局原局长王荣昌、原副局长管朝斌给予党内严重警告处分

主管煤矿的权力部门头头, 出面“借用”私人煤矿主的轿车,再怎么不识时务的矿主,恐怕也不敢拒绝。本来,按照社会流行的潜规则,商家应该主动向官家奉送钱物献媚才是,如何明明在人家管辖之下,不思割肉孝敬官员,反而要公仆伸手索要追讨,岂不愚笨迟钝之极,真有点不开窍。正是在这样的社会风气和社会心理的支配下,不得不将一辆新轿车乖乖“借”给煤炭局的私人矿主,捏着鼻子不敢吭声,忍气吞声了 7 年之久。有道是:

倚权谋

私图强占,局长“借车”不思还;反腐声浪正高涨,官家霸道莫横蛮!

终于,此事被媒体曝了光,郟县纪检委介入调查处理,煤炭局长强“借”私人轿车七年不还的怪事也立马获得处理,不但煤炭局被责令归还轿车并给车主适当经济补偿,还分别给予该局原局长原副局长及现局长以党内严重警告和警告处分。

如今不是大半个世纪前大刮“共产风”的年代,极左思潮势头早就过气了,社会已经步入法制时代,主管部门凭借权力强占私人财产的风气行不通了。任何人,哪怕很有权势的人,敢于违犯党纪国法, 都不可能不受到相应的制裁。郟县的那几位涉事局长,也该因此事而“吃一堑长一智”。

