

川企首张“三合一”执照诞生

■ 缪琴

新年上班第一天,1月4日下午,在成都高新区政务中心,高新工商局窗口工作人员向“巨方品牌营销策划成都有限公司”的法定代表人黄建民发放了“三合一”执照。这是今年1月1日《成都高新区企业“三合一”登记管理实施办法》实施以来,成都高新区诞生的首张“三合一”执照。据悉,这也是我省首张“三合一”执照。“三合一”登记制度,是指在不改变工商、质监、国税、地税部门审批职能、不改变原有证号编码规则的前提下,将工商营业执照、组织机构代码证和税务登记证合一,向企业颁发加载组织机构代码、税务登记证的营业执照,不再另行颁发组织机构代码证、税务登记证的登记制度。

联动审批一窗发照

据成都日报报道,1月4日下午4点,市民黄建民从成都市高新工商局工作人员手中接过一张“三合一”的执照。不过,他没有料到的是,这是2015年1月1日《成都高新区企业“三合一”登记管理实施办法》实行后,诞生的四川省首张“三合一”执照。

黄建民向记者展示了新鲜出炉的“三合一”执照:企业名称为“巨方品牌营销策划成都有限公司”,经营范围包括品牌营销策划、商务咨询、税务咨询、财务咨询、商标代理、版权代理、翻译服务、企业营销策划等。记者注意到,“营业执照”四字的下面依次注明了税务登记证号、注册号、纳税人识别号、组织机构代码。

据悉,从今年1月1日起,成都高新区对在辖区内登记的企业及其分支机构(暂不含个体工商户、农民专业合作社,以下统称企业),按照“一表申报、联动审批、限时办结、一窗发照”的模式,将工商营业执照、组织机构代码证和税务登记证由工商、质监、国税、地税部门并联审批、各自发证(照),改为不再核发组织机构代码证和税务登记证,而在营业执照上加载组织机构代码和税务登记证号,仅核发加载组织机构代码和税务登记证的营业执照。

最快一天内拿执照



●成都高新区诞生四川首张企业“三合一”执照



●黄建民展示“三合一”执照

“实行‘三合一’新政策后,企业办理工商营业执照、税务登记证和组织机构代码证将不用再分别跑手续

办审批,只需要在一个窗口就可以全部搞定了。”成都市高新工商局副局长孙秀蓬介绍,这项改革体现了“程序简便、成本低廉、服务高效”的要求,将让企业感受到改革创新带来的便利。据悉,《成都高新区企业“三合一”登记管理实施办法》规定,企业可自主申请是否办理“三合一”登记。办理“三合一”登记的,实行一表申请、材料共享、信息互认,并按照现行并联审批流程和时限办理。企业最快可在一天内拿到“三合一”执照。

根据“一窗式”办理流程,工商部门在受理申请人提交的材料后,将材料传递给质监、国税、地税部门,各部门依次对企业登记信息进行确认,分别生成组织机构代码、税务登记证,并发送工商部门,由工商部门为企业颁发加载组织机构代码、税务登记证的营业执照,不再发放组织机构代码证和税务登记证。

我国城市群一城独大现象严重 四川多点多极发展着眼长远



●四川宜宾三江汇流处

四川启动企业环境信用评价“黑牌”将不予新增贷款

■ 李姗姗

新年伊始,全国迎来了“史上最严”环保法,记者从四川省环保厅获悉,省环保厅发布了《关于贯彻实施〈企业环境信用评价办法(试行)〉的通知》。四川省将试点企业环境信用评价,对国控重点企业、重污染行业内的企业等10类企业进行强制评价。

据华西都市报报道,“目前是在攀枝花、绵阳、遂宁、达州4市和成都温江区、自贡富顺县、乐山峨眉山市、眉山东坡区4个县(市、区),先行开展企业环境信用评价试点,首批60家重点企业纳入省厅2014年度环境信用评价范围。”四川省环保厅相关负责人说。

该负责人介绍,企业环境信用评价分为环保诚信企业、环保良好企业、环保警示企业和环保不良企业4个等级,分别以“绿牌”、“蓝牌”、“黄牌”、“黑牌”标示。“环保诚信企业和环保良好企业的,将采取激励性措施;环保警示企业的采取约束性措施;环保不良企业的,采取暂停环保专项资金补助、加大执法监察频次、不得授予荣誉称号、不予新增贷款等惩戒性措施。”

据悉,评价结果反映企业上一年度1月1日至12月31日期间的环境信用状况,采取“一票否决”和“评分”两种考核方式。“举例来说,对有因环境违法构成环境犯罪、因环境污染、生态破坏酿成较大群体性事件等7类行为的企业,实行一票否决制,直接评为环保不良企业。”

在没有“一票否决”情形的前提下,企业则用“评分”进行考核。依据污染防治、环境管理、社会监督三大类22项指标,由环保部门对参评企业的环境行为打分,根据考核结果确定为环保诚信企业、环保良好企业、环保警示企业、环保不良企业。

给企业评分,老百姓也能“打分”。“除了污染防治、环境管理外,社会监督也是企业环境信用评价的重要部分。公众、社会组织以及媒体提供的企业环境行为信息,经核实后可以作为企业环境信用评价的依据。”该负责人说道。

2014年12月30日,由上海交通大学城市科学研究院和《瞭望东方周刊》等联合承办的“《中国城市群发展报告2014》发布会”在上海举行。该报告从人口、经济、社会、文化和均衡性五方面,对长三角、珠三角、京津冀、山东半岛、中原经济区、成渝经济区六城市群进行了综合考量和客观评价。

报告显示,京津冀、长三角和珠三角在优质人口集聚、居民生活质量和文化发展水平上走在前列,三大城市群垄断前三甲的地位在短期内难以撼动。

中原经济区和成渝经济区经济基础薄弱,城市一体化程度较低,整体上落后,但在一些指标上也有优势。

六个城市群的层级分化问题比较突出,且日趋固化。城市群可持续发展的前景不乐观:合理的城市层级和分工体系尚未形成;存在较为严重的“简单均衡”或“一城独大”现象;失业人口数量逐年上升;资源与环境压力逐年加大。

事实上,为了破解报告中提出的“一城独大”现象影响着城市群发展质量和水平的问题,六大城市群近年来已采取了多种措施予以应对,作为成渝经济区组成部分的四川,在2012年年末即提出了“多点多极”的发展战略,拟在提升首位城市成都的同时,着力次级突破,夯实底部基础,形成首位一马当先、梯次竞相跨越的生动局面。

四川确立多点多极战略着眼长远发展

据新华网四川频道综合报道,四川有15个市位列成渝经济区之中,包括成都、德阳、绵阳、眉山、资阳、遂宁、乐山、雅安、自贡、泸州、内江、南充、宜宾、达州、广安,为了实现城市群的可持续发展,2013年2月19日,四川省委常委会讨论了《中共四川省委四川省人民政府关于实施多点多极支撑发展战略的指导意见》,四川迈出了全域全面开发、多点多极共兴、重塑经济版图、实现强省之梦的步伐。

按照规划,“多点”就是要做强市州经济梯队,通过5年左右的努力,力争有10个左右市州经济总量超过2000亿元,有5个左右市州经济总量超过1500亿元。“多极”,就是要做大区域经济板块,实施成渝经济区和天府新区区域规划,培育“四大城市群”、发展“五大经济区”,形成支撑四川发展新的增长极。同时,发展壮大县域经济,推动民族地区、革命老区、贫困地区跨越发展。

多点多极支撑发展的格局正加速形成

多点多极支撑发展战略实施以来,首位一马当先、梯次竞相跨越的生动局面正在四川40多万平方公里的土地上次第展开。2013年年底,四川省GDP“千亿俱乐部”成员已达12个,较2012年增加3个市州。全省183个县(市、区)GDP总量超过100亿元的有96个,比2012年增加11个。

四川省投资促进局分析,近年来,四川省投资项目的区域分布出现了明显变化,成都不再是绝对的老大,川南经济区、川东北经济区等区域强势崛起,签约项目与成都

经济区相近。2013年,五大经济区中投资增长最快的是川南经济区,完成投资2909.3亿元,同比增长25.7%,占全省投资比重由上年的12.8%提升为13.8%;绵阳、南充、达州三个市投资总量均首次突破千亿元大关。

企业家眼睛向下,与区域活力的迸发不无关系。在多点多极支撑发展战略的推动下,四川的经济热点正从核心向外围扩展,新活力催生出崭新的发展格局。

首位城市提升。2014年2月,投资额67亿元的首批重大产业化项目落户新川创新科技园,涉及移动互联网、消费电子产品研发制造、生物医药等领域。成都推动产业结构向高端、高效、高附加值转变的步伐越来越快,正在成为国内外产业、资本、人才汇聚西部的首选地。

次级加速突破。2013年,四川省建立省领导联系指导经济区、市(州)和基层工作制度。不久前,川南经济区和川东北经济区分别举行了经济区联席会议第一次会议,共商区域合作大计。川南四市有望实现医保卡、公交卡等“一卡通”。区域发展正在凝聚更强大的合力。

区域发展的平台支撑力越来越强。绵阳科技城依靠创新驱动率先实现突破发展,正在形成全省新的增长点;攀西战略资源创新开发试验区向全球发布10个重大科技攻关项目;广安川渝合作示范区、川西北生态经济示范区等区域合作平台打造日趋成熟。

底部基础进一步夯实。四川省成立省县域经济工作领导小组,出台关于加快县域经济发展的意见,一套夯实底部基础的组合拳初见成效。截至2013年年末,全省183个县(市、区)中,GDP总量超过100亿元的有96个,比上年增长11个;超过200亿元的有43个,比上年增长6个;超过300亿元的19个,比上年增长2个。

多点多极战略改变四川经济版图

随着多点多极支撑发展战略深入推进,四川经济版图还将发生怎样的变化?

在省社科院副院长盛毅看来,多点多极支撑发展战略充分调动了各地发展的积极性,各地转型升级、城乡统筹协调发展的愿望更加强烈,这将极大增强四川经济发展的动力。

首位城市——成都有望进一步提质升位。2014年7月,成都市出台《关于加快建设服务业核心城市的意见》,到2020年建成国家区域性服务业核心城市,从服务业集聚区建设、楼宇经济提质增效、打造国际化平台、传统服务业创新发展四个方面推动转型升级。

川南新兴增长极有望继续加速崛起。继2011年宜宾率先在川南城市群中GDP超千亿元后,泸州、内江和自贡相继跨入千亿俱乐部。其投资、交通互联互通、相关区域协作发展机制等方面也走在全省前列。各方期待,川南经济区在全省竞相发展中率先实现次级突破,率先实现全面小康。

川东北经济区有望加快建成西部重要的能源化工基地和农产品深加工基地。“交通互联互通要加速推进”、“产业错位发展,突出优势”……2014年4月23日,在省川东北经济区发展协调小组暨市际联席会议第一次会议上,各方纷纷建言打造多点多极支撑发展的新兴增长极。

谋变局需借大势。盛毅建议,各区域应在把握自身发展的同时,注重对接成渝经济区、丝绸之路经济带、长江经济带等新的发展机遇,“参与产业分工协作,做好政策衔接等”。

政策机遇更为实在。2014年,四川省向“四大片区”累计投资1952.29亿元(不含教育行业财政性资金),近期出炉的《大小凉山彝区“十项扶贫工程”总体方案》以及《2014年藏区六大民生工程计划》着力加大扶贫攻坚力度。四川省投融资体制改革、深化国资国企改革等,也都是良好的政策机遇。“我省推进多点多极支撑发展战略存在难得的发展窗口期,各种发展机遇叠加。”冯健认为,除了国家重点推进的经济带建设外,全面深化改革为区域协调发展提供了平台,有助于建立区域良性互动机制。

(涂丽君综合自瞭望东方周刊、四川日报、中国经营报)

四川铁路建设迎来“一带一路”黄金期

■ 韩清华 杨雪 张丽

2014年12月26日,记者从四川铁路建设新闻发布会上获悉,随着川藏铁路成都(朝阳湖)至雅安段、成昆铁路扩能改造峨眉至米易段的开工建设,以及成绵乐客专专线的开通运营,2014年四川铁路建设工作在画上圆满句号的同时也迎来了融入“一带一路”战略的黄金时期。

据中国经济新闻消息,网川藏、成昆、西成、成兰铁路等项目建成后,四川将进一步融入“一带一路”的战略发展大局中。四川铁路的建设对于我国西部大开发、东西部资源的整合,中亚、东亚、南亚、非、欧市场的拓展具有重大意义。

据了解,截至2014年11月底,四川铁路建设已累计完成投资300.5亿元,预计全年完成投资350亿元,年度投资完成额首次突破300亿元大关,已创历史新高。

虽然近年来四川铁路发展势头良好,但是,与东中部比较,还存在进出川通道不畅、路网规模不足、路网密度远低于全国平均水平、路网结构不合理等突出问题。尤其缺乏与环渤海、长三角、珠三角三大经济区联系的快速、大能力运输通道,尚无连接欧亚大陆桥、东南亚、南亚地区的便捷铁路通道,铁路仍是四川综合交通体系中的薄弱环节。

四川发展和改革委员会主任唐利民在会上表示,当前,国家实施“一路一带”发展战略,加快中西部铁路建设。这对于四川来讲是弥补历史欠账、夯实发展基础、缩小东西差距的难得机遇。应牢牢把握这个历史机遇,充分发挥后发优势,推进四川铁路加快建设。

目前,四川境内铁路营运里程3956公里,复线率34.2%,电气化率80.8%,铁路网密度73公里/万平方公里。其中,国家干线铁路7条,合资铁路6条,国铁支线铁路6条,地方铁路5条。有宝成、成渝、襄渝、成昆、内六、遂渝,达万共7条进出川铁路通道。

据唐利民介绍,四川铁路建设正迎来新一轮的发展高潮。目前四川在建铁路项目15个,其中,国家铁路项目14个,地方铁路项目1个。在建里程达2336公里,省境内总投资2569亿元。随着成绵乐客专、兰渝铁路高兴支线、成都至都江堰铁路彭州支线、成都动车段等一批项目的建成通车、竣工投产,必将给四川经济带来新的活力。

其中,川藏铁路将打通西部经济区;西成、成兰铁路将直接对接丝绸之路经济带;成渝铁路提速后,重庆将被纳入成都1小时经济圈;川南城际铁路串联起了成、渝、贵、昆的城市群,还可连接宜宾、泸州等长江经济带城市,连接“21世纪海上丝绸之路”。

这些线路建成后将从政治、经济、文化、旅游等多方面改变沿线地区的发展面貌。以川藏线为例,扩大建设后将利于带动铁路沿线经济的发展,提高人民收入水平;缩小地区差异,增加民族间的文化交流和融合;从国家战略的层面来说,还能促进边疆稳定和民族团结。此外,通过丝绸之路经济带,连接了川、渝、甘、陕、疆等地区,这给敦煌文化旅游线路的发展增加了新一轮的活力。

从另一个层面来说,成昆铁路建成后加大攀西资源的开发利用,尤其是推动钒钛资源的发展。更重要的是可以促进贫困落后地区的发展,利于扶贫工作的深入开展。同时,此铁路可对接泛亚高铁,连接云南到缅甸、泰国、越南,有助于和东南亚、南亚国家加深合作。

但铁路建设的投资大、周期长、收效慢,原有的铁路投资靠国家单打独斗和行政方式推进已经不能适应当前铁路发展的需要。为此,2013年8月9日,国务院以国发〔2013〕33号印发《关于改革铁路投融资体制加快推进铁路建设的意见》。这将促进铁路投融资体制的改革,拓宽铁路建设的投资资金渠道。

下一步,四川也将设立铁路建设专项基金和建立铁路建设发展基金;探索市场化运价机制,研究制定土地、财税、金融等方面支持铁路建设的政策措施。开展地方城际铁路、资源性铁路建设模式研究,积极探索运用公私合作制(PPP)等模式,通过出台的配套支持政策,搭建平台,引导社会资本进入城际铁路建设和运营管理领域。随着铁路投融资体制改革得以逐步实施,四川铁路建设将实现新跨越。

预计到2020年,四川将有22个铁路项目建成投运,全省铁路营业里程将达6100公里。路网密度达到126公里/万平方公里,复线率达到50%;干线铁路电气化率达到100%。全省将形成以成都铁路枢纽为中心,以15条进出川放射性干线为骨架的区域铁路网。届时,四川铁路路网密度明显扩大,结构更加合理,铁路在综合运输体系中骨干作用得以充分发挥,与其他运输方式有效衔接,能够有力地推动新型工业化、新型城镇化和农业现代化的进程,为经济大省向经济强省跨越奠定坚实的基础。

