

全国政协委员、广东省政协副主席张嘉极：

建议简化民用运输机场建设审批环节

本报记者 朱虹

相比发达国家,我国民用运输机场建设滞后于业务发展,具体表现为运输机场数量偏少,导致供给不足的矛盾突出。对此,全国政协委员、广东省政协副主席张嘉极接受《中国企业报》记者独家专访时表示,加快推进民航基础设施建设,需要相关部门简化相关审批环节,并在项目审批中,实现“容缺受理,容缺审查”的审批模式。

张嘉极指出,随着我国经济社会快速发展,人民群众生活水平日益提高,航空运输市场需求旺盛。但民航基础设施建设滞后于业务发展,运输机场数量偏少,供给不足的矛盾突出。例如,2016年,我国全国民用运输机场数量为218个,而同年美国投入商业运行的机场有544个。2017年3月15日,国家发展改革委、国家民航局发布了《全国民用运输机场布局规划》,按照这份规划,2020年中国民用运输机



张嘉极

场数量将达到260个左右;2025年,包括建设项目在内的全国民用运输机场数量将达到370个。党的十九大报告指出,要深化供给侧结构性改革,加强铁路、航空等基础设施网络建设。因此,要加快推进民航基础设施建设。

张嘉极表示,从民用运输机场项目建设经验来看,机场项目建设审批程序复杂、需协调的单

位多、时间长,直接影响到民航基础设施的建设。特别是机场项目,前期工作审批环节多、流程长、审批要求的前置文件较多,且项目审批权限多在国家层级,涉及国家发展改革委、民航局、军方三个系统,仅靠业主逐级向各级政府部门和军方申请审批,工作难以推进,即使所在地政府出面大力推动和协调,由于环节多,技术关联复杂,实际审批时间也难以控制。

“以新建机场建设项目为例,项目建设程序包括:机场选址、预可行性研究、可行性研究、总体规划、初步设计、施工图设计、建设实施、竣工投产及财务决算多个阶段,一般项目历时需8—12年时间,有些需要更长时间。”张嘉极告诉记者,在项目预可行性研究阶段,需要先报请民航行业部门出具行业意见,为此首先要经过专业咨询机构深入的评审。取得行业意见之后,国家发展改革委作为审批部门,也要再次委托专业咨询机构评

审。同时项目还需要征求军方意见,军方内部也要走复杂繁琐的流程。如果涉及新建、迁建机场,国家发展改革委还要将项目预可行性研究报告上报国务院、中央军委审批。从取得项目可研批复后到竣工投产约需3—4年时间,其余时间都为项目前期审批阶段。例如:揭阳潮汕机场建设项目,从1995年广东省政府向国务院上报项目建议书,到2011年12月揭阳潮汕机场才建成投产,历时17年;广州白云国际机场扩建项目,2007年广东省发展改革委向国家发展改革委上报项目建议书,项目将于2018年4月建成投产,建设时间将历时12年。

虽然近年来,按照中央和国务院关于简政放权放管结合的各项决策部署,国家相关部委已对铁路、公路等交通基础设施项目审批程序进行了简化和优化调整,民航运输机场项目审批程序个别环节也有所简化,已下放部分审批事项。但是,张嘉极强

调,新建、迁建民用运输机场项目仍需报国务院、中央军委审批;增建跑道的机场项目也需上报国家发展改革委审批。

因此,为推进新时期民航强国建设,加快民用运输机场的布局规划建设,张嘉极建议:

首先,简化审批环节。建议国务院和中央军委相关部门对现有的新建、迁建民用运输机场审批流程进行梳理,对已纳入国家民用运输机场建设规划的项目,将项目预可行性研究和可行性研究合并审批;将国家发展改革委、民航局分别委托的专业咨询评审改为一次联合评审。

其次,推进“容缺受理,容缺审查”。在项目审批中,实现“容缺受理,容缺审查”的审批模式,通过审批部门与申请人的协商,容许申请人缺失除相关技术审查要件以外的其他法定申请材料,先行受理审查出具初步意见,待所缺材料补充完整后再发放正式审批文件,且规定初步意见对下一环节的申请有效。

全国政协委员、台盟中央副主席、浙江省政协副主席张泽熙：

推进舟山江海联运服务中心向更高质量发展

本报记者 鹿娟 范捷

3月11日,全国政协委员、台盟中央副主席、浙江省政协副主席张泽熙在接受《中国企业报》记者采访时表示,舟山江海联运服务中心建设要三管齐下,向更高水平更高质量发展。

建设舟山江海联运服务中心是国家赋予的重要使命,旨在更好地衔接联动长江经济带发展战略与21世纪海上丝绸之路建设。张泽熙表示,自2016年国务院批复以来,舟山江海联运服务中心重点实施“7234”工程。目前,全国首艘2万吨级江海直达船舶已经下水,江海联运公共信息平台也已上线运行,辐射21世纪海上丝绸之路的海港体系与海上运输大通道体系逐步构建。

但不可否认,发展中也存在一些问题。张泽熙直言,由于沿江沿海涉及众多省份,舟山跨地区、跨行政层级协调越往深层次难度越大。包括江海联运服务中心与长江沿江城市的合作对接度不高、港口腹地有效向内陆纵深联动拓展的程度不高、港口多式联运体系区域协同发展有待完善等。

因此,张泽熙建议,首先要强化顶层设计,推进部省际统筹协调机制。当前,要重点围绕两个方面进行协调,一是着力提升公共信息平台功能,提高长江经济带物流协作效率;二是支持江海直达系列船型深入研制与推广应用,提升江海联运综合运输效率和环境安全。

其次要加强战略联盟,持续深化沿江沿海城市合作。一是创造条件推动更多城市签署战略合作协议。更高效地整合各省各区域



张泽熙

联运、油品储备供应等资源,强化合作共赢。二是建立沿江大通关制度。建立内陆腹地交通节点与长江经济带枢纽的联动机制,推动各大航运枢纽的信息互通、业务共营、管理联动,解决江海航道链接、船型对接等问题,推进集装箱江海联运业务。三是做强江海联运公共信息平台。推进江海联运运价指数等衍生品研发,扩大数据服务市场的能力。同时推进物流信息的互联互通,拓展与联运城市、口岸部门、物流企业以及码头、铁路场站等基础设施的信息对接。

最后,要提升舟山江海联运服务中心枢纽功能行政体制改革。包括给予同等待遇,推进宁波舟山港共享上海自贸区 and 上海国际航运中心国家政策、加大航运业扶持力度,推进航运人才培养、创新生态环境保护机制,提升长三角区域海洋生态资源协同保护水平。

全国政协委员、湖南省人大副主任杨维刚：

有效预防融资平台债务风险

本报记者 鹿娟 范捷

“过去三十年,许多地方经济发展沿用的模式,是以‘土地交易与房地产驱动’为基本框架的。这种模式下形成的资金链紧紧地与土地、房地产捆绑在一起,产业发展的增值价值并没有成为政府投资的回报。”全国政协委员、湖南省人大副主任杨维刚,3月12日在接受《中国企业报》记者采访时表示,“加上平台公司没有按照市场运行的规则,建立合理的投资与回报之间的商业逻辑关系,导致平台公司始终没有能够获得符合市场条件的融资要素。”

在杨维刚看来,目前,平台公司突出的问题有:缺乏良性合规的财务报表、缺乏可用于融资的有效资产、缺乏自我走向市场化的能力。

为了有效破解地方政府融资难题,确保地方融资平台不爆发债务危机,杨维刚说,具体要做两项工作:一是要对平台公司的资产负债进行确权。主要是针对目前占据公司资产负债表的主要科目“应收”与“应付”,理清关系,不能够长久地只是挂在账上,要通过相关账务处理表明其资金与资产的准确属性。二是要明确平台公司的收入来源与构成。主要是要明确平台公司现金收入与支出的性质,理



杨维刚

清地方政府与平台公司间现金收支的权责流向,保证平台公司有正常的现金收入与支出财务活动,形成权属清晰、稳定的现金收支流。

同时,运用市场化机制,调整政府的债务来源结构。杨维刚指出,由于连续举债不仅会造成政府的债务压力越来越大,而且会导致因每年的还款量大而造成新增建设资金不断减少,这就需要开辟新的融资通道,重点是要调整政府的融资来源结构。现在的融资渠道众多,完全能够满足政府不同项目的不同融资需求,关键是要遵守融资规则。要严格按照资金需求的性质与类别,确立融资方式,才能严防债务风险。