

况等。如在填写车辆类型时,要求清楚区分专业业务用车和一般公务用车的信息,还要填清是轿车、越野车还是专项作业车,保证事业单位在填写车辆基本情况时,不能回避主要信息;填写车辆的使用情况时,要写出是自用、出租出借还是闲置、待报废等,以便了解事业单位公务用车的实际使用状态。此外,还要求填写人员编制情况和实有人数,以便了解单位人均车辆占用、使用情况。

(三)创新管理手段。为了保障事业单位公务用车清查工作的顺利实施,财政部委托专门的软件开发公司开发了事业单位公务用车清查软件,方便单位在开展自查的基础上报送公务用车存量数据及管理情况。软件具有自动纠错和调整功能,避免了单位录入过程中出现的错误,也大大减少了单位漏填、漏报数据的现象。

(四)严控数据质量。本次事业单位公务用车清查采取以单位自查为主,主管部门和财政部门通过随机抽查,实地调研等方式,以保证清查数据质量。在各地、各部门的共同努力下,事业单位公务用车清查工作进展顺利,取得了预期效果。

二、事业单位公务用车清查工作成效显著

本次事业单位公务用车清查以2011年12月31日为时点,清查范围包括执行事业单位财务和会计制度的各级各类事业单位和执行民间非营利组织会计制度的各级各类社会团体。近140个中央部门和36个省、自治区、直辖市、计划单列市的50余万户独立核算的事业单位(含社会团体)上报了清查数据。在各地、各部门、各单位的精心组织,互相协作,密切配合下,此次事业单位公务用车清查比较彻底,基本摸清了事业单位公务用车的数量、结构、使用状况。同时,清查也发现了事业单位公务用车管理中主要存在的问题:

(一)部分事业单位公务用车管理基础薄弱。一是一些事业单位公务用车家底不清,账实不符。通过对比分析本次清查数据与2011年决算数据,可以看出个别地方、部门和单位两次统计数据差异较大,反映出部分地方和中央部门事业单位公务用车家底不清。二是一些事业单位公务用车占有水平“苦乐不均”。比较相同地区、相同行业的事业单位公务用车占有水平,可以看出事业单位公务用车配置水平不一的现象较为普遍。三是事业单位公务用车浪费与短缺并存。清查结果显示,一些事业单位车辆闲置率较高,而另一些事业单位缺乏完成事业任务所必需的车辆,影响了事业发展。

(二)部分事业单位公务用车运行成本高,管理不严。从清查情况看,全国事业单位公务用车存量、费用支出高,缺乏统一有效的费用控制标准。个别中央级事业单位的公务用车运行费用是全国平均运行费用的数倍。

(三)一些地方和中央部门的管理方式未充分考虑事业发展的特点。一些地方和部门按照管理行政单位公务用车的方式管理事业单位公务用车,如规定车辆单价不能超过18万元,排气量不能超过1.8升等。但在实际工作中,事业单位占有、使用大量的专业业务用车。如民政部门的残疾人

无障碍用车、广播电视部门的转播车、气象部门的人工增雨车、地震部门的抢险救援车等。这些车辆普遍价值较高,排气量大,运行成本高,如果完全按照行政单位公务用车的要求来管理,则会影响事业发展的需求。

造成上述问题的原因主要有以下几方面:一是事业资产管理体制尤其是公务用车管理体制没有完全理顺,实际工作中管理“越位”和“缺位”现象并存;二是事业资产管理机制不健全。当前事业资产管理没有实现与预算管理、政府采购管理、非税收入管理的有机融合,资产管理没有融入到财务管理的大流程中,造成事业单位内部资产管理与预算、决算管理相脱节,实物管理与价值管理相脱节,公务用车运行成本激增;三是事业单位资产管理的基础较为薄弱,管理手段相对落后,资产管理的信息化水平不高,财政部门、主管部门、事业单位之间信息不对称,不利于加强管理;四是对事业单位公务用车管理的监管力度不够,监管方式和手段都有待于进一步创新。

财政部已将事业单位公务用车清查结果全面应用在2014年度中央级事业单位新增车辆配置预算审核过程中,据此来审核批复中央级事业单位的新增资产配置预算。

(财政部教科文司供稿)

实施科研项目后补助机制 强化企业技术创新主体地位

为引导企业成为技术创新的主体,促进科技资源开放共享,深入实施创新驱动发展战略,财政部、科技部积极创新财政科技投入方式,对后补助机制进行了深入研究,在总结科技重大专项探索实施“后补助”的经验和问题、选择国家科技计划部分项目进行试点的基础上,经广泛征求企业、科研院所以及相关中央部门、地方财政和科技主管部门等的意见和建议,财政部、科技部研究制定了《国家科技计划及专项资金后补助管理规定》(以下简称《国家科技计划及专项后补助规定》)和《民口科技重大专项后补助项目(课题)资金管理办法》(以下简称《科技重大专项后补助办法》)。

《国家科技计划及专项后补助规定》提出了三种后补助资助方式,包括事前立项事后补助、奖励性后补助和共享服务后补助,面向不同类型的创新活动。

事前立项事后补助主要是对符合国家战略发展目标的国家科技计划或专项中以科技成果工程化、产业化为目标任务,具有量化考核指标的研究开发类项目给予支持。通过发布项目指南和立项程序,引导单位以国家战略目标为导向,结合自身发展需要,先自行投入资金开展研发活动,取得成果并通过验收后,可获得财政经费补助。事前立项事后补助方式有利于实现国家目标与企业需求的结合,鼓励企业真正成为科研投入、科研组织和科研成果转化的主体。

奖励性后补助主要面向未纳入国家科技计划或专项的自主创新活动。对于这类创新活动所取得的、能够解决国家急需的、影响经济社会发展的重大科技成果,经单位申

请,按照规定程序审查通过后,可给予一定的财政经费奖励;获得奖励性后补助的成果必须与有关部门签定协议,将成果用于解决重大问题。奖励性后补助有利于进一步提高国家科技计划或专项解决应急性、重大、关键问题的动员能力。

共享服务后补助主要是支持国家科技基础条件平台面向社会开展公共服务。对于经科技部、财政部绩效考核通过的平台,给予相应补助,以促进科技条件资源整合和高效利用,推动科技资源的市场化、社会化共享,为企业特别是科技型中小企业等各类创新主体提供更好的环境,支撑其开展技术创新活动。

国家科技计划及专项资金后补助管理机制在项目征集、组织实施和过程管理、经费管理和使用、项目验收等方面都作了大胆创新,简化过程管理,项目验收、审查或绩效考核更加注重实效检验,将采取用户评价、第三方检测、专家判定等能够体现第三方意见的方式方法。在后补助经费的使用上,赋予单位更大的自主权,除共享服务后补助经费主要用于运行服务外,其他两种方式补助的经费可由单位统筹安排使用。

《科技重大专项后补助办法》提出了两种后补助资助方式,包括事前立项事后补助、事后立项事后补助。

事前立项事后补助是指单位围绕重大专项目标任务,按照前补助规定的程序立项后,先行投入组织研发活动并取得预期成果,按规定程序进行审核、评估和验收后给予相应补助的财政支持方式。主要适用于具有明确、可考核的产品目标和产业化目标的项目(课题),以及具有相同研发目标和任务、并由一个或多个单位分别开展研发的项目(课题)。对于研发经费需求量大、风险程度高、承担单位经济实力较弱的项目(课题),可事先拨付不超过该项目(课题)中央财政核定专项经费总额30%的启动经费。

事后立项事后补助是对单位已取得了符合重大专项目标要求的关键技术、核心技术但未纳入重大专项支持范围的研究成果,按规定程序通过审核、评估后给予相应补助的财政支持方式。事后立项事后补助项目(课题)由牵头单位参照前补助方式规定的程序进行成果征集、项目(课题)评估、技术验证和价值评估,结合项目(课题)的实际支出,提出后补助预算安排建议,并将论证结果和预算安排建议向社会公示。经核定拨付的事后立项事后补助项目(课题)经费由项目(课题)承担单位统筹安排使用。

科技重大专项、国家科技计划及专项中引入后补助管理机制,用不同方式、路径实践了“面向结果”的补助机制,作为现有资助模式的补充,能有效发挥财政资金的引导作用,鼓励企业更多参与国家科技计划及专项项目的实施,促进高校、科研院所的科技基础条件平台开放共享,激发企业技术创新的积极性,而企业是联系市场和创新的重要纽带,能够敏锐把握市场对创新的需求。因此,后补助的实施对落实十八届三中全会决定中“建立主要由市场决定技术创新项目和经费分配、评价成果的机制”的要求,健全技术创新市场导向机制有重要意义。

(财政部教科司供稿)

财政支持节能环保

2013年,财政部认真贯彻党中央、国务院决策部署,继续创新财政政策、进一步加大支持力度,完善政策措施,创新机制体制,注重发挥财政资金的引导作用和市场配置资源的基础性作用,强化激励约束,有力推动了节能环保和新能源发展。

一、加大节能工作力度,促进经济结构调整

(一)加快推进工业、建筑、交通运输等重点领域节能改造。在工业领域,鼓励企业运用先进节能技术和产品开展技术改造,促进产业升级,支持255个节能技术改造项目、97个工业企业能源管理中心建设项目。在建筑领域,支持北方采暖区既有居住建筑供热计量及节能改造2亿平方米,在13个省市建设公共建筑能耗动态监测平台,支持25个部属高校和9家部属医院开展节约型校园、节约型医院建设,带动公益性公共建筑节能工作全面推进。在交通运输领域,加大交通基础设施建设、运营领域节能技术改造和交通运输装备淘汰更新力度,支持交通智能化、信息化建设和甩挂运输发展,努力提高我国交通运输组织管理的社会化、集约化水平;推进主题性、区域性节能减排试点,加强交通节能减排能力建设。

(二)加快淘汰落后产能。支持20个行业淘汰落后产能。一是扩大行业支持范围。将煤炭行业和东部地区淘汰铅酸电池落后产能纳入奖励范围。二是调整补助标准。落实国务院关于化解过剩产能的指导意见,适当提高炼铁、炼钢、焦炭、电解铝、平板玻璃等产能严重过剩行业奖励标准,加大相关行业淘汰力度。全年支持淘汰焦炭1692万吨、水泥5881万吨、玻璃2720万重量箱、小火电545万千瓦等落后产能等。

(三)大力发展循环经济。选择钢铁、化工、轻工等资源能源消耗高、污染重的行业,支持95个工业清洁生产项目示范,有效削减化学需氧量等污染物排放,减少了重金属和持久性有机污染物等产生,降低了末端治理压力。截至2013年底,累计支持建设39个“城市矿产”示范基地、66个餐厨无害化处理和资源化利用试点城市、50个循环化改造园区,奖励了8个循环经济教育示范基地,有力促进了循环经济规模化、产业化发展。

(四)开展节能减排财政政策综合示范。按照国务院关于加强大气污染防治、发展节能环保产业等重大战略部署,以城市为平台,以整合节能减排政策资金为手段,系统化、平台化整体推进节能减排,探索生态文明建设先行示范。支持北京等首批8个示范城市深入推进节能减排,按照综合示范工作量、节能减排效果、长效机制建设等因素,通过竞争性评审方式新增了石家庄等10个示范城市。

(五)扩大节能环保产品消费。一是支持推广1.6升及以下节能汽车,推动企业加强节能技术和产品研发,节能汽车生产规模扩大,油耗大幅降低。二是支持高效电机推广,截至2013年底,各企业已推广高效电机3439万千瓦,高效电