

# 全国政协委员、中国联通产品中心总经理张云勇： 5G可以更好赋能实体经济

□本报记者 杨洁



全国政协委员、中国联通产品中心总经理张云勇在接受中国证券报记者专访时表示,5G消息( RCS业务 ),对运营商短信业务进行了创新体验升级, 现在正处于测试阶段,三季度会正式商用。

张云勇还针对当前我国5G建设在投资、税费、电费等方面所面临的挑战提出了针对性建议。他表示,只要解决好这些问题,5G将可以更好地赋能实体经济。



新华社图片

## 5G消息料以原生形式商用

张云勇介绍了部分5G创新产品应用的最新进展。如5G视频彩铃业务,中国联通已经有3000万用户;5G直播,可以让用户足不出户,在千里之外看到珠穆朗玛峰的壮美风光等。

5G消息一度引发市场强烈关注。此前,中国移动曾短暂上线5G消息APP。关于5G消息是否会以APP形式问世,张云勇表示,他个人建议以短信原生的形式商用。

他透露,三家运营商目前只是联合发布了《5G消息白皮书》,最终方案现在还没有完全确定。不过,GSMA标准组织强烈建议以短信原生形式应用,符合国际惯例。

三大运营商4月发布的白皮书显示,5G消息是运营商基础通信能力的升级,是5G时代终端和运营商网络普遍具备的基础通信能力,在终端上应原生支持,无需用户下载安装应用或操作业务开关即可使用5G消息功能。

白皮书发布时,华为、小米、三星等手机终端厂商均表示积极响应,推动5G消息商用。如华为当时表示6月就可以支持5G消息商用,三星计划今年内对5G手机全面支持,小米、OPPO表示将首先在定制机型优先适配。

## 建议降低5G建设成本

应用一直被认为是5G商用的痛点,市场均期待5G杀手级应用的出现。张云勇认为,杀手级应用既重要也不重要,目前来看仍需要一个培育的过程,还需要一些时日。

他表示,从5G大带宽、低时延、广连接三个特性来看,每

个特性对应的场景都可能会出现杀手级应用,比如自动驾驶、云游戏、高清视频等。

除了行业应用需要进一步拓展和深化,张云勇还指出5G建设当前面临的一些挑战,包括5G投资和建设成本压力、运营商电费过高、运营企业增值税税率高等。

张云勇介绍,5G建设基站数量大,先发部署成本高昂,电信运营企业面临巨大的5G投资和建设成本压力,预计直接投资高达1.2万亿元,累计投资将高达2.3万亿元,资金投入量将是4G的2至4倍左右。

此外,5G设备功耗高,能耗是4G设备的3倍,预计2025年三家运营商仅电费方面的支出就将达到2500亿元;运营企业增值税率11%,与互联网企业增值税率6%相比也属于偏高水平。

针对以上情况,张云勇建议,国家在低息融资、专项贷款、多层次资本市场、并购、首次公开募股( IPO )、发债等金融政策方面给予相关企业支持;推动PPP模式在5G新基建领域运用,构建政府引导、市场主导、多方参与、共建共投共享利益共同体,形成“雁阵效应”。

在降低5G电费方面,张云勇建议,推动能源梯次利用,针对5G网络能耗,在2019年电费降低10%的基础上,国家再予以三家电信企业电价优惠30%,并纳入直购电等电力改革试点行业,预计每年可为运营商降低700亿元电费。

在降低运营企业增值税率方面,张云勇建议,将电信业增值税税率统一为6%,按现有情况测算,每年可为企业减负70亿元,实现以税收政策撬动5G发展的政策效应。

全国人大代表、浪潮集团董事长孙丕恕：

## 打造“云+数+AI”新型互联网企业

助力工业互联网打造

孙丕恕表示,浪潮正着力打造工业互联网APP应用创新生态圈。他介绍,工业互联网有两大客户群,即大企业和中小微企业。大企业是以自己为核心建立一个链条,打造打通上下游的专属工业互联网群。国家层面希望出现几个工业互联网平台运营商,现在有十大跨行业、跨领域的工业互联网平台,浪潮的工业互联网平台是其中之一。浪潮也在积极推进中小微企业上云进行数字化转型,打通从设备控制到生产、销售、客户端以及最后反馈端的数据。

孙丕恕表示,与消费互联网不同,工业互联网打造的难点在于企业还处于数字化初级阶段,每个企业都需要提供个性化解决方案。目前浪潮除提供算力外,还提供开放平台,并结合APP开发伙伴共同为企业定制个性化的APP解决方案。

浪潮云争取今年在科创板上市

孙丕恕此前提出,浪潮旗下的浪潮云将在科创板上市。此次他介绍称,浪潮云今年3月已完成C轮融资,现在正在做申报前的准备工作,希望今年能推动在科创板上市。

对于云服务市场发展前景,孙丕恕表示,用户由买设备变成买服务是大势所趋,浪潮云是云服务的头部企业之一,从政务云起家,多年耕耘政府市场,目前在政务云市场的占有率排第一;现在慢慢转向工业互联网领域,围绕企业跟政府两个市场,形成了解决方案和本地化服务能力两大独特优势,有明确的技术、明确的商业模式、明确的客户群,现在已经实现盈利并完成三轮融资,坚信未来能在竞争激烈的云服务市场“活下去”。



□本报记者 康书伟

全国人大代表、浪潮集团董事长孙丕恕在接受中国证券报记者采访时表示,浪潮将从加强自身产品研发、做云服务供应商和建立产业生态三个方面推进业务。同时,浪潮已确定了“云+数+AI”的新型互联网企业转型路径。

探索新型互联网企业成长路径

孙丕恕表示,浪潮近年来提出“云+数+AI”转型,打造与传统互联网企业不同的成长路径。其中,云是提供算力的支撑,是社会基础设施;数的领域,浪潮提供工具层面的服务,同时自身也要变成一个应用大数据的公司,目前聚焦征信数据、医疗健康大数据和质量大数据三个方向;AI层面,浪潮可提供AI计算,包括AI芯片到AI算法、AI Station框架等。

孙丕恕强调,以前的互联网企业都是2C的,跟政府关系不大。浪潮作为新型互联网公司,把政府数据连在一起,打通了2G、2B、2C,三者之间形成互动。

全国人大代表、华菱星马董事长刘汉如：

## 把核心技术作为企业核心竞争力

置提供充换电设施建设用地;保障电动重卡的新能源车辆牌照发放,并针对电动重卡推出优先路权政策等。

扩大氢能示范区域

我国高度重视氢能发展与燃料电池汽车的发展,近年来国家一系列政策规划都将氢能发展与燃料电池技术创新提升到国家战略高度;同时,地方政府和企业也都在积极探索氢能产业发展,初步形成了包括制备、储运、应用等环节的完整产业链,形成了以北上广为中心的京津冀、长三角、珠三角等主要氢能产业集群,并逐渐辐射到周边地区。

刘汉如认为,相比氢燃料电池乘用车,我国在氢燃料电池商用车领域更具优势和潜力,尤其是在长途重载运输领域潜力巨大。重工业企业,如钢厂、电厂、煤化工企业等,原材料及能源运输具有载重量大、路线固定、运输距离长等特性,通常这些企业大多位于污染严重的区域,而氢燃料电池重卡能量转化效率高、氢气补给时间短且无任何污染物及碳排放,恰恰是其优势所在。同时,长途重载运输重卡占据我国重卡市场保有总量相当大的比重,如果这一领域有更多的产品替换成氢燃料电池重卡,将产生巨大的社会效益和经济效益。

他称,随着越来越多的重工业企业布局氢能,以及全球对氢燃料电池重卡研发和推广力度的加强,配合更多加氢站的规划与建设,氢燃料电池重卡助力重工业企业脱碳运输的时代正在加速到来。为更好地迎接脱碳运输时代的到来,加快推动我国氢燃料电池重卡产业发展,建议进一步扩大示范城市范围。尽量涵盖不同特色区域,不仅限于经济发达、氢能产业基础好的区域,一些重污染地区也需要重点考虑。

刘汉如表示,在清洁能源发展过程中,要做好自主技术、自主创新。经过多年努力,华菱星马已成为国内少有的拥有完整产业链的重型商用车公司之一,公司自主研发的汉马动力发动机覆盖功率范围很广。“就像手机,如果没有芯片,就如同一个砖头;汽车如果没有了发动机,就如同人没有心脏,汽车企业无论做多,若想不受制于别人,一定要掌握核心技术。”



□本报记者 崔小粟

全国人大代表、华菱星马董事长刘汉如在接受中国证券报记者采访时表示,未来的企业发展一定是产品竞争,产品竞争的核心是科技竞争,科技竞争未来一定是人才竞争。企业应始终围绕产品、技术、人才做文章,把核心技术作为企业的核心竞争力。唯有在产品领先、技术领先、在差异化经营方面做出特色,企业才能走得更远。

推广换电型电动重卡

刘汉如建议大力推广换电型电动重卡。他表示,相比传统柴油和天然气重卡,换电型电动重卡不仅真正实现了车辆运行过程中的零排放,而且运用3分钟电池快速更换及“车电分离”运营方式,可以一举克服充电重卡运营效率低和初始投资过高的痛点,使电动重卡在短道运输场景下全面替代传统柴油和天然气重卡成为可能。

“现在城市里建设充电桩、充电场地非常难,所以换电的模式可以节省场地。同时,可以利用每天晚上的波谷电价差进行废旧电池的储能利用,因此整个产业链为闭环。”刘汉如认为。

他建议,应协调推动港口、钢厂、矿山、城市渣土运输、城市环卫等企业在旧车淘汰更新时优先使用电动重卡,并向换车主体提供置换补贴。同时,将电动重卡充换电配套设施建设列入城市规划,在车辆运行线路及核心物流枢纽位

全国人大代表、兴发集团董事长李国璋建议

## 出台有针对性区域化金融政策



□本报记者 段芳媛

全国人大代表、兴发集团董事长李国璋在两会期间带来了4份建议,涉及危化品运输、贷款利率和工会经费等领域。作为化工企业掌门人,李国璋还就在宜昌新设危化品运输资质站点并扩大危化品运输名录范围等问题,提出了自己的看法。

切实降低企业负担

中国证券报:你认为贷款利率降低会给企业带来哪些方面的益处?

李国璋:此次疫情对制造业等实体经济的影响,一是成本上升,人工成本、房租成本、库存成本等均出现不同程度上升;二是销售不畅,国内工业品价格除少数刚需、应急产品因需求增加导致价格暂时上升外,大多数的价格受需求冲击而出现下降,国外受疫情蔓延影响,不少企业的出口订单大幅减少甚至出现毁单现象;三是投资下滑,目前企业处于逐步复工阶段,优先保证生产运转是首要任务,工业技改投资尚未得到应有重视,工业技改投资同比下降严重。

中小企业困境的背后,是就业和民生面临的挑战,将影响中国经济命脉。我建议出台有针对性的区域化金融政策,降低湖北实体经济企业的贷款利率,切实降低企业负担,助力湖北实体经济恢复发展。这样将有助于湖北企业轻装上阵放开拳脚,把更多力量聚焦到产业转型升级,增强内生动力上来,不断发展提升质量水平。

中国证券报:你今年还带来了提高工会经费返还比例的建议。为什么会提出一个这样的建议?

李国璋:工会经费是法律赋予工会组织应有的权利,是工

组织开展工作,维护广大职工权益的经济保障,是为职工群众办实事的物质基础。坚持工会经费的正确使用,有利于增强工会组织服务职工的能力。工会经费的收取、拨缴、使用是否合规合理,还需要从制度设计层面加以改进和完善。

我认为工会经费的拨缴返还比例还值得进一步商榷。特别是今年新冠肺炎疫情发生以来,很多企业停工停产,没有停产的企业也是在高成本下运行,企业经营出现一定困难,在保稳定、保就业、保运转的巨大压力下,没有多余的行政经费补助工会经费缺口。

消除安全环保隐患

中国证券报:作为一个化工企业的掌门人,能不能介绍一下疫情影响下,化工行业目前的现状如何?

李国璋:化工行业很大,涉及到方方面面。从整体来看,与老百姓日常生活关联程度非常高的化工类产品几乎没有受到疫情影响,比如说粮食作物要用到的农药和肥料类、食品生产中所需的添加剂等,因为生活必需品生产中所需要的,所以处于正常生产销售状况。和老百姓日常生活关联度不高的化工产品,受影响的程度相对较大,比如工业化学镀类产品,由于疫情影响,汽车行业在无法完全恢复正常生产时,生产汽车中所需的工业化学镀类产品的销售就会受到一定影响。

中国证券报:你在建议中提出了在宜昌新设危化品运输资质站点并扩大危化品运输目录的内容,是出于哪些方面原因?这会给化工产业和宜昌带来哪些变化?

李国璋:今年以来,推进长江经济带共抓大保护,提高生态环境治理成效,加快危化品生产企业搬迁改造,实施重要生态系统保护和修复重大工程,促进生态文明建设成为行业聚焦所在。我长期关注着各个化工环节的节能环保方面,在危化品运输方面,其实还有很大改进空间。近年来宜昌大力推行“水铁公联运”模式,加大化工产品铁路运输占比,减少汽运和水运比重,最大限度降低了化工产品运输环节风险,宜昌本地危化品年产能超过1000万吨,汽运、水运占比超过运输总量的二分之一,铁运量占比不足15%。

化工产业作为宜昌市的支柱产业,占全市工业比重三分之一,但很多化工产品没有列入运输名录中,无法通过铁路运输。在宜昌新设危化品运输资质站点并扩大危化品运输目录,将有效降低企业的物流运输成本,消除安全环保隐患,助推宜昌化工产业向着绿色化、集聚化、循环化、精细化、高端化的方向,实现了科学有序发展。