

全国政协委员、北汽集团党委书记、董事长徐和谊:

产融结合 推进新能源汽车产业发展

□本报记者 崔小粟



亟待创新引导方式

2019年以来,受宏观经济增速放缓、行业深度调整、补贴政策退坡等多重因素影响,中国新能源汽车产业承压,2019年全年产销量出现了近十年来的首次同比下降。今年一季度,在疫情冲击的叠加影响下,新能源汽车产销下降态势严峻,包括动力电池、零部件、整车企业在内的整个产业链持续承压。新能源汽车行业面临技术成本拐点未至、市场驱动乏力、产业链风险攀升的客观形势。我国新能源汽车产业已进入攻坚克难的关键阶段。

徐和谊认为,新能源汽车产业当前的突出问题主要是传统补贴模式退坡造成产业驱动断档,亟待创新引导方式。购置成本高、使用不便仍制约市场成熟,亟待创新培育方式。动力电池与整车全生命周期成本和价值不同步,亟待创新产业模式。上述问题亟需通过产融结合新模式,对动力电池的全

命周期成本和价值进行重构优化,从而真正激活电池产业链,在解决当前电池成本过高、消费市场疲软等关键难点的同时,将为加速动力电池产业链闭环发展、迎接能源革命打下坚实基础。

徐和谊建议,政府主导创建动力电池产业引导基金,对全产业链进行创新金融支持,统筹和放大动力电池全生命周期价值。加快绿色金融一揽子工具在动力电池产业链的创新应用,以产融创新结合为产业链赋能。同时,建议加大对汽车金融在消费、使用、服务等环节的推广力度,进一步释放消费需求。

以汽车为新型智能终端

徐和谊称,汽车在智慧城市建设中具有新型智能终端、电力互联网的储能平台、智慧生活的连接平台、动态物理空间的赋能平台等新功能。汽车将以智能化和网联化为重点发展方向,全面进入智慧交通终端阶段,成为连接人与交通以及其他城市设施的新型智能终端,为全面服务智慧城市奠定基础。新能源汽车将成为智慧电力互联网中重要的储能节点与全新基础设施,而“车+新零售”“车+金融”“车+家庭管家”“车+旅游”“车+社交”“车+公共服务”等新兴模式也将为新商业模式爆发及城市管理带来全新内容。此外,车辆的可应用场景将

远远超过当前乘用车/商用车的范畴,进入为任意物理空间位移提供智能解决方案的阶段。由此构建高柔性、可复用的城市生活空间。

徐和谊建议,以车为新型基础设施推动智慧城市建设。革新汽车产业顶层设计思路,加大对新型汽车产业的支持。在城市规划、城市建设、城市管理等多个层面,充分引入智能电动车这一全新参与方,支持大型汽车企业多角度参与城市建设与城市治理。联合高科技企业、汽车企业共同建设城市大脑。对于机场、码头、火车站及其他城市空间,允许有条件的车企协同其他单位进行智慧城市场景开发。以分散在整个城市的多传感器智能汽车为神经网络,形成“城市大脑”的大数据基础。

徐和谊建议,应监管智能共享汽车发展,加大城市资源对共享汽车的支持。与此同时,扶持安全等级高、技术能力领先的国有企业,以政府严监管的方式投资运营智慧共享出行平台。

在跨产业合作和跨产业数据应用方面,他建议,应引导房地产开发商、物业公司、各类活动举办方与车企合作,以车代建,推动城市物理空间利用柔性化。引导推动市政平台以及城市消费、服务供应商与汽车产业跨界数据互通,打造万物互联型智慧城市。加快形成跨领域数据互通应用相关标准,大力推动数据隐私保护等相关法规出台。



全国人大代表、迈科集团董事局主席何金碧建议 出台管理条例 助力私募高质量发展



□本报记者 何显璞

全国人大代表、迈科集团董事局主席何金碧接受中国证券报记者专访时表示,他将提交《关于加快出台私募管理条例工作的建议》《关于适时取消证券、大宗商品等行业印花税的建议》,希望能够助力私募基金高质量发展,同时降低市场交易成本,增强资本市场活力。

推动私募基金规范发展

何金碧表示,建议相关部门尽快出台《私募管理条例》,填补私募基金在行政法规立法层级的空白状态,为规范私募基金活动、保护投资者合法权益提供有效的法律依据。

私募基金作为专业机构投资者中的重要力量,对于优化金融资源配置、丰富多层次资本市场建设意义非凡,同时在支持创业创新、推进供给侧结构性改革、促进直接融资发展、服务实体经济等方面发挥着积极作用。

何金碧表示,随着私募基金市场规模的不断走高、行业的快速发展,私募基金行业存在的掣肘和问题越来越突出。他希望推进法制化建设,在法律监管层面“破局”私募基金面临的诸多困境。

何金碧指出,尽快出台《私募管理条例》,可弥补基金法对股权投资基金约束不清晰的缺憾。

他认为,应当完善资本市场税制和征缴机制,提供有利于创新资本形成的税收激励;推动行业费率机制改革,推动基金销售机制向更加符合投资者利益的方向转型;加快研究并推动以资本利得税取代增值税,提高高资本市场投融资效率和国际竞争力。

进一步提升市场活跃度

何金碧介绍,近期印花税迅猛增长,2020年1-2月份财政收入数据显示,证券交易印花税以77.2%的同比增幅排名全国分税种增幅第一位;其他类印花税增幅30.8%,排名第二位。

何金碧认为,在经济下行周期和疫情叠加之下,部分行业经营困难。经他调研,一些商会和证券机构认为,对于证券类印花税的征收,制约了交易成本的降低,对资本市场增强活力不利。

何金碧表示,一个健康、稳定、强大的市场,将会使社会资源通过市场调节形成更加合理高效的配置,将会催生大批优秀公司不断发展壮大。建议设计科学的税控体系,促进国家级自贸区和各地国际贸易中心的建设,客观要求制定完整的地方性政策配套体系,以此加速交易要素的流动,吸引国内大宗商品行业龙头企业形成集聚效应。

全国人大代表马一德建议 尽快制定商业秘密保护法



□本报记者 杨洁

全国人大代表、北京市社科院法学所研究员马一德近日接受中国证券报记者专访时表示,他今年将进一步提交《关于尽快制定我国<商业秘密保护法>的建议》。

马一德同时担任上市公司中储股份独立董事。他近两年的建议主要聚焦著作权修复、商业秘密保护等问题。

商业秘密保护有新进展

中国证券报:应采取哪些措施进一步加强知识产权保护?

马一德:知识产权制度是我国创新驱动发展战略的实施载体,对于作为创新主体的企业而言,知识产权是知识经济时代最重要的生产要素,也是企业创新、获取竞争优势最有力的武器。当前,我国仍面临知识产权问题易发、多发的困境,未来有待进一步优化知识产权严保护、大保护格局,理顺知识产权司法保护与行政保护的关系,完善一体化、专门化司法保护体制,优化知识产权法院布局,改革专业化知识产权司法审判体制。

中国证券报:你今年的建议主要关注哪

次修改,我提出两方面建议。针对当前音乐领域著作集体权管理服务水平与行业发展现状不匹配的困境,我建议逐步开放著作权集体管理竞争机制,促进我国数字音乐产业发展;针对技术变革带来的新型作品案件以及疑难案件审判标准不统一的问题,我建议司法审判中建立重大疑难案件、典型新技术案件、典型行业案件上报和研讨机制,在对产业现状、核心问题充分调研、研讨的基础上,由最高法院通过指导案例等形式明确裁判标准。

中国证券报:你去年建议加快商业秘密保护立法,后续有哪些进展?

马一德:我去年已提交了商业秘密法的立法议案和立法建议稿,今年将进一步提交《关于尽快制定我国<商业秘密保护法>的建议》。受国家市场监管总局委托,我负责起草并提交了商业秘密条例的专家建议稿。作为商业秘密保护专门的行政法规,相信条例出台将带来我国商业秘密保护水平的全面进步,并为商业秘密专门立法提供制度基础。

机遇与挑战并存

中国证券报:你担任中储股份独立董事,对公司2020年应对挑战有哪些建议?

马一德:从中储股份看,疫情对物流业影响还是很大的。公司在抗疫保供中做了大量工作,承担了大量社会责任。在疫情冲击下,由于下游需求减少,大宗物资社会库存明显增加。中储股份作为主要服务大宗物资的物流企业,不少下属公司出现了涨库情况,创出库存历史新高,对仓储业务的业绩有一定的正面影响。

长期来看,疫情可能改变行业原有的发展逻辑和趋势,公司应该建立动态、持续性的危机研判应对机制,加强风险管理,重视市场分析,做好应对。要充分利用政策、优化债务结构,降低财务成本;谨慎投资,确保公司的流动性。

来自中国船舶集团的两会代表委员建言:

调整外籍船舶修理废钢处置政策

□本报记者 欧阳春香

来自中国船舶集团的5名全国人大代表、2名全国政协委员,立足船舶行业,从调整外籍船舶修理废钢处置政策、加快海上浮式储油基地建设、解决邮轮产业“卡脖子”问题等方面,积极建言献策。

保护和发展修船业

目前中国已经成为世界第一大修船国家,占世界市场份额的40%。全国政协委员、原中船集团党组书记、董事长董强建议,将修船废钢的海关监管由“一般贸易”改为“修船除外”。

董强说,我国修船行业年创汇30亿美元,提供直接就业岗位5万个。保护和发展修船业对当前落实落细“六稳”工作,特别是稳就业稳外贸具有非常实际的作用。

2018年12月25日,四部委发布了“关于调整《进口废物管理目录》”的68号公告,对外籍船舶修理拆除的废钢等固体废物从《非限制进口类可用作原料的固体废物目录》调入《限制进口类可用作原料的固体废物目录》,自2019年7月1日起执行。

董强表示,从2019年7月1日执行68号公告到现在,国内修船企业普遍积压了大量修理外籍船舶拆除的废钢等固体废物。目前总量已超过10万吨,而且还在继续增加。这个问题已使中国修船企业的持续生产经营面临困难。

为了进一步推动从根本上解决修船企业修理外籍船舶产生的废钢等固体废物处置问题,董强建议,修船废钢的海关监管由“一般贸易”改为“修船除外”。即外籍船舶修理产生的废钢等固体废物不是进口洋垃圾,不应按照“一般贸易”监管。上述废钢等固体废物的处理,应该实行“修船除外”。长远来看,有序调整废钢监管法

规,解决修船行业难题。

全国人大代表、中国船舶集团大船集团山海关船舶重工公司钳工马加友也建议,国家相关部门调整修改外籍船舶修理废钢处置相关政策。明确外籍船舶在境内维修、改装产生的废钢铁等固体废物,准予在境内贮存、转移、利用和处置,不按照进口固体废物管理,无需办理固体废物进口许可证。

提高石油储备能力

今年国际油价下跌,为我国加大原油储备提供了难得的时间窗口。为此,全国人大代表、原中国船舶集团大船集团党委书记、董事长刘征建议,加快海上浮式储油基地建设,提高我国石油储备能力。

刘征认为,根据国际能源署建议,一个国家的石油储备至少应该达到90天的进口量。按2019年原油进口量计算,我国石油储备至少要达到1.25亿吨。从发展质量和可持续性来看还存在着不少瓶颈。包括邮轮全产业链从国家层面整体布局的清晰度不够,存在着资源分散、重复建设和过度竞争等问题,同时蕴藏着巨大的投资风险。

此外,2020年新冠肺炎疫情对邮轮产业造成巨大冲击,继1月26日中国邮轮市场全面停航后,国际邮轮协会于3月13日宣布旗下所有邮轮全部停运,这在邮轮史上尚属首次。目前我国疫情防控形势持续向好,预计中国邮轮市场将率先进复苏。

面对全球邮轮市场的大变局,胡可一建议,在国家层面建立有利于邮轮产业高质量发展的统一体制和机制,组建涵盖邮轮研发设计、建造、供应链建设和运营的相对统一、注重母港的地域性、深耕旅游纵深和船型航线的细分市场的专业化公司;鼓励中资邮轮公司成为重振邮轮产业的龙头,适时允许中资邮轮公司开辟以上海为母港的“无目的地游”航线,条件允许时,优先由中资邮轮公司恢复中韩航线,开辟“海上丝绸之路”航线;将邮轮列入“重大科技装备攻关工程项目”作为当务之急,通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成,突破邮轮产业自身的关键核心技术;优化中资邮轮产业营商环境,构建新生态体系,积极推动中资邮轮自主品牌和五星红旗邮轮船队建设和“多港挂靠”常态化;加大对邮轮产业的融资和税收支持,发挥国家财政投入的引导作用,吸引跨行业企业、多领域资本,建立邮轮产业多元化投融资体系,鼓励建立市场化运作的邮轮产业发展基金,支持社会多元化投资邮轮产业。

推动邮轮产业发展

邮轮产业被誉为“漂浮在黄金水域上的黄金产业”,也成为此次船舶领域两会代表关注的重点之一。全国政协委员、中国船舶集团江南造

船科技委主任胡可一建议,加强邮轮产业顶层规划,将其提升到国家战略的高度。围绕解决发展邮轮产业的“卡脖子”问题,制定一系列的扶持政策。

胡可一认为,目前中国邮轮产业发展迅速,从发展质量和可持续性来看还存在着不少瓶颈。包括邮轮全产业链从国家层面整体布局的清晰度不够,存在着资源分散、重复建设和过度竞争等问题,同时蕴藏着巨大的投资风险。

此外,2020年新冠肺炎疫情对邮轮产业造成巨大冲击,继1月26日中国邮轮市场全面停航后,国际邮轮协会于3月13日宣布旗下所有邮轮全部停运,这在邮轮史上尚属首次。目前我国疫情防控形势持续向好,预计中国邮轮市场将率先进复苏。

面对全球邮轮市场的大变局,胡可一建议,在国家层面建立有利于邮轮产业高质量发展的统一体制和机制,组建涵盖邮轮研发设计、建造、供应链建设和运营的相对统一、注重母港的地域性、深耕旅游纵深和船型航线的细分市场的专业化公司;鼓励中资邮轮公司成为重振邮轮产业的龙头,适时允许中资邮轮公司开辟以上海为母港的“无目的地游”航线,条件允许时,优先由中资邮轮公司恢复中韩航线,开辟“海上丝绸之路”航线;将邮轮列入“重大科技装备攻关工程项目”作为当务之急,通过基础理论研究、关键技术攻关和跨领域技术创新集成,突破邮轮产业自身的关键核心技术;优化中资邮轮产业营商环境,构建新生态体系,积极推动中资邮轮自主品牌和五星红旗邮轮船队建设和“多港挂靠”常态化;加大对邮轮产业的融资和税收支持,发挥国家财政投入的引导作用,吸引跨行业企业、多领域资本,建立邮轮产业多元化投融资体系,鼓励建立市场化运作的邮轮产业发展基金,支持社会多元化投资邮轮产业。

邮轮产业被誉为“漂浮在黄金水域上的黄金产业”,也成为此次船舶领域两会代表关注的重点之一。全国政协委员、中国船舶集团江南造



新华社图片