# 新能源汽车需“开放”动力

杨忠阳

纵论 Comments

> 只有让更多的“马驹”跑进来，才可能跃出“黑马”。行业主管部门和各级地方政府，不能以旧有的思维和套路来管理新兴产业，而要敢于打破体制机制的束缚，为企业创新建立开放平等的市场环境

国务院副总理马凯在近日召开的新能源汽车推广应用工作座谈会上强调，要以市场为导向，采取综合措施，加快市场推广应用，扎实推动节能与新能源汽车产业发展。他还要求，坚决破除地方保护，促进公平竞争，形成全国统一市场。

作为一家创立仅11年的公司，特斯拉去年在美国市场以近1.9万辆的成绩摘得新能源汽车销量季军，位列通用沃蓝达和日产聆风之后，但其风头不仅大大盖过了前两名，而且在全球刮起了一股“特斯拉旋风”。一个重要的原因就在于，特斯拉通过细分市场定位，利用互联网思维造车与营销，实现了商业模式创新，让人们对启动新能源汽车私人消费市场有了强大的预期。

反观我国新能源汽车行业，起步并不晚，政府投入资金也不少，特别是在终端购买补贴力度上着力甚大，为什么没能催生出像特斯拉这样的企业呢？有人说是科研投入效率不高，也有人说是尚未形成一套较好的商业模式，还有人认为是企业缺乏互联网思维，等等。这些原因都有，不过，更重要的症结恐怕在于没有一个开放的市场竞争环境。

地方保护主义的影响就不容忽视。北京市经信委、市科委近日公布的《北京市示范应用新能源小客车生产企业及产品目录》，就不包括插电式混合动力轿车，而且各方面信息也显示，北京市属汽车生产企业近期也不准备生产此类新能源汽车。如此一来，深圳的比亚迪秦、上海的荣威550等插电式混合动力轿车就被“有意识”地排除在补贴范围之外，以至于有网友戏言比亚迪秦“进了伦敦城，却没能敲开北京门”。

事实上，在新能源汽车推广过程中，一些试点城市都或明或暗地制定了地方保护措施，以扶持本地企业，或者吸引外来企业投资落户。而创新需要一个开放的环境，如果将新能源车推广搞成一个个封闭的小圈子、一个个小利益集团，没有充分和公平的竞争，企业又怎能有创新的动力！

作为新兴的潜力市场，新能源汽车存在极大的想象空间，对创业者和投资人有着天然的吸引力。只有让更多的“马驹”跑进来，才可能跃出“黑马”，可眼下各种政策门槛却将其无情地挡在了门外。比如，早在2002年，万向集团就成立了万向电动汽车有限公司，一直期望进军整车制造领域，然而由于没有整车资质，万向只能生产零部件。虽然万向现已花巨大代价收购了美国的菲斯科，但能否在国内真正拿到乘用车生产资质，仍是个未知数。

一个尴尬的现实是，就算拥有雄厚的资本、先进的车联网技术，甚至颠覆传统的商业模式，若想在中国注册企业生产新能源汽车，也困难重重。不可否认，传统汽车企业有技术积累，在发展新能源汽车上有“先发”优势，但也容易受思维定式、技术路径依赖和现有资产拖累，难有积极性做大投入、大革新。特别是在新能源汽车技术和产业化尚未实现重大突破的情况下，不少传统车企本能地希望传统技术有更长的生命周期，以便在传统技术轨道上获得更多的利润。由于这些企业拥有行业话语权，有时甚至还会影响政策制定者，从而维持在市场中的既有优势。

因此，在发展像新能源汽车这样的新兴产业过程中，行业主管部门和各级地方政府，不能以旧有的思维和套路来进行管理，而要敢于打破体制机制的束缚，为企业创新建立一个开放平等的市场环境。只有给新进入者更多机会，让多元化的技术、多样化的产品、多种商业模式在市场中充分“竞技”，甚至不怕“试错”，创新才不会被扼杀在摇篮当中。否则，我们不仅很难产生中国的特斯拉，即使美国的特斯拉来了，也没法玩下去。

# 用好用足外贸优惠政策

顾 阳

久保田农业机械（苏州）有限公司的老板最近很开心——因为当地海关的“关照”，该公司2400多万元税款得到了减免。

事实上，这样的好事有法可依——该公司从泰国进口了货值数千万美元的农机配件，苏州工业园区海关得知这一信息后，及时提醒该公司使用《中国-东盟自由贸易协定》优惠原产地证书，帮助企业办理了零关税手续。

何谓优惠原产地政策？它是指我国企业进口具有协定国签发的优惠原产地证书的商品，可以获得我国关税及相应进口环节代征税的减让。反之，我国货物出口也可获得协定国的税收优惠。此举大大降低了企业的运营成本，提高产品的市场竞争力。

目前，我国已与20多个国家或地区达成了可以进行关税互惠的协定，其中包括《亚太贸易协定》、《中国-东盟自由贸易协定》、《两岸经济合作架构协议》（ECFA）等12个自由贸易协定。也就是说，进口商品如持有韩国、斯里兰卡、印度和中国香港、中国澳门、中国台湾等地签发的原产地证书，均可以在我国享受到税收优惠；反之，如持有我国签发优惠原产地证书的商品出口到上述国家或地区，同样也可享受到相应的税收优惠。这一政策已让不少企业得到了实惠。据苏州工业园区海关统计，2013年该关共审核优惠原产地证书2410份，100余家企业减让税款达1.1亿元。

不过，笔者在调研中发现，很多地方、很多企业对于原产地证书这一优惠贸易协定并不知晓，更谈不上用好用足这一政策了。

在这一点上，建议不妨学学苏州等地的做法，通过构建起及时宣传、提醒，并设立专门窗口等形式，提供立体式服务，在第一时间让企业充分了解新政策、新举措，同时积极利用社交媒体、专题培训等手段，鼓励并协助企业申报原产地证书，相关职能部门在业务办理环节上给予精准指导，确保具备原产地证书的商品通关“提速”。

当前，我国企业参与国际市场竞争的压力越来越大，充分运用类似原产地证书这样的优惠贸易协定，客观上有利于减低生产成本，提升市场竞争力。未来，随着我国打造更高层次、更高水平的外向型经济，还会出现更多类型不一、更具专业化的双边、多边贸易协定，这需要广大企业及早做好准备、及时抓住机会，真正把政策红利转化为发展动力。

# 报刊亭转型应有新思路

徐 达

据报道，北京市逾2000个报刊亭正在寻求多功能数字转型，首批11个新数字报刊亭近日已投入使用。

近年来城市报刊亭数量趋于萎缩，零售报刊盈利微薄，一些报刊亭主要靠卖卡卖水和食品维持。城市报刊亭普遍陷入生存窘境，既有直接的现实原因，又有深层次的原因。其一，长期以来报刊亭的管理不规范，存在权责不明、经营权转手频繁等问题。其二，一些城市在市容整顿等名义下，将大量报刊亭搬到小街小巷，或实行“退路进店”。更深层的原因在于，随着新媒体迅速发展，正在逐渐颠覆原有的信息传播渠道和话语权格局，国民阅读习惯从报纸、期刊转移到通过手机浏览。传统读者流失，给报刊带来前所未有的生存压力，作为发行终端的报刊亭也必然受到冲击。

相关数据显示，北京市报刊零售从2010年以来一路下滑，经营额年均下滑16%左右。受互联网和移动互联网的巨大冲击，报刊亭应适应潮流，改变过去“卖报加副业”的经营模式，寻求新的转型思路。

首先，从运营模式上，应推动报刊零售公司从经营报刊向经营报刊亭平台转型，对报刊亭功能重新定位，实施信息化改造，实现由传统经营模式向现代商业模式的转变；报刊亭提供新型服务应突出公益性质，以高附加值带动客流量，增加顾客黏性，为其商业模式的转型升级奠定基础。

其次，对报刊亭经营主体而言，针对现有报刊亭功能太过单一的现状，应开展多元经营，融入网络经济，提升服务功能，使报刊亭从便民服务站升级为新型多功能平台，将其打造成符合信息化社会发展需求的智能信息岛。如此次北京市新推出的多功能数字报刊亭里安装了微云基站与互联网的云服务器、智能快件箱等，普通市民除了买书报、观看视频，实现一站式缴纳各种费用、办理简单银行业务外，还可使用WIFI网络，并可把报刊亭作为物流递送终端。

有关部门应从公共文化服务体系建设的高度，将报刊亭的设置纳入城市规划统筹考虑，并以新思路推动其转型和发展。

## 天网恢恢

徐 骏作 新华社发

近日公布的《国家新型城镇化规划（2014-2020年）》提出，在2020年之前实现全国住房信息联网。据报道，近期在部分大中城市出现了豪宅、别墅等二手房“抛售”的现象，一些高端项目动辄降价几百万元以吸引买主。随着国家反腐力度不断加强，一些官员急售房产的情况在短期内或将持续增加，以避免“目标”过大被暴露。其实，如果认真细致调查，这些举动反而能让反腐线索“浮出水面”。有关方面可以借助全国住房信息联网的机会，对高端房地产市场加强动态监管，将反腐败这张网织得更密。 （时 锋）

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com。

本版编辑 胡文鹏 杨开新

@微议室

## 天价婚娶风当引导

据报道，在河北、山东、河南等省的一些农村，结婚费用居高不下。天价婚娶花费成为不少农村家庭的沉重负担，有些家庭甚至因此返贫。

【微评】 出现天价婚娶，因为一些娶亲村民之间存在盲目攀比现象，另有一些女方家庭担心日后养老无着，便将商品规律引入感情生活，漫天要价。要改变眼前的尴尬局面，必须加以相关的引导，在加大农村养老保障力度的同时，教育公众形成理性的婚嫁观，积极倡导婚事新办、婚事俭办，形成文明、健康的新婚俗。

## 上市地可自选体现进步

中国证监会日前表示，首发企业可以根据自身意愿，在沪深市场之间自主选择上市地，不与企业公开发行股数多少挂钩。

【微评】 对国内股市而言，将选择到沪深两地证券交易所上市的决定权交给企业，无疑是双赢之举。既可以充分尊重首发企业的意愿，使其按照实际情况便捷实施，还能加大两地证券交易所之间的竞争，促进两地交易所不断提升管理与服务水平。

## 官网凭什么“心情不好”？

“今天心情非常的不好！”这不是普通网友发的微博吐槽，而是一行在安徽省宿松县住房和城乡建设局官网滚动的字幕。宿松县政府办称，去年6月就把网站建好并移交给住建局，但住建局称一直没用过网站，那段文字是网络运营商当初打上去的。

【微评】 一段时期以来，个别政府网站成“僵尸”、出现低级错误的情况时有曝光，不但造成网络资源的浪费，而且暴露出典型的政府部门作风不实。难怪有网友对此调侃道，“你哪天心情好呢？”在整治四风的当下，有关部门和上级单位应该举一反三，切实进行整改，借助网站满足信息公开的要求。

## 有诉求也别走极端

韩女士超载的卡车被广东省惠州市交通局扣下，应罚款2万元。在求情未果后，焦急的她喝下了自带的农药，所幸经过抢救脱离生命危险。

【微评】 执法人员按处罚标准处罚，并无不妥，因为执法应该公平、公正。当事人若认为处罚不当，可以通过申请行政复议等手段来维护权益。任何时候，都应将珍惜生命放在首位。

（更多内容请浏览经济日报腾讯法人微博 http://e.t.qq.com/jingjiribao）

# 铁路融资：优先股可堪重任

张汉斌

行业 Industry

> 优先股具有一定的优势，有利于铁路企业融资，加快发展混合所有制经济，也丰富了投资的范围，对提振我国资本市场信心，营造新的投资概念和投资文化有积极意义

今年政府工作报告提出，实施铁路投融资体制改革，在更多领域放开竞争性业务，为民间资本提供大显身手的舞台。这有助于加快发展混合所有制经济，增强各类所有制经济活力，也指明了今后铁路建设的发展思路。

2014年，铁路建设计划投资6300亿元，铁路债务已突破3万亿元，建设投资延续过去靠银行贷款、发行债券以及每年几百亿元的铁路建设基金难以持续。必须改革投融资体制，以金融创新、制度创新来融通资金。由于铁路建设投资大、回收期长、不确定性高，采用优先股来吸引社会资本投资不失为一个适宜的制度安排。

优先股是一种股权融资，指在利润分红及剩余财产分配的权利方面，优先于普通股。优先股没有还本压力，相对普通股收益稳定、风险更低，可以缓解铁路企业财务指标的紧张度。

国务院在去年底印发《关于开展优先股试点的指导意见》。近日，中国证监会正式发布了《优先股试点管理办法》，规定上市公司可以发行优先股，非上市公众公司可以非公开发行优先股。这是我国资本市场的一项重大改革创新。

优先股不但利于铁路企业融资，也为资本市场提供一种新的投资产品，丰富了投资者的选择范围，对提振我国资本市场信心，营造新的投资概念和投资文化具有积极意义。

由于铁路建设、运营领域的企业中上市企业并不多，发行的优先股可考虑到“新三板”或区域股权柜台市场进行流通转让。不但增加了优先股的流动性，分散了风险，而且充实了场外交易市场，对于多层次资本市场的发育和发展将起到推动作用。此外，地方或全国的养老金、社保基金、企业年金甚至保险资金都是追求长期投资和价值投资的大体量资金，优先股相比普通股对它们有更强的吸引力。

优先股因为在企业管理权和表决权方面受限，一般不可直接参与铁路企业的运营与管理，也不改变现有股权结构。铁路建设和运营具有专业性和独立性，需要专业的管理团队来运作。相比普通股融资，优先股避免了新增股东对原有股权结构和管理层以及股东会表决权的冲击和影响，有利于铁路运营的稳定性和安全性，将是渐进的、成本较小的战略选择。同样，由于不改变国有控股地位，将部分铁路债务在自愿基础上转换为优先股，既减轻了铁路债务负担，又保证了债权人稳定回报，还可分享我国铁路行业发展潜力，不但实现了股权主体多元化，也彰显了铁路建设运营的公共属性。

由于我国铁路投融资体制改革起步较晚，对优先股的了解和掌握也不完全充分，在实际操作中应该切实维护各方利益，稳妥审慎地加以推进。