

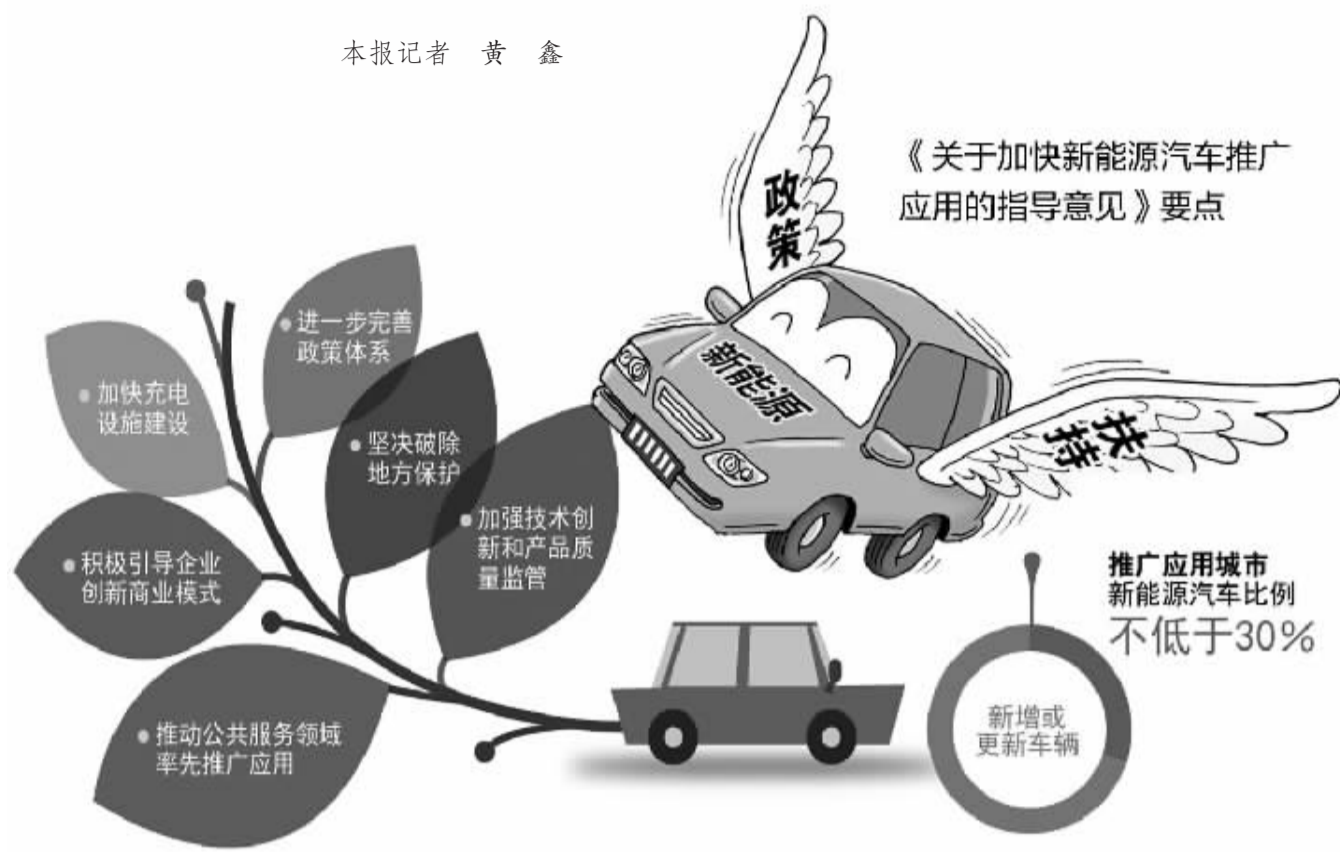
# 新能源汽车驶上快车道

## ——工信部有关负责人解读《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》

本报记者 黄鑫

### 政策解读

国务院办公厅《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》7月21日正式发布。该《意见》对助推新能源汽车产业发展的政策措施进行了细化。业内人士同时指出,新能源汽车要真正推广开来,光靠政策支持还不够,关键是要有高品质、有竞争力的产品,不断提高新能源汽车技术水平、产品质量和服务能力



“此次扶持政策力度空前,含金量极高。”工信部部长苗圩表示,7月21日公布的《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》是在适应当前新能源汽车发展状态基础上,对2012年出台的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》进一步完善和细化。

### 充电设施建设纳入城市规划

目前,我国新能源汽车已经有了较大发展,汽车企业和相关行业加大了研发投入,关键技术攻关取得一定突破,试点城市推广应用取得积极进展。据统计,2013年,全国推广新能源汽车2万辆,比过去4年的总和翻了近一番,2014年上半年,全国生产新能源汽车超过2万辆。

新能源汽车正从以公共服务领域用车为主逐渐向公共服务和个人使用并重扩展,在新能源汽车推广的实践中,充电设施建设滞后导致充电不方便成为业界反映最多的问题。对此,《意见》提出,要

加快充电设施建设,制定实施充电设施发展规划,将充电设施建设纳入城市总体规划,完善充电设施技术标准和建设标准,完善充电设施用地政策和用电价格政策,推进充电设施关键技术攻关,鼓励公共场所加快内部停车场充电设施建设,地方政府加大对充电设施建设支持。

“充电设施是新能源汽车发展的重要基础。”工信部副部长苏波表示,为了解决这个重要而紧迫的问题,《意见》制定了充电设施建设和运营、充电标准和服务、用地和用电价格等政策体系,并要求将充电设施建设纳入城市总体规划,允许充电设施经营企业可以依法向电动汽车用户收取电费和充电服务费。

### 财政补贴重点支持国内企业

“在新能源汽车产业成长初期和推广应用关键阶段,各级政府要给予必要的政策支持。”苏波表示,《意见》进一步完善了鼓励新能源汽车消费的财政政

策,要求落实好新能源汽车免征车辆购置税、车船税、消费税等税收优惠政策,同时要求有关部门抓紧研究确定2016年至2020年新能源汽车推广应用的财政支持政策,给企业和消费者稳定的政策预期。

《意见》明确,自2014年9月1日至2017年12月31日,对纯电动汽车、插电式含增程式混合动力汽车和燃料电池汽车免征车辆购置税。对消费者购买符合要求的纯电动汽车、插电式含增程式混合动力汽车、燃料电池汽车给予补贴。中央财政安排资金对新能源汽车推广应用规模较大和配套基础设施建设较好的城市或企业给予奖励,奖励资金用于充电设施建设等方面。

《意见》提出,通过逐步减少对城市公交车燃油补贴和增加对新能源汽车运营补贴,将补贴额度与新能源汽车推广目标完成情况相挂钩,形成鼓励新能源汽车应用、限制燃油公交车增长的机制,加快新能源汽车替代燃油公

交车步伐。

“目前,国内的新能源汽车发展还不成熟,自主品牌较为弱小,财政补贴将重点支持国内企业,包括自主品牌和合资品牌。”苏波说。

### 充分发挥政府采购导向作用

苏波强调,为了推动公共服务领域率先推广应用新能源汽车,将充分发挥政府采购的导向作用,扩大公共机构采购新能源汽车规模,通过示范使用增强社会信心、引导私人购买,促进企业扩大生产、降低成本,形成良性循环。

《意见》要求,2014年至2016年,中央国家机关以及新能源汽车推广应用城市的政府机关及公共机构购买的新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例不低于30%,以后要逐年提高。

为了破除地方保护,通过竞争推动技术进步、提高产品质量、降低生产成本,《意见》明确要求严格执行全国统一的新能源汽车和充电设施国家标准和行业标准。执行全国统一的新能源汽车推广目录,各地不得阻碍外地生产的新能源汽车进入本地市场,不得限制消费者购买某一类新能源汽车。建立统一开发、有序竞争市场环境,进一步促进汽车企业和充电服务企业的公平竞争,促进新能源汽车健康可持续发展。

“我们将对示范城市进行动态管理,并对没有完成任务和出现问题的城市‘亮红灯’,对示范城市进行动态调整。”苏波说。

苏波提出,新能源汽车要真正推广开来光靠政策支持还不够,关键是要有高品质、有竞争力的产品,要通过国家科技计划、新能源汽车产业技术创新工程等措施,不断提高新能源汽车技术水平、产品质量和服务能力,让消费者真正爱用。

### 点研

国务院办公厅印发《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》,提出了促进新能源汽车推广应用的一系列措施。其中明确提出要坚决破除地方保护,这有助于为新能源汽车发展创造良好公平的竞争和消费环境。

我国新能源汽车发展正在进入快车道。这几年全国部分地区出台了扶持新能源汽车研发、推广和使用的诸多政策,应当说起到了一定的提振作用,但也带来了一个突出的问题,各地政

## 力破地方保护壁垒

金文

策、标准差异较大,甚至有的政策带有地方保护主义色彩。

地方保护与市场决定资源配置背道而驰,无法形成充分和公平竞争的环境,容易导致阻碍技术竞争和进步,最终是“越保护越落后”。因为地方保护而带来的标准差异会导致新能源汽车因为充电、维修等各种不便,导致难以真正推广,由此造成带来重复建设和资源浪费更不容忽视。

当前,破除地方保护应着重在以下

几方面入手:一是要标准统一,从国家层面建立促进电动车制造、应用和充电设施的统一技术规范。二是要保证政策一视同仁,特别是财税补贴,应该由中央确定统一目录和补贴标准、条件,防止地方滥用财税资源,形成地方企业垄断。三是要建立公平准入规则,包括充电设施、售后服务等,要允许中央企业、当地国有企业、民营企业等多种主体在同一个平台上公平竞争,消除各种准入壁垒。

# 建设社会信用体系应统一标准和原则

国家发展改革委经济研究所财政金融室主任 张岸元

《纲要》围绕政务诚信、商务诚信、社会诚信、司法公信4大领域确定的33项具体工作,大多可以分解到各个部门分头完成。在此基础上,还要打破部门、行业之间的壁垒。《纲要》提出,要建立统一社会信用代码,通过互联互通、数据交换共享,解决信用信息的统一问题

### 社会信用体系建设规划纲要 解读

“诚信”是社会主义核心价值观的重要内容之一。党的十七届六中全会、十八大、十八届三中全会都对社会信用体系建设问题有正式表述。从社会公众角度看,社会信用体系建设的重要性和迫切性,主要源自社会诚信意识淡漠、恶性失信事件频发,但从理论和政策角度分析,社会信用体系建设的意义远不止于此。

《社会信用体系建设规划纲要》分别从完善社会主义市场经济体制、加快转变发展方式、经济社会转型、提高开放型经济水平4个方面,论述了当前推进社会信用体系建设面临的形势和要求。笔者认为,社会信用体系是现阶段推进国家治理能力现代化的重大基础工程。

围绕这一过程形成的数据信息网络、法规标准体系、激励惩罚模式等,将改变不同社会行为主体相互识别、相互影响、相互作用的方式,提升政府引导市场、管理社会的能力。

围绕信用体系建设,各部门已经做了大量工作,积累了庞大数据资源,在信用产品推广使用、建立奖惩机制方面也初步形成了一些行之有效的做法和经验。下一步,体系建设仍然以此为基础展开,各项具体工作仍主要依赖各部门依托各自既有体系进行。《纲要》围绕政务诚信、商务诚信、社会诚信、司法公信4大领域确定的33项具体工作,大多可以分解到各个部门分头完成。

但建设覆盖全社会的信用体系,必然要“统”,要打破部门、行业之间的壁垒。《纲要》提出,建立统一社会信用代码,通过互联互通、数据交换共享,解

决信用信息的统一问题。这一领域有大量工作要做,其中,信用信息标准体系、分类管理制度应优先建立,以减少各部门因标准变化导致的调整工作量。围绕奖惩制度,在各部门的机制之上,也应确定统一的标准和原则,大体形成一个尺度,避免部门、地区间奖惩力度差异过大引起社会争议。

《纲要》明确,“政府推动,社会共建”是社会信用体系建设的第一原则。从流程上讲,社会信用体系主要由3大模块组成:一是基础数据模块,功能是收集整理所有主体各类涉及信用的基础数据;二是数据挖掘模块,功能是挖掘海量信息,得出有价值的信用结论,有条件情况下给出信用评级;三是推广使用模块,功能是通过信用信息公开发布、建立奖惩机制,达到约束信用主体参与社会经济活动过程中信用行为的目的。政府与市场在这3大模块中的地位

和作用有所不同。

在基础数据方面,政府是最主要的拥有者,应发挥主导性作用。市场化机构只应持有某些领域的局部数据,依法依规使用政府提供的数据,参与政府数据库及相关网络建设。在数据挖掘方面,市场化机构应发挥决定性作用。政府不仅不能越俎代庖,对信用主体总体信用状况给出定性评价,而且应尽量减少对市场化机构评级的干预。而在推广使用方面,政府与市场有着严格的分工关系。政府主要围绕自身行政职能采信、使用信用产品,市场化主体则主要在经济活动中使用信用产品,将信用信息作为决策参考依据。

信用形成的本质,是根据行为主体过去的行为记录,对其未来可能的行为模式给出概率意义上的判断。这就决定了社会信用体系不是万能的,它替代不了其他“基于信用主体客观能力对其未来行为模式”给出的判断。随着政府、市场对信用信息的依赖,在微观上,必须防范先期恶意积累信用信息、而后一次性挥霍信用的“庞氏骗局”行为;在宏观上,则必须防范由信用评级出现系统偏差、信用经济过度膨胀引发金融危机的风险。

### 热点回应

北京公交票价改革听证方案的首要原则是坚持公共交通的公益性。政府对公共交通发展的投入力度不会降低;公共交通的相对价格优势不会改变;对学生、老年人、残疾人等特殊人群优惠政策不会改变

本报北京7月21日讯 记者苏波报道:在备受关注的首都公共交通价格改革方案出台之前,北京市组织开展的“我为公共交通价格改革建言献策”活动已于20日顺利结束。

统计分析显示,票价调整方面的意见建议主要有:一是票制方面,如在轨道交通方面就有多种意见,大部分建言人建议实施计程票制,多乘坐多付费,更加公平合理,也符合经济规律;但也有部分人建议继续实施单一票制,认为简单方便;还有的人甚至建议乘坐距离越远越便宜,分流短途乘客。在地面公交方面,多数建言人建议市区、市郊线路统一实施计程票制,体现城乡统筹,实现同城同价、同质同价;但也有部分人建议保留单一票制和计程票制相结合的方式不变,减少票制调整给出行带来的不便。二是票价和轨道交通方面,大多数人建议调价幅度不宜过大,让交通支出在人均可支配收入占比中保持合理水平,保障居民基本出行需求;但也有部分人建议较大幅度提高票价以分流客流,保证舒适度,吸引拥有私家车的出行人群。

在地面公交方面,有的人建议现行票价水平不调整,仅调低或取消折扣优惠;有的人建议调整票价水平,保持折扣优惠。此外,还有人提出应推行多样化票种,满足不同群体出行需求;建议保持各种交通工具的合理比价关系,引导出行;也有人建议根据CPI及企业成本变化情况,建立票价动态调整机制。

针对群众普遍提出的公共交通应该坚持公益性的意见,北京市发展改革委表示,这次制定公交票价改革听证方案的首要原则就是要坚持公共交通的公益性,坚持公交优先发展战略。一是政府对公共交通发展的投入力度不会降低,并要进一步提高资金使用效率,满足社会对公共交通发展的要求;二是公共交通的相对价格优势不会改变,要能吸引大家乘坐公共交通,倡导绿色出行;三是对学生、老年人、残疾人、解放军士兵、武警士兵、盲残人士、残疾军人及伤残人民警察等特殊人群优惠政策不会改变,并对公共交通依赖度比较高的通勤群体,制定相应的优惠政策。

### 二季度中经有色金属产业景气指数显示——

## 有色金属行业盈利明显分化

本报北京7月21日讯 记者吉蕾蕾报道:由经济日报社中经产业景气指数研究中心、国家统计局中国经济景气监测中心和中国有色金属工业协会联合编制的2014年二季度中经有色金属产业景气指数于7月22日发布。

指数显示,2014年二季度,中经有色金属产业景气指数为97.5,比一季度上升0.4点;中经有色金属产业预警指数为73.3,与一季度持平,预警指数连续5个季度运行在“浅蓝灯”区,表明有色金属行业总体仍处于平稳偏弱的运行态势。

二季度,有色金属价格呈现小幅反弹,但下游需求依旧疲软,行业利润则继续下降,降幅比一季度有所收窄。具体来看,二季度有色金属矿采选与冶炼业利润状况持续低迷,利润同比降幅继续扩大;有色金属压延加工业利润仍保持平稳增长。这表明,在产能过剩的压力下,有色金属行业上中游盈利能力难有改善,下游企业盈利能力增强,行业内部分化态势明显。

(详细内容请关注本报将于7月30日发布的《中经产业景气指数专刊》)

### 食药监总局部署彻查上海福喜问题食品

据新华社北京7月21日电 (记者徐博) 国家食品药品监督管理总局21日发布消息称,7月20日,媒体披露了上海福喜食品有限公司的食品生产过程存在违法违规问题,麦当劳等连锁食品经营单位使用问题食品原料。对此,国家食品药品监督管理总局立即部署安排对该事件进行全面调查处理。

一是要求上海市食品药品监督管理局要迅速行动,对上海福喜食品有限公司立即采取控制措施,停止生产经营活动,封存所有原料和产品,对企业的违法违规行为要追根溯源,一查到底,严肃处理。涉嫌犯罪的,坚决移送公安机关。二是部署各地食品药品监督管理部门对欧喜投资(中国)有限公司(上海福喜食品有限公司投资方)在河北、山东、河南、广东、云南等地投资设立的所有食品生产企业立即开展全面彻查。三是安排各地食品药品监督管理部门迅速对使用上海福喜食品有限公司产品的餐饮服务单位进行全面突击检查。

### 公告

按照上级关于网络媒体转企改制的相关要求,中国经济网传播中心拟向事业单位登记管理机关申请注销登记,现已成立清算组。请债权人自2014年7月10日起90日内向本清算组申报债权。特此公告。