

热点 点击

对华贸易摩擦案件总体下降

但我仍是贸易救济设限首要目标国

本报北京7月21日讯 记者李予阳报道:商务部新闻发言人沈丹阳今天在例行发布会上首次发布上半年我国遭遇贸易摩擦的总体情况。沈丹阳表示,目前我国仍然是国际上贸易救济设限的首要目标国。

据介绍,上半年,我共遭遇14个国家(地区)发起的贸易救济调查37起,其中反倾销案件32起,反补贴案件4起,保障措施1起,案件数量较去年同期下降30%;涉案金额35亿美元,较去年同期下降了34%。上半年贸易摩擦案件数量和涉案金额总体出现下降。我积极组织应对并加大交涉力度,一定程度上遏制了国外对华发起贸易救济调查的势头。

具体看,G20成员国共对我国发起调查30起,占案件总数的81%,美国以6起案件居首。五金、化工、轻工产业是贸易摩擦多发领域。此外,高科技、高附加值出口产品遭遇设限呈增长态势。

沈丹阳表示,这表明,一方面世界经济复苏曲折艰难,一些经济体和产业仍倾向于寻求传统贸易救济措施的保护;另一方面,中国政府稳步开展交涉和磋商,商协会和企业通过积极应诉的维权意识和能力也得到提高。此外,中国始终注重提升产品质量和附加值,产业转型升级和经济结构调整也发挥了较大正面效应。中国实施“一带一路”和自贸区建设也深度促进了区域经济融合。当前各国都面临着发展经济的共同任务,希望有关方面审慎克制和规范使用贸易救济措施,继续加强政府间磋商交流,积极推动业界通过对话合作化解摩擦,实现互利共赢。

首部电梯主要部件报废国家标准出台

350多万台电梯迎“服役期限”检验

本报北京7月21日讯 记者韩霖报道:首部《电梯主要部件报废技术条件》国家标准近日发布,目前国内在用的350多万台电梯将面临“服役期限”检验。新标准将于明年2月1日起正式实施。

我国电梯的生产量、保有量、年增长率均为世界第一,电梯部件功能退化给电梯使用带来的安全风险日益受到关注。由于受设计制造、安装、维护保养和使用等多种因素的影响,电梯整机的使用寿命存在很大差异,难以制定电梯整机的判废标准。因此,通过制定电梯主要部件报废技术条件,进行判废与否的判定,再决定电梯整机是否需要判废,是提高在用电梯安全性的可行途径,兼顾了经济性和科学性。

新标准规定了“安全保护装置、紧急救援装置、井道安全门和活板门、驱动主机、轿厢、层门和轿门、电气控制装置”等13项对电梯安全运行影响较大的电梯主要部件报废技术条件。标准明确将机械损伤(如开裂、变形)、非正常磨损、锈蚀、材料老化、电气故障、电气元件破损等6种影响安全运行的失效或潜在失效模式作为部件的判废技术条件,为存在风险隐患需要判废部件提供了技术依据。

商标权质权登记颁出“第一证”

据新华社杭州7月21日电 (记者王俊祿) 今日,浙江台州银行和台州市丝丝美唐业有限公司代表,分别从国家工商总局商标局副局长刘中杰手中接过商标专用权质权登记证。这标志着国家工商总局在台州试点设立的商标专用权质权登记受理点,已正式启动运行。当日,受理点通过远程受理流程,办出了商标质权登记“第一证”。

截至目前,台州共有注册商标109064件。但仅有3件办理过商标专用权质押贷款,授信额度不过万元,推进商标专用权质押贷款有较大潜力。

为缓解小微企业贷款难,今年4月,台州市政府决定在全市大力推进商标质押贷款工作。明确对四类企业重点保障、优先办理。即以驰名商标、浙江省著名商标、台州市著名商标的专用权作为质押的企业;拥有自主知识产权、具有良好发展潜力的创新型企业;纳入浙江省“小微企业三年成长计划”的企业;市政府重点扶持产业的企业。也明确政府给予一定额度的风险补偿,补偿标准为实际收取商标专用权质押贷款利息的10%,补偿总额按贷款人实际发放贷款给借款人的户数计算,每户每年不超过30万元。

返乡大学生变身“卖花郎”



四川省华蓥市阳和镇青年罗海军前些年大学毕业后,回到家乡承租近500亩荒地,带领当地100多户农民发展经济作物种植。他专门创建了花卉基地,产品以“订单”的形式销往重庆、成都、南充等大城市,成为名副其实的“卖花郎”。图为罗海军(右二)和村民在自己创建的花卉基地管理花卉。 邱海鹰摄

本版编辑 杨开新 李景 美编 夏一

《收费公路管理条例》修订稿提供可选择的差异化通行服务,实行谁用路、谁受益、谁付费——

让不同用路群体各行其“道”

本报记者 齐慧

视点

《收费公路管理条例》修订稿确立了“收费”与“收税”长期并行的两个公路体系发展模式,明确政府收费公路实行规范的预算管理,除收费公路权益外,所有收费公路资产均不得转让和上市交易,同时提高了收费公路设置门槛,并对收费期限做出调整——

7月21日,备受社会各界关注的《收费公路管理条例》修订稿正式向社会公开征求意见,为期一个月。百姓关注的公路如何收费、高速公路的收费期限、举债和偿债主体将更加高效公平等问题,在此次修订的条例中一一得到解答。

政策修订是为适应变化

2004年11月,我国《收费公路管理条例》(以下简称《条例》)正式施行。《条例》实施以来的11年中,我国高速公路发展迅猛。数据显示,2004年国家高速公路的通车里程只有3.4万公里,到2014年底达到了11.2万公里,已稳居世界第一。随着经济社会的快速发展、国家公路网的逐步连成网以及国家财税体制改革改革的推进,现行《条例》的政策导向、部分制度已不适应全面深化改革的要求,亟须修订。

交通运输部财务审计司司长许春凤介绍,新修订的《预算法》和财税体制改革的新要求,使现行《条例》确立的收费公路主要制度所依据的政策发生了变化,举债和偿债主体将从交通运输部主管部门变更为地方人民政府,举债的方式是发行政府专项债券,政府管理的收费公路的车辆通行费收入必须全部纳入政府预算管理。

“专项税收和一般公共预算无力承担所有公路的建设、养护、管理和债务偿还的资金需求,这是实际情况。借鉴发达国家的经验和政策的趋势,坚持和依靠收费公路政策,仍然是公路交通可持续发展的选择。”交通运输部法制司副司长魏东说。

“收费”与“收税”两个体系并存

此次《条例》修订的最大亮点,是采取“收税”与“收费”并行的方式,兼顾和保障不同用路群体的权益,向公众提供可选择的差异化公路通行服务。

魏东解释说,从国际和国内公路交通网发展实践看,收费与收税制度的选择,主要是兼顾公平与效率的选择。普通公路由政府以收税方式筹集建设养护管理资金,对社会公众提供均等化的公共普遍服务;收费公路则由于以对特定用路群体提供效率服务为目标,用路者的使用频次存在较大差异,宜采用直接收费的方式,其建设养护管理资金主要由用路者负担,解决税负不公平问题。

“今后,占公路总里程97%左右的非

收费公路是主体,实现全国范围的通达,由一般公共预算保障其建设、养护、管理及改扩建等资金需求。占公路总里程3%左右的以高速公路为主的收费公路是补充,采取直接征收车辆通行费的方式,向公众提供可自由选择的通行服务。实行谁用路、谁受益、谁付费。”交通运输部公路局副局长王太指出,通过《条例》的修订,将构建“以非收费公路为主、收费公路为辅的两个公路体系”,实现“用路者付费,差别化负担”。

此次《条例》还突出了收费公路和非收费公路的不同政策,从资金来源上,明确政府对非收费公路的投入义务;明确收费公路的多元化筹资渠道。从等级构成上,明确收费公路以高速公路为主体;明确政府收费公路不得无偿划拨,除收费公路权益外,收费公路资产不得转让和上市交易。

高速公路将实行长期收费

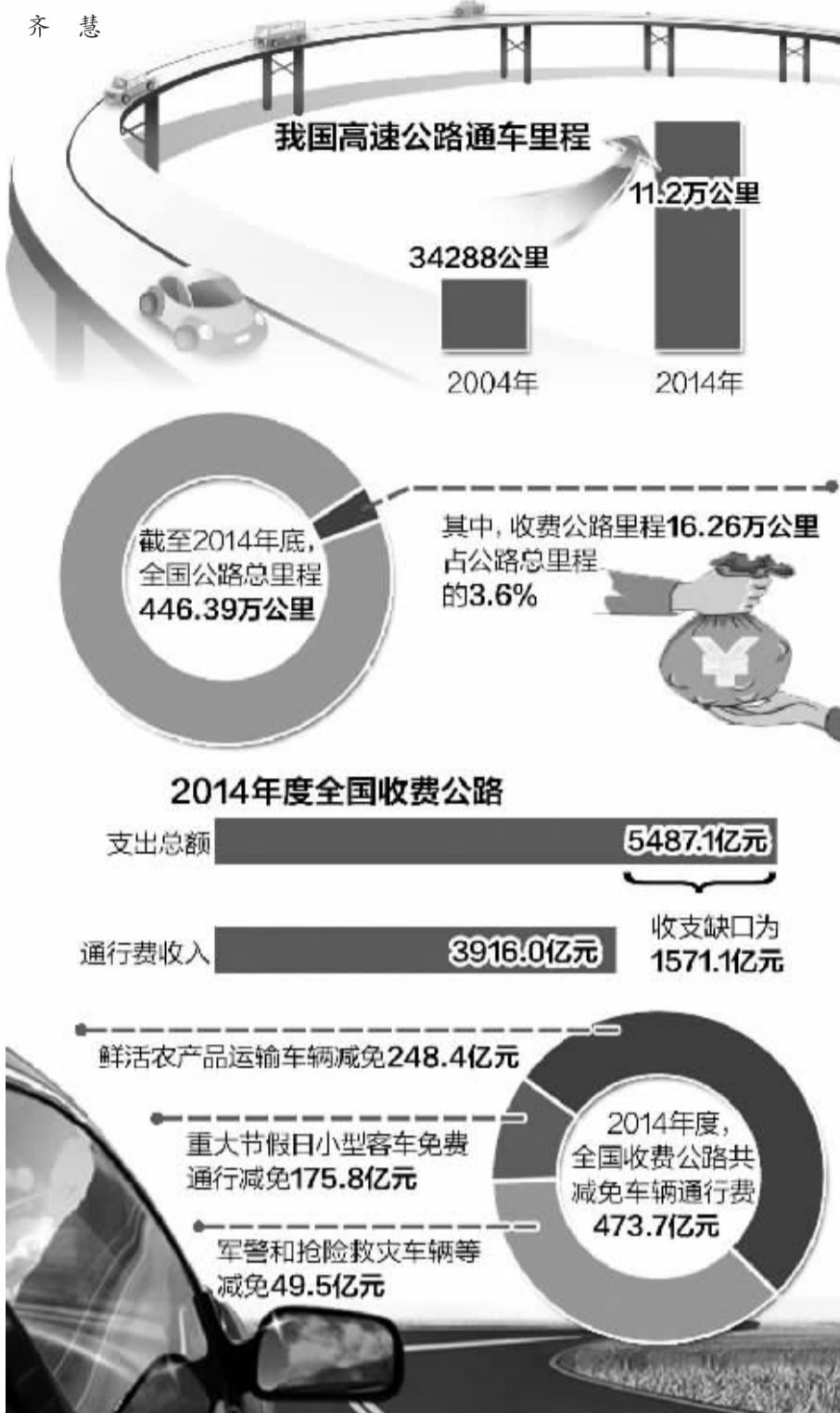
“我们对高速公路的功能、特点和资金保障进行充分调查、研究、论证后认为,高速公路按照‘用路者付费’的原则,实行长期收费是合理的。”王太说。

从国际经验看,在税收不足的情况下,通过收取车辆通行费发展和维护高速公路是一种趋势,不仅发展中国家这样做,日本、德国、法国、意大利等发达国家也如此。

国家行政学院教授王伟指出,虽然公路是公共产品,但是它的资金来源不是收税就是收费,而收税和收费之间是一个此消彼长的关系,费交得少了,税就要增加。

“世界银行曾经在2006年有一个估算,如果中国公路全部由收税来进行养护,那么燃油税要多征收30%,如果建设和债务偿还全部都要靠收税解决,油价要增加3倍以上,这个数字很是惊人。”王伟说,仅凭收税来维持一个国家庞大的公路网是很困难的。

不过,政府为了加强在满足社会公众基本出行需求的普通公路的责任,在《条例》修订中,大幅提高了收费公路的设置门槛,进一步缩小了收费公路政策的适用范围。这包括:全面停止新增二级公路收费项目;一级公路、独立桥梁、独立隧道项目维持原来的收费期限,偿债期或经营期满后立即停止收费,全部纳入非收费公路体系,剩余的政府性债务和养护管理资金全部由公共财政承担。



点 评

统筹兼顾效率与公平

冯其予

备受各界关注的《收费公路管理条例》修订稿正式向社会公开征求意见,这是我国收费公路事业发展的一件大事。从这次征求意见稿的内容来看,统筹兼顾效率与公平、基本公共服务与差异化服务协调发展的原则得以集中体现。

当前,在我国加快公路基础设施建设步伐的同时,也出现了收费公路规模过大等问题,收费公路政策亟须调整。此次调整提出,构建以普通公路为主的非收费公路体系和以高速公路为主的收费公路体系。这一原则的核心在于,让用路者为差异化服务付费,这也更加体现了“谁受益、谁负担”的公平性原则。从国际公路发展趋势看,这种高速公路收费与普通公路收

税并行符合公平效率的原则,被不少国家采用。

这也是符合实际的选择。未来一段时间,我国公路基础设施建设仍处于集中建设、加快成网的关键阶段,公路建设资金需求规模依然庞大。初步估算,公路建设每年需投入资金超过1万亿元;440多万公里规模的公路,每年的养护、运营与管理费用耗资巨大,仅依靠公共财政难以满足这样庞大的资金需求,而单纯地采取燃油税的措施,也会给司机造成巨大负担,可操作性不强。因此,继续坚持收费公路政策,同时采取让基本公共服务与差异化服务协调发展的做法,既是客观需要,也是现实之举。

牵住互联网的手 传统产业向上走

本报记者 黄鑫 实习生 万昕阳

新闻深一度

目前,我国已经成为仅次于美国的全球互联网大国,网络基础设施日益完善,创新活力不断增强,国际影响力显著提升

加快推进互联网与传统产业融合发展,并加速与诸多行业、领域、业态的深度融合,成为促进传统产业向中高端迈进的重要一环

在7月21日开幕的2015中国互联网大会上,工信部部长苗圩表示,“工业是互联网发展的广阔天地,是互联网迈向中高端的支撑。加快发展工业,互联网大有可为,要着力推动‘互联网+协同制造’和‘互联网+创新创业’,塑造国家综合竞争新优势。”

目前,以互联网为代表的信息技术发展日新月异,并加速与诸多行业、领域、业态深度融合,成为塑造国家数字竞争力的重要因素。我国已成为仅次于美国的全球互联网大国,网络基础设施日益完善,创新活力不断增强,国际影响力显著提升。加快推进互联网与传统产业的融合发展,成为推动经济稳步增长,促进产业结构创新升级的重要一环。

数据显示,我国互联网行业规模持续

扩大,创新创业活力不断增强。截至今年6月底,我国网民人数突破6.5亿,网站总量接近400万个,92家境内外上市互联网企业的市值规模突破5.1万亿元。上半年互联网企业完成并购超过100起,已披露的数据涉及资本额接近37亿元。

“互联网已经成为大众创业、万众创新的平台。”工信部副部长尚冰认为,“互联网+”融合加快发展,以网络零售、互联网金融、生活服务、协同制造、便捷交通等领域为代表的“互联网+”业态发展迅猛,对经济社会发展带动作用越来越大。

在“互联网+制造”方面,苗圩表示,要不断夯实网络基础和IT产业基础两大支撑,大力推进“两化”融合,促进制造业的网络化、数字化、服务化发展。智能制造是先进制造业的发展方向,也是“两化”深

入融合的方向,要以实施智能制造试点示范专项行动为抓手,大力发展智能装备和智能产品,强化基础能力,促进综合集成,全面提升产品、装备等生产管理和服务的智能化水平。

对此,中国信息通信院院长曹淑敏认为,工业互联网是互联网、物联网、云计算在全产业链、全价值链中的融合集成应用,是支撑智能制造的关键基础。通过工业互联网,工业领域从生产到销售的各个环节能互联互通,同时各个环节产生的数据能被实时分析,从而做出智能决策。

此外,中国互联网企业“走出去”、“引进来”力度不断增强,在国际舞台上网络大国的形象和影响力日益显现。目前全球互联网企业市值前10强、前三十强中,中国企业分别占了4家和12家。目前中国设立了7个跨境电商进口试点城市,互联网已成为打造开放型经济的重要引擎。

制造业正通过与互联网深度融合向中高端迈进。在互联网大会上,联想集团高级副总裁、联想云服务业务集团总裁贺志强表示,联想的产品线涵盖PC、手机、打印机和服务器等全设备组合,去年为全球用户提供了1.5亿台设备。在这样良好的硬件和用户基础上,联想正着力打造云服务,形成了个人云、企业云、智能云和新

业务四大业务板块,来探索新的市场机会。显然,以硬件起家并走向全球的联想集团正在全面向互联网转型。

为了给互联网发展营造良好网络支撑,苗圩再次强调要提速降费,加快4G发展步伐,建设高速畅通、覆盖城乡、质优价廉、服务便捷的宽带网络基础设施和服务体系。

工信部发布的数据显示,6月我国4G用户总数达2.25亿户,固定宽带接入速率8Mbps及以上宽带用户总数超过1.1亿户,占宽带用户总数的比重达53.4%。

“目前中国已经建成了全球最大的4G网络,中国移动互联网的用户终端规模持续稳定增长,即时通信、移动支付、视频、网络与细分市场获得长足进步,电子商务、在线教育、网络金融、人工智能等领域呈现勃勃生机。”国家互联网信息办公室副主任任贤良说。

苗圩还指出,要大力提升网络与信息安全的保障能力,推动完善网络安全的法律法规、标准体系,严格落实企业网络信息安全的责任,强化网络信息安全监管和环境的综合治理。同时,要着力突破关键核心技术,加快发展现代信息技术产业体系,使互联网应用和网络安全保障建立在坚实的产业基础之上。