放开汽车合资股比激发创新活力

杨忠阳

热点快评

竞争是产业创新的根本动力，也是做强一国产业的重要路径。汽车企业合资股比限制,对保护合资企业中方股东利益曾起到积极作用,但也衍生出不少负面效应。面对市场竞争加剧的现实，自主品牌车企要想赢得优势，就必须加大投入，通过创新驱动，开发出更好的产品和技术，满足消费者的需求

国家主席习近平在博鳌亚洲论坛演讲时提出，中国将大幅度放宽市场准入，尽快放宽外资股比限制，特别是汽车行业外资限制。这既表明了我国继续推进对外开放的坚定决心与高度信心，更为近年来甚嚣尘上的汽车合资股比之争画上了句号，引发社会热议。

我国现行汽车企业合资股比限制已实行20多年。1994年发布的《汽车产业政策》设置了外方在合资公司持股50%的“上限”，并且明确规定，“外国企业同一类整车产品不得在中国建立两家以上合资合作企业”。此后修订的2004年版、2009年版汽车产业政策中，均延续了以上限定。应该说，在当时我国汽车产业基础薄弱，中外企业双方实力相差悬殊的情况下，这一规定确实对保护合资企业中方股东利益起到了积极作用。

不过，这一政策在产业发展中也衍生出不少负面效应。一方面，阻碍了资本的自由进入，降低了资源的配置效率，导致汽车产业竞争结构扭曲。在全球投资和贸易自由越来越便利化的今天，这一政策已显得不合时宜；另一方面，使得部分国有汽车企业患上“合资依赖症”。近年来，中国汽车市场加速扩容，合资企业规模快速做大，由于部分中方企业仅仅依靠合资外方导入的产品，就能拥有一定市场份额，从而满足于眼前利益，对引进产品技术的消化和吸收失去动力，导致自主创新能力严重不足。

竞争是产业创新的根本动力，也是做强一国产业的重要路径。反思我国汽车产业之所以“大而不强”，固然有多种原因，但过多的政策限制是一大症结。与此相反，我国家电、手机和互联网等产业，今天能拥有较强的国际竞争力，就在于这些产业允许各类资本进入和自由竞争，早已走上市场化轨道。正如小鹏汽车董事长何小鹏所言，“中国互联网在20年里能领先发展，核心就在于开放的学习、开放的竞争、开放的资本和开放的政策”。

随着全球经济一体化程度不断加深，新一轮科技革命和产业融合不断加快，推进汽车产业进一步开放，实现更加充分自由的竞争，既是大势所趋，也恰逢其时。

从国际上看，随着个别企业首轮合资期限30年日期的临近，基于未来中国庞大的汽车消费市场潜力，面临续约的外资公司迫切希望增加资本，突破50:50的对等合资限制。而且，“外国企业同一类整车产品不得在中国建立两家以上合资合作企业”的政策已被大众所打破，让众多外资车企看到了曙光。

从国内来看，经过近些年在家门口与跨国车企“过招”，自主品牌的整体实力已跃上一个新台阶。特别是吉利，经过10多年在市场上的摸爬滚打，不仅收购沃尔沃汽车，而且入股戴姆勒股份公司，当年的丑小鸭早已变成了白天鹅，有足够的信心与底气同外资品牌竞争。

必须指出的是，推进汽车产业进一步对外开放，眼下对于外国资本和外国品牌会更有利。而且，股比放开后，合资中方的话语权有可能削弱，自主品牌的发展将承受更大压力。然而，压力也是动力。面对市场竞争加剧的现实，自主品牌车企要想赢得优势，就必须加大投入，通过创新驱动，开发出更好的产品和技术，满足消费者的需求。这对于激发车企创新活力，淘汰落后产能，实际上更是一种有效的倒逼方式。

专家洞见

罗来军谈长江经济带发展④

实现长江经济带发展『三项变革』

党的十九大报告指出，我国经济已由高速增长阶段转向高质量发展阶段，要推动经济发展质量变革、效率变革、动力变革。长江经济带建设作为我国的重大区域战略，应该在高质量发展上做改革先锋，努力推动质量变革、效率变革、动力变革“三大变革”，这也是长江经济带转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的需要。

当前，长江经济带建设取得了显著成就，但也存在发展方式粗放、发展质量不高的问题。比如，长江沿岸工农业万元工业增加值用水量约为全国平均水平的2倍；长江经济带有34种矿产储量占全国储量50%以上，但金属矿产尾矿利用率约为10%，远低于发达国家60%的利用率；长江流域页岩气资源可开采量达15.5万亿立方米，占全国总量的62%，但能源资源综合利用效率仅为33%左右，比国际先进水平低近10%。

在实现质量变革、效率变革、动力变革方面，长江经济带具有独特的自然资源优势和生态环境优势，应该利用好这些优势，打造绿色发展的示范区。

一是提升现有矿产开采、资源利用、加工制造的技术水平和质量标准。长江经济带的水资源、土地资源、矿产资源等非常丰富，但产业效率并不高，关键原因是技术水平低、管理技能差。在今后发展中，对技术落后、效率低下、缺乏市场竞争力的产业和企业，应抓紧实行兼并重组或关闭淘汰；对有发展前景的产业和企业，则应加大技术改造力度，实现产业转型升级。

二是大力发展绿色产业、生态产业。发挥长江经济带固有的生态优势和资源优势，大力发展环保型产业。习近平总书记今年2月份考察四川时指出，四川是产竹大省，要因地制宜发展竹产业，发挥好蜀南竹海等优势，让竹林成为四川美丽乡村的一道风景线。根据这一讲话精神，宜宾市大力挖掘蜀南竹海的优势和潜力，积极规划竹产业，在绿色产业上下功夫，既促进经济上的产业发展，又培育环境上的生态资源。

三是挖掘开放优势发展清洁经济。长江经济带由西向东横贯中国，可以享有沿海开放与内陆开放两种开放优势。借助“一带一路”建设加强沿海开放，借助“南方丝绸之路”挖掘内陆开放优势，实现“一带一路”建设与长江经济带战略互推共进。其中，内陆开放优势有更多的潜力需要挖掘，比如武汉、重庆、宜宾等沿江城市均需在建设内陆开放高地上作好文章，积极探索自贸试验区、开放口岸、保税港区、综合保税区、自由贸易港等方面的建设。

（本系列评论结束）

思辨

让优秀文化真正“活”起来

江露露

据统计，自2017年12月初中央电视台开播《国家宝藏》节目以来，节目中介绍的部分博物馆参观人数今年初较去年同期提升了50%以上。除了常规参观旅游外，旅客们开始更加渴望深度体验博物馆，感受厚重的历史文化内涵，“寻宝之旅”成为一些地方推动旅游经济发展的重要着力点。

党的十九大报告指出，应“深入挖掘中华优秀传统文化蕴含的思想观念、人文精神、道德规范，结合时代要求继承创新，让中华文化展现出永久魅力和时代风采”。面对《国家宝藏》引起的“博物馆经济”发展机会，地方政府和相关部门如果及时提高服务意识，创新发展理念，开发好相应的文化产品，探索出更多人民群众喜闻乐见的文物打开方式，无疑能让文物带动下的优秀传统文化真正“活起来”。

一是数字化。互联网时代，各大博物馆正在抓紧推进文物数字化，依托数字技术创作、生产、传播和服务，人们足不出户就可以逛博物馆、观赏文物。数字文化产业已经呈现出技术更迭快、生产数字化、传播网络化、消费个性化等特点，有利于培育新供给、促进新消费。据报道，通过数字化的手段，敦煌壁画丰富的内容被快速提取出来，形成了文物大数据，2016年人们就可以在线上访问敦煌30多个洞窟。

二是亲民化。文物进校园、进社区，是走近百姓的很好选择。各地应作出更多探索，让观众走进博物馆就有宾至如归之感，能够获得更多的互动和体验。同时，可探索文物进中小学校园和进社区活动，通过文物展卖、免费鉴宝、书画作品展览等活动吸引市民积极参与，让文物知识成为拓展社区居民知识、提升文化水平的重要手段。

三是具象化，也就是运用好复制品、发掘好衍生品。虽然人们没有办法生产“文物”，但可以生产文物的衍生仿品或其他产品，借助相似的外观形式，凝结文化符号，传递文化信息，用“文物”讲好中国故事。比如，河南博物院很早就探索出了文物与音乐相结合的方式，通过演奏考古出土的古笛、古筝、编钟、编磬等古乐器文物复制品，使文物与音乐相结合，拉近了文物与百姓的距离。又如，故宫博物院推广了多批次文创产品——胶带、冰箱贴、书签、笔记本等，让观众“把故宫文化带回家”。

不管采用何种方式，对文物的挖掘与阐释都离不开中华优秀传统文化这个根基。中国是迄今为止世界上从未间断过的文明古国，传统文化资源尤为丰富，当代中华儿女有责任保护好、传承好、使用好。应清醒地认识到，与老百姓日益增长的多样化文化需求相比，当前各地博物馆的工作还有不小差距，必须努力作出积极探索，进一步让文物“活”起来，更好地满足新时代人们的文化需求。

（作者系北京师范大学国学经典教育研究中心助理研究员）

徐 骏作 （新华社发）

规范发展

“无人”驾驶有了全国性道路测试管理规范。工信部、公安部、交通运输部近日发布《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》，明确上路测试的一系列要求以及交通违法处理依据。在做好标准认定和规范要求的同时，管理规范将测试路段、号牌申请等权限交给地方。这意味着更多企业、城市和地区的路段可进入测试。对于“无人”驾驶，我国尚无明确法规，也出现过车企“打擦边球”甚至违规开展测试的现象。推动“无人”驾驶进入发展快车道，必须建立包含产业发展、交通安全等一系列政策法律体系，避免出现真空地带。同时，也要对道路测试以及未来实践严格管理。 （时 锋）

@微议室

学校食堂推出校内外卖

据报道，在河南理工大学，学生只要多付1元钱，就能享受食堂饭菜送到宿舍的服务。目前，校内外卖日订单量有1000多单。

@刘祖刚：大学食堂送外卖，的确是新鲜事。如果是为了节省时间用来学习，倒也无话可说，如果是为了节省时间睡懒觉或者娱乐，那就太不可取。

@珍惜拥有：有需求就有服务，食堂饭菜送到宿舍这一服务，方便了学生，解决了部分学生的需要，无可厚非。

@王宗征：尊重大学生的个性化选择，但大学也要提高校内后勤保障和服务质量，给学生的学习和生活创造良好环境。

快递柜究竟方便了谁

生活中，一些小区推出快递柜的初衷本来是为了提高投递率，但有了快递柜之后，又出现了新问题，消费者家里明明有人，快递员却不愿送货上门，只放到驿站自取。

@碧水丽玮：快递员送货前应与顾客打招呼，如果顾客同意放快递柜才能放，不然出现丢失或损毁，就得不偿失了。

@白鹭：快递柜有其存在的合理性，但未必有太多的实用性。不论是否有人在家，快递员都有义务在将快递件放入快递柜前告知收件人。

@符JX：快递员不经同意直接将快递件放进快递柜，方便了自己却麻烦了客户，这与商业理念不符。

（李 静整理）

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 马洪超 祝 伟

税延养老险试点需破除瓶颈

张 锐

行业

在目前我国养老金供给构成中，基本养老保险发挥着最主要的作用，但由于社会老龄化进程加快，“第一支柱”所承载的支出压力格外沉重。税延养老险在试点阶段要破除认知瓶颈、服务瓶颈和产品供给瓶颈，使这一新型养老保险模式发挥应有作用

按照有关部门通知要求，从今年5月1日起，我国将在上海市、福建省（含厦门市）和苏州工业园区实施为期一年的个人税收递延型商业养老保险（税延养老险）试点。

所谓税延养老险是指投保人在税前列支保费，在领取保险金时再缴纳税款。由于在购买保险和领取保险金时，投保人处于不同的生命阶段，其边际税率有很大区别，通过对投保人给予一定税收优惠，能撬动个人购买商业养老险的需求。国外的一些成功实践表明，税延养老险是养老金的最主要来源。

在我国养老保障体系中，税延养老险被称为“第三支柱”，另外两大“支柱”是被视为“第一支柱”的基本养老保险和被视作“第二支柱”的企业年金计划。在目前我国养老金供给构成中，基本养老保险发挥着最主要的作用，但由于社会老龄化进程加快，“第一支柱”所承载的支出压力格外沉重。在“第二支柱”方面，数据显示，我国已建立年金的企业数占比只有0.35%，参加年金的员工人数仅占4.2亿城镇就业人员的15.4%。为调动更多企业参与年金计划行动，人社部与财政部前不久联合印发《企业年金办法》，最终效果有待观察。

目前来看，算上“第三支柱”的商业养老保险，我国养老金的综合替代率（一个人退休后领到的第一个月养老金除以他退休前最后一个月所领到的工资之比）还不到50%，低于欧美发达国家75%的平均水平。国外的实践表明，在整个养老金构成中，基本养老金的替代率应在40%左右，另外的60%则依靠企业年金和商业养老金来替代，且企业年金和商业养老金的占比与替代率大体相当。因此，我国应该在稳定“第一支柱”和做大“第二支柱”的同时，重点做强“第三支柱”。

笔者认为，税延养老险在试点阶段要破除三大瓶颈。

首先是认知瓶颈。税延养老险是新生事物，群众对其接受程度有一个过程。一方面，与基本养老保险和税优健康险即期完成扣税不同，税延养老险是在将来缴税，即便今后随着经济增长，百姓收入提高，也应适当考虑税延养老险的弹性个税政策，以激励群众购买。另一方面，税延养老险设定的月度抵扣额度为当月工资薪金、连续性劳务报酬收入的6%和1000元，或者为当年应税收入的6%和12000元，这一抵扣额度是否对群众尤其是对高收入群体有吸引力还有待观察。

其次是服务瓶颈。不同于基本养老保险由单位统一强制购买，也不同于企业年金缴费由企业和个人共同缴费，税延养老险不带任何强制性，单位没有为个人购买的义务。同时，针对购买人开展的凭据核实、个税扣除等，会增加相关财务成本，单位是否愿意提供相应的服务，无疑会影响个人的购买意愿。因此，必须加大宣传力度，探索对单位的相关服务行为作出强制性规定，并简化服务流程、提高服务效率。

三是产品供给瓶颈。目前来看，市场上商业养老保险品种主要有传统型养老险、分红型养老险、万能型寿险、投资连结保险四种类型，其中以分红险和万能险居多，真正个性化、差异化的产品很少。为此，需要在政策上给予保险公司更多经营自主权，以调动他们针对不同收入水平、年龄结构、家庭结构、资产结构和保障结构人群开发多元化产品的积极性，同时政策应支持民众在符合条件的保险公司中自主选择产品，也可在不同公司之间转移产品，通过这种买方市场的竞争倒逼保险公司加强针对客户的产品开发与定制能力。