经济日报 ECONOMIC DAILY

正本清源理性看

□ 本报记者 韩秉志

养老金缓涨并不代表收不抵支

人社部、财政部近日印发通知称，经国务院批准，从2020年1月1日起，为2019年底前已按规定办理退休手续并按月领取基本养老金的企业和机关事业单位退休人员提高基本养老金水平，总体调整水平为2019年退休人员月人均基本养老金的5%。这意味着，从2005年至今我国企业退休人员养老金实现“十六连涨”。

自2005年到2015年，我国企业退休人员养老金每年都以平均10%左右的幅度递增。到了2016年，养老金平均涨幅调整为6.5%左右，打破了两位数增长趋势。2017年下调至5.5%左右，2018年和2019年为5%左右。今年5%的调整比例虽然与去年持平，但却去掉了“左右”二字，明确各省要以全国总体调整比例为高限确定本省调整比例和水平，这意味着5%将是今年各省养老金调幅上限。

对此，有人认为养老金调整幅度近年来不断收缩，可能意味着财政无力承担了，养老金发放压力将越来越大。

其实，如此疑虑大可不必。

先看财政投入。近年来，中央财政持续加大对基本养老保险基金的补助力度，重点是向基金收支矛盾较为突出的中西部地区和老工业基地倾斜。从1998年到2019年，中央财政对企业职工基本养老保险基金的补助累计超过4万亿元，其中2019年安排5261亿元，而且今年补助力度将继续加大，帮助地方缓解因阶段性降费给基金造成的收支压力。

> □ 综合来看，5%的调整幅度，既有利于满足人民群众的生活需要，确保养老金购买力水平不降低，也能确保基金可持续运行。
>
> □ 在基本保险基金累计结存达5万亿元，且近年来稳定增长的情况下，一些“已经没钱发放养老金”的观点显然立不住脚。

再看基金储备。在实施较大幅度降费、退休人员基本养老金水平进一步提高的情况下，2019年全国企业基本养老保险基金当期结余3199亿元，累计结余50869亿元。

在基本保险基金累计结存达5万亿元，且近年来稳定增长的情况下，一些“已经没钱发放养老金”的观点显然立不住脚。今年出台的缓免社保费政策虽会导致基金收入减少，但影响总体可控，确保养老金按时足额发放有保障。

客观来看，经济社会发展为养老保险事业可持续奠定了坚实物质基础。同时，经济结构、就业结构特别是人口结构的变化，使养老保险事业发展面临诸多挑战。

近年来，我国经济发展速度、职工平均工资增长率、财政收入增速均呈放缓趋势。受疫情影响，眼下养老金的调整，既要考虑到市场主体“轻装上阵”的强烈呼声，这关乎稳就业大计；又要考虑民众的生活需要，以发挥养命钱效用。综合来看，5%的调整幅度，既有利于满足人民群众的生活需要，确保养老金购买力水平不降低，也能确保基金可持续运行。

有分析指出，我国将在2025年左右进入深度化老龄社会。届时，老年人口规模大，老龄化高峰持续长等特征更加明显，养老保险制度可持续运行面临严峻挑战。对职工养老保险来说，老龄化使参保缴费人数少、退休人数多，制度抚养比逐步走低，待遇刚性增长的趋势短时间很难改变，省际之间的结构性矛盾也愈加突出，因此制度可持续性尤其值得关注。

其实，我国在制度安排上早已未雨绸缪。今年，我国进一步加大养老保险基金中央调剂力度，基金调剂比例从去年的3.5%提高至4%，一季度的调剂资金已拨付到位。同时，我国还加大基本养老保险基金改革力度，基本养老保险全国统筹制度正加快推进。截至目前，全国已有20个省实行了基金省级统收统支，预计到今年年底所有省份都会实现基金统收统支，这将为养老金全国统筹打下坚实基础。

养老金水平调整是民生大事，既要切实保障退休人员有获得感，也不宜超过经济、社会各方面承受能力。养老金不切实际地持续保持高增长，既不科学，也不可行。展望未来，逐步建立和完善企业退休人员基本养老金的正常调整机制，引导社会形成合理预期，将是确保基本养老保险基金运行可持续发展的重要手段。

全球已有20多个国家、上百家汽车整车工厂和零部件企业停工停产——

疫情下全球汽车产业链承压增大

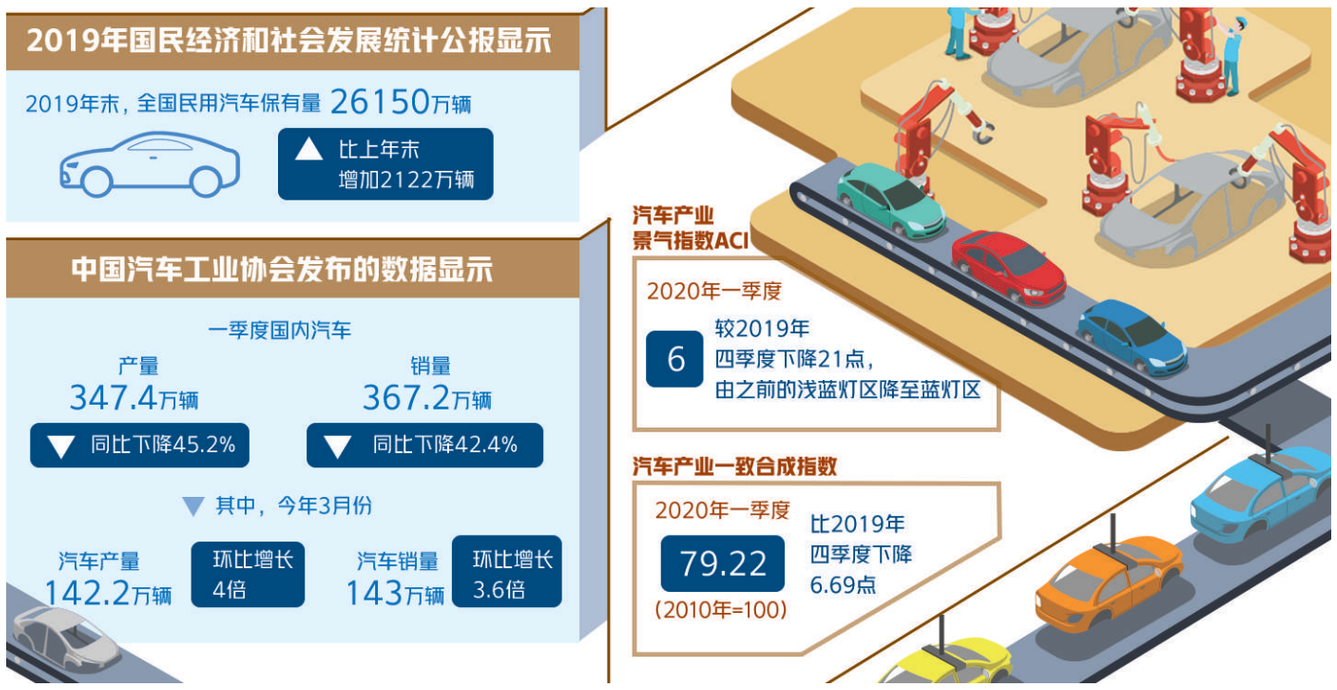
经济日报·中国经济网记者 杨忠阳

视点 中国新闻奖名专栏

> 新冠肺炎疫情带来诸多不确定性，使全球汽车产业供应链不再稳定，进出口双向承压。随着国内疫情防控向好态势进一步巩固，国内汽车及零部件复工复产正在逐步接近或达到正常水平，汽车产业链供应链压力也在缓解。专家建议，中国汽车工业在保持产业链供应链稳定性的同时，还要掌握核心技术，形成上下游产业链竞争优势。

东风汽车集团股份有限公司日前发布消息称，雷诺拟将其持有的东风雷诺50%股权转让给东风汽车集团，东风雷诺停止雷诺品牌相关业务活动。

受新冠肺炎疫情冲击，原本就不景气的汽车产业更是雪上加霜。从整车生产企业，到零部件生产企业，再到经销商，全球汽车产业链都在承受着巨大压力。



全球产业链承压

汽车生产涉及上万个零部件，不仅产业链长，而且全球化程度高，很难离开全球产业链支撑。

“最初是受疫情影响，部分中国汽车零部件企业停产，冲击了全球汽车产业链。”工信部赛迪智库规划所工业投资研究室副主任李杨说。

从全球汽车产业链来看，此前受疫情影响较大的企业主要包括两类。一类是对中国零部件进口依存度很大的跨国整车企业，另一类是在中国开设多家工厂的跨国零部件供应商。

“随着国内疫情基本得到控制，国外疫情加速蔓延，这一情形发生反转。”李杨说：“近期欧美多个重要零部件厂商停工，又使得国内相关企业零部件面临断供风险。”

国家发改委产业发展司副司长蔡荣华表示，虽然绝大部分零部件都可以在国内采购配套，但也有极少部分零部件还需要进口。

“车企进口零部件库存一般在1周至2周，但其一级供应商以及上游每个环节都会有一定的库存储备，再加上运输库存，基本可以保证车企1个月至2个月的安全生产。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉记者：“如果供应商停产持续较长时间，无疑会对国内汽车市场带来一定冲击。”

与进口零部件断供风险同样值得关注的是国内企业出口受阻。由于国外疫情蔓延，产品交货时间正面临较大不确定性。

“2月份的情况是海外客户催我们交货，3月份以来变成了我们催客户收货。”一位零部件供应商向记者反映：“现在我们已全面复工复产，但海外客户多处于居家办公或者暂停上班的状态。出口货物到了码头却找不到人去提，滞港风险加大。”

据不完全统计，目前全球已有20多个国家、上百家汽车整车工厂和零部件企业停工停产。疫情带来的诸多不确定性，使得全球汽车产业供应链不再稳定，进出口双向承压。

替代风险有多大

韩国、日本的部分整车厂停产后，有报道称韩国现代线束供应商悠进电装、本田刹车踏板供应商伟福科技都曾表示，将把部分在中国的产能转移至韩国及东南亚、菲律宾的工厂。有报告指出，需密切关注中国汽车产业供应链替代和松动风险。

如此“去中国化”可行吗？

据了解，目前中国有10万余家汽车零部件企业，生产全球80%以上的汽车零部件。专家表示，中国建立起完整的汽车产业链，前后花了三四十年，而且还是在市场高速增长的背景下才完成的。跨国汽车公司当然可以撤回美日欧生产，但成本会居高不下；转移到东南亚等国，短期内产业链很难建立起来。

以特斯拉上海工厂为例，据测算，与美国供应链相比，国产Model 3的原材料和零部件投入有望节省10%至20%，再加上制造费用和人工费用大幅降低，实现零部件全面国产化后，Model 3总生产成本将下降20%至28%。

中国机电产品进出口商会汽车分会秘书长孙晓红表示，作为世界汽车产业链中的重要一环，中国的地位仍不可替代。从微观看，企业更换单一零部件供应商谈判周期长、投入大，得不偿失；从宏观看，关键零部件在产业链所处位置稳固，可替代性低。

“整车企业换供应商要提前很长时间，尤其是关键零部件有技术门槛，没有一年半载，基本没有可行性。”崔东树认为，只要中国作为全球最大汽车消费市场的地位不变，全球汽车供应链集中于中国的状态就不会改变。

作为全球最大的新车消费市场，中国不仅汽车产业链完整，而且已成为全球汽车最具创新活力的区域，对全球汽车产业链的重要性和吸引力仍在持续增加。

“在疫情影响下，必须要有信心，相信疫情过后会有更长远的未来。”宝马集团董事长齐普策告诉记者，目前宝马集团已完成北京、上海、沈阳三大研发中心的全新升级，在中国构建起德国之外最大研发网络，“中国作为宝马集团推进未来出行的重要市场和创新中心，将承担更多的工作”。

提升竞争力是关键

针对全球疫情给中国汽车产业带来的影响，商务部外贸司二级巡视员刘长于表示，中国正密切关注当前汽车供应链存在的问题，引导国内汽车企业加强海外供应商生产、供应监测，加大订货和库存，制定替代预案，合理安排生产。同时，保障汽车核心零部件、原材料以及研发、生产、测试设备等进口通道顺畅。

随着国内疫情防控向好态势进一步巩固，国内汽车及零部件复工复产正在逐步接近或达到正常水平，汽车产业链供应链压力也在缓解。同时，为了鼓励和刺激汽车消费，自今年2月份以来，中央和地方各级政府都加大了促汽车消费的政策力度，一批促进汽车消费的政策连续出台。

中国汽车工业协会发布的数据显示，一季度国内汽车产销量分别为347.4万辆和367.2万辆，同比分别下降45.2%和42.4%。其中，今年3月份汽车产销量均超过140万辆，分别达142.2万辆和143万辆，环比分别增长4倍和3.6倍。

中汽协副秘书长陈士华表示，随着企业生产经营逐渐恢复，3月份整体产销量高于此前预期。据中汽协掌握的23家企业集团最新复工复产调查情况统计，整车生产基地全面复工，员工返岗率86%，复产情况达到去年平均水平的75%。这些龙头企业复工复产将会有效带动供应链“跟进”。

“目前，吉利国内供应链风险基本得到有效管控，产能也在稳步爬坡，我们对年初设定的141万辆销量目标不作调整，对全年的目标仍然充满信心。”吉利控股集团董事长李书福说。但他同时也提到，此次疫情也暴露出了不少供应链上的风险。比如，少数零部件的原材料不能本地化生产，还需要从欧美、日韩、东南亚等国家进口。

尽管中国汽车零部件贡献了全球市场的80%份额，上下游已深度嵌入到全球供应链中，然而中国零部件大多侧重于中低端领域，附加值并不高。在发动机、变速箱等高端零部件上，仍然大量依赖进口。

“中国汽车工业如何在一些关键零部件上，更好地实现本土化，在保持产业链供应链稳定性的同时，掌握真正的核心技术，形成上下游产业链竞争优势，这是我们从汽车大国迈向汽车强国必须解决的问题。”李书福说。

“目前中国品牌汽车零部件行业发展依然落后于整车，主要表现在关键核心技术缺失、外资品牌占据核心零部件产品市场。”中汽协副秘书长师建华建议，企业要紧紧抓住新一轮技术革命和产业变革带来的机遇，围绕未来发展趋势和产业链重构，加快供应链“电动化、智能化、网联化”技术的储备、工程化技术的突破、产业化推广及规模应用，提升中国汽车制造在全球产业链的竞争力。

热搜

当当网创始人抢公章 违不违法？管不管用？

本报记者 李万祥

围绕网购平台当当网的管理权之争，李国庆和俞渝两位创始人多次交锋。近日，又上演了“抢公章”的一幕。实际上，“抢公章”的新闻并不鲜见。公司股东“抢公章”行为是否合法？抢占公章是否意味着抢到了公司控制权？针对相关热点问题，记者采访了法官和相关专业律师。

“公司公章对外代表公司，是公司意志的具象化表达。关于公司公章保管及归属的争议，其实经常发生。”北京市第一中级人民法院法官助理郭帅说，在司法实践中，此类纠纷一般归入“公司证照返还纠纷”案由项下，表面上是返还公章、证照等原物，实质上往往涉及公司内部治理中各股东对公司控制权的争夺。

“如果公司股东对公司治理状况和控制权有异议，可以通过正常法律途径来解决。”北京市地平线律师事务所律师胡永平表示，股东带人“抢公章”的行为显然不合法，法律不支持个人私力救济行为。

郭帅认为，从所有权角度看，公司是依法独立享有民事权利、承担民事义务的主体，公司公章当然属于公司所有，并非公司股东、法定代表人、公司董监高等人的“私人财产”。他人在被授予相应权限的前提下，才可以占有或控制公司公章。

对于公章的掌管，郭帅认为，我国公司法并未明确规定公章应当由谁来实际占有和控制，该问题属于公司内部意思自治的范畴，可以由股东会决议、公司章程等加以明确。

在实践中，公司的股东、法定代表人、董事、经理等均可能实际控制公章。若公司内部并未明确规定，一般认为法定代表人基于其代表权可以掌管公司公章。

2019年，最高人民法院出台的《全国法院民商事审判工作会议纪要》明确规定：“人民法院在审理案件时，应当主要审查签约人于盖章之时有无代表权或者代理权，从而根据代表或者代理的相关规则来确定合同的效力。”

胡永平指出，根据纪要精神，公章虽在一定程度上代表公司，但关键还要看盖章的人是否具有代表公司的资格。也就是说，即使所盖公章是假的，只要盖章的人具有代表公司的资格，那么盖章行为也是有效的。相反，即使章是真的，但盖章的人不具有代表公司的资格，所用章是抢夺、盗窃、伪造的，那么盖章行为无效。

简言之，假章未必无效，真章也不必然有效。

胡永平说，带走公章，并不代表已经获得公司控制权。根据公司法的规定，对公司控制层面，最主要的机构是股东会或股东大会、董事会或执行董事等。另外，管理者的行为还要受公司章程、股东会议事规则、董事会议事规则等程序规定的约束。

“目前，抢章夺权的戏码在现实中不断上演，非常影响中国企业和企业家的形象。”胡永平认为。

入网数量增多、资费日益亲民——

5G手机款式多价渐优

本报记者 黄 鑫

5G手机款式正在不断增多，价格也在迅速下探。

4月27日，小米发布了最新5G手机小米10青春版，这已是今年小米发布的第三款5G手机，价格降至2099元。此前，4月24日发布的华为Nova7 SE售价2399元起，4月23日vivo子品牌iQOO发布的iQOO Neo3售价2698元起。小米还表示，今年发布10款以上5G新品的目标不会变。

工业和信息化部信息通信发展司司长闻库日前透露，截至2020年4月22日，已有96款终端获得入网许可，相比2019年12月底的39款实现快速增长。

中国信通院发布的数据显示，3月份国内手机市场总体出货量为2175.6万部。其中，5G手机已经占出货量近三分之一，环比增长161.13%。尤其是，3月份上市的39款新机型中，5G手机有24款，占比为62%，这意味着5G手机渗透率正在快速提升。

5G手机渗透率和出货量大幅提升的首要原因是，新型基建政策为5G手机普及注入了强心剂。5G网络作为信息基础设施的核心，排在新型基建首位。信达证券电子行业首席分析师方竞表示，新型基建政策发力，三大运营商今年5G相关投资总预算飙升至1800多亿元，同比增长300%以上。

据闻库介绍，今年我国将新建50万个5G基站。因此，市场对于5G基站建设的预期也在不断提升，将进一步加速5G手机的普及和5G换机潮的到来。

此外，疫情宅家期间，手机办公、学习、娱乐等应用场景增加了智能手机的使用时长，更换高性能智能手机正在成为市场刚需。

众诚智库高级分析师张扬认为，随着疫情逐步缓和，消费者消费热情也将逐步提升，部分领域可能会迎来一波消费热潮。

在北京市金融街的中国移动营业厅，记者看到有11款5G手机正在展示，基本上都是用户关注度比较高的机型，价格从1000多元到6000多元不等。

在5G手机价格不断下探的同时，资费套餐也日益亲民。北京联通相关负责人介绍说，面对5G需求的快速增长，联通近期推出了5G升级包，首月仅需9.9元，次月起每月资费固定为29元其中包含10G流量，用户更换5G手机即可尝鲜。北京移动也上线了5G特惠流量包，每月20元即可包含10G流量。

第一手机界研究院院长孙燕飚认为，由于5G手机终端和资费价格跟4G手机日益接近，不少此前考虑更换新机的消费者很有可能选择“一步到位”，直接更换成5G手机。

张扬也认为，我国5G网络建设全球领先，预计今年8月底全国主要城市都将完成5G网络覆盖。同时，未来各运营商的5G套餐会更多样化，价格也会越来越优惠。

专家还表示，国产5G手机价格加速下探的原因也在于，经过3G和4G时代的积累，中国已经成为全球手机产业链最全的国家。根据全球移动通信系统协会的报告，全球四分之三的智能手机都在中国生产。随着手机产业链的全面复工，芯片、锂电池供货量不断提高，国产5G手机还将复制4G时代规模效应带来的成本降低，有望实现更加平价，从而在国内甚至全球范围内推动5G终端的普及。

本版编辑 温宝臣 郭存举 胡达闻