

# 国常会对优化营商环境做出部署

本报记者 谭志娟 北京报道

近日召开的国务院常务会议，听取优化营商环境工作进展及下一步重点举措汇报，研究促进新能源汽车产业高质量发展的政策措施。

会议指出，今年以来我国经济运行实现良好开局，但经济恢复的基础尚不稳固，要把打造市场化、法治化、国际化营商环境摆在重要位

## 加大政策落实力度

“要着力强化服务意识，加大政策落实力度，打通政策落实堵点，确保政策落到实处，让企业有更多实实在在的获得感。”

会议强调，要坚持问题导向，聚焦企业反映的突出问题，从企业实际需求出发，在放宽市场准入、促进公平竞争、保护知识产权、建设统一大市场等方面，分批次加快推出针对性强、含金量高的政策措施，并通过深化营商环境重点领域改革，切实增强政策有效性。

周茂华告诉记者：“优化营商环境就是要让各类生产要素更加高效组合，让企业更可预期、更有信心、更安心、更好发展。此次会议强调相关政策措施要具备有效性和针对性，坚持问题导向、聚焦企业反映的突出问题，分批次出台有针对性的政策措施，深化营商环境改革，预计后续国内陆续有关政策措施出台。”

会议同时还称：“要着力强化服务意识，加大政策落实力度，打通政策落实堵点，确保政策落到实处，让企

## 促进新能源汽车产业高质量发展

业界专家测算，随着新能源汽车规模的扩大，今年的新能源汽车免征金额将超过1000亿元。

会议指出，新能源汽车是汽车产业转型升级的主要方向，发展空间十分广阔。要巩固和扩大新能源汽车发展优势，进一步优化产业布局，加强动力电池系统、新型底盘架构、智能驾驶体系等重点领域关键核心技术攻关，统筹国内国际资源开发利用，健全动力电池回收利用体系，构建“车能路云”融合发展的产业生态，提升全产业链自主可控能力和绿色发展水平。要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，构建高质量充电基础设施体系，进一步稳定市场预期、优化消费环境，更大释放新能源汽车消费潜力。

# 国铁开启复兴号与机车招标 金额超280亿元

本报记者 路炳阳 北京报道

中国轨道交通装备行业迎来了近8年来单轮规模最大招标，同时高速动车组大规模招标停滞三年后也迎来了重启。中国国家铁路集团有限公司(以下简称“国铁集团”)6月5日连发7份公告，开启了2023年机车车辆首次招标。

招标种类涵盖高速动车组和机车。其中1份公告招标时速350公里复兴号智能配置动车组(以下简称“350公里动车组”)103组，包括时速350公里智能复兴号(8辆编组)85组，时速350公里智能复兴号(16辆编组)18组，另外还有18套配套电务车载设备，据《中国经营报》记者估算，采购总价约190亿元左右。

值得一提的是，与2022年350公里动车组招标资金来源全部为地方购置专项资金不同，本次招标资金全部来自国铁集团移动装备购置资金，项目出资比例为100%。

除上述高速动车组外，国铁集团另外6份公告招标了483台机车，其中包括交流传动八轴9600kW货运电力机车、交流传动六轴7200kW货运电力机车和4400马力交流传动调车内燃机车各163台、280台和40台，另外还有646套配套机车信号设备，据记者估算，采购总价约90亿元左右。

置，进一步稳定社会预期，提振发展信心，激发市场活力，推动经济运行持续回升向好。

对此，光大银行金融市场部宏观研究员周茂华6月5日在接受《中国经营报》记者采访时分析说：“今年一季度我国经济实现良好开局，但4~5月经济数据显示国内有效需求不足仍是主要矛盾，经济复苏基础有待进一步夯实。而国内通过推动加快形成市场化、法治化、国际化营商环境，

是激发微观主体活力，促进就业和内循环，释放内需潜力，应对国内外经济复杂环境的重要举措。”

东方金诚首席宏观分析师王青认为，着眼于扭转二季度以来经济修复节奏放缓势头，大力提振市场信心，既需要宏观政策相机而动，做好逆周期和跨周期调节，更需要着力深化改革，持续优化营商环境，有效引导市场预期。

王青还表示，本次会议强调，要

把打造市场化、法治化、国际化营商环境摆在重要位置，聚焦企业反映的突出问题，在放宽市场准入、促进公平竞争、保护知识产权、建设统一大市场等方面，分批次加快推出政策措施，着力强化服务意识，打通政策落实堵点。以上部署旨在有效解决当前民间投资面临的突出问题，具有很强的针对性和可操作性，预计接下来还会有更多具体实施细则出台。



近日召开的国常会强调，要把打造市场化、法治化、国际化营商环境摆在重要位置。视觉中国/图

投资扩张—创造就业，提高居民部门收入—居民部门通过消费与购房支持企业部门和政府—政府部门通

过一定债务和税收支持基建投资—基建投资支持企业部门和居民就业收入”的良性循环。

在政策方面，2022年9月，财政部、工业和信息化部、国家税务总局联合发布《关于延续新能源汽车免征车辆购置税政策的公告》，对购置日期在2023年1月1日至12月31日期间内的新能源汽车，免征车辆购置税。

对于会议提及的“车能路云”，温彬表示：“‘车能路云’的新提法，将有助于促进储能与新能源车协同发展，形成完整化、系统化的产业体系，对整个行业的发展都将产生巨大促进作用。”

其次从需求角度，要延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策，构建高质量充电基础设施体系，进一步稳定市场预期、优化消费环境，更大释放新能源汽车消费潜力。

据业界专家测算，随着新能源汽车规模的扩大，今年的新能源汽车免征金额将超过1000亿元。如果明后年延续，则有望在2025年免征金额达到近2000亿元。

也就是说，6月5日国铁集团招标机车车辆总价超过了280亿元。据记者统计，上一次单轮招标超过此次规模的还要追溯到2015年。当年7月15日国铁集团前身中国铁路总公司(以下简称“中铁总”)发布招标公告，一次招标动车组共351列，总价接近660亿元，这也是中国铁路有史以来单次采购动车组规模最大的一次。

细分车型看，距今最近一次超过百列350公里动车组招标要追溯到2019年9月20日，国铁集团共招标978辆，约合122标准列动车组，总价约210亿元(详见中国经营网2019年9月20日报道《百列“复兴号”招标启动 总金额约210亿元》)。

而上一次超过本次机车数量的招标还是7年前，当年1月26日中铁总启动了自成立以来规模最大的机车招标，共招标机车586台，总价约为107亿元。

高速动车组的招标数量与铁路客流量形成密切正相关。2020年~2022年新冠疫情暴发与延续使铁路客流量断崖式下降，三年铁路客流量分别为22.03亿人、26.12亿人和16.73亿人，同比增减分别为-39.8%、18.5%和-35.9%。其中2022年全国铁路客流量仅是2019年的45.7%，创下了2010年以来的最低值(详见中国经营网1月4日报道《2022年铁

路货运量39亿吨破历史纪录 客运量16亿人次为13年来最低》)。

同时，国铁集团对于350公里

动车组采购进入低谷，据记者统计，2020年~2022年，国铁集团各年仅

采购350公里动车组83组、29.5组

和92组。

在招标350公里动车组的同时，国铁集团在2020年6月28日曾招标了137组时速250公里复兴号动车组，总价约161亿元，也是三年来最

大的一次动车组招标。

铁路客流量的下降严重影响了动车组车辆招标，包括铁路装备投资在内的固定资产投资持续低位运行。2020年~2022年投资连续降低，2022年全国铁路完成固定资产投资仅7109亿元，同比减少5.07%，是2013年以来的近9年来最低(详见中国经营网1月5日报道《铁路投资完成7109亿元 9年来最低 投产新线4100公里超额完成任务》)。

进入2023年后，虽则疫情防控平稳转段，全国铁路客流量快速恢复。2023年前4月全国铁路发送旅客11.18亿人，同比增长111.90%，其中4月发送旅客3.29亿人，同比增长477.19%。当前客运量已恢复至疫情前的96.46%，以单月数据看，2023年4月客运量已超过疫情前，比2019年同期增长7.87%。

快速增长的铁路客流刺激了国

铁集团对于高速动车组的需求，也使得铁路投资高企。前4月全国铁

路完成固定资产投资1674亿元，同

比增长6.29%，其中4月完成538.5

亿元，同比增长5.59%，前4月铁路

投资打破了历史同期最高纪录。

无论是350公里动车组，还是机车，国铁集团的采购对象全部为中国中车股份有限公司(以下简称“中国中车”，601766.SH)及其下属子公司，这也使得中国中车在连续几年经营业绩承压后，如释重负。

因高速动车组招标长期低迷，三年来中国中车经营情况不甚理想。2020年~2021年中国中车营业收入分别为2276.56亿元和2257.32亿元，同比分别减少0.59%和0.85%，2022年营收再降1.24%，为2229.39亿元；净利润在连续两年减少后，2022年增长了13.11%，为116.53亿元。

2022年中国中车营业收入占比最大的铁路装备业务收入仅为831.80元，同比减少8.28%。中国中车称，这主要是客车和动车组业务收入大幅度减少所致(详见中国经营网3月31日报道《中国中车净利润增13% 海外订单509亿元增四成 创6年新高》)。

截止到2023年6月6日上午收

# 访安永大中华区毕舜杰：中国特色ESG体系要因地制宜

本报记者 杜丽娟 北京报道

国的市场环境、法律法规和企业治理模式都与国际市场有所不同，对我国来说，直接采用国外ESG评价方法可能无法完全适应中国的特殊情况。

“鉴于此，中国特色ESG体系需要考虑中国政府的政策导向和相关法规的要求，在进行ESG评价时，还要考虑中国国情和市场特点，以确保评价结果更准确地反映中国企业的ESG表现。”毕舜杰说。

## 构建本土标准

《中国经营报》：作为ESG体系的关键环节，你如何看待国外ESG评价方法在中国的适用性问题？据你分析，中国特色ESG体系需要具备哪些基本要素？

毕舜杰：国外ESG评级机构在中国的适用性问题是一个复杂的议题。国外ESG评级机构通常在国际市场上积累了丰富的经验和专业知识，他们的评价方法和指标体系可能非常成熟并得到了广泛认可。然而，这些方法和指标体系在中国的适用性却存在一些差异。

考虑到中国特有的社会文化和发展需求，我认为中国特色ESG体系需要具备以下基本要素：

一是指标体系的建立。基于中国国情特点，我们需要建立适合中国企业的ESG指标体系，并涵盖环境、社会和治理等关键指标，同时这些指标应当具备可量化、可比较和可验证的特点，以便对企业进行评价和排名。

二是数据质量和披露标准。确保ESG数据的准确性和可靠性非常重要，建立透明的数据披露标准和规范，促使企业主动公开其ESG信息，并保证数据的质量和一致性。

三是监管和认证机制。建立相应的监管机制和认证体系，确保ESG评级机构的独立性、专业性和公正性，这个过程中，监管机构可以对评级机构的方法和结果进行审查，并对不符合规定的行为进行

监管和惩罚。四是教育和培训。要加强对ESG概念和实践的宣传、教育和培训。

《中国经营报》：和国外ESG评级机构相比，中国特色ESG体系有哪些特点？未来ESG体系标准在国内与国际社会是否会达成共识？

毕舜杰：在“双碳”背景下，中国正在加速建设具有中国特色的ESG体系。2022年7月，深圳证券交易所发布《国证ESG评价方法》，作为国内第一份由官方机构发布的评价办法，它对本土标准的建立具有重要意义。

该办法引入了反映中国特色的ESG价值观，在环境、社会责任、公司治理3个维度下设置了15个主题、32个领域、200余个指标，全面反映了公司可持续发展方面的实践和绩效，并提供了一套适应中国市场的ESG评价工具。

对于国内与国际在ESG体系走向是否一致，主要取决于各国的政策和市场环境。虽然ESG在国际上得到了广泛认可，但不同国家会根据自身的国情和发展需求，采取不同的ESG指导原则和标准。

但需要注意的是，ESG体系的发展是一个不断演变和调整的过程，它受到各种因素的影响，包括政策环境、投资者需求、企业实践等。因此，未来国内与国际在ESG体系上的走向，最终还需要根据具体情况来评估。

## 降低投资风险

《中国经营报》：从中国国情出发，你分析现阶段中国特色ESG体系的发展还存在哪些问题？

毕舜杰：尽管中国特色ESG体系已经得到了可观的发展，但仍具有完善的空间。

第一是数据质量和透明度。目前一些数据提供商和研究机构提供的ESG评级和数据，存在质量不一和标准不一致的问题，由于缺乏统一的标准和监管要求，未来将使投资者很难对不同公司进行比较和评估。

第二是数据可靠性和可核性。由于缺乏独立的第三方审核和监督机制，一些公司可能会提供不准确或虚假的ESG数据，这给投资者带来了困扰。对于机构来说，各家评级机构虽然制定了本土化的ESG评级方法，但由于指标体系、评级方法和基础数据等存在差异，导致同一家企业评级结果差异较大。

第三是缺乏有效的监管和执法。一些公司可能会规避ESG要求或违反规定，而监管机构在执法方面也存在资源不足和能力有限的问题。

第四是短期主义和利益冲突问题。当前，一些公司和投资者仍然过于关注短期利益，而忽视企业长期可持续性

发展。考虑到环境和社会问题等可能会对企业的财务状况和声誉产生负面影响，而良好的治理机制则可以提高企业的透明度和决策效率，我们认为，通过评估企业的ESG表现，投资者可以更好地理解企业的风险和潜在机会，从而做出更明智的投资决策。

《中国经营报》：中国特色ESG体系下，企业和金融机构对推动ESG理念的落地发挥了怎样的作用？

毕舜杰：企业和投资机构作为ESG生态链两端重要的参与者，对积极推广应用ESG理念具有重要的现实意义。

对企业而言，ESG披露可直接或间接提高企业ESG信息披露质量，同时也能帮助企业构建完善的ESG治理体系，加强环境、社会风险管理，促进企业自身绿色可持续发展，从而获得更多机构及个人投资者的青睐。

对金融机构而言，将ESG理念融入投资决策和风险管理中，可引导高污染、高碳排放金融资源向绿色领域倾斜，这不仅能提高金融机构自身抵御风险的能力，也顺应了我国绿色发展理念，是践行绿色金融优化资源配置、风险管理两大功能的具体体现。