

编辑 孙丽朝 美编 代小杰 责校 朱楠 电话:84285566-3258 bbtzbs@163.com

环境保护

建设美丽中国 拒绝带“毒”GDP

北京商报记者 齐琳 蒋梦惟 崔启斌 蓝朝晖 实习生 陈婷婷/文 韩玮/漫画

随着雾霾天气的频发，空气污染、环境治理越来越受到关注，而环境问题也成为今年全国“两会”代表委员关注的焦点。代表委员们表示，离开经济发展抓环保是“缘木求鱼”，脱离环保搞经济发展是“竭泽而渔”，要留住“碧水蓝天”，就必须绿色转型，拒绝带“毒”的GDP。

全国政协委员、中国侨联副主席朱奕龙

“一面是对清洁空气和水的期待，一面是对污染情况层出不穷的失望。‘环境焦虑症’的背后，是多年来生态赤字、环境长期欠账的结果。”

全国政协委员、环保部副部长吴晓青

“当前治污的关键，就是要把环保投入变成‘硬约束’，我国经济总量大，但环保投入小，应提高环保投入占GDP的比例。”

全国政协委员王书平

“我们享受到经济高速发展给生活带来的便捷，也承受粗放型增长方式所积累出来的阵痛。”

全国政协委员、环保部原副部长张力军

“环境保护最大的压力来自地方政府盲目追求GDP的冲动。”

全国人大代表、环保部部长周生贤

“‘上大项目、大上项目’成为一些地方的经济支撑。如果这些项目是高污染、高耗能行业，环保压力将更大。”

李书福：

大气治污应明确企业法律责任

去年全国“两会”，全国政协委员、吉利控股集团董事长李书福推动了中国首个车内空气质量标准和指南的实施。面对我国大气环境的严峻形势，李书福今年还会再次提出，希望在全国层面出台“大气污染防治法”，明确政府、企业、个人等各方在大气治污中的责任。只有有了明确的法律，大气污染整治才能更有章可循，才能真正促进我国整治大气污染目标的实现。

李书福表示，我国现有《中华人民共和国环境保护法》，但迄今已

有23年，即使是2000年修订过的《中华人民共和国大气污染防治法》也超过10年，有必要梳理现行相关法律法规，适时加以修改和完善，争取早日与国际标准接轨。

他在提案中认为，虽然大气阴霾不完全是汽车的原因，但是汽车行业应首先把自己的事情做好，汽车企业也不能被动等待，应积极地发现问题，解决问题。他表示，坚决支持国家提高汽车尾气排放标准，因为这对于汽车产业整体和长期发展。



贾康
全国政协委员、
财政部财政科学研究所所长



张全
全国人大代表、上海市环保局局长



杨超
全国政协委员、国寿集团原董事长



吴焰
全国政协委员、人保集团董事长



李书福
全国政协委员、吉利控股集团董事长



张近东
全国政协委员、苏宁云商集团董事长



孟祥凯
全国人大代表、中航工业通飞董事长



吴光辉
全国政协委员、中国商用飞机有限责任公司副总经理、国产大飞机C919总设计师

电子商务

张近东：

电商谨防境外资本“绑架”

全国政协委员、苏宁云商集团董事长张近东昨日指出，吸引外资是我国对外开放中的重要内容，越来越多的国内电子商务企业依托境外资本筹备上市。但我们要警惕境外资本以产业投资概念为跳板，“不以产业盈利为目的，而以境外上市溢价套现为目的”的盈利模式。张近东表示，近年来电商企业依托境外资本筹备境外上市新成趋势，而合作的形式绝大部分都是境外资本通过协议控制模式（简称VIE模式）来参与国内电商业务。这种模式会导致电商行业出现“业务经营在国内、投资上市在境外”的现象，这些资本的运作游离于国家的监督管理之外，缺少有效的监督。

销售增幅和销售规模是境外资本界定电商企业投资价值和估本价值的依据，因此他们只关注企业经营销售增长，而不关注行业经营盈利能力。在此背景下，部分电商企业为吸引境外资本，一味地追求高增速、大规模，导致电商行业出现投资效率低、盈利能力差、恶性竞争等问题。由于单方面追求高销售额而发起的恶性竞争，不仅会使线上市场陷于无序状态，也会波及线下，甚至会使零售业陷入口水战、价格战的泥潭，影响国民经济的健康发展。

据了解，去年商务部、证监会曾

陆续表示正在研究制定针对VIE模式的监管规定，对此，张近东表示希望能够尽早出台相关规定。

对于如何解决目前境外资本对中国电商行业带来的负面影响，张近东建议完善外资准入监管，明确将协议控制定性为企业并购行为，将协议控制模式纳入监管部门的管理范畴进行规范。同时，拓宽境内融资渠道，在政策层面扶持国内优秀电商企业在A股上市，帮助电商企业在境内就可以解决融资需求。另外，适当放宽国内电商企业国外直接上市的条件，培育真正享誉全球的民族电商品牌。

中国电子商务研究中心的相关统计数据显示，2012年Q3监测到的已披露的中国电子商务融资事件共有20起，融资总额为127.86亿元。电子商务投融资市场开始回暖。中国电子商务研究中心主任曹磊预测，京东商城获7亿美元D轮大规模融资后，VC/PE对电商的投资热情回升，投资电商将更加活跃，新一轮“融资竞赛”或将开启。

不过，对于张近东谈到的电商行业“业务经营在国内、投资上市在境外”以及被境外资本并购的问题，业内人士认为其暗指竞争对手京东商城。京东商城今年开局就宣布融资7亿美元，这已是京东商城D轮融资。

北京商报记者 吴文治

通用航空

孟祥凯：

市场爆炸式增长亟须政策更新

随着低空开放政策不断推进，近两年我国通用航空呈爆炸式增长。昨日，全国人大代表、中航工业通飞董事长孟祥凯指出，虽然我国通用航空已处于加快发展的关键阶段，但是相对于我国的航空运输业，通用航空领域仍处于弱势，现行的政策及制度仍然不能满足通用航空发展的需要。他建议，为进一步加快通用航空产业的快速健康发展，国家应制定出能够支持通用航空产业发展的扶持政策。

孟祥凯表示，扶植政策应该是全方位的，具体包括通用航空培训、自有知识产权和中外合资的通用航空企业的进口优惠、国产通用飞机的销售、机场等基础设施建设、新兴通航业态俱乐部及FBO（地面固定运营基地）建设等方面，以鼓励我国通用航空产业自主创新，支持民族通用航空产业发展。

资料显示，与运输航空并称民航业两翼的通用航空是指工业、农业、林业、渔业和建筑业的作业飞行，以及医疗卫生、抢险救灾、气象探测、海洋监测、科学实验、教育训练、文化体育等飞行活动。但由于低空不开放等原因，中国通用航空业发展明显滞后。日前，国家已确定于2013年在全国范围推广低空空域改革，这将让已经驶入跑道的通航产业加速起飞。

“2012年是国家出台通航政策的‘起步期’，出台的政策主要涉及民航业发展的具体指导意见、通用航空发展专项资金管理、通用航空器引进管理等，

但对于具体低空空域划分及管理、机场建设等方面的政策还未出台，一定程度上影响和制约着通用航空产业的快速发展。全国人大代表、中航工业昌飞董事长、总经理余枫指出。

余枫认为，发展通用航空，政府政策至关重要。由于通用航空在某些服务领域、机场建设等基础设施建设方面都存在市场失灵，因此在发展初期要积极发挥政府的引导和带动作用，扩大政府性需求，加大政府投入。

与此同时，与通航产业发展密切相关的空域、机场、飞行员等基础资源需国家层面从政策、资金等方面给予支持；由于通航产业在促进地方经济发展和产业结构升级中有较大作用，地方政府也应从土地、财税等方面予以支持。

另悉，除通用航空外，加快我国航空工业立法也受到代表委员的热议。全国人大代表、中航工业新飞董事长、总经理李根以及全国人大代表、中航工业导弹院总设计师樊会涛等都建议，由于航空工业是国家的战略性新兴产业，国家应加快航空工业立法，制定规范航空工业的基础法律，明确航空工业作为国家战略性新兴产业的地位、指导方针和产业发展政策，改革空域管理、适航管理、通用航空管理等法律法规体系，规范和完善航空工业产业发展所需要的法律环境，为实现由航空工业大国到航空工业强国的转变提供法律制度保障。

北京商报记者 肖玮

国产大飞机

吴光辉：

C919全面制造明年底有望首飞

国产大飞机自立项起就备受关注与争议，其中能否如期起飞更屡遭质疑。昨日，全国政协委员、中国商用飞机有限责任公司副总经理、国产大飞机C919总设计师吴光辉表示，今年将是C919项目工程发展阶段关键一年，目前已全面开始制造，正按2014年底首飞的计划推进项目研制。 “虽然在技术上有运10、ARJ21等研制经验，但完全自主设计现代大型飞机还是第一次。”吴光辉说，现在机体结构设计完成，2013年，飞机系统设备都将开始地面试验，客服中心等配套设计也在有序推进。

吴光辉表示，今年是C919项目工程发展阶段关键一年，中国商飞将完成整机详细设计评审、系统工作包关键设计评审、直接控制率和正常控制率初步设计评审和关键设计评审，40多项风洞试验和结构强度试验以及确定审定计划等多项与客机安全相关的工作，“为飞机未来的成功试飞和安全运营奠定基础”。

事实上，尽管大飞机项目的实施主体中国商飞一直发布喜讯，但近两年来，国内外舆论也常质疑其报喜不报忧，国产大飞机项目进展遇阻的消息更不时传出，再加上空客、波音继续强化市场上双寡头垄断格局，让国产大飞机面临成长之痛。

吴光辉也坦言，过去一年，中国商飞遭遇研制经验不足、产业基础薄弱、技术储备不够、市场竞争激烈

对环境税的改革应分为两个部分，一是对现有税制的绿化，通过税费的上抬，促使利益相关者采取更经济、环保的行为；二是推出独立的环境税种，例如碳税，即针对某种对环境造成污染和压力的特定的排放，对排放行为的主体施加税负。他建议碳税初步按照5-10元/吨的标准征收较为合理。

全国人大代表、上海市环保局局长张全也建议在《环境保护法》中明确建立环境税制，且是独立型的。具体内容可涵盖污染排放、污染产品、生态保护、碳排放等税目。在具体操作中可做分步实施，首先可以就污染物排放征收环境税，对化学需氧量、氨氮、二氧化硫、氮氧化物四项污染物先开征环境税；其次，根据环境保护和经济的发展情况，不断完善和扩展环境税的税目，逐步开征污染产品税、生态保护税、碳税等环境税。同时，在制定资源税、企业所得税以及增值税、消费税、关税等税收政策时，充分考虑环境保护的实际需要。

杨超：

加强立法推行环保责任险

尽管环境保护责任保险已试点开展，但很可能因缺少法律支持而进展缓慢。在全国“两会”前，保险委员不约而同地提出，通过加强立法推行环境保护责任保险。

记者昨日获悉，全国政协委员、国寿集团原董事长杨超在提案中指出，建议借鉴在《道路交通安全法》等法律中规定建立强制性责任保险制度的做法，建立具有法律约束力的强制性环境保护责任保险制度。全国政协委员、人保集团董事长吴焰也表达了这一观点。

杨超在提案中解释，虽然在我国市场上已经出现环境保护责任保险，但没有引起广泛重视和法律支持，其发展较为缓慢。据了解，目前我国已投保企业有2000多家，承保金额近200亿元，近期环境保护部与保监会又联合发文，要求重金金属企业、其他高风险企业等投保环境污染强制险。不过，吴焰认为，这作为部门文件，毕竟力度有限，因为缺少法律支持，在实际推行过程中仍存在损害赔偿标准不明确、

道德风险和逆选择等现实问题。 对此，吴焰在提案中提出，适时出台环境污染责任保险的专门法规，明确投保原则、主体、范围、举证责任、请求时效，制定统一的损害评估、损害赔偿和损害修复标准，进一步健全损害责任追究机制，严格落实企业环境安全主体责任，为环境污染责任保险的产品开发打下基础。

加强部委合作也是上述两位政协委员的一致观点。杨超提出，保监会会同环保监管部门建立环境监测机制，引导、鼓励保险企业加强环境保护责任保险市场的研究，健全此类责任保险的服务和产品体系，并进一步细化对环境污染责任保险的财税支持。吴焰指出，综合运用财政、税收、价格等多种经济手段，逐步建立环境污染责任保险激励约束机制，建立环境污染责任保险保费补贴制度，加大对中西部地区、民族自治地方和重点生态功能区投保企业的保费补贴力度，对承保保险公司给予相关的税收优惠待遇。