

## 交通强国建设 首批试点施工图浮现



交通强国建设正在加速推进。记者了解到,河北雄安新区等第一批试点地区“施工图”已陆续浮现,将超前布局规划,加速推出铁路城轨、海港航空枢纽等一系列重点工程,构建现代化综合交通体系。

下一步试点将迎扩围。近日公布的《交通运输部关于开展交通强国建设试点工作的通知》明确,分地区、分主题、分批次开展交通强国建设试点工作,拟通过1至2年时间,取得试点任务的阶段性成果,用3至5年时间取得相对完善的系统性成果,培育若干在交通强国建设中具有引领示范作用的试点项目,形成一批可复制、可推广的先进经验和典型成果,出台一批政策规划、标准规范等,进一步完善体制机制,培养一批高素质专业化的交通人才,在交通强国建设试点领域实现率先突破。据记者了解,广东等多地已经在准备相关的试点申报工作。

值得注意的是,交通运输部和铁路局、中国民用航空局、国家邮政局在编制“十四五”规划时将符合条件的试点任务优先纳入规划,加大在试点任务相关领域的“放管服”改革力度,加大资金、政策支持力度。地方各级交通运输主管部门要加强与财政、发改、金融、税务、自然资源、生态环境、住房城乡建设等部门合作,鼓励地方配套支持资金,对试点任务相关领域体制机制创新给予积极支持,引导和推动社会资金等共同投入。

交通是兴国之要、强国之基。今年9月19日,中共中央、国务院印发《交通强国建设纲要》,明确从2021年到本世纪中叶,我国将分两个阶段推进交通强国建设。到2035年,基本建成交通强国,形成三张交通网、两个交通圈。

10月,交通运输部确定河北雄安新区、辽宁省、江苏省、浙江省、山

东省、河南省、湖北省、湖南省、广西壮族自治区、重庆市、贵州省、新疆维吾尔自治区、深圳市为第一批交通强国建设试点。

北京交通大学中国交通运输经济研究中心主任欧国立认为,建设交通强国,实现高质量发展,必须转向更多依靠全要素生产率的提高。在具体的措施方面,首先要优化调整交通运输结构,实现不同运输方式的有效衔接。

在过去的两个月,首批试点建设“施工图”已经浮出水面。目前,《深圳建设交通强国城市范例行动方案(2019~2035年)》正在征求公众意见,预计于2020年,深圳到粤港澳大湾区核心城市核心区实现半小时直达;泛珠三角区域主要城市高铁直达率达90%;深圳机场国际及地区旅客吞吐量占比达到四分之一。实现上述目标有赖于一系列重大工程的实施,包括推进深圳宝安国际机场扩容升级,形成多向贯通的对外铁路通道格局,着力打造京广深港、赣深、贵广—南广、沿海(厦深)、珠江—西江五大铁路走廊等。

江苏提出要在基础设施、交通治理、运输服务等全领域先行先试,努力打造交通十大样板,重点建设沿江城市群多层次轨道网、连霍新亚欧陆海联运通道、京杭运河绿色航运示范区等。各市又有不同侧重点,如扬州打造通畅高效的内河航运样板工程,今年年底开工建设施桥船闸至长江江口段航道整治工程,全面实施航道疏浚和生态岸线修复;南通将立足通州湾、南通新

场两大枢纽,抓紧建好江苏新出海口,尽快开工高等级航道和起步码头工程,加快南通新机场规划建设,推动尽快稳定方案并落地开工。

“交通强国建设还要加快智能交通的发展,推动交通绿色发展。”欧国立认为,要大力推动互联网、人工智能等新技术与交通运输深度融合,聚焦基础设施、生产组织、运输服务和决策监管等领域,推动实现交通数字化、网络化、智能化。

交通强国建设的推进,离不开资金支持。作为《交通运输部关于开展交通强国建设试点工作的通知》的附件,《交通强国建设试点任务领域》明确,推进交通强国建设中央与地方财政事权和支出责任划分改革;探索按融资需求确定收费公路专项债券额度的方法以及收费公路长期专项债券建设;推广运用PPP模式;建立交通运输发展规划与资金保障协同机制,防范和化解交通运输领域隐性债务风险。

“可以预见未来整个交通运输领域对社会资本开放程度会有所增加,投融资渠道将进一步拓宽。”交通运输部相关人士认为,对于高速公路、比较发达地区的高速铁路以及城际铁路等项目,银行、投资机构还是有贷款或者投资意愿的。

欧国立认为,下一步交通领域既要考虑本身增量的发展,还要考虑深化投融资体制改革,减少债务风险。在他看来,投融资体制改革要在整个行业改革的引领下推进,更大程度地吸引社会资本。

(来源:经济参考报)

## 前三季度林产总产值达5.13万亿元 生态旅游 成三大万亿级产业之一

记者近日从国家林业和草原局召开的第四届全国林业产业大会上获悉,今年前三季度我国林业产业总产值达5.13万亿元,同比增长5.3%。其中,生态旅游成三大万亿级产业之一。

目前,我国林业一二三产业比例已由2012年的35:53:12调整到2018年的32:46:22,产业结构不断优化升级。建成国家林业产业示范园区16个、国家林下经济示范基地550家,国家林业重点龙头企业519家。以生态旅游为代表的新兴业态不断涌现,已建成100家森林体验、森林养生国家基地和12条国家森林步道,生态旅游吸纳社会投资总额达1400亿元,全国林业产业从业人员超过5000万人。

为推动林业产业高质量发展,此前,国家林业和草原局出台了《关于促进林草产业高质量发展的指导意见》。意见指出,到2025年,林草资源合理利用体制机制基本形成,林草资源支撑能力显著增强,力争全国林业总产值在现有基础上提高50%以上,主要经济林产品产量达2.5亿吨,林产品进出口贸易额达2400亿美元;林业旅游、康养与休闲产业接待规模达50亿人次,一二三产

业比例调整到25:48:27。

国家林业和草原局局长张建龙在会上提出,下一步,要不断调整优化产业布局,加快发展沙、竹、种苗及油茶等产业,加快建设一批优势特色林产品和生态服务示范基地。培育壮大产业集群,着力培育壮大一批国家林业重点龙头企业。大力发展新兴业态,推进林草资源与旅游、休闲、康养、教育、文化、体育、会展等产业深度融合。着力打造高质量品牌,提升我国林业产业标准国际话语权和影响力,培育一批“中国制造”和“中国服务”林业品牌。

国家林业和草原局数据显示,2018年,我国林业产业总产值达到7.63万亿元。商品材产量8811万立方米,人造板2.99亿立方米,干鲜果品、木本油料等特色经济林产量达1.81亿吨,花卉种植面积2445万亩。各类生态旅游地1.1万多处,生态旅游人数16亿人次,综合产值1.5万亿元。林产品进出口贸易总额1603亿美元,我国已成为世界上最大的木质林产品消费国,贸易国和花卉生产基地,原木、木浆、锯材进口和木制家具、人造板出口均居世界首位。

(来源:新华网)



## 养老目标基金稳健扩容

总规模已达240亿元

在即将过去的2019年,公募基金行业创新品种层出不穷。肩负着建设养老金第三支柱重任的养老目标基金稳健扩容,并在年底掀起一轮发行小高潮。

数据显示,11月在发和成立的养老目标基金共有8只,分别是易方达汇智稳健养老一年FOF、前海开源康颐平衡养老三年FOF、浦银安盛颐颐稳健养老一年FOF、华夏稳健养老一年FOF、招商和悦均衡养老三年FOF、华安稳健养老一年FOF、景顺长城养老目标2045五年FOF和南方养老2030三年FOF。截至12月3日,除招商和悦均衡养老三年FOF和南方养老2030三年FOF尚未成立外,其余6只产品合计募集规模达43.95亿元。其中,华安稳健养老一年FOF和易方达汇智稳健养老一年FOF募集情况较为理想,成立规模分别为17.19亿元和15.88亿元。

业内人士表示,持有期较短的产品更受投资者青睐。以华安稳健养老一年FOF为例,1年的锁定期使得产品投资更具灵活性,也更加贴合一年期理财产品的需求,提供了很好的理财替代产品选择。另外,权益投资比例在产品设计中进一步弱化。如易方达汇智稳健养老一年FOF的权益类资产配置比例上限为30%,高于同类稳健风格目标风险基金的权益投资比例。而前海开源康颐平衡养老三年FOF权益类资产占基金资产的比例上限达60%,在同类平衡风格目标

风险基金的权益投资比例中也处于相对偏高水平。

从去年9月13日首只公募养老目标基金——华夏养老目标日期2040三年FOF推出至今,已成立的养老目标基金数量已超过60只,总规模达240亿元。2019年,养老目标基金规模从年初的40亿元左右起步,实现规模增量达200亿元。此外,绝大多数养老目标基金年内实现正收益,个别产品回报出色,为该基金品种的后续发展起到了很好的带动作用。

从养老目标基金这1年多来的业绩表现看,分化明显。截至2019年12月3日,现有的养老目标基金自成立以来绝大多数实现了正收益。目标日期产品中,中欧预见养老2035三年FOF业绩居首,回报达15.32%,南方养老2035FOF、华夏养老2050五年FOF年内回报超过10%;目标风险产品中,成立于今年1月25日的兴全安泰平衡养老三年FOF一枝独秀,回报达15.93%,与排名第二、年内回报6.02%的泰宏利和养老FOF明显拉开差距。

业内人士表示,对养老目标基金的考核要重在长期,“以长之美”。在近期举办的一次论坛上,中国证券投资基金业协会副会长钟蓉蓉表示,对养老目标基金至少要进行3年或以上的业绩进行评价,希望未来能够建立起长期评价与长期考核的机制。

(来源:上海证券报)

本刊组稿:何炜  
金融理财投诉电话:1519080777

## 推进贸易高质量发展 筑牢贸易强国根基

中共中央、国务院日前发布《关于推进贸易高质量发展的指导意见》。当前,国际贸易局势发生重大变革,我国已经成为贸易大国,正在加快迈向贸易强国,必须继续发挥我国对外贸易的传统优势,加快培育贸易竞争新优势,推进贸易高质量发展。

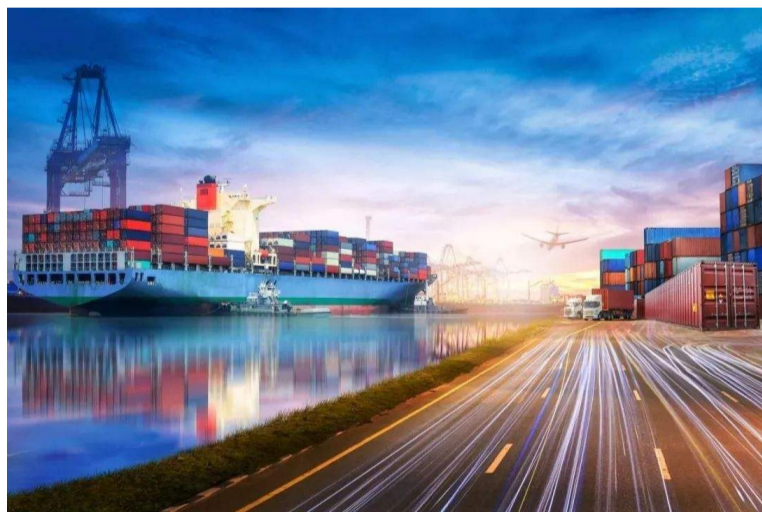
经济全球化与科技革命相互交织,促使国际力量对比发生深刻变化,新兴市场国家和一批发展中国家综合实力快速发展,国际影响力不断增强,全球治理体系和国际规则变革正处在历史转折点上。

与此同时,国际贸易局势也发生重大变化,主要表现为:一是世界贸易增长不确定性增大,2017年以来全球范围内经贸摩擦加大,扭曲全球产业链、供应链和价值链,严重影响全球经济贸易增长预期;二是国际经贸规则面临重构,国际经贸领域单边主义和保护主义兴起,不断侵蚀多边贸易规则;三是新一轮科技革命为国际贸易增添了新内容、新模式和新挑战。

我国已经成为贸易大国,正加速向贸易强国迈进。2018年,货物进出口总额由1978年的206.4亿美元增至4.62万亿美元,服务进出口总额从1982年的46.9亿美元提高

到7919亿美元。截至2019年,我国已连续10年位居世界第一大货物贸易出口国和第二大货物贸易进口国,连续六年位居世界第二大服务进出口国。根据WTO统计,2018年我国是世界服务贸易第二大进口国和第五大出口国。

在国际贸易格局发生重大变化和我国贸易大国地位稳固的背景下,我国必须加快向贸易强国“突进”,增强贸易竞争新优势,推进贸易高质量发展。



2025年销量占比达25%

## 新能源汽车未来15年发展蓝图浮现

2025年新能源汽车竞争力明显提高,动力电池、驱动电机、车载操作系统取得关键突破,新能源车销售占比达25%,智能网联车销量占比30%,高度自动驾驶智能网联汽车实现限定区域和特定场景商用……这是工信部近日发布的《新能源汽车产业发展规划(2021~2035年)》(征求意见稿)中描绘的新能源汽车未来15年的发展蓝图。

该文件提出,将坚持电动化、网联化、智能化、共享化发展方向,深入实施发展新能源汽车的国家战略,以融合创新为重点,突破

关键核心技术,提升产业基础能力,构建新型产业生态,完善基础设施体系,优化产业发展环境,推动我国新能源汽车产业高质量发展,加快汽车强国建设。

文件还提出,要深化“三纵三横”研发布局,推动我国新能源汽车产业技术进步。以纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车为“三纵”,以动力电池与管理系统、驱动电机与电力电子、网联化与智能化技术为“三横”。开展先进模块化动力电池与燃料电池系统技术攻关,探索新一代车用电机驱

一是依靠多领域创新,促进贸易高质量发展,筑牢贸易强国根基。依靠制度创新,不断优化市场化、法治化、国际化营商环境,依靠自贸试验区、自贸港的制度创新,提高国际贸易和投资的自由化、便利化水平。依靠科技创新,吸引和配置国际化创新资源,加快我国产业升级,补齐产业链发展短板,解决关键核心技术被“卡脖子”的现象,提高产品质量,增加品牌信誉。

二是促进贸易结构优化和协调均衡,实现可持续发展。以“一带一路”倡议和供给侧结构性改革为抓手,持续优化国际市场布局、国内区域布局、商品结构、经营主体和贸易方式。鉴于当前我国出口贸易和进口贸易、货物贸易和服务贸易发展的不平衡,还需要采取措施,积极扩大进口,大力发展服务贸易,推进贸易和利用外资,对外投资协同发展,推进贸易与环境的协调发展。

三是高度重视国际规则的制定,提升中国在国际贸易领域的的话语权。从国家利益看,贸易强国的地位与书写掌握国际贸易规则密切相关。应以确立高水平开放型经济新体制为目标,加快推动由商品和要素流动型开放向规则等制度型开放转变,加快国内法律法规“废改立”,完善涉外经贸法律和规则体系,深化外贸领域改革。积极参与全球化治理,积极参与国际贸易、经济和投资规则的制定,以双边自贸协定和区域自贸协定为重点,加快落实自贸区战略,促进“区域全面伙伴关系协定”(RCEP)的最终签署和落地。此外,加强与“一带一路”沿线国家和地区的国际贸易规则协调。

(来源:经济参考报)

动系统解决方案,加强智能网联汽车关键零部件及系统开发,突破计算和控制基础平台等技术瓶颈,提升基础关键技术、先进基础工艺、基础核心零部件和关键基础材料等产业基础能力。

此次正式发布的征求意见稿将2025年新能源车销量占比从20%上调至25%左右,并且新增了大量的政策保障措施,内容包括完善积分,建立与碳交易市场衔接机制;完善新能源车购置税等税收优惠,优化分类交通管理及金融、保险等支持措施等。

长江证券电新行业研究团队

为,规划意见稿的发布代表了政策积极方向。从明年来看,海外政策、车型双向周期共振向上,供应链弹性显著,国内边际改善明确。

征求意见稿还提出了要加快推进充换电、加氢、信息通信与道路交通等基础设施建设,营造新能源汽车良好使用环境。北京氢璞创能科技董事长欧阳海接受记者采访时表示,整体来看,动力电池仍是主流,但加氢基础设施建设明确写进了规划,对于氢能汽车发展也将带来利好。

(来源:上海证券报)