

基础设施REITs发行常态化 顶层设计渐趋完善

■本报记者 田鹏

近日，国家发展改革委对外发布《关于全面推动基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）项目常态化发行的通知》（以下简称《通知》），部署推进基础设施REITs常态化发行工作，《通知》自2024年8月1日起实施。

“基础设施REITs的常态化发行指的是将基础设施REITs的发行过程制度化、规范化。”北京大学光华管理学院副院长张峥表示，全面推动常态化发行的核心目的是通过REITs市场的高质量发展，更好发挥REITs市场功能，以服务国家重大战略和推动经济社会高质量发展。

试点成果显著

2020年4月份，中国证监会和国家发展改革委联合发布《关于推进基础设施领域不动产投资信托基金（REITs）试点相关工作的通知》，启动基础设施REITs试点工作以来，我国基础设施REITs市场建设取得了显著成果，产品功能也在实践中不断完善，为推动基础设施REITs常态化发行创造了良好条件。

具体来看，在市场体系方面，伴随着公募REITs市场建设有序推进，我国也在积极推进持有型ABS（私募REITs）与Pre-REITs相关政策的制定以及项目的储备与立项，目前已逐渐形成公募、私募与Pre-REITs三位一体的政策体系、发行体系与投资体系。

在发行端，以公募REITs市场为例，“首发+扩募”双轮驱动发展格局已然成型。据Wind资讯数据统计，截至目前，我国已有40只基础设施公募REITs完成首发募资。据《证券日报》记者不完全统计，除了4只已顺利完成扩募外，至少还有8只正在筹划、申请扩募或接受审核之中。

在公募REITs发行市场中，市场参与主体也正持续向多元化拓展。一方面，涵盖资产类型已由最初的收费公路、产业园、仓储物流和污水处理四大主流类型扩容至水利设施、保障性租赁住房、消费基础设施、新能源发电等领域；另一方面，随着7月23日全国首单民营企业风电公募REITs——中信建投明阳智能新能源封闭式基础设施证券投资基金在上海证券交易所上市

伴随着公募REITs市场建设有序推进，我国也在积极推进持有型ABS（私募REITs）与Pre-REITs相关政策的制定以及项目的储备与立项，目前已逐渐形成公募、私募与Pre-REITs三位一体的政策体系、发行体系与投资体系



王琳/制图

市，发行主体也正式扩容至民营企业领域。

在投资端，以公募REITs市场为例，我国基础设施公募REITs二级市场也从初期的高溢价发行、非理性上涨历经震荡下行，再到年内企稳回升，基本走过了一个完整市场周期。据Wind资讯数据统计，截至7月28日，已上市的40只基础设施公募REITs中，30只年内取得正收益。

在产品功能发挥上，光大理财股权部相关负责人表示，基础设施REITs产品可以有效盘活存量资产，为新建项目提供增量资金，为不动产投资提供退出渠道，进一步促进投资良性循环，同时降低企业资产负债率。

从发展前景来看，我国基础设施REITs保持良好发展态势。戴德梁行发布的《亚洲REITs市场研究报告》显示，预计到2025年底，根据产品数量排名，中国有望在2025年成为亚洲最大的公募REITs市场。

完善顶层设计

《通知》完善了REITs发行的顶层

设计，简化了监管流程，拓宽了资产准入范围，优化了项目运营收益要求等。

具体来看，基于试点阶段的项目申报经验，为响应国家政策和市场需求，《通知》进一步拓宽了准入资产的行业及区域范围，将底层资产行业扩容至十二大类，新增了养老设施、市场化租赁住房、燃煤发电等资产类型，放宽了旅游景区范围，纳入了产业园区、消费基础设施、文旅基础设施等行业项目配套或不可分割的酒店、底商等。

张峥表示，无论是传统产业、战略性新兴产业还是未来产业，都需要相关基础设施作为产业发展的支撑，在这些领域中需要大量的基础设施投资。

“相关项目的基本特性是，初期投资规模较大，回报期长，因此，基建领域的可持续投资运营需要规模化的长期资金，需要适配的金融安排，尤其是需要提高权益资金的比重，而REITs正是权益融资的重要工具。”张峥说。

此外，《通知》在继续严把投资管理合规性和土地使用合规性的基础

上，总结试点经验，强化了项目资产完整性，简化了资产可转让性，放宽了某些行业可扩募资产规模要求，明确了PPP新机制对特许经营项目合规要求，提升了回收资金用途的弹性空间。

一位业内人士表示，试点阶段，对于公募REITs的净回笼资金使用要求仍较为严格，资金使用渠道若能进一步放开，将显著提升企业发行积极性。

而常态化发行阶段不再对投资收益做出统一要求，更多通过信息披露让投资人自行决策。

《通知》明确，不再统一规定基础设施REITs的现金流分派率或内部收益率等指标，不为预期投资收益率背书，而要求发起人（原始权益人）、基金管理人全面分析各种因素对经营收益的影响，谨慎披露未来收入预测假设条件。

在张峥看来，这一变化是全面推动常态化发行的重要举措，将有助于进一步健全市场化定价机制，实现投融资双方利益的高水平平衡，让投融资双方可持续创造价值。

政策持续发力 绿氢产业蓄势待发

■本报记者 郭冀川

日前，全国工业和信息化主管部门负责同志座谈会在京召开，会议强调，要加快培育新赛道，抢抓新一轮科技革命和产业变革机遇，聚焦智能网联汽车、新材料、生物制造、氢能、人形机器人、元宇宙、脑机接口、量子信息、低空经济、商业航天等领域精准发力，加快发展新质生产力。

各地积极出台氢能相关支持政策，据《证券日报》记者不完全统计，仅7月份就有上海、西安、信阳等地出台相关政策，支持氢能产业发展。

扶持政策频出

随着我国提出“双碳”目标，氢能产业的发展开始进入加速期，2022年发布的《氢能产业发展中长期规划（2021—2035年）》，明确了氢能作为未来国家能源体系重要组成部分的战略定位。绿氢制取、氢燃料电池、大流量加氢站控制系统等技术取得突破，推动了氢能产业的商业化应用。

7月25日，在中国氢能联盟2024氢能专精特新创业大赛决赛暨氢能专精特新产业大会上，国家能源局科技司发布了《中国氢能发展报告（2023）》。报告显示，我国氢能整体规模保持平稳，产业集聚效应凸显。截至2023年底，全国氢能产能超4900万吨/年，产量超3500万吨，同比均增长约2.3%，主要作为合成氨、甲醇，以及炼化等工业过程中的中间原料。煤制氢、天然气制氢和工业副产氢仍是我国氢气供应的主要来源，电解水制氢稳定发展，产能达到45万吨/年，产量约30万吨。

隆众资讯氢能分析师高琳对记者分析称，与光伏、风能等能源相比，氢能优势较为突出，如氢可以直接燃烧使用，且发热值较高，储存也方便。未来储氢环节发展成熟后，氢气能够以气态、液态甚至固态氢化物的形式存储。

近年来，政府部门对氢能产业的支持力度不断加大，从《氢能产业发展中长期规划（2021—2035年）》的出台，到地方政府纷纷发布氢能规划和指导意见，政策体系不断完善，为氢能产业的规模化发展提供了有力保障。

为支持氢能产业落地，各地方政府立足自身优势，积极推动氢能项目落地。例如，7月25日，《上海市促进工业服务业赋能产业升级行动方案（2024—2027年）》发布，基于上海市对新能源汽车的需求，文件提出“加大新能源供应链建设，推广充换电站、加氢站等新能源基础设施”。

作为全国首批碳达峰试点城市，河南省信阳市在7月24日发布《国家碳达峰试点（信阳）实施方案》，提出“探索清洁低碳氢能在装备制造、钢铁等工业生产中作为高品质热源的应用，支持明阳集团布局‘风光储

氢’全产业链建设。积极开展绿氢示范应用，推动固始县电氢醇示范项目尽快建成投产”。

中关村物联网产业联盟副秘书长袁帅对记者表示，氢能产业正在进入规模化导入期，产量稳步增长，为推动其产业化，各地明确氢能产业的战略定位和发展目标，为产业发展提供清晰的路径指引，加大对电解水制氢、燃料电池等方面企业的支持力度，提升本地区氢能产业的核心竞争力，形成产业集群效应。同时，一线城市积极布局加氢站网络、氢气储运设施等，完善基础设施建设，为氢能的大规模应用提供有力支撑。

绿氢成本下降

一系列支持举措的出台，不仅有助于推动氢能技术的进一步成熟和应用，也为“氢经济”的培育和成长奠定了坚实的基础。

7月19日，新研氢能科技有限公司（以下简称“新研氢能”）研发的氢能卡车完成大连金普新区—沈阳大东区全程402公里高速直达运行，贯通了沈大高速走廊，是大连金普新区与沈阳大东区区域协同发展氢能示范的具体实践。

新研氢能创始人洪鑫向《证券日报》记者介绍，此次贯通沈大氢能高速，新研氢能49吨重卡将氢能车辆工作特点和沈大高速特殊路况相结合，充分发挥出氢能车辆续航里程高、载重能力强的特点，圆满完成运输任务。此次采集到的车辆行驶数据、氢耗数据和能量管理动态平衡数据等，可为全国范围内构建氢能高速公路网提供依据，有力推动氢能产业跨区域协同发展。

安永大中华区能源资源行业联席主管合伙人钟雨对记者表示，氢能可以在许多方面发挥作用，在政策支持下，企业参与氢能产业发展时积极与现有产业优势相结合，使得氢能产业与企业现有业务的协同效应最大化。例如，大型油气公司在处理和运输气态和液态产品方面具有丰富的经验，并且拥有完备的管道运输和广泛分布的销售终端，发展氢能业务具有巨大的先天优势。

氢能产业的下游应用与上游原材料端的成本下降有直接关系。根据多个研究机构的预测，绿氢成本在未来几十年内将呈现显著下降趋势，这主要得益于可再生能源发电成本的快速下降以及电解水制氢技术的不断进步。据索比氢能和香橙氢能研究院统计，2023年是中国绿氢产业爆发之年，也是中国电解槽需求新高之年，2023年中国电解槽设备公开招标需求规模已达到2022年全年出货量的2倍有余。

袁帅认为，绿氢成本价格走势呈现出长期下降趋势。随着技术进步和市场需求的增加，绿氢有望成为未来能源结构中的重要组成部分。

以旧换新政策“提档升级” 汽车板块有望优先受益

文件提出，统筹安排3000亿元左右超长期特别国债资金，加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新

■本报记者 刘钊

近日，国家发展改革委、财政部印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》（以下简称《若干措施》）。文件提出“统筹安排3000亿元左右超长期特别国债资金，加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新”。作为大宗商品，汽车以旧换新对经济增长的拉动效应强，因而被寄予厚望。

业界普遍认为，汽车是以旧换新政策的重要支持领域。本次汽车行业以旧换新政策“提档升级”，全面覆盖乘用车和商用车各板块，有望对行业销量形成较明显的拉动，行业景气度有望上行。

以旧换新政策再加码

在乘用车领域，《若干措施》明确提高汽车报废更新补贴标准。在今年4月份商务部等7部门印发的《汽车以旧换新补贴实施细则》基础上，个人消费者报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日（含当日）前注册登记的新能源乘用车，并购买纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车，补贴标准提高至购买新能源乘用车补贴2万元、购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴1.5万元。在商用车领域，《若干措施》也提出了一系列具体补贴举措。对于货车，支持报废国三及以下排放标准营运类柴油货车，加快更新为低排放货车。

报废并更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴8万元；无报废只更新购置符合条件的货车，平均每辆车补贴3.5万元；只提前报废老旧营运类柴油货车，平均每辆车补贴3万元。对于客车，《若干措施》明确，更新车龄8年及以上的新能源公交车及动力电池，平均每辆车补贴6万元。

兴华基金基金经理崔涛在接受《证券日报》记者采访时表示，本次政策对商用车和乘用车的补贴金额均有所提升，其中对商用车补贴的覆盖广度和补贴弹性大于乘用车。乘用车方面，尤其是经济型乘用车销量预计会得到提振。

相较于《汽车以旧换新补贴实施细则》，本次推出的《若干措施》一是提高了单车一次性补贴金额。个人消费者报废符合要求的车辆后，购买新能源乘用车补贴由1万元提高至2万元，购买2.0L及以下排量的燃油乘用车补贴由8000元提高至1.5万元。二是调整补贴资金央地分担比例。通知明确，针对汽车报废补贴的支持资金由原先按64:36央地共担变更为按照总体9:1央地共担，其中，对东部、中部、西部地区中央承担比例分别为85%、90%、95%。

此外，《若干措施》进一步明确了资金来源和体量，同时明确了资金主要投向提振汽车、家电等耐用消费品领域，拓宽了支持范围，并不再设置“项目总投资不低于1亿元”的资金申报门槛。

“本次政策力度较之前的《汽车以旧换新补贴实施细则》有较大程度提

升，尤其是对货车、客车板块的更新补贴超预期，有利于进一步刺激老旧重卡加快更新为低排放重卡，加快老旧燃油乘用车置换。”国际智能运载科技协会秘书长张翔在接受《证券日报》记者采访时表示。

为市场注入新动能

今年4月份以来，全国多地相继出台汽车相关补贴政策。据商务部消费促进司司长徐兴锋透露，目前已有24个地方出台了汽车置换更新补贴政策，20个地方出台了家电以旧换新专项文件。

中国汽车流通协会数据显示，截至2023年底，国三及以下排放标准燃油乘用车保有量约1370.8万辆，车龄超6年以上的新能源乘用车保有量约83.7万辆，符合条件的老旧汽车保有量约1454.5万辆。

为便利消费者申领补贴，商务部会同相关部门专门开发全国汽车以旧换新信息平台，得到消费者广泛响应。平台数据显示，今年上半年，全国报废汽车回收量277.8万辆，同比增长27.6%。“在汽车报废更新补贴政策实施后，汽车报废量迅猛增长。今年5月份，全国报废汽车回收量同比增长55.6%，6月份同比增长达72.9%，充分体现了消费者对政策的认可和支持。”徐兴锋说。

以乘用车市场为例，奇瑞、比亚迪等头部车企已率先响应《若干措施》。7月27日，奇瑞推出了最新的以旧换新购车补贴政策。该政策涉及的车型

包括瑞虎9、瑞虎8 PRO、瑞虎8 PLUS等。以瑞虎9为例，用户置换瑞虎9四驱车型时，可享受限时以旧换新至高抵4万元的优惠，加上国家补贴1.5万元后，综合补贴可达5.5万元。对于置换两驱版的用户来说，限时以旧换新最高可获得3万元的优惠，加上国家补贴1.5万元后，综合补贴可达4.5万元。同日，比亚迪王朝网销售事业部总经理路天表示，国家汽车以旧换新政策至高可补贴2万元，加上比亚迪王朝至高补贴8000元，合计至高补贴2.8万元。

以旧换新政策也将进一步激发二手车市场活力。据统计，现有的报废换新政策可为国内市场带来100万辆至200万辆左右增量规模，约占国内乘用车市场份额的4.5%至9.1%。天天拍车首席运营官张延伟对《证券日报》记者表示：“国三及以下排量的老旧车本身保有量非常大，车龄普遍超过10年，此次《若干措施》加码补贴，为下半年的新车上市和促销提供了很好的契机。”

在张延伟看来，到今年末，汽车报废量应不低于200万辆，以旧换新政策将有效拉动新车消费，尤其是新能源汽车消费，从而推动汽车产业向新能源、智能化以及环保化方向发展。

中国汽车工业协会数据显示，今年上半年，汽车产销分别完成1389.1万辆和1404.7万辆，同比分别增长4.9%和6.1%。此外，新车、新技术发布有望拉高汽车板块整体热度，带动下半年乘用车市场消费。

暑期消费场景“焕新” 多地密集发放文旅消费券

■本报记者 李春莲
见习记者 梁傲男

暑期到来，旅游市场再迎出游高峰。7月份以来，各地纷纷抢抓暑期消费季机会，发放文旅等领域消费券，加大补贴力度，推动消费市场“乘势而上”。据《证券日报》记者统计，截至7月28日，已有浙江、四川、广东、广西等地结合本地市场特色，拿出真金白银促消费扩内需，助推消费市场蓬勃发展的态势。

具体来看，成都市发放3000万元“暑来成都 乐游天府”文旅消费券；延吉市投入500万元发放“大学生暑期旅行‘就’在延吉”专属政府消费券；广东省发放总计800万元的文旅消费惠民补贴券；广西壮族自治区投入财政资金1.8亿元，围绕暑期惠购、夏日焕新、欢乐假日等三大板块7个“潮”主题，推出超300场次暑期促销主题活动；浙江推出9项措施促进暑期文旅消费，举办“缤纷夏日 浙里好玩”夏季文旅消费季活动……

今年以来，各地积极恢复和扩大消费，消费潜力逐步释放，对经济增长的拉动效应明显增强，为推动经济恢复向好发挥了重要作用。

国家统计局最新数据显示，上半年，最终消费支出对经济增长贡献率为60.5%，拉动GDP增长3.0个百分点。

中国信息协会常务理事、国研新经济研究院创始院长朱克力对《证券日报》记者表示，发放消费券的直接经济效应体现在促进消费需求上。在暑期这样的传统消费旺季，发放消费券能直接增加消费者购买力，促进商品和服务销售，对于提振零售业、餐饮业、娱乐业等消费领域都有显著作用。

为了抢占暑期旅游市场的高地，各地纷纷铆足劲，出新策，不仅推出了新线路和特色内容，还推出了景区门票减免、半价优惠以及限时免费开放等措施。文化和旅游部相关负责人表示，今年，各地将在暑期举办超4000项约3.7万场次文旅消费活动，推出发放消费券、票价优惠、消费满减、折扣套餐等惠民措施，多地还针对大学生等群体推出景区免票和优惠政策。

闻旅创始人周海涛接受《证券日报》记者采访时表示，对旅游企业来说，要以更大力度吸引消费者。企业应聚焦产品与服务升级，提供高性价比的产品。