

全国海洋主体功能区规划出炉

限制和禁止开发区域将明确

陆海域国土空间功能区战略实现全覆盖

本报北京8月20日讯 记者沈慧报道：国务院日前印发《全国海洋主体功能区规划》。《规划》确定总体目标，到2020年主体功能区布局基本形成，海洋空间利用格局清晰合理，大陆自然岸线保有率不低于35%，海洋保护区占管辖海域面积比重增加到5%。

《规划》明确三大目标。一是海洋空间利用格局清晰合理。坚持点上开发、面上保护，形成“一带九区多点”海洋开发格局、“一带一链多点”海洋生态安全格局、以传统渔场和海水养殖区等为主体的海洋水产品保障格局、储近用远的海洋油气资源开发格局。二是海洋空间利用效率提高。三是海洋可持续发展能力提升。大陆自然岸线保有率不低于35%，海洋保护区占管辖海域面积比重增加到5%，沿海岸线受损生态得到修复与整治。入海主要污染物总量得到有效控制，近岸海域水质总体保持稳定。

国家海洋局海洋发展战略研究所副研究员丘君认为，《规划》出台十分及时。我国海洋生态环境日趋复杂多样，由于入海河流污染物排放总量大，近岸



近日,300多艘渔船从铜陵渔港开赴渔场。

新华社记者 张国俊摄

海域水质恶化趋势没有得到遏制。入海排污口邻近海域环境质量状况总体较差，80%以上无法满足所在海域海洋功

区域，包括优化开发区域、重点开发区域、限制开发区域和禁止开发区域。其中，各类海洋自然保护区、领海基地所在岛礁等为禁止开发区域，该区域的管制原则是对海洋自然保护区依法实行强制性保护，实施分类管理，对领海基点所在地实施严格保护，任何单位和个人不得破坏或擅自移动领海基点标志。

此外，《规划》提出，要针对内水和领海、专属经济区和大陆架及其他管辖海域等的不同特点，根据不同海域资源环境承载能力、现有开发强度和发展潜力，合理确定不同海域主体功能，科学谋划海洋开发，调整开发内容，规范开发秩序，提高开发能力和效率，着力推动海洋开发方式向循环利用型转变，实现可持续开发利用，构建陆海协调、人海和谐的海洋空间开发格局。

专家表示，《规划》的出台实施，标志着国家主体功能区战略实现了陆域国土空间和海域国土空间的全覆盖，对于推动形成陆海统筹、高效协调、可持续发展的国土空间开发格局具有重要促进作用。

热点 点击

多部门合力促政策落实

小微企业政策宣传月启动

据新华社北京8月20日电 （记者赵晓辉） 记者20日从工业和信息化部获悉，为进一步推进小微企业政策落实，切实提高小微企业政策知晓度，提振企业发展信心，工信部会同发展改革委、财政部等国务院促进中小企业发展工作领导小组成员单位于8月下旬起，在全国范围开展小微企业政策宣传月活动。

工信部中小企业局有关负责人说，近年来，国务院制定了一系列促进中小企业发展的政策措施，各地、各部门认真贯彻落实，并结合本地区、本部门实际出台了一系列配套办法和实施意见。但在调研中，不少企业还反映，对有关政策不知晓、不了解，没有享受到政策。

该负责人说，此次小微企业政策宣传月活动，以中小企业发展情况、国家促进小微企业发展的政策以及各地促进中小企业发展的政策措施和经验做法为宣传重点，旨在切实提高小微企业政策知晓度，推动各项惠企政策落到实处，营造全社会关心支持小微企业发展的良好舆论氛围，增强小微企业应对经济下行压力的信心。

据介绍，在小微企业政策宣传月活动期间，工信部将会同领导小组各成员单位全面梳理促进小微企业发展政策措施，做好政策解读，形成政策明白纸，通过各成员单位官方网站、中国中小企业信息网及各地中小企业公共服务平台网络予以公布。同时，动员引导各地中小企业主管部门同期开展小微企业政策宣传月活动，通过印发政策汇编、举办培训、开展线上线下咨询等方式加大政策宣传力度，为广大小微企业知晓、理解、享受政策提供平台和通道。

铁路机车驾考收费要求公布

不得擅自增加项目

本报北京8月20日讯 记者崔文苑报道：财政部、国家发展改革委今天对外公布了审核后的国家铁路局行政事业性收费项目和收费要求，明确国家铁路局应严格照此执行，不得擅自增加收费项目、扩大收费范围，并自觉接受财政、价格、审计部门的监督检查。

关于铁路机车车辆驾驶资格考试费，根据《铁路安全管理条例》的规定，国家铁路局在组织铁路机车车辆（含机车和自轮运转车辆）驾驶资格考试时，向报名参加考试的考生收取考试费。《通知》显示，上述收费项目的具体收费标准由国家发展改革委、财政部另行制定。另外，国家铁路局收取铁路机车车辆驾驶资格考试费应使用财政部统一印制的票据。

《通知》要求，铁路机车车辆驾驶资格考试费应全额上缴中央国库，纳入中央财政预算管理，具体收缴办法按照《关于国家铁路局安全罚没收入收缴管理有关事宜的通知》有关规定执行。国家铁路局组织实施铁路机车车辆驾驶资格考试考务所需经费，由中央财政统筹安排。

湖北钢铁企业4年减少3/4

新华社武汉8月20日电 （记者徐海波 王贤） 记者19日从湖北省经信委获悉，湖北省已超额完成国家下达的“十二五”工业领域淘汰落后产能任务，全省钢铁企业由2010年的116家整合到目前的27家，减少了3/4。

“十二五”前四年，湖北淘汰落后产能涉及炼铁、炼钢、造纸、平板玻璃等14个行业188家企业。截至目前，炼钢等8个行业已超额两倍完成淘汰任务，其中，钢铁淘汰量占全省产量的15%。

湖北省经信委表示，湖北是老工业基地，不论是涉企数、还是淘汰量，近4年都是新中国成立以来最多的。未来湖北还将加快落后产能的淘汰退出力度，进一步提高产业集中度，除武钢、新冶钢外，形成4-5家区域有竞争力的民营钢铁企业集团。

金视界

“4G+”来了



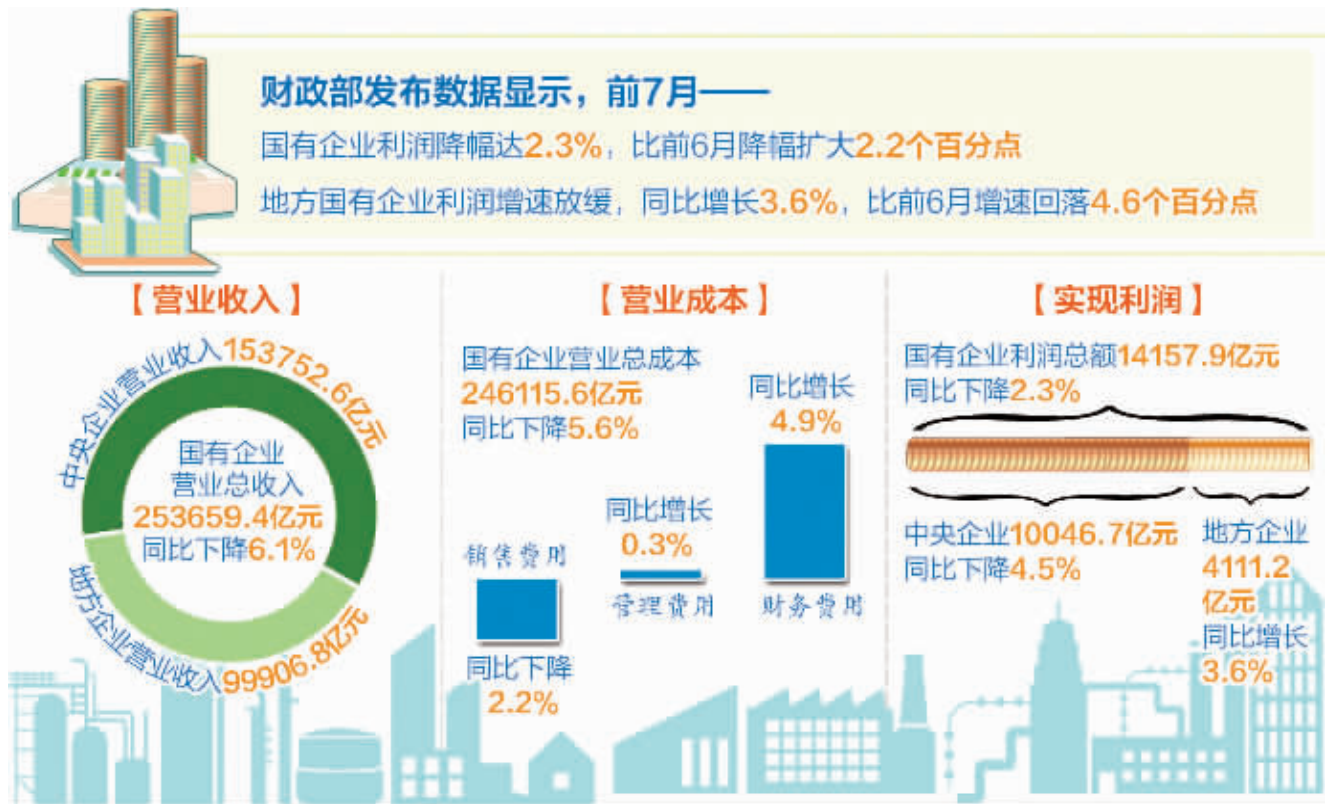
8月20日,工作人员正在演示4G+网络下的使用体验。据了解,4G+网络主要依托载波聚合和VoLTE两项关键技术,具备向用户提供300M以上速率的上网服务,是传统4G网络速率的2至3倍。 新华社记者 杜宇摄

本版编辑 胡文鹏 李瞳 美编 夏一

前7月国有及国有控股企业利润总额14157.9亿元,同比降2.3%——

国企利润下滑凸显下行压力增大

本报记者 崔文苑



在出口增速下降和全球大宗商品价格持续低迷的双重影响下，前7月国企利润总额下滑明显。为提升盈利能力和竞争能力，国有企业必须充分利用改革良机，提升管理水平，加强成本控制，优化经营结构，激发内部活力，实现真正的脱胎换骨——

8月20日,财政部公布的最新数据显示,今年前7月,全国国有及国有控股企业利润总额达14157.9亿元,同比下降2.3%,国企利润面临较大下行压力。其中,交通、电子、化工和电力等行业实现利润同比增幅较大;而石油、建材和石化等行业实现利润同比降幅较大;有色、钢铁和煤炭行业亏损。

专家表示,在经济面临较大下行压力的背景下,国企利润下滑,主要是受两方面的影响。一是我国出口增速出现下滑,使得相关行业国有企业利润承压较重。二是全球大宗商品价格继续走低,压低了所涉行业的企业利润。而这两个影响并不会在短期内消失,如世界银行在7月22日发布的一项研究报告就称,大宗商品价格下行走势将在今年下半年持续。因此,今年下半年,我国国有企业运营管理和利润提升的压力不会太小。

国有及国有控股企业的运营情况,向来是业内人士判断经济走势和行业趋势的重要指标。这不仅因国有企业对我国税收整体贡献度已接近30%,更因其广泛布局在涉及国计民生的多个重要行业和领域,对价格、外贸、市场需求的反映更为直接、全面和客观。

此前,财政部发布数据显示,前6月国企利润同比下降0.1%。而7月份数据出炉之后,前7月利润同比明显下降,降幅达到2.3%。这背后折射出哪些重要信息?

财政部财科所国有经济研究室主任文宗瑜在接受《经济日报》记者采访时表示,当前,国际经济形势较为严峻,世界主要经济体复苏速度放缓,且有反复。这给我国出口形势带来了很大压力。从海关总署发布的数据来看,6月份,我国出口总值同比增长2.1%。而到7月份,出口总值却同

比下降了8.9%。

与此同时,石油、天然气、铁矿石等全球大宗商品价格回落。而中石油、中石化、神华、宝钢等大型国有企业,大多分布在资源能源行业,这些能源价格下行直接削弱了这些行业企业的营业利润。此外,也有专家指出,固定资产投资、企业投资等投资增速放慢,也是国企利润下滑的原因。

事实上,国企利润下降,也与内需疲软有着一定关联。财政部数据显示,前7月国有企业营业总收入253659.4亿元,同比下降6.1%。其中,地方国企利润增速放缓,前7月同比增长3.6%,比前6月增速回落4.6个百分点。中国社会科学院财经战略研究院研究员杨志勇分析认为,业务量和价格直接影响了企业营业收入,地方国企利润增速下降,不仅有价格下行的影响,更有市场需求不足的原因。

以钢铁业为例,中国钢铁工业协会近日发布数据显示,7月末,钢铁协会CSPI中国钢材价格指数环比下降3.96点,降幅为5.94%;同比下降28.93点,降幅为31.56%。中钢协有关专家分析,7月份国内市场钢材供大于求局面没有根本改观,后期钢价难以大幅回升,将呈窄幅波动走势。这也正是钢铁、煤炭等行业前一阶段艰难脱离亏损实现盈利后,进入7月份再次由盈转亏的一个原因。

“大量产能过剩的行业企业分布在地方国企之中,比如河北、山东、河南、山西、内蒙古分布着煤炭、钢铁、有色金属、建材水泥等。”文宗瑜说,再加之在基础设施投资领域,一些地方国企铁路、公路、机场等建设项目,受到经济下行压力影响应收收入下降,这也造成地方国企利润增速放缓。

数据显示,7月末国有企业资产总

额达1094219.4亿元,同比增长11.5%;负债总额712606.7亿元,同比增长11.2%。由此测算,我国国企负债率约为65%。“负债率不只是银行贷款,包括其他途径的融资,以及应付未付的工资、工程款、水电费、社保费用等。”文宗瑜认为,负债总额的增加,将给国企带来较大的偿债压力。

数据还显示,前7月国有企业应缴税金21890.4亿元,同比增长2.9%。相对于利润下滑、偿债压力增大,为何应缴税金却继续上涨?专家解释,这主要是因为有的企业行为,比如签订合同等需要纳税但并不产生利润,还有的税种,比如增值税与营业收入有关,但与利润无关。

对于下一阶段国企运营情况的判断,文宗瑜表示,“当务之急,是减少亏损”。他认为,应该从两方面进行努

点评

当前国企利润下降,与宏观经济环境严峻、市场需求疲软、大宗商品需求量萎缩、产品价格下跌等诸多因素都有着关联。但也要看到,在几乎是同样的背景之下,今年1至6月,民营企业利润总额增幅达6.3%。这说明,利润下降,既有市场的原因,有行业的原因,更有体制机制的原因。

很长一段时间以来,国有企业管理偏重于管资产。而单一看重资产,导致政企不分、多头管理、责任不明晰等突出问题。国有企业在实现资产规模增大的同时,企业管理水平、市场竞争力和实现利润情况并未实现同步提升。许多在行政手段推动下合并组建的大企业大而不

力。第一,加强管理控制总成本,同时抓住机遇促转型。在“一带一路”战略实施过程中,机车、核电、建筑等央企应当通过提高管理水平、加快重组步伐等,抓住发展机遇。第二,加快结构调整、产业优化步伐,化解过剩产能。对那些低效无效、长期亏损、不属于国家产业政策支持的不良资产,国企经营者要果断实行关停并转。

除此之外,业内人士普遍认为,国企利润下滑,充分凸显了深化国企改革的必要性和紧迫性。今年以来,国有企业改革不断提速:国企负责人薪酬改革、地方国企员工持股改革已经落地,混合所有制改革方案、国资管理体制、国有资本运营和投资公司方案等已基本酝酿成熟。这些改革有望进一步激发企业内部活力,提升企业管理水平,增强企业整体盈利能力。

实现从管资产到管资本的转变

张 未

强,使得国有企业的运营效率和盈利能力变低。因此,实现从管资产到管资本的转变迫在眉睫。

从管资产到管资本,不仅需要制度的革新,更需要观念的转变。建立国有资本投资运营公司来运营国有资本,需要对此类企业清晰定位,并配套跟进严格的财务约束。此外,政府与国有企业之间的关系应进一步理顺,政府要做好市场的管理者、秩序的维护者、公平竞争环境的营造者,国有企业则应致力于依靠自身资源实现竞争能力和盈利的提升。这些都需要国有企业结合各自行业和运营特点,大胆探索、坚定创新。