

生态环境、政策环境、营商环境一起抓——

海南自由贸易港建设开局顺利

本报记者 顾 阳



正在建设中的海南自由贸易港陵水黎安国际教育创新试验区(4月4日摄,无人机照片)。海南自由贸易港陵水黎安国际教育创新试验区位于海南省陵水黎族自治县黎安半岛,规划面积12.72平方公里,于2020年9月开工建设。目前已引进中国传媒大学、北京体育大学、英国考文垂大学等16所中外高校。

“3年来,特别是《海南自由贸易港建设总体方案》发布实施以来,海南全面深化改革开放生机勃勃,推动海南自由贸易港建设实现顺利开局。”这是记者从国新办4月12日举行的“海南自由贸易港政策制度建立进展情况”新闻发布会上获悉的。

2018年4月13日,习近平总书记在庆祝海南建省办经济特区30周年大会上发表重要讲话,赋予海南全面深化改革开放新的历史使命,支持海南逐步探索、稳步推进中国特色自由贸易港建设。2020年6月1日,《海南自由贸易港建设总体方案》正式公开发布。

“建设海南自由贸易港,就是要打造资本、知识、技术、管理、数据等全球优质生产要素聚集区,为全国高质量发展提供典型示范;就是要以更高水平开放促进更深层次改革,为加快完善社会主义市场经济体制探索新路径、积累新经验;就是要探索形成具有国际竞争力的开放制度体系,为我国更深层次地适应运用并积极参与国际经贸规则制定提供重要平台。”发布会上,国家发展和改革委员会副主任丛亮说。

自贸港制度框架“鸿蒙初辟”

把制度集成创新摆在突出位置、加快构建自由贸易港制度体系,是推动海南自由贸易港建设的重要内容之一。

“初步统计,推进海南全面深化改革开放领导小组办公室会同海南省及有关方面目前已发布政策文件110多份,自由贸易港政策制度框架初步建立,可谓‘鸿蒙初辟’。”丛亮说,这些政策文件聚焦贸易投资自由便利和各类要素便捷高效流动,突出系统集成和协同创新,助力自由贸易港建设“六个更加”,即更加自由便利

的贸易投资政策、更加安全便捷的金融支持政策、更加高效精准的税收优惠政策、更加便利开放的运输服务政策、更加有力有效的要素支撑政策、更加高效完善的实施保障制度。

据悉,海南率先建立了以“零关税”为基本特征的货物贸易制度,出台“一负两正”三张清单,在洋浦保税港区率先实行“一线放开、二线管住”的货物进出境管理制度,让贸易更便利;出台外商投资准入负面清单、放宽市场准入特别措施,外商投资准入负面清单缩减为27条,让投资更自由;印发鼓励类产业目录(2020年本),出台支持旅游业、现代服务业、高新技术产业发展政策文件17份,让发展空间更广阔。

离岛免税购物政策是海南自由贸易港建设早期收获的重要内容之一。海关总署副署长张际文表示,从2021年7月1日起,离岛旅客年度免税购物额度由3万元提升至10万元,免税商品种类由38类增至45类。新政的实施,有望进一步促进海南国际旅游消费中心建设,带动海南外贸快速增长。

“贸易自由化便利化,是国际先进自由贸易港的普遍特征,也是海南自由贸易港的一项建设重点。”商务部副部长兼国际贸易谈判副代表王文涛说,海南自由贸易港跨境服务贸易负面清单已经起草完成,正在走相应的程序。此外,商务部还牵头会同19个部门研究提出了进一步推进海南自由贸易港贸易自由化便利化的28项具体措施,也将于近期对外发布。

营商环境是自贸港建设“金饭碗”

“海南的绿水青山、碧海蓝天,不仅仅是海南人民的宝贵财富,也是全国人民的宝贵财富。因此,保护好海南得天独厚的

生态环境,是我们必须要了然于胸的国之大事。”中共海南省委书记、省人大常委会主任沈晓明说。

沈晓明指出,海南自由贸易港建设要以国家生态文明试验区建设为抓手,坚决做到生态环境只能变好、不能变差,同时把营商环境作为自由贸易港建设的“金饭碗”,生态环境、政策环境和营商环境“三个环境”一起抓,使之成为自由贸易港建设的重要支撑。

“我们要力争使这‘三个环境’产生叠加效应,使海南的发展环境最优。习近平总书记在‘4·13’重要讲话当中就要求海南‘加快形成法治化、国际化、便利化的营商环境和公平开放统一高效的市场环境’,这‘三化’是海南优化营商环境的目标和特点。”海南省委副书记、省长冯飞说。

近年来,海南在优化营商环境方面做了大量工作,形成了一些在全国叫得响的品牌,比如率先在全国开展省域“多规合一”改革,实现国土空间用途管制审批“规划一张图,报批一套表,审批一支笔”;推行园区极简审批,审批环节由70个减少到4个,审批时间压缩了80%以上;迭代升级国际贸易“单一窗口”,使口岸总体通关时长较3年前压缩了一半等。

得益于营商环境的提升,外资爆发式增长成为海南自由贸易港建设的一大亮点。其中,实际利用外资规模倍增,实现了连续3年翻番;外商投资主体倍增,2020年新设立的外商投资企业接近2019年的3倍;外资的来源地倍增,目前已有80多个国家和地区在海南投资。

冯飞说,目前海南的外商投资负面清单最短,全国是33项,自贸区是30项,而海南是27项。企业税负最低,比如外商最关注的企业所得税,海南鼓励类产业企业

享受15%的企业所得税,高端人才享受最高15%的个人所得税,这两项政策是全国独一无二的。

在新发展格局中找准定位

在构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局中,海南自由贸易港将如何找准定位,发挥好作用?

“如果国内循环和国际循环是一个‘8’字形,海南就在这个‘8’字形的交汇点上。我们把海南自由贸易港就定位在国内国际双循环的交汇点。”沈晓明解释,在制度层面,海南在2025年封关之后,是境内关外,在制度层面上自然而然是一个交汇点;在政策层面上,自由贸易港的主要政策是贸易自由便利和投资自由便利,几乎所有的政策都是为了促进国际投资和贸易自由便利;在区位层面上,海南连接了中国内地和东南亚两个全球最活跃的市场,因此在区位上也处于国内国际双循环的交汇点上。

沈晓明表示,海南自由贸易港要对标国际最先进的经贸规则,充分发挥投资和贸易自由便利的政策优势,吸引国内国际双循环当中的人流、物流、资金流在海南汇聚。

“与1万亿境外的购物消费、80万去国外就医的人群、80万留学大军相比,我们促进消费回流的工作才刚刚起步,消费回流的比例还不高,但其发展前景已经受到市场主体的极大关注,这仅仅是我们当前发挥双循环交汇点作用的一个例子,类似的例子还有很多。”沈晓明说,如果把制度优势、政策优势、区位优势发挥好了,海南在新发展格局当中的地位将会特别重要、特别突出。

观点

近日,北京市西城区、内蒙古呼和浩特市公共自行车将退出运营的消息引发社会关注。在此之前,武汉、广州等地的公共自行车早已相继宣告退出。令人不解的是,如此便民利民的一件好事,为何却遗憾落幕?会不会有越来越多的地方效仿,公共自行车从此“退场”?

在共享经济大潮涌动之前,公共自行车一度引领城市交通绿色出行新风尚,受到市民广泛赞誉,不过也暴露出一定局限性。公共自行车主要由各地政府投资建设,靠补贴运营,大多缺乏成熟的商业模式,难以通过自身“造血”式发展把规模做大。相比共享单车吸引大量社会资本而言,地方政府的资源毕竟有限。以呼和浩特市为例,数年来累计投放公共自行车13140辆,却有超过23万辆共享单车和共享电动车,哪种服务更触手可及可想而知。

同时,差距也体现在运营、管理等方面。公共自行车还存在高峰期取车还车难、无法跨区域使用等弊端,使其便利性大打折扣,自然拼不过互联网经济蓬勃发展下遍地开花的共享单车。共享单车如火如荼地发展起来,更好解决了“最后一公里”绿色出行的难题。

不过,公共自行车是去是留,目前还不必急于下结论。这是因为各地交通资源禀赋千差万别,人们的出行需求也不尽相同。各地应根据实际情况来,大可不必“依葫芦画瓢”。

在市场机制能够充分发挥活力和能动性的领域,政府没必要又当运动员又当裁判,完全可以大胆“放手”,给社会资本腾出施展才华和创造力的空间,鼓励其提供更优质的公共服务产品。政府更应该做的是腾出手来把更多精力放在对共享单车的监督和管理上来,呵护共享经济在健康理性的轨道上行稳致远。

当市场失灵的时候,就该由政府来“补位”,弥补公共服务之空缺。如西城区地处北京城市核心,共享单车几乎“车满为患”,公共自行车退出自然问题不大,甚至还能节省寸土寸金的城市空间。但是,在北京的偏远郊区如顺义等一些共享单车难以覆盖的地方,群众的绿色出行需求还没有得到很好满足,投放公共自行车依然是能够体现政府民生关怀的那些“小事”之一,仍有必要想方设法做得更好。

此外,公共自行车自身也在不断进步。比如,公共自行车过去存在排队办卡现象,由于资源有限“一卡难求”,甚至一度停止办理新卡;而如今,只需要通过支付宝就可以免押金使用。公共自行车也需要不断更新“软件”,以赶上时代步伐,让更多人享受到绿色出行的便利。

杜 铭

公共自行车该退场了吗

一季度全国期货市场成交同比大增



本报北京讯(记者祝惠春)今年1月至3月全国期货市场累计成交量为1,849,188,663手,累计成交额为1,413,583.55亿元,同比分别增长69.86%和83.08%。

记者从中国期货业协会了解到,最新统计资料显示,3月全国期货市场交易规模较上月增长,以单边计算,当月全国期货市场成交量为800,602,985手,成交额

为600,820.10亿元,同比分别增长53.18%和78.93%,环比分别增长81.39%和71.46%。

从品种上看,PTA、螺纹钢、豆粕商品期货品种位列成交量前三,一季度累计成交量均超过1亿手;沪深300股指期货成交额13.58万亿元,为一季度累计成交额之冠,白银期货累计成交6.9万亿元紧随其后。



4月10日,在位于新疆库车市的塔克拉玛干沙漠北缘,中国石化西北油田110千伏塔河四区变电站成功投运。该工程是西北油田重点项目工程,变电站的投运将承担塔河电网70%以上的用电负荷,大幅优化塔河电网主网结构,解决外部电源支撑薄弱等问题。 谭 辉摄(中经视觉)

顺丰股价为何一跌再跌

本报记者 周 琳 马春阳 郭子源

件毛利承压。

顺丰的解释与外界认识是否符合?2020年受新冠肺炎疫情影响,国内快递行业价格战加剧,造成快递单件利润显著下降,甚至部分公司出现阶段性亏损。广发证券统计显示,2021年2月单票快递(每一单快递)的价格连续12个月同比下滑,1月至2月平均单票价格为10.69元,同比下降19.08%,反映出整个快递行业价格竞争的激烈程度。

随着电商巨头竞争进入阿里、拼多多、京东“三足鼎立”阶段,目前国内的快递企业根据持股及股东关系分为几大阵营:阿里系(圆通、申通、百世)、京东系(京东物流)、独立性较高的第三方(顺丰、中通、韵达)。由于电商混战,独立性第三方快递相对更容易取得对下游的议价权,获得相对较好的经营效益。但从长远来看,若电商总需求趋于稳定,则背靠电商支持的快递企业可能获得更为稳定的流量支持,而相对独立的顺丰等快

递公司业绩只能“靠自己”。

中信证券研究部首席交通运输分析师寇世民认为,顺丰业绩压力较大与资源投入增加、成本压力加大、春节补贴增加等方面因素有关。虽然今明两年顺丰处于资源投入高峰期,但投入都是为了进一步夯实顺丰的“护城河”,未来顺丰有望步入业绩快速成长期。

上海交委邮政快递专委会副主任赵小敏认为,2020年至今,快递行业面临两方面挑战:一是受疫情影响,“无接触”配送增加,使快递价格战更加激烈,外部环境变化对快递行业自身的经营提出新挑战,加上很多电商平台促销规模加大,使快递公司价格战加剧;二是部分已上市四五年的快递企业尚未进行内部转型或转型乏力,网络结构等运营管理面临很大问题。顺丰从上市开始就推动转型,初步转型已告一段落。对很多快递企业来说,现在是防守或收缩态势。顺丰在国内同行业竞争中占据相对优势,利用这一“窗

口期”主动出击是预料之中的。

关于快递行业的“单一”快递价格战模式,赵小敏预计,今年6月份前后可能告一段落,因为单纯依靠价格战可能导致上市公司股债双杀、市场份额很难提升,快递网络波动加剧。快递业健康发展的根本还要靠提升公司治理、完善装备、提高利润率等方式。由此看来,顺丰主动转型升级、下沉渠道的做法也是顺势而为。

中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林表示,顺丰在二级市场份额回落主要与近期的业绩预告有关,但顺丰股价的下跌不大可能持续太久,市场层面依然对顺丰有一定信心,因为顺丰在快递业依然具有独特竞争力。未来,顺丰在很多细分领域的努力可能会开花结果。更好的物流服

务是顺丰的价值所在,但更好的服务意味着更高的成本,如何在提高服务品质的同时压低成本,是顺丰未来面临的挑战。