

央行海南省分行等五部门联合印发《海南自由贸易港跨境资产管理试点业务实施细则》

■本报记者 刘琪

7月21日,中国人民银行发布消息,为深入贯彻落实党中央、国务院关于推进海南自由贸易港建设的战略部署,探索开展跨境资产管理业务试点,提高跨境证券投资融资汇兑便利,近日,中国人民银行海南省分行、国家金融监督管理总局海南监管局、中国证券监督管理委员会海南监管局、海南省地方金融管理局、国家外汇管理局海南分局联合印发《海南自由贸易港跨境资产管理试点业务实施细则》(以下简称《实施细则》)。

试点业务支持境外投资者投资海南自贸港内金融机构发行的理财产品、证券投资基金期货经营机构私募资产管理产品、公开募集证券投资基金、保险资产管理产品。《实施细则》在试点机构条件及试点报备程序、试点资管产品范围、境外投资者适当性管理、账户开立、资金划转及汇兑、试点规模管理、境外投资者保护及纠纷化解、统计监测及监督管理等方面作出具体安排。该试点业务有利于丰富跨境金融

产品供给,为境外投资者投资境内市场探索新渠道;有利于吸引境内外资产管理机构到海南展业,助力海南自贸港建设。

具体来看,在试点机构条件及试点报备程序方面,《实施细则》明确,试点机构应当满足以下条件:建立跨境资管投资者适当性管理、权益保护、投诉处理及纠纷化解相关机制;发行、销售的试点资管产品符合试点管理部门相关要求;近3年末因资产管理业务被金融管理部门处罚或者未因内部管理问题导致金融风险事件,或者相关违法违规及内部管理问题已整改到位并经试点管理部门认可。

在试点资管产品范围方面,其中提到,发行机构可发行同时面向境内外投资者销售的试点资管产品,也可发行仅面向境外投资者销售的试点资管产品。试点资管产品募集资金应当投向境内市场。

在境外投资者适当性管理方面,《实施细则》明确,试点银行应当审核境外投资者合法身份证明文件等,落实展业要求,履行对境外投资者资金

来源的审核责任,确保符合反洗钱、反恐怖融资要求和境内外金融监管要求。试点银行应当提醒境外投资者使用自有资金或者境外合法募集资金购买试点资管产品,并对提供信息的真实性、违法违规的相关后果负责。

在账户开立、资金划转及汇兑方面,其中提到,试点资管产品为发行机构直销的,投资本金汇入投资账户后,应当先划转至发行机构的人民币资金募集账户,再划入试点资管产品托管账户;试点资管产品为其他金融机构代销的,投资本金应当先由代销机构划转至发行机构的人民币资金募集账户,再划入试点资管产品托管账户。

在试点规模管理方面,《实施细则》明确,跨境资管试点实施规模管理。试点规模指境外投资者购买的试点资管产品资金净流入规模,在任何时点不得超过试点总规模上限。试点总规模为中国人民银行海南省分行同意各家发行机构申请的试点规模之和。中国人民银行海南省分行在中国

人民银行指导下,根据海南自贸港经济金融发展、国际收支形势、市场实际需求等,设定及动态调整跨境资管试点总规模上限,并通过官方网站及时公布。初始试点总规模上限设定为100亿元人民币。

在境外投资者保护及纠纷化解方面,其中提到,跨境资管试点投资者保护工作,应当按照业务发生地原则,遵循中国境内有关法律法规,由试点管理部门负责监督管理。各试点管理部门应当加强境外投资者保护监管合作,共同做好境外投资者保护工作。

在统计监测及监督管理方面,《实施细则》要求,发行机构、销售机构应当根据试点管理部门要求,及时报告试点资管产品相关信息和业务开展情况。

下一步,中国人民银行海南省分行等五部门将加强政策宣传解读,指导符合条件的试点机构做好试点业务,确保《实施细则》平稳落地实施,推动跨境资产管理试点业务健康发展,坚定不移推进海南自由贸易港金融高水平对外开放。



记者观察

“价格战”没有赢家 “外卖大战”当止矣

■韩昱

7月18日,市场监管总局约谈饿了么、美团、京东三家平台企业,要求相关平台企业严格遵守《中华人民共和国电子商务法》《中华人民共和国反不正当竞争法》《中华人民共和国食品安全法》等法律法规规定,严格落实主体责任,进一步规范促销行为,理性参与竞争,共同构建消费者、商家、外卖骑手和平台企业等多方共赢的良好生态,促进餐饮服务行业规范健康持续发展。

市场监管总局的约谈,为此前如火如荼的“外卖大战”按下了停止键,这是对市场秩序有效、必要的纠偏。

近几个月来,外卖行业的补贴引发了各界的广泛关注,“0元购”“20减18”等大额优惠券满天飞,从而吸引消费者涌入外卖平台疯狂下单。

在笔者看来,商业的本质应是创造价值,而非透支价值。在短时间内,这种卷价格的“外卖大战”似乎让消费者享受到了价格优惠、让商家骑手获得更多订单、让平台企业获得更多市场份额,但长远来看,一味卷价格是对良好行业生态的破坏,最终,消费者、商家、平台企业、实体经济的利益均会受损,没有赢家。

从消费者角度看,似乎“外卖大战”的首要获益者就是广大的消费者,大额的补贴也确实让消费者在下单外卖时享受到了实惠。过往的类似经历表明,这种依靠平台补贴形成的低价格不可持续,消费者看似短期得利,实际早已埋下长期隐患。长久的低价势必会增加部分商家为降低成本继而降低品质的可能性。短时间内省的钱,最终将会成为所购商品品质上的折扣。

从商家的角度看,“外卖大战”带来了暴增的订单,似乎让生意变得更红火,实则打乱了商家的正常经营秩序。一方面,订单量的大幅增长不等

于利润的增长,叠加补贴费用、配送费用等,商家的利润在价格战中往往会被大幅压缩。若再出现消费者爽约、废单等现象,小商户反而有可能面临赔本赚吆喝的窘境;另一方面,短期内订单量的大幅增长,也给商家的运营系统带来了较大压力,系统崩溃、差评激增,都会长期损害商户的正常运营能力。

从外卖骑手的角度看,暴涨的单量在短期可以带动骑手收入增长,但在配送能力、骑手运力本身并无显著扩张的情况下,积压的订单量势必拉高骑手的工作强度。外卖骑手若为了在短时间内送达多笔订单,而选择超速、逆行、闯红灯等,面临的就不仅仅是经济利益的潜在损失,而是人身安全的实际风险。

从平台企业角度看,短期光鲜的数据不代表长期、真实的竞争能力。虽然价格补贴能够在短期有效拉动流量,但冲单后流量的承接能力则更为关键,否则只会出现用户因补贴而来,随补贴消失而散的现象。一旦优惠停止,订单量可能断崖式下跌,平台企业难以实现留存用户的目的。再者,持续的烧钱补贴,打价格战,使得企业陷入资金战的陷阱,盈利压力和资本效率等方面都面临显著挑战。

更重要的是,“外卖大战”打乱了餐饮企业正常运营节奏,商家陷入“不参与则无流量,参与则破价亏损”的恶性循环。事实上,已有餐饮店因1分钱订单被迫降低食材质量或关停线上业务。今年5月份以来,多地餐饮行业协会和烹饪餐饮协会等陆续发布相关倡议书,呼吁外卖平台停止“内卷式”竞争,促进餐饮服务行业规范健康持续发展。

笔者认为,“价格战”没有赢家,单纯“拼”补贴“卷”价格的“外卖大战”当止矣。只有当平台停止“七伤拳式竞争”,商户、骑手、消费者才能从“多输困局”走向长效繁荣。

各方积极探寻新能源汽车行业破“内卷”之道

■本报记者 郭冀川

2025年,中国新能源汽车领域硝烟四起的“价格战”引发社会各界广泛关注,工业和信息化部、商务部及中国汽车工业协会等部门与组织相继发声,力主维护公平竞争的市场秩序,助力汽车行业稳健前行,抵制行业“内卷式”的竞争。

7月17日,中央第四指导组聚焦“综合整治新能源汽车行业非理性竞争问题”专项工作赴中国汽车工业协会开展下沉调研,并与北汽集团、比亚迪集团、中国汽车工业协会负责同志座谈交流,了解进展情况、听取意见建议、研究工作举措,推动解决有关难点问题。中央第四指导组组长车俊强调,要持续推进集中整治,坚持问题导向、法治思维,突出源头治理、综合施策,着力完善政策、法规和标准体系,建立健全常态化长效化治理机制,依法依规推动汽车行业规范竞争,引导企业通过科技创新、标准引领等推动产品提质、产业升级,促进行业高质量发展。

7月18日,工业和信息化部、国家发展改革委、市场监管总局联合召开新能源汽车行业座谈会,部署进一步规范新能源汽车产业竞争秩序工作。会议要求,行业企业要把思想和行动统一到党中央决策部署上来,认真贯彻落实好国务院常务会议精神和国务院常务会议部署,切实推动产业健康可持续发展。一是加强监督检查,二是健全长效机制,三是强化标准引领,四是加强行业自律。

中国汽车技术研究中心有限公司党委书记、董事长安铁成分析认为,“内卷式”竞争是多重因素交织作用的结果。一方面,中国汽车产业正处于由“汽车大国”向“汽车强国”转型的阶段,必然会经历一定程度的竞争加剧、优胜劣汰,属于转型阵痛期无可避免的一环;另一方面,企业创新动力不足,某些灰色地带行为缺乏直接有效的管理手段,也是市场竞争开始异化为非理性“内卷式”竞争的重要原因。

以无序价格战为主要表现形式的汽车行业“内卷式”竞争,正在成为行业效益下滑的关键因素,尤其是在竞争白热化的新能源汽车领域。《证券日报》记者通过线下走访了解到,无论是造车新势力还是传统车企的新能源品

牌,今年以来均出现了显著的产品降价幅度。这一方面是以旧换新政策的补贴支持,另一方面则是车企主动让利。

某造车新势力的销售人员向记者透露,降价虽能在一定程度上吸引消费者购买,提升产品销量,但对老用户的情感造成较大伤害,尤其是突然的大幅降价行为。

蔚来乐道京友会会长马国峰对记者说:“近期,众多车企纷纷借助车友会组织向消费者传递关于汽车价格变动和消费者权益情况的解读。在无序价格战的冲击下,一些有意向购买新能源汽车的消费者也陷入了摇摆不定的状态。他们或是想观察价格趋势是否会继续下行,或是对过低的产品价格所反映的产品质量心存疑虑。”

中国汽车工业协会最新发布的数据显示,2025年上半年,我国新能源汽车产销量分别为696.8万辆和693.7万辆,同比分别增长41.4%和40.3%,新能源汽车新车销量达到汽车新车总销量的44.3%。尽管新车销量持续攀升,但在产业快速发展的背景下,行业竞争依然激烈,整体盈利水平持续承压。从多家上市车企财报可见,尽管新能源汽车销量屡创新高,但企业的整体利润率普遍走低,单车利润不断下滑。

赛迪顾问汽车产业研究中心资深分析师姚垠国对《证券日报》记者表示,中国汽车产业应通过整合区域资源、明确分工协作、完善配套体系实现区域协同发展。例如,以长三角、珠三角、京津冀等现有汽车产业基础雄厚的地区为核心,聚焦整车研发与制造、核心零部件如电池、芯片、智能驾驶系统等高端环节,充分发挥技术创新和人才集聚优势,打造产业创新高地。

姚垠国说:“像上海、深圳等地可依托高校和科研机构,重点发展智能网联汽车技术研发,核心区域周边的城市,如长三角的苏州、宁波,珠三角的惠州、中山等地,可承担零部件生产、物流运输、组装加工等环节的任务,形成与核心区域的互补协作格局。通过产业转移和合理分工,降低核心区域的生产成本,提高整个集群的生产效率。此外,各区域还应在土地审批、税收优惠、人才引进等政策方面加强协调,以避免恶性竞争,形成政策合力。”

上半年全社会用电量同比增长3.7%

新能源整车制造业继续保持高速增长,上半年用电量同比增长28.7%

■本报记者 杜雨萌

7月21日,国家能源局发布6月份全社会用电量等数据。数据显示,6月份,全社会用电量8670亿千瓦时,同比增长5.4%。今年前6个月,全社会用电量累计48418亿千瓦时,同比增长3.7%,其中规模以上工业发电量为45371亿千瓦时。

中国电力企业联合会统计与数据中心主任侯文捷在接受《证券日报》记者采访时表示,从上半年的月度数据来看,我国电力消费呈现明显回升态势:1月份至2月份,受上年闰年和气温偏暖因素叠加影响,电力消费增速偏低;但3月份至5月份,电力消费已平稳回升至4%以上;6月份,居民生活用电因高温因素激增,进而拉动全社会用电量的大幅增长。总的来看,上半年电力消费的稳步增长,展现了我国经济的活力和韧性。

从分产业用电看,国家能源局数据显示,今年上半年,第一产业用电量676亿千瓦时,同比增长8.7%;第二产业用电量31485亿千瓦时,同比增长2.4%;第三产业用电量9164亿千瓦时,同比增长7.1%。

“从数据上看,上半年我国第一产业用电量保持平稳快速增长,第二产业用电量持续回升,第三产业用电量延续快速增长势头。”侯文捷向记者进一步表示,在第二产业中,高技术及装备制造业用电量增速相对领先。中国电力联合会数据显示,上半年,高技术及装备制造业合计用电量同比增长3.8%,增速高于同期制造业平均增长水平1.7个百分点。其中,汽车制造业(8.8%)、通用设备制造业(6.8%)、专用设备制造业(5.5%)、仪器仪表制造业(5.3%)用电量增速超过5%。新能源整车制造业继续保持高速增长,上



半年用电量同比增长28.7%。

从第三产业用电量来看,中国电力联合会数据显示,今年上半年,信息传输软件和信息技术服务业用电量同比增长14.8%,在移动互联网、大数据、云计算等快速发展带动下,互联网和相关服务业用电量同比增长27.4%。另外,批发和零售业用电量、亦同比增长11.4%,其中,由于电动汽车高速发展,充换电服务业用电量同比增长42.4%。

值得一提的是,今年入夏以来,受高温天气影响,我国居民生活用电量快速增长。国家能源局数据显

示,1月份至6月份,城乡居民生活用电量7093亿千瓦时,同比增长4.9%。仅6月份,城乡居民生活用电量就达到1291亿千瓦时,同比增长10.8%。

据侯文捷介绍,今年6月份,我国华东、华中、西南等地区气温同比明显提高,重庆、浙江、上海、四川居民生活用电量同比分别增长40.9%、33.7%、32.2%和29.5%,宁夏、江西、云南、福建、湖南、江苏居民生活用电量增速均超过15%。

7月份以来,由于全国大部分地区气温较同期偏高,这也使得全国最大电力负荷不断创下历史新高。

国家能源局数据显示,继7月4日全国最大电力负荷创下新高14.65亿千瓦、7月7日续创新高14.67亿千瓦后,7月16日,全国最大电力负荷更是首次突破15亿千瓦,达到15.06亿千瓦,较去年最大负荷增加0.55亿千瓦。

“综合考虑用电增长、电源电网投产等情况,以及气温等不确定性因素,预计2025年全国电力供需形势呈现总体平衡态势。”侯文捷称,今年迎峰度夏高峰期,部分省级电网电力供应或偏紧,届时,可通过增购外电、最大化跨省跨区支援等措施,缓解电力供需偏紧局势。

“十四五”前4年交通固定资产投资达到15.2万亿元

■本报记者 寇佳丽

7月21日,国务院新闻办公室举行“高质量完成‘十四五’规划”系列主题新闻发布会,介绍“十四五”时期加快建设交通强国成效。

会上,交通运输部部长刘伟表示,这五年我国交通运输事业取得了历史性成就,综合交通运输体系建设实现突破性进展,“6轴7廊8通道”国家综合立体交通网主骨架建成率超过90%,交通运输综合能力、服务品质、运行效率大幅提升,“人享其行、物畅其流”的美好愿景正在加快实现。

具体看,有6个方面的情况特别值得关注:第一,设施网络更加完善;第二,战略支撑更加有力;第三,运输服

务更加高效;第四,技术装备更加先进;第五,开放合作更加深入;第六,治理体系更加完备。

据刘伟介绍,截至2024年底,我国铁路营业里程达到16.2万公里,比“十三五”末增加约1.6万公里,其中高铁增加1万公里;公路总里程达到549万公里,增加约29万公里,其中高速公路增加3万公里;高等级航道通航里程达到1.76万公里,增加1600公里;港口万吨级以上泊位2971个,增加379个;颁证民航运输机场达263个,增加22个。“十四五”的前4年,交通固定资产投资达15.2万亿元,同比增长23.3%。

刘伟强调,党的十八大以来,我国累计完成农村公路固定资产投资超过4.9万亿元,投入养护资金超过了1.2

万亿元。截至2024年底,农村公路总里程达464万公里,外通内联、通村畅乡的农村交通网络基本形成。

国家铁路局副局长安路生透露,“十四五”以来,一大批现代综合交通客运枢纽和铁路货运物流基地建成投产。这五年,全国铁路固定资产投资预计达到4万亿元,有效发挥了铁路对经济的推动作用。

中国民用航空局局长宋志勇介绍,为推进航空物流发展,“十四五”期间,民航局制定了《“十四五”航空物流发展专项规划》,围绕规模领先、安全可靠、智慧先进、优质高效4个方面设置了14个发展指标。整体来看,各项指标基本达到目标,主要有以下4个特点:一是运输规模稳步增长,二是运营主体实力增强,三是

航线网络不断优化,四是保障能力大幅提升。

宋志勇表示,截至2024年底,全国货运航空公司有13家、货机达到268架,相比2020年分别增加2家、82架。东航物流、南航物流、国货航相继完成混合所有制改革,服务链条不断延伸,综合物流服务水平不断提高,我国航空企业国际货运市场份额达44%,同比提高4个百分点。

国家邮政局局长赵冲久表示,“十四五”期间,邮政业坚持以高质量发展为首要任务,以物畅其流为努力方向,行业的改革和发展取得了明显成效。经营主体持续壮大,转型升级的能力在持续提升。“十四五”期间,行业有8家上市公司,其中两家人入围全球500强。