

美国大米来了

本报记者 裴昱 上海报道

在全球疫情尚未得到根本控制的情况下,第三届中国国际进口博览会(以下简称“进博会”)如期举行,各方合作意向热度不减,累计意

首次出口

此单交易由ADM完成,也是他们首次向中国出口大米,中国方面的进口商为厦门市明德粮油贸易有限公司。

日前,美国稻谷协会发布公开信息称,总计20吨的加州玫瑰大米将出口至中国。此单交易由ADM完成,也是他们首次向中国出口大米,中国方面的进口商为厦门市明德粮油贸易有限公司。该协会发布的信息还称,这批大米已经在10月份抵达中国厦门清关。

这一消息随后得到美方证实。美国驻华使馆官方微博发布消息,引用美农业部长桑尼·珀杜的话称:“第一批装运到中国的美国商业大米本周已清关。中国是世界上头号大米消费国——期待在这笔销售的基础上未来会有更多。这是良好的第一步,我们希望能有更多高质量、营养丰富和价格实惠的美国大米运往中国。”

在进博会期间,此项交易的美方商业主体、位居ABCD四大粮商之首的ADM也证实了这一消息。而今年也是他们首次参加进博会。

ADM相关负责人告诉《中国经营报》记者:“我们是在疫情期间决定参加进博会的,疫情期间中国市场的表现稳中有升,将对中国市场

重要大米

进行过长期的谈判,直到2018年达成协议。

中美贸易关系中,农产品的问题由来已久,亦是双方博弈焦点。这其中,大米作为主粮产品,又地位特殊。多位了解情况的人士告诉记者,中美之间对于美国大米向中国出口的问题,进行过长期的谈判,直到2018年达成协议。

2018年底,作为中国进出口贸易的重要监管部门,中国海关总署发布公告称,根据中国相关法律法规以及中美双方签署的关于美国大米输华植物卫生要求议定书,允许

农产品经贸

“中方从来言必信、行必果,签署的协议我们会履行。”

大米不仅是重要的口粮,亦是中美经贸谈判中的重要内容,此前,双方经过多轮谈判,签订了《中美第一阶段经贸协议》,其中,中美之间农产品的贸易是该协议的重要内容。

首次参加进博会就斩获大订单的ADM,其合作伙伴既包括中粮集团这样的大型市场化央企,也包括中储粮这样的政策性央企,还包括黑龙江九三集团、云南云天化等

向成交比上届增长2.1%。

作为首次参展的全球四大粮商之一的美国ADM(Archer-Daniels-Midland Company)也收获不小,与中储粮、中粮、黑龙江九三集团等国

内大型农业企业签订备忘录,以增加中国进口国外农产品的数量。美国ADM同时还在进博会上宣称,这次美国出口到中国的大米已抵达厦门并完成清关。

农产品问题是《中美第一阶段经贸协议》中的重要内容。此前,在

而美国则常年是全球范围内的大米出口国。美国方面的公开数据显示,2019年全年,美国大米出口总量超过500万吨。

不过美国农业部曾有预计,如果中国大米市场开放,或将给美国带来3亿美元规模的出口收入。但是,农业贸易领域的企业人士告诉记者,大米和其他大宗农产品不同,是中国的口粮,因此,其情况不能与其他大宗农产品等同。美国企业方面也清楚这一特殊性。

此前,中共中央总书记、国家主席习近平在不同讲话中反复强调,中国人的饭碗要端在自己手里。

依靠财政补贴、土地开发获利

广州地铁在2019年获得来自政府的票价补贴、利息补贴、安检补贴等各项补贴合计9.07亿元。

地铁运营究竟能不能赚钱,这些外行企业进入运营领域后,前景如何?上述轨道交通业内人士对记者表示,城市轨道交通具有公益属性,票价由政府制定,价格不会太高,仅靠地铁运营业务无法弥补庞大的支出。地铁公司主要依靠土地资源开发和政府补贴,来实现收支平衡甚至盈利。

以中国内地最赚钱的地铁公司——深圳市地铁集团有限公司(以下简称“深圳地铁”)为例。2020年4月,上海清算所官网公布的深圳地铁2019年年度报告数据显示,2019年深圳地铁实现营业收入209.90亿元,同比增加85.33%,净利润116.67亿元,同比增加63.98%。

在地铁运营业务中,地铁运营业务营业收入为43.58亿元,营业成本为77.48亿元,收入无法覆盖成本。房地产开发和资源开发业务的营业收入分别是140.30亿元和8.10亿元;营业成本分别是48.09亿元和1.90亿元。

可见,真正为深圳地铁带来利润的是房地产开发及资源开发业务。深圳地铁借鉴了香港地铁“轨道+物业”的模式,在地铁枢纽及车辆段上方进行土地综合开发,包括位于深圳地铁安托山停车场上盖区域的安托山项目,位于地铁5号线塘朗车辆段基地西侧的南翠华府,地处地铁1号线、13号线上盖区域的地铁金融科技大厦等。

一些房地产开发业务较弱的地铁公司则依靠政府补助获得盈利。如长沙市轨道交通集团有限公司2019年地铁运营收入为6.43亿元,营业成本为7.98亿元,地铁运营业务入不敷出。而其在当年底获得政府补贴8.58亿元,直接扭亏为盈,实现净利润3.35亿元。

广州地铁集团有限公司(以下简称“广州地铁”)2019年营业收入122.34亿元,净利

前三季度新增减税降费超2万亿元 全年规模有望达2.5万亿元

本报记者 杜丽娟 北京报道

减税降费在去年2.36万亿元基础上,今年有望再次扩容。

11月6日,《中国经营报》记者从国家税务总局最新获悉,2020年前三季度,全国新增减税降费累计超过2万亿元,达20924亿元,与去年同期17834亿元相比,今年增加了3090多亿元,增幅为14.8%。

按照《政府工作报告》要求,2020年我国要大打折扣,切实兑现减税降费承诺,并在去年基础上进一步加大新增减税降费的规模,预计全年为企业新增减负超过2.5万亿元。

“按照以往减税降费规律看,一般是前紧后松,很多任务也基本是在下半年完成,从前三季度数据看,剩下的四季度也是政策红利集中释放的关键期,预计完成全年2.5万亿元目标的难度不大。”一位财税系统人士如此判断。

记者了解到,在2.5万亿元的减税降费目标中,疫情期间出台的税费优惠政策占据大头。截至目前,税务总局和财政部共出台了10多项政策公告,其中小微企业

受惠较大。

根据相关政策规定,2020年3月1日至12月31日,除湖北省外,其他省、自治区、直辖市的增值税小规模纳税人,适用3%征收率的应税销售收入,减按1%征收率征收增值税。

澳洲会计师公会发布的《亚太区小微企业调查》显示,成本上涨依然被视为中国内地小微企业发展面临的制约因素之一。

本次调查表明,新冠肺炎疫情发生以来,中国政府出台了一系列针对小微企业的财政与货币支持政策,尤其是近期降低小规模纳税人增值税税率,以及向市场注入万亿元流动性的举措,切实为企业纾困提供了帮助。

国家税务总局收入规划核算司司长蔡自力介绍,今年出台的支持疫情防控和经济社会发展税费优惠政策新增减税降费13659亿元,去年年中出台政策在今年翘尾新增减税降费7265亿元。

对市场主体而言,减税降费政策红利在减轻企业税费负担的同时,还支撑了我国经济快速恢复。10月20日,国务院新闻办公室介绍

2020年前三季度国民经济运行情况。初步核算,前三季度实现国内生产总值(GDP)722786亿元,同比增长0.7%,实现由负转正。

国家统计局新闻发言人、国民经济综合统计司司长刘爱华表示,分季度看,一季度GDP同比下降6.8%,二季度增长3.2%,三季度增长4.9%。

上述财税系统人士认为,前三季度减税降费的效果,实际上也为三季度经济增幅由负转正作出了积极贡献。“微观层面看,企业相关的税费负担降低后,对成本下降和利润增长都有积极影响。相比以往,减税降费后,企业可以把节省下来的税费用于企业再生产上,进而会传导到零售端。”

对民营经济而言,这种传导作用似乎更加明显。税收数据显示,今年前三季度,全国民营经济销售收入同比增长3.7%,高于全部企业销售收入增速1.9个百分点,其中三季度同比增长14.8%,比二季度增速提高3.2个百分点,反映出民营经济恢复步伐较快。

事实上,作为积极财政政策的“重头戏”,近年来,减税降费举措一

直在做“加法”。国家税务总局公布的最新数据显示,2016年至2020年新增的减税降费,将累计达7.6万亿元左右。特别是2019年实施更大规模减税降费后,全年新增减税降费达到2.36万亿元,占GDP的比重超过2%,拉动全年GDP增长约0.8个百分点。

澳洲会计师公会华北区委员会委员吴嘉源在接受采访时表示,随着减税降费规模的不断增加,这项改革也逐渐发展成一种制度性政策安排,相比以前部门出台的阶段性政策文件,制度性政策的约束性更强。对企业而言,稳定的政策可以使其有一个相对稳定的战略布局,这其实有利于企业长远发展。

按照《政府工作报告》要求,未来将继续加大减税降费力度,同时强化阶段性政策,并与制度性安排相结合,坚持放水养鱼,助力市场主体纾困发展。

蔡自力表示,下一步,税务部门也将加快职能转变,下更大气力落实纾困惠企各项减税降费政策,不断优化办税缴费服务,让减税降费的“真金白银”切实惠企利民,从而激发各类市场主体活力。

基建、装备企业“扎堆” 地铁运营能赚钱吗?

本报记者 孙丽朝 北京报道

随着城市轨道交通网不断扩大,地铁运营市场越来越受重视。近两年,轨道交通基

运营成行业新宠

以往,这四个领域的企业各司其职,互不越界。

中国城市轨道交通将进入“建设为主”向“运营、经营并举”的转换期逐渐成为行业共识。10月28日,申通地铁集团召开运营建设管理体制改革动员大会,改革要求是:实现集团工作重心由管建并举向运营为主转变;优化完善网络运营管理体系;实行运营成本规制;建立运营资金缺口市区财政共担机制;形成建设投融资新机制。

轨道交通全产业链大致可分为规划设计、基建工程、装备制造和运营管理四个产业部分组成。以往,这四个领域的企业各司其职,互不越界,而近年来,规划设计、基建工程和装备制造企业纷纷进军这一领域。

10月28日,天津市交通运输委员会与基础建设工程方中国交通建设股份有限公司(601800.SH,以下简称“中国交建”)签署全国轨道交通领域首例地铁存量资产PPP项目合同,2021年1月起天津地铁2、3号线将由中国交建控股项目公司正式接管运营。以中国

基建、装备企业“扎堆”

建设为主的项目公司将负责未来30年内天津地铁2、3号线的投融资、运营、维护、追加投资和更新改造。

更早前,2019年11月3日,轨道交通装备制造企业神州高铁技术股份有限公司(000008.SZ,以下简称“神州高铁”)发布公告,由该公司投资的项目公司中建(天津)轨道交通投资发展有限公司与天津市正式签署《天津地铁7号线一期工程PPP项目合同》。神州高铁及子公司将共同承担7号线项目部分设备供应、运营筹备及整体运营维保等相关工作。神州高铁方面称,公司有望在传统运营管理和维保服务之外实现超额利润,推动轨道交通整线智能运维产业模式升级。

轨道交通业内人士向《中国经营报》记者表示,随着国内一、二线城市地铁网络逐步完善,未来地铁建设和建设步伐将会放缓,而地铁运营和维保却是长期市场。预计未来会有越来越多的非运营企业进入这一领域。

一位地铁运营公司人士对记者表示,从全球范围看,地铁运营都不可能挣钱,但运营可以为企业带来稳定的现金流,加上地方政府财政补贴和土地补偿等,大部分地铁运营公司能够保持微利状态。“许多进入地铁运营领域的企业,感兴趣的不是运营本身,而是政府的补贴。”他说。

“所以,对于运营企业来说,地铁能否盈利的关键是,与政府关于补贴方式和金额的谈判,以及能否合理控制运营成本。”上述人士表示。

该人士透露,通常来看,地方政府和地铁运营公司会根据客流情况和运营成本来测算补贴金额。地方政府希望少出钱、多办事,地铁运营方则希望获得更多补贴,双方就补贴方式和金额的谈判过程非常艰难,锱铢必较。近年来,越来越多的地方政府提出用土地资源替代财政补贴的思路,对于土地值钱的一线城市来说,其房地产开发业务盈利潜力巨大,市场乐于追捧。但对于土地开发潜力较小的三线城市,轨道交通运营方则更倾向于稳定的财政补贴,而非土地资源。

据中国城市轨道交通协会统计,截至2020年9月30日,中国内地累计有41个城市开通城市轨道交通线路7141.55公里,前三季度共新增运营线路长度405.35公里,预计到2020年底还将新增运营里程600公里左右,到2020年末中国内地城市轨道交通运营里程将接近8000公里。



美国ADM首次完成对中国的大米出口。

本报资料室/摄