

海南又获一系列政策支持 免税购物额或翻倍

张雪 刘向红

离岛免税购物是海南目前含金量最高、影响最广泛的政策之一。这一政策的含金量有望再次提高。

上周,海南省财政厅收到财政部印发的《支持海南全面深化改革开放有关财税政策的实施方案》(下称《方案》)等一系列重要文件。《方案》显示,财政部门将研究增设免税店,提高旅客年度免税购物限额。

“据我了解,海南免税限额会分阶段逐步提高,此次可能会翻倍,从目前的每人每年1.6万元提至3万元左右。”10月14日,一位专家向记者透露。

免税限额将第3次提高

《方案》赋予了海南省一揽子极具含金量的财税政策。

在税收支持政策方面,财政部门将进一步完善离岛免税购物政策和离境退税政策,扩大离岛免税购物政策适用范围到乘船旅客,实现离岛旅客全覆盖,研究增设免税店,提高年度免税购物限额。

2011年4月20日,海南免税购物政策落地实施,位于三亚的首家免税店不少柜台都在短时间内被抢购一空。据统计,2011年4月20日至2018年4月19日,海关监管的三亚、海口2家免税店共销售离岛免税品4796.6万件,销售金额375.9亿元,购物人数1153.5万人次。今年国庆黄金周,2家免税店接待游客16.03万人次,实现销售额2.4亿元,同比分别增长4.41%和16.81%。

免税购物政策历经多次调整,其中免税



购物限额已从每人每年0.5万元提到1.6万元。伴随着限额的提高,商品品种由21类扩大到38类,从乘飞机离岛扩大到乘火车离岛,从实体店购买扩大到网购。尽管如此,旅客的期望值远未被满足,不少人抱怨:“1.6万元的免税商品购买额度对于购买进口高端商品来说太低,应当进一步提高。”

《方案》的出台,意味着免税购物限额将迎来第3次提高。“在提高额度上,一直有争议,有人说10万元,有人说3万元。”一位曾参与此事调研的专家说,“但多数人倾向于分阶段提高,此次可能会调至3万元左右,以后再根据实施效果和实际情况,逐步调整。”

只要提高,对海南就是利好。海南一位官员说,随着政策的不断完善调整升级,免税购物已成为来海南的旅客必备行程。海南省财政厅曾统计,离岛免税政策每一次调整都使

免税销售额得到20%以上的增长。

增加免税店数量

《方案》还明确提到在海南增加免税店数量。

目前,海南海关监管的免税店只有2家,分别位于三亚和海口。其中,三亚国际免税城是集购物、休闲、娱乐、餐饮及文化展示等多种业态于一体的全球最大单体免税店。

“随着经济的发展和来海南的旅客增多,市内免税店太少,离岛免税经营主体单一等瓶颈问题开始凸显。”上述专家说。

据透露,有关方面正在研究在海南主要市县合理布局免税店,形成离岛免税协同效应,并逐步放开离岛取货方式和免税商品网上销售的限制条款。

深圳国资持续“输血” 多家本地公司获驰援

“深圳已安排数百亿资金驰援上市公司”的消息在本周首个交易日迅速发酵,在大盘指数连续下挫的情况下,深圳20只本地股在10月15日股价强势封于涨停。记者梳理发现,即便深圳国资平台备齐弹药大举入市的消息尚未作实,部分上市公司近来与深圳国资平台的接触与业务往来已呈现密切趋势。种种迹象表明,深圳国资平台对相关上市公司的支持,将不限于股权、债权等常规方式。

国资平台 加入质权人阵列

10月13日,翰宇药业曾发布《关于控股股东部分股票解除质押及办理股票质押回购业务的公告》,其中显示,公司实控人曾少贵已将2800万股质押给深圳市高新投集团有限公司用于融资需求,占其持股比例的11.81%,质押开始日期为2018年9月19日。而根据公司8月30日发布的公告,公司实际控制人曾少贵、曾少强早在2018年8月,就已经将部分质押在深圳市高新投集团有限公司进行了质押,用于融资需求。

根据10月13日公告,曾少贵直接间接持有翰宇药业股份2.37亿股,占公司总股本25.54%;上述质押的2800万股,占公司总股本3.02%。本次质押后,曾少贵共质押了1.85

亿股公司股份,占公司总股本19.99%。

值得注意的是,曾少贵和曾少强此前就有多笔翰宇药业股份质押,但质权人多为中信证券、广发证券等证券公司。虽然其间质权人也包括深圳怡化投资控股有限公司,但该实体仅为自然人独资公司。

资料显示,深圳市高新投集团有限公司成立于1994年12月,是20世纪90年代初深圳市委、市政府为解决中小科技企业融资难问题而设立的专业金融服务机构,现已发展成为具备资本市场主体信用AAA最高评级的全国性创新型金融服务集团。因此,被市场视为深圳国资重要平台之一。记者根据翰宇药业公告梳理,深圳市高新投集团有限公司出现在质押权人名单上,最早始于2018年8月底。

翰宇药业近年来业绩稳中有升,2017年营业收入成功跨越10亿元大关。公司主营的制剂产品方面,国内市场制剂销售收入增长较快,除老产品有一部分价格提升的原因以外,注射用特利加压素、注射用生长抑素、醋酸去氨加压素注射液等产品的销量保持稳定增长。公司预计,未来随着新产品上市后市场拓展的逐步推进,国内制剂整体销售收入将继续保持稳定增长。公司被视为A股医药产业内成长型公司的代表。

今年下半年以来,部分上市公司或其控

股股东开始面临流动性难题。尤其对于部分存在核心竞争力护城河、经营业绩稳健发展的公司而言,此前的非理性业务扩张或控股股东体外扩张带来的流动性困境,被视为暂时性的掣肘,而通过各地国资平台的纾困情况来看,也更倾向于相中此类上市公司或其控股股东。深圳国资平台也不例外。

深圳国资平台加入质权人阵列,可以视为国资平台对上市公司及其股东流动性驰援的一种方式。除了翰宇药业外,麦捷科技控股股东也将800万股质押给深圳市高新投小额贷款有限公司用于融资需求。

股债“双路驰援”

对于深圳上市公司而言,除了股权质押方式驰援之外,常规的股权、债权支持行动,也在近期深圳本土公司公告中活跃现身。

目前正在停牌状态的铁汉生态日前与深圳国资平台深圳市高新证担保有限公司产生业务往来。根据公司10月13日发布的公告,铁汉生态通过北京银行深圳分行向深圳市高新证担保有限公司申请5000万元委托贷款,用于补充公司流动资金期限为3个月,担保方式为公司董事长承担连带担保责任。目前,此项《关于通过委托贷款融资的议案》已经获得

免税店增加也是分阶段进行。此次可能会增加2家店,分别位于博鳌和海口的秀英码头。“之所以考虑秀英码头,主要是便于搭乘轮渡的旅客购物。”上述专家说,以后可能会在渡船上设置免税店,让旅客在船上也能够轻松购物。

中国国旅或受益

作为海南免税店的主要投资、运营方,中国国旅的控股股东中国旅游集团正在加大对海南的投资力度。

今年7月初,中国旅游集团和海南省政府签约战略合作。9月,集团总部正式从北京迁至海口。工商登记信息显示,中国旅游集团注册登记机关已经变更为“海南省工商行政管理局”,注册资本为158亿元,总部位于海南省海口综合保税区跨境电商产业园内。

除了中国旅游集团总部南迁外,该集团旗下的中免集团(海南)运营总部已于5月底在海口注册成立。8月末,为参与并推动海南自贸区(港)建设,同时完善公司免税业务战略布局,中国国旅将中免公司所持下属83家全资或控股子公司股权划转至中免集团(海南)运营总部有限公司。据上述专家透露,增加的2家免税店将由中免牵头负责建设和运营。

2017年,中免为中国国旅贡献了近一半的营收和绝大部分利润。今年上半年,公司免税商品销售业务营收达149.47亿元,同比增长126.31%。鉴于未来海南免税店的不断增加,叠加国际旅游岛及免签政策对于海南客流的提振作用,中国国旅免税业将迎来高速发展。

审议通过。

作为生态环境建设工程施工服务商,铁汉生态日前发布了不少PPP项目中标单。根据公司财务总监邓伟锋介绍,随着PPP项目融资逐步落地,回款速度有所加快,目前,公司到期债务正常兑付,相关金融机构合作正常推进。在投资偏向稳健的国资平台看来,这无疑能够为相关放款提供踏实的安全垫。除了债权扶持路径之外,股权驰援也是深圳国资较为常见的驰援路径之一。10月15日午间,腾邦国际发布重大事项停牌公告,公司与深圳市福田区政府全资子公司签署了《战略入股意向协议》,福田投控拟通过适当方式持有腾邦国际股份,成为其重要战略股东,并探讨成为第一大股东的可能性。

福田投控成立于1983年11月,注册资本50亿元,是深圳市福田区政府全资国有控股企业,由区国有资产监督管理委员会持有100%股权。

腾邦国际日前公告表示,有意向收购鼎昂投资持有的上海巧趣文化旅游发展有限公司60%的股权,初步确定收购/转股价格为人民币1.8亿元。而公司2018年上半年经营活动和投资活动产生的现金流量净额均为负值,倘若福田投控通过增资等方式入股,无疑将给公司带来重要积极影响。(郑娟)

谁会是下一个华晨宝马?

武子晔 俞立严

近日,宝马集团宣布以36亿欧元收购华晨宝马部分股权,其持股比例从50%提升至75%,宝马控股华晨也将在2022年后生效。收购华晨宝马25%股权,宝马集团成为中国放宽汽车合资股比限制后的首个受益者。

随着中国对外开放的力度不断加大,德系、美系、日系、法系和韩系等各大派系的跨国车企皆有可能继宝马集团之后陆续提高在华合资公司的持股比例。在众多合资车企中,谁将成为下一个华晨宝马备受关注。

为何华晨宝马是首家

此前,汽车产业政策股比规定外方不超过50%,主要是为了保护中国自主汽车工业不受外资企业冲击。彼时,中国民族工业基础非常薄弱,需要通过特殊的保护政策来实现“以市场换技术”的目的,但现在随着自主品牌快速发展,情况已发生变化。

“开放股比是一件好事,会倒逼自主品牌前进,我们不能躺在合资品牌的功劳簿上沾沾自喜,必须努力寻找自己的出路。”华晨汽车董事长祁玉民如此表示。

不过,业内对此持不同观点,中融创投基金管理(北京)有限公司董事长曹鹤近日接受记者采访时表示,华晨宝马对华晨中国净利润贡献为52.4亿元,这意味着扣除华晨宝

马净利润后,华晨中国其他业务是亏损的,亏损额达8.6亿元。2017年,宝马集团全球收入达986.78亿欧元,该集团税前利润达106.55亿欧元,而这次拿出36亿欧元用以收购股份可以说是并无压力。

加大对中国市场的投资,宝马本身存在这样的迫切需求。全国乘用车联席会秘书长崔东树认为,在中美贸易中,由美国出口到中国的汽车关税被提升到了40%,这使得以美国作为SUV、大型轿车生产基地的奔驰、宝马等德国企业受到了较大的影响。受到进出口关税提升的影响,宝马开始考虑提升旗下车辆在中国市场的售价,但这将极大地降低旗下车型的竞争力。

下一个花落谁家

放开股比对于合资企业来说,可能出现三种结果:维持不变、外资扩大占比、中方扩大占比。一般来说,占比越高意味着话语权和利益越大,从企业角度来说,无论是哪一方,都希望能够拥有更多的股权。从2014年一汽-大众的股权变更中可以看出,外资企业对于占比也有着很大的需求,中方也是如此。2014年时,传闻数年的一汽-大众合资股比调整事宜最终敲定。按照当时双方达成的协议,一汽-大众合资公司的股比结构由中德双方股东60:40调整为51:49,最终实现股权变更为一汽51%、大众30%、奥迪19%,合资公司经营期限也延长了25年,最终到2041年到期。

从合约年限来看,众多合资车企的现状还将维持一段时间。目前,合资公司最早到期的是东风悦达起亚,其合约期至2022年,一汽马自达、上汽通用、广汽本田、一汽丰田、神龙汽车、上汽大众、上汽通用等这几家企业的合约剩余时间较短,平均在10年左右,北京奔驰距



离合约到期还有15年,而一汽-大众、一汽奥迪、东风日产、长安福特等车企的合约剩余时间则在20年以上,最晚的东风雪铁龙距离合约到期还有47年。据不完全统计,中国汽车合资品牌平均剩余合资营业期限约为19年。

“合资年限只是一个因素,如果决定变更股比可以签补充协议。股比会不会变更与合约年限没有太大的关系。”曹鹤表示。早在股比开放之前,有的公司就已经提出增资要求,之前,大众也宣布在谈判增持一汽-大众股份,但几年下来也没有结果,后来大众要求增加奥迪的投资也没成功,导致奥迪转而入股了上汽大众。

奥迪、大众和中国企业合作的时间很长,一汽集团的产业链也较为完善,包括销售渠道、零部件供应、政府资源等方面都具备话语权。产业链太多了,所以变更股比不是那么容易。至于大众未来对一汽-大众的持股比例是否上升而突破50%掌握控制权,德方的回应也非常微妙而谨慎。针对中国政策放开合资股比限制时间表,大众中国总裁海兹曼(Heizman)此前对记者表示,大众集团本土化战略不会受股比放开政策影响,目前没有股比变化的动作。

“这些变化不会对我们现有的合资企业产生影响。这个政策实际上是一个原则上的变化,让我们在展望未来的时候更加充满信心。这样的举措进一步地增强了公平竞争的环境,让我们对业务发展的未来更有信心。”海兹曼如此表示。

“长期以来,我们在中国的合资企业伙伴——上汽和一汽保持着强有力的合作伙伴关系。我们也正在和合资企业伙伴开展战略性的讨论,不光是围绕着一个五年期,甚至是比下一个五年期更加长远的中长期发展进行讨论。”海兹曼说。

“我觉得提高股比是企业去走入良性循环后下一步的事,先要把眼前这几年销量搞好。”

安永合伙人、汽车行业分析师舒畅对第一财经记者分析说,中方也好,外方也好,需要先看自己在合资公司中的贡献和话语权,再来说股比。“不过,中方相对较弱,外方相对强势的企业,将来股权变动可能性较大。”舒畅如此认为。

按照中方企业实力来比较,在国内汽车集团排名第一的上汽集团,中方实力较强,旗下合资企业,如上汽大众、上汽通用等在短时间内变更股比的可能性较小。LMCAutomotive

零售巨头倒下 美国百年老店 西尔斯申请破产

电商与实体零售商的竞争由来已久。只是,电商的崛起还是把一些老牌实体零售商逼向绝境。

据海外媒体报道,在债台高筑和业绩不佳的双重压力下,拥有百年历史的美国零售巨头西尔斯走向消亡。当地时间10月15日,西尔斯正式向美国破产法院申请破产保护。据悉,西尔斯首席执行官Eddie Lampert正与债权人协商紧急融资,以望在破产程序中获得5亿至6亿美元的融资,能使西尔斯在关键的年底购物季节之前有机会逃避清算,包括美银美林、富国银行和花旗银行在内的美国多家大型银行或将提供大部分融资。

1886年成立的西尔斯,正是发明了百货店这个零售业态的“祖师爷”。当时,西尔斯百货的零售目录长达1000多页,为人们提供了“一站式”买齐所需物品的便利。1906年,西尔斯正式公开上市,最初市值约为4000万美元,曾被称为美国金融史上零售业的IPO。上世纪40年代,西尔斯的营收一度高达当时美国GDP的1%,随后发展成为全球最大百货零售商。直到1989年,沃尔玛才打破了西尔斯的销售记录。

在过去10年间,电商行业的兴起对西尔斯百货的打击显得格外致命。有分析人士表示,虽然西尔斯一度是美国最大的零售商,但无法跟上人们消费习惯的转变,以及巨大的债务阻碍公司转型。公开数据显示,西尔斯自2011年以来累计亏损逾110亿美元,年销售额下降近60%,该公司每年需要筹集超过10亿美元的资金才能维持运营。在资本市场上,西尔斯的股价曾在2007年达到每股超过130美元,而如今却跌至不足1美元。

其实,与许多实体零售商一样,西尔斯一直努力在创新,以应对亚马逊等强大电商所带来的冲击,但由于零售额的持续下降以及债务已完全超过可负担的水平,西尔斯还是面临走到破产清算的一步。此外,美国各大百货公司虽有自己的官网,但由于这些传统零售商没有自己的物流体系,导致用户线上体验感不好,从而也难以增加线上销售额。

在亚马逊以火箭般速度崛起的背景下,美国老牌零售商纷纷申请破产或直接关闭。德银认为,随着百货行业客流日趋流失,以及整个行业由于结构性问题已经失去了寻找扩张盈利的可能性,整个百货行业的状况或许没有什么希望可以扭转。

而在美国,最有代表性的电商就是亚马逊。1997年,当时还只是一家网络书店的亚马逊上市,IPO价格为18美元,估值为4.38亿美元。当时,亚马逊创始人杰夫·贝佐斯在给股东的信中表示,“这才是互联网的第一天,也才是亚马逊的第一天。”如今,亚马逊的市值一度超过万亿美元。eMarketer的数据显示,亚马逊今年迄今为止的销售总额已占到美国所有在线零售额的49.1%,占全国总零售额的5%。

其实,除了多元化的业务,每年巨额的研发投入或许也是亚马逊一步步走到今天的根本原因。据统计,近几年亚马逊的研发资金在全球各大企业中高居首位,亚马逊一直坚持把营收的20%用于创新性研发。用科技拥抱未来,亚马逊明显已经找到了正确的道路。

(来源:证券时报)

亚太区汽车市场研究总监曾志凌对记者表示,合资品牌是一汽、长安这样大集团的利润奶牛,中方也不会轻易让出股份。

曹鹤认为,相比于其他车企,豪华车的利润较高,因而也是最可能出现股比变更的企业。“还是要看双方的谈判和外方的战略,通过增加国产车型等其他战略也可以增加竞争力。综合因素来看,下一个最有可能变更股比的就是北汽奔驰。奔驰很多进口车型也在美国生产,搞不好中方也会做这个决定。”曹鹤说,北汽集团的实力也偏弱,虽然有北汽新能源,但实际上业务已经剥离出去了,北汽新能源的股权结构也很分散,只是财务报表算在北汽集团内。

2017年,北汽集团旗下上市公司北京汽车整车销量146.6万辆,同比下降24%,其中北汽自主品牌销量更是大跌48.4%。而北汽奔驰全年累计销量超42.7万辆,同比涨幅达到34.9%。在营收和利润方面,北汽汽车2017年收入增长15.46%,这主要来自北汽奔驰的收入增长,由853.12亿元增至1167.73亿元,同比增长36.9%;而自主品牌板块收入由308.87亿元减至173.86亿元,同比下降43.7%,仅占整个公司的13%。

值得注意的是,10月11日,宝马集团公布股比变更消息后,北汽汽车在的盘中跌幅一度逼近15%;截至当日收盘,北汽汽车最终大幅下跌12.8%,报收5.11港元/股,而今年以来北汽汽车的股价最高达12.3港元,至此其累计跌幅已经超过56%。而华晨中国10月12日复盘股价也持续下跌。

“后续应该会有合资公司跟进。不过,决定各方股比要看各自的价值和贡献。一些表现较弱的自主品牌股比会下降,但也不排除一些合资公司外方股比有降低的可能性。”曾志凌认为,如果北汽奔驰的股比发生变更,具体的股比变化还要看双方谈判,毕竟北汽的实力还是比华晨强。