

深交所主板与中小板合并的『变』与『不变』

新华社北京 4 月 6 日电(记者姚均芳、刘慧、吴燕婷)在经历了 2 个月紧锣密鼓的准备工作后,4 月 6 日,深交所主板与中小板合并正式实施。诞生于 2004 年的中小板,此次与主板合并将带来哪些“变”与“不变”?将对市场运行和投资者交易产生什么影响?专家对此进行了解析。

6 日开盘,深交所原中小板上市公司的证券类别就集体“变身”为“主板 A 股”,证券代码和证券简称保持不变。同日还见证了 3 家企业在深交所举行上市仪式,成功登陆深市主板。

证监会市场部副主任皮六一介绍:“合并主板与中小板的总体思路是‘两个统一、四个不变’,即统一业务规则、统一运行监管模式,保持发行上市条件不变、投资者门槛不变、交易机制不变、证券代码及简称不变。”

专家认为,基于这些“不变”,两板合并总体上对市场运行和投资者交易的影响较小。

招商证券研发中心首席宏观分析师谢亚轩指出,本次主板和中小板的合并并未改变发行上市条件,仍然实行核准制,没有新增上市通道,也未改变投资者适当性管理要求,不会造成市场扩容,对市场的整体影响较小。

2000 年初,深市主板暂停新股发行。2004 年 5 月,深交所所在深市主板上设立中小板,为创业板顺利推出创造条件、积累经验,也开辟了中小企业、民营企业进入资本市场新渠道。

前海开源基金执行总经理杨德龙表示,两板合并后,恢复深市主板上市功能,其发行上市条件保持不变,不新增企业上市渠道,也不涉及发行节奏安排的变更,不会造成市场扩容或者发行节奏加快。

由于主板和中小板两个市场的估值水平存在差异,市场普遍关注两板合并是否会带来估值变化。

对此,光大证券董事总经理、首席宏观经济学家高瑞东表示,两板之间的平均市盈率有所不同,主要是行业因素导致的,深市主板上市企业以食品饮料、房地产、家用电器等传统行业为主,中小板上市企业以电子、医药生物、计算机等新兴行业为主,当前我国金融市场日趋成熟,市场越来越理性,两板合并后对个股估值的影响相对有限。

除了“四个不变”,两板合并还实现“两个统一”,即统一主板与中小板的业务规则,统一运行监管模式。

据了解,中小板自设立以来,所遵循的法律法规、部门规章等与主板总体一致,因此本次合并只是对部分业务规则、技术系统和发行上市安排等进行适应性调整。在监管机制方面,将继续以行业监管为基础,按照上市公司所属行业分为两大类,分别由两个公司管理部门负责监管。

合并后,深市形成了以主板、创业板为主体的市场格局,其中主板定位于支持相对成熟的企业融资发展、做优做强,创业板主要服务于成长型创新创业企业。

截至两板合并前的最后一个交易日(2021 年 4 月 2 日),深交所主板、中小板上市公司合计 1472 家,占 A 股上市公司总数的 34.3%,总市值 23.20 万亿元,占全市场的 29.1%。

多年来,深交所主板和中小板在扩大直接融资、服务实体经济、支持中小企业发展等方面发挥了积极作用。那么,此次为何要实施主板与中小板合并?

“作为分步推进创业板的重要步骤,中小板的成立从一开始便具有过渡性质。”开源证券总裁助理兼研究所所长孙金钜说,中小板设立在深市主板内部,在主板制度框架下运行,并在公司 IPO 标准等方面与主板保持同步。

深交所新闻发言人表示,经过 16 年的发展,中小板上市公司总体不断发展壮大,在市值规模、业绩表现、交易特征等方面与主板趋同。合并深交所主板与中小板是顺应市场发展规律的自然选择,也是构建简明清晰市场体系的内在要求。

南开大学金融研究院院长田利辉认为,两板合并可以让深交所厘清板块功能定位,让投资者形成核准制主板和注册制创业板不同的风险认知,让证券监管减负瘦身进而精准监管。

专家表示,两板合并将进一步提高资本市场服务实体经济能力。“深市主板与中小板合并,能够形成一个更有广度和深度的板块,与创业板各有侧重,满足不同阶段企业发展融资需求。”中金公司首席经济学家彭文生说。

快递要减包装层数,不得过多缠绕胶带

国家邮政局专项治理过度包装,实现快递包装绿色环保节约

新华社北京 4 月 6 日电(记者赵文君)日均业务量超过 2.4 亿件、日均服务用户接近 5 亿人次,当前我国快递包装绿色环保节约的要求日益紧迫。国家邮政局 6 日召开二季度例行新闻发布会,国家邮政局市场监管司副司长管爱光解读今年 3 月施行的《邮件快件包装管理办法》,实现快递包装绿色环保节约,办法对于快递企业、寄递用户都提出了明确要求。

对快递企业明确了哪些要求?

办法明确了寄递企业总部的统一管理责任,规定寄递企业应当建立健全包装管理制度,使用统一的商标、字号或者寄递详情单经营寄递业务的,商标、字号或者寄递详情单所属企业应当对邮件快件包装实行统一管理。

办法强化了邮件快件包装源头治理,针对“包装选用”单设一章,明确了包装选用要求和原则,规定寄递企业应当严格执行包装

物管理制度,采购使用符合国家规定的包装物,优先采用可重复使用、易回收利用的包装物,优化邮件快件包装,减少包装物的使用,同时加强对协议用户的引导和管理,推动共同落实绿色包装要求。

办法突出了包装操作标准化和规范化建设,明确要求寄递企业规范操作和文明作业,避免抛扔、踩踏、着地摆放邮件快件等行为,防止包装物破损;同时,按照环保、节约的原则,合理进行包装操作,不得过多缠绕胶带,尽量减少包装层数、空隙率和填充物;鼓励寄递企业建立健全工作机制和回收流程,对包装物进行回收再利用。

对用户寄快递将产生什么影响?

管爱光表示,邮件快件包装涉及生产企业、寄递企业和用户等多方主体。加强邮件快件包装管理,需要多方协同共治。用户是寄递服务中重要的参与者和影响者,快递包装绿色治理离不开用户的配合和支持。

办法第五条规定,包装邮件快件应当坚持实用、安全、环保原则,符合寄递生产作业和保障安全的要求,节约使用资源,避免过度包装,防止污染环境。第六条规定,禁止使用不符合法律、行政法规以及国家有关规定的材料包装邮件快件。这些要求不仅仅适用于寄递企业,也适用于用户。

用户的自备包装物应当符合相关规定。办法第二十一条规定,寄件人自备包装物、不需要寄递企业提供的,其自备包装物应当符合法律、行政法规以及关于禁止寄递物品和限制寄递物品的规定。为方便用户掌握了解相关要求,该条第二款针对协议用户这一特殊用户类别,还明确规定了寄递企业的书面告知义务。

对于快递员依照规范进行的包装操作,用户不宜提出过多缠绕胶带等不合理的要求;自备包装物不符合规定,快递员要求更换或者代为更换的,用户不得拒绝或阻碍;对寄递企业投入使用的可循环包装物,收件人应当在取出内件后将可循环包装物归还快递员。

如何防止过度包装?

今年 4 月,国家邮政局将启动过度包装专项治理,争取利用一年时间,有效遏制过度包装等违法违规行为,初步构建防止过度包装的长效机制。推动出台《快递业限制过度包装要求》行业标准,结合行业实际进一步细化过度包装的认定依据,方便全行业操作执行。

去年,国家邮政局会同市场监管总局联合发布了快递包装绿色产品认证目录(第一批)、快递包装绿色产品认证规则。目前,我国快递包装绿色产品认证体系已基本建立,部分认证机构取得了快递包装绿色产品认证资质,快递包装生产企业积极踊跃提出产品绿色认证申请。

针对包装统一管理、协议用户引导和管理、行业塑料污染治理等方面,各地邮政管理部门将强化监督管理和行政执法,确保相关规定在行业内落地生根。在该办法生效实施满一周年后,邮政管理部门将组织开展专项执法检查,确保有效贯彻落实。

挥别“欧元之父”蒙代尔



2004 年 8 月 23 日,诺贝尔经济学奖获得者罗伯特·蒙代尔在首届北京论坛开幕式上发表演说。
新华社记者王呈选摄

新华社北京 4 月 6 日电(记者李洁、邵莉)诺贝尔经济学奖得主、“欧元之父”罗伯特·蒙代尔 4 日清晨在位于意大利中部锡耶纳地区的家中悄然离世,享年 88 岁。

蒙代尔在 20 世纪 60 年代为国际经济关系理论做出了开创性贡献,是经济学中“最优货币区理论”的奠基人,被誉为二战后最具影响力的国际宏观经济学家之一。德国《法兰克福汇报》说,如今专家们争论欧洲货币联盟存在意义的时候,因为蒙代尔是第一个提出相关货币理论的经济学家,往往还会引用他的著作。

“欧元之父”

蒙代尔 1932 年出生于加拿大,1956 年在美国麻省理工学院获经济学博士学位,随

后在芝加哥大学、哥伦比亚大学等地从事学术研究或任教。此外,他还担任过国际货币基金组织、世界银行等机构的顾问,为解决世界经济问题出谋划策。

蒙代尔对经济发展模式和货币政策有独到见解。在哥伦比亚大学任经济学教授期间,他提出“灵活的市场,包括劳动力和资本的自由流动,是单一货币区取得成功的必要条件”。这一理论使他获得 1999 年诺贝尔经济学奖。

事实上,该理论可以追溯到 1961 年,即蒙代尔职业生涯开始阶段。他当时发表的《最优货币区域理论》一文,至今仍有广泛影响力。这一研究为后来欧元的诞生奠定了理论基础,蒙代尔也因此被尊称为“欧元之父”。

前欧洲央行董事会成员洛伦佐·比尼·司马吉曾评价说:“很难把如此复杂的工程(欧

元)归因于一个人,但在理论创造方面,他发挥了非常重要的作用。”

供给学派架构师

蒙代尔还被认为是供给学派的架构师,其贡献获得众多经济学家肯定。芝加哥大学教授、1982 年诺贝尔经济学奖得主乔治·施蒂格勒认为,蒙代尔在 20 世纪 60 年代主导了国际贸易理论。美国经济学家阿瑟·B·拉弗也曾表示,在他看来,蒙代尔是 20 世纪最重要和最影响力的经济学家。

20 世纪 70 年代,蒙代尔与拉弗及其他几位经济学家一道建立了供给学派。他们提倡用低税率和宽松财政政策来刺激经济增长,推行紧缩货币政策以遏制通货膨胀,这成为美国 20 世纪 80 年代“里根经济学”的理论基础。

在职业生涯后期,蒙代尔还提出一种“世界货币”的设想,即包含美元、欧元和日元在内的一篮子货币,以此作为在新的国际货币体系下稳定金融市场的一种方式。

多次到访中国

蒙代尔生前对中国的经济、教育和商业发展进行过深入研究,曾多次到中国访问、讲学,受聘担任过多所中国知名大学的荣誉教授。2005 年,北京市政府举行仪式,为蒙代尔颁发外国人永久居留证。

蒙代尔 2011 年在接受新华社记者专访时曾说,当时欧美的债务困局表明,发达国家集团已不可能像以前那样全面掌控全球经济动向。相反,以中国为代表的发展中国家正在成为新兴力量。“两大集团的相互依赖性在增强,发展中国家有可能也有责任成为国际经济体系中的重要参与方。”

长期以来,蒙代尔一直主张,人民币应该同美元、欧元、日元和英镑一样在国际货币基金组织特别提款权中占有一席之地。他认为,随着中国经济不断增长,人民币在世界经贸体系中的地位将不断上升。

美国枪患解不了

查、防止危险人士拥有枪支、禁止网上销售武器弹药等等,大大小小有数十项措施。博尔德市枪击案发生后,拜登表示对控枪他“一分钟都不想再等了”。

现实却难以令人乐观。比如在加利福尼亚州,仅仅是拟禁止大容量弹夹就遇到巨大阻力。2016 年加州出台政策禁止可容纳 10 颗以上子弹的“高容量”弹夹,随即被联邦法官裁定违宪。今年 2 月,第九巡回法院一个由 11 名成员组成的合议庭同意重审此案,立即又有 22 个州总检察长组成联盟,呼吁巡回上诉法院裁定反对加州的禁止令。

拥枪者反对控枪的首要理由是侵犯了宪法赋予的公民拥枪权利。赋予公民持枪权的美国宪法第二修正案于 1791 年通过。200 多年过去了,无论是社会还是武器都发生了翻天覆地的变化,但第二修正案一直“挺立”在那里,每年有数万生命消失在枪口下。

控枪不易还与美国政体有关。一般来讲,民主党议员大都赞成控枪,而共和党议员几乎都拥枪。要在参议院通过任何一项控枪法案,都必须有 60 票支持,而现在两党议员平分秋色各 50 人的情况下,很难拿到足够票数。

统计显示,美国平民拥有的枪支总数高达 3.93 亿支,平均人手一支还多。对此,美国步枪协会长久以来的诡辩就是枪支是用来自卫的,“好人手中的枪可以从枪支暴力下拯救生命”。但众多研究显示,真正用来自卫的案例少之又少。哈佛大学研究了 1.4 万起涉枪犯罪后发现,真正出于自卫目的的枪击远少于 1%。

枪支泛滥导致美国涉枪激情犯罪屡见不鲜。今年 2 月份,一个在网络疯传的视频显示,在宾夕法尼亚州一个小镇,邻居间因扫雪发生争执而发生枪击,造成 3 人死亡。“一言不合就拔枪”,每天在美国的大城小镇发生着。枪支泛滥也使美国执法者神经高度紧张,警察开枪事件频频,误杀误伤者不在少数。

据美国媒体报道,2020 年美国近两万人死于枪支暴力,另有 2.4 万人用枪自杀。随着美国社会种族歧视现象越来越严重,仇恨犯罪越发频繁,今年以来枪患更趋恶化。

当美国精英们还在为了弹夹大小争论不休的时候,指望枪患能得到解决,似乎已经成为一种海市蜃楼般的希望。(记者徐兴堂)

新华社纽约 4 月 6 日电

高速公路带『动』长三角

(上接 1 版)记者在车上采访,乘客们热烈地加入。上海市民施先生说:“路通后,车程缩短不少,实在是太方便了!”苏州市民徐女士说:“这为有异地就医需求的居民提供了很大的便利。现在医保卡也能两地通用了。”

路,加速流动形成“聚变”

通过发达、完善的高速公路,人才、技术、物资等要素在长三角快速流动起来,渐渐形成“聚变”效应。

随着长三角一体化发展,G60 沪昆高速延伸出“G60 科创走廊”,沿途上海、嘉兴、杭州、金华、苏州、湖州、宣城、芜湖、合肥 9 座城市由路结缘,形成资源要素流动新风向。“G60 科创走廊”已经被写入国家“十四五”规划和 2035 年远景目标纲要。

科技部、国家发改委等 6 部门刚刚发布的《长三角 G60 科创走廊建设方案》明确,到 2025 年,基本建成具有国际影响力的科创走廊,地区研发投入强度达到 3.2% 以上,战略性新兴产业增加值占地区生产总值比重达到 18%。

上海市松江区委副书记向民表示,要瞄准关键核心技术和重点产业突破,进一步优化制度供给、强化前瞻谋划,全面提升长三角 G60 科创走廊配置全球资源的能力和辐射带动全国发展的能力。

地处苏浙皖三省交界处的安徽省宣城市,因 G60 沪昆高速,加快了融入长三角的脚步。宣城市与无锡、常州、湖州以及光明食品(集团)有限公司签订了战略合作框架协议,区域合作的初步成效显现。

“我们白茅岭农场虽然是上海的‘飞地’,但是早已融入了宣城市郎溪县的发展,与当地的大佛山养心谷等景区形成一条旅游路线。同时,依托光明食品(集团)有限公司的 7000 多家终端网点,辐射带动郎溪优质农产品的销售,赋能乡村振兴。”上海市白茅岭农场有限公司副总经理朱春根说。

路,创新合作驶向辉煌

如今,长三角已经形成了以高速铁路、高速公路和长江黄金水道为主的多向联通对外运输大通道和城际综合交通网络。创新与合作,展示出长三角高速公路新气象。

把服务区“玩出”新的附加值,是长三角高速公路的重要创新之一。以江苏苏州的阳澄湖服务区为例,服务区内藏着精致的苏州园林,让高速路驰骋者顿然“慢”了下来。不少人慕名而来,在这里“观景”游玩,顺带选购著名的阳澄湖大闸蟹。

从 5 年前亏损 2.5 亿元,到 2019 年盈利超过 1.5 亿元,江苏高速公路服务区的一个个创新之举,大大激发了内需潜力。

江苏交通控股有限公司党委书记、董事长蔡任杰算过一笔账:江苏高速公路出口日均车流量超 100 万辆,其中客车占比达 6 成,如果实现 20% 的车辆入区、每车停留 20 分钟/每人消费 20 元,高速公路服务区的经济效益将远超城市商业综合体。

再看合作。沪苏浙皖三省一市已经形成了交通部门主要领导座谈会机制,在设施建设、执法管理、信息共享等方面深化管理协同,并取得阶段成果。

根据《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》,到 2025 年,高速公路密度将达到每万平方公里 500 公里;推进杭绍甬、沪宁智慧高速公路建设;构建车路协同环境,部分高速公路开展车用无线网络示范应用;探索推进基于北斗的高速公路自由流收费……川流不息、日益完善的长三角高速,必将创造长三角更加辉煌的未来。