编辑 肖涌刚 美编 贾丛丛 责校 唐斌 电话:64101946 bbtzbs@163.com

北京高速费拟取消起步价

12月10日下午,北京市发改委发布有关本市高速公路收费核定的二次听证会公告,详细披露了听证方案。据介绍,此次核定不增加社会负担,不影响路网运行。对于外界关心的计费规则,也将更加公平合理,利用电子收费的技术手段实现精准计费,取消起步价,不再执行“二舍八入,三、七作五”取整收费规则,更好地体现“多用路者多付费、少用路者少付费”。

◇两个听证方案◇

方案一:

△**客车**:每公里收费标准一类车0.5元,二类车1元,三类车1.5元,四类车1.8元

△**货车**:每公里收费标准一类(2轴蓝牌)车0.5元,二类(2轴黄牌)车1.27元,三类(3轴)车1.7元,四类(4轴)车1.9元,五类(5轴)车1.97元,六类(6轴)车2元

方案二:

△**客车**:每公里收费标准一类车0.5元,二类车1元,三类车1.5元,四类车1.8元

△**货车**:每公里收费标准一类车0.5元,二类车1元,三类车1.5元,四类车1.8元,五类车2元,六类车2元

总体负担不增加

公告披露了本市高速公路收费标准核定的原则和方案。据介绍,此次核定不增加社会负担,结合本市货车车型结构、交通量等相关情况,科学测算和核定收费标准,在相同交通流量下,不增加车辆通行费总体负担。

同时,不影响路网运行。尽可能维持各路段收费水平平衡,避免收费水平变化造成路线间的交通量较大转移,避免引发新的交通拥堵。

根据公告,听证方案有两个版本,其中最受公众关心的封闭式高速公路联网收费为每标准车每公里0.5元。而且在执行这一统一收费标准路段,客车、货车均按照实际行驶里程精确收费,不再收取起步价,不再“二舍八入,三、七作五”取整收费。

“客车收费标准未做调整,但取消了起步价,通行起步价里程以内的车辆通行费降低。”相关负责人说。

具体来看,方案一显示,客车执行现行收费标准不变,货车将现行收费标准经测算后平移为新的收费标准。即:客车每公里收费标准一类车0.5元,二类车1元,三类车1.5元,四类车1.8元;货车每公里收费标准一类(2轴蓝牌)车0.5元,二类(2轴黄牌)车1.27元,三类(3轴)车1.7元,四类(4轴)车1.9元,五类(5轴)车1.97元,六类(6轴)车2元。

北京商报记者了解到,由于现行货车分类与新车型分类方法不一致,不能直接对应核定收费标准。为此,市交通委组织开展了专题调研,共获取货车样本数254万辆,据此计算出新车型分类标准各型货车在现行车型分类标准各型货车中占比情况。在此基础上,将现行费率标准通过加权平均的方法测算得出新的费率标准,得到货车收费标准平移方案。

方案二显示,客车执行现行收费标准不变,货车将现行收费标准简单对应、增加一类车型后形成新的收费标准。

8、9座客车降为一类

目前,全国执行《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T 489-2003),2020年1月1日起将执行新的《收费公路车辆通行费车型分类》(JT/T 489-2019)。新旧标准在分类方式、车型类别数量上有一定差异。其中,客车将现为二类客车的8、9座客车调整为一类客车。摩托车通行收费公路,按一类客车分类。

“8、9座车由二类车调整为一类车执行较低的收费标准,客车收费水平总体略有降低。”相关负责人说。

同时,按照实际行驶里程精确计费,不再执行“二舍八入,三、七作五”取整为5元、10元的收费规则,会出现部分路段、部分出口收费发生变化,有升有降,但更好地体现了“多用路者多付费,少用路者少付费”,收费更加公平、合理。

货车按照收费标准平移的原则,根据新车型分类标准6类货车在现车型分类标准5类货车中占比,将现行5类车型收费标准通过加权平均的方法调整为新的6类车型收费标准。其中,京沪高速公路货车收费标准采用京沪高速公路天津段听证后确定的收费标准。

此外,针对特殊车型,也有不同的收费方案:货车列车和半挂汽车列车,按牵引车和挂车合计的轴数,确定车型及收费标准;6轴以上货车,以6轴货车收费系数为基础,按每增加一轴增加0.5倍收费系数计费,最高10倍系数封顶;不超限超载的专项作业车执行对应的普通货车收费标准,超限超载的专项作业车在取得大件运输许可证后按大件运输车辆收费。

明年执行收费新标准

按照相关文件要求,2020年1月1日起全国将统一实施新颁布的《收费公路车辆通行费车型分类》标准,并确保不增加货车通行费总体负担。

“由于新旧车型分类标准差异较大,本市需要按照新的车型分类标准,核定高速公路通行费收费标准。”市交通委相关负责人介绍,同时,国家在组织取消高速公路省界收费站,大力推广不停车收费(ETC),提高高速公路收费管理现代化水平,本市按此要求调整计费方式,实现更加准确、公平、合理地收费。

一方面,取消省界收费站同时货车安装ETC,将提高收费站区的通行效率,减少拥堵,促进物流提速增效和节能减排;另一方面,货车安装ETC后,享受通行费至少9.5折的优惠,将降低物流成本。取消起步价将降低短途运输成本。

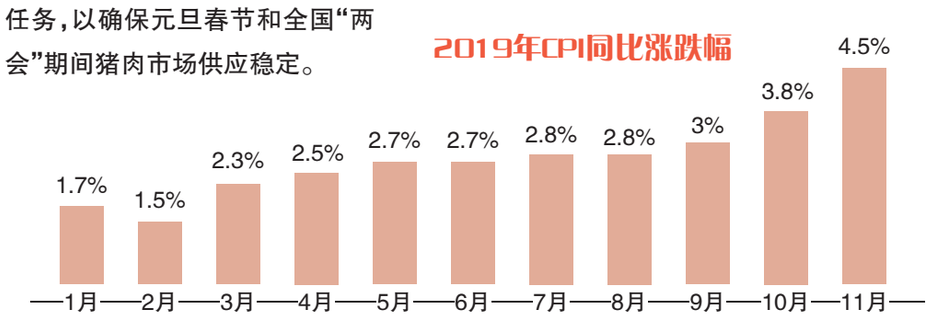
按照新的车型分类标准要求执行新的收费标准后,在货车总体负担不增加的情况下,部分货车由于调整了车型分类及其对应的收费标准,也会出现实际交费有升有降的情况。

据介绍,本次听证会将在2019年12月19日下午2点30分举行,地点位于北京京都信苑饭店三楼国际会议厅。市发改委相关负责人表示,本次听证会设旁听席位7个,申请参加旁听的公民请填写旁听人员报名表,并以电子邮件方式发送到电子信箱bjjgtzpt_2019@163.com。

北京商报综合报道

11月CPI进入“4时代”

12月10日,国家统计局发布数据称,11月全国CPI同比涨幅达4.5%,较前月扩大0.7个百分点。其中,猪肉价格贡献过半。面对高企的猪价,国务院副总理胡春华曾于11月30日的全国畜牧业工作会议上强调,要像抓粮食生产一样抓生猪生产,全面落实各项政策措施,坚决完成恢复生产目标任务,以确保元旦春节和全国“两会”期间猪肉市场供应稳定。



CPI同比上涨4.5%

11月CPI同比涨幅4.5%,较10月再扩大0.7个百分点。其中,因猪价同比涨110.2%,推高CPI约2.64个百分点。然而值得注意的是,从环比数据来看,11月全国CPI环比涨0.4%,较前月悄然收窄0.5个百分点,这也是6月以来环比涨幅首次放缓步速。

进入11月,食品烟酒类价格环比涨1.5%,影响CPI上涨约0.48个百分点。其中,猪肉供应紧张状况有所缓解,价格环比涨3.8%,涨幅较上月收窄17.3个百分点,影响CPI上涨约0.18个百分点。

“肉价回落原因主要还是8月后保供稳价措施;对后期肉价上涨预期降温,屠宰厂随意抬价行为有所收敛;北方多省产能恢复,肉价走势被压制;以及前期惜售、压栏的毛猪体型过大,肉质偏肥,亟待出栏等。”北京新发地市场统计部部长刘通分析。

10月25日,在我国农业农村经济形势的新闻发布会上,农业农村部发展规划司司长魏百刚介绍说,目前全国已有24个省相继出台了促进生猪生产的措施;11月22日,农业农村部畜牧兽医局局长杨振海在发布会上表示,目前各项政策的效果正在显现,全国生猪生产整体上进入了止降回升的转折期,各项生产指标都在好转。“只是生猪生产有自身规律,恢复生产还需要一个过程。”

猪肉价格同样带动牛羊肉、禽肉等其他肉类价格整体偏高。国家统计局城市司高级统计师沈▮指出,受消费旺季及替代需求影响,牛肉、羊肉、鸡肉和鸭肉价格涨幅在13%-43%之间。

11月,猪肉推动CPI结构性上涨的同时,鲜果和水产品价格却应季下跌。进入冬季,鲜菜因生产及储运成本增加,价格上涨1.4%。苹果、柑橘和梨等水果大量上市,水产品供应充足,其价格分别下滑3%和0.5%,对CPI上涨形成一定制约。

上行压力犹存

据搜猪网最新监测数据显示,截至12月9日,瘦肉型生猪出栏均价除浙江、福建、贵州、云南和海南等地高于全国34.45元/公斤的批发均价外,全国大部分地区降价明显。

搜猪网分析师王磊表示,虽然当前全国猪肉均价日趋回归理性,但鉴于年关将近,受民俗影响,猪肉价格还将继续维持高位区间。“目前销售方面相对平淡,南方市场旺季尚未完全到来,需求总量低于往年同期,但较前三季度已有好转。”

“总体来看,明年CPI翘尾因素将明显回升。”中经数据预计,由于汽车限购趋于“松绑”支撑消费转好;减税降费持续推进,提高居民人均可支配收入,从而进一步刺激市场消费潜力。

“在货币政策的两项最终目标中,稳增长和控通胀出现冲突,加大了决策难度。”李超团队表示,从历史经验判断,央行货币政策首要目标仍是稳增长,或因此适度提高对通胀的容忍度。“我们认为明年政府工作报告可能适度上调CPI目标值,而货币政策将维持稳健略宽松。”

眼下面对猪价上行压力,12月6日,农业农村部印发《加快生猪生产恢复发展三年行动方案》,确保生猪产能年底前止跌回升;明年元旦春节和全国“两会”期间猪肉市场供应基本稳定;同时,2020年底前产能基本恢复常年水平,2021年恢复正常。

在此基础上,为提振中小生猪养殖户养殖信心,更好促进产能恢复,12月10日,农业农村部在四川绵阳召开大型生猪养殖企业帮带中小养殖场户发展座谈会,强调以大带小,通过“公司+农户”、托管租赁等方式,实现企业和中小养殖场户双赢。

同日,专管国家储备肉类管理的华商储备商品管理中心发文称,将于12月12日13点至16点,通过竞价交易的方式向企业投放中央储备冻猪肉4万吨。文件附件显示,这批冻猪肉包括猪后腿、猪前段、猪前腿、猪大排等品类。

PPI触底回升0.2个百分点

在PPI同比增速创过去37个月新低后,11月PPI数据现小幅回暖。数据显示,11月全国PPI同比降幅为1.4%,较上月收窄0.2个百分点,环比降0.1%。“虽然整体来看,需求疲敝态势依旧,但去年同期低基数叠加油价调节,一定程度缓解了PPI颓势。”东吴宏观证券研究分析师李勇、付昊表示。

“伴随国际原油价格稳步回升,国内成品油价分别于11月4日和18日上调两次。”中经数据指出。另据商务部周频数据测算,成品油价格月均环比由跌转涨0.8%,高出10月1.8个百分点。

同时,国家统计局公布数据显示,11月全国制造业PMI指数为50.2%,较10月回升0.9个百分点,暂别连续6个月收缩态势,重返扩张区间。其中,农副食品加工、汽车、铁路船舶航空航天设备等制造业生产指数和新订单指数双双上升,且均位于扩张区间。

“受逆周期调节等政策因素影响,工业品价格涨跌互现。与基建等相关的螺纹钢、水泥价格上涨,但因供暖限产等因素影响,部分行业开工率面临下行压力,使得煤、钢铁等行业产品价格出现回落。”宏观长春研报分析指出。

在此次调查的40个工业行业大类中,价格上涨的有12个,较前月减少5个。其中,燃气生产和供应业、非金属矿物制品业等行业涨幅分别较上月扩大0.8个和0.4个百分点;而有色金属矿采选业,石油、煤炭及其他燃料加工业以及煤炭开采和洗选业等由涨转降,降幅分别为1.6%、1%和0.5%。

招商宏观研报预期,翘尾因素将从10月的-1.2收窄至11月的-1和12月的0,加上库存见底,这将使11月后PPI逐渐回升。但在金融界债券首席宏观分析师王青看来,PPI出现较快正增长的可能性不大,2020年制造业利润和投资仍将承受一定压力;“未来一至两个季度,PPI环比需重点关注基建等政策刺激投放节奏”。李超团队补充指出。

北京商报记者 陶凤 刘瀚琳

西街观察 Xijie observation

“保6”之争

韩哲

6,保还是不保,在经济学家之间爆发“口水战”。

先是中国社会科学院学部委员余永定主张,经济增速已经滑至6%,该刹车了,要稳增长。野村证券中国首席经济学家陆挺则认为保6既无必要,也保不住,政府应珍惜已经不大的政策空间,慎用宽松政策,用好宽松政策,尊重经济规律,注重投资效率,不能因为增加财政投资而给市场带来太多扭曲。

随后,全国政协经济委员会副主任刘世锦在行业论坛上直言,未来五年里中国经济的潜在增长率基本都在6%以下,如果试图用一种刺激性政策达到超过潜在增长率的增速,实际上是寅吃卯粮。他抛出了一个话题,“用刺激性办法保6,还是用改革的办法稳5?”

中国经济前三个季度增长6%,并且有可能进一步放缓。内部的投资和消费增长仍然较弱,处于历史低位水平。外部的贸易摩擦是最大变数,影响着经济增长的预期。因此,对于中国经济是否要加大刺激力度的声音,始终存在。

事实上,中国经济向来就是稳增长和调结构的平衡,从来没有一边倒的稳增长,也没有不管不顾的调结构。一方面,经济压力之下去杠杆并没有放松,房住不炒坚如磐石,金融整顿超出预期,防风险依然是重中之重;另一方面,“六稳”出手,央行两次全面降准,“曲线”降息,杜绝“钱荒”。

刺激一直有,但强刺激不会有,这应是大概率事件。十年前的“4万亿”强刺激,在稳增长的短期效果之外,副作用至今没有消散,并不断叠加,造成楼市泡沫、地方债务和产能过剩等诸多问题。如今中国经济的债务杠杆高企,经受不起强刺激的“刺激”。在L型底部徘徊的这段日子,我们还是要做好这两件事。

首先,稳字当头。经济可以放缓,但不能失速,后者是中国经济最大的风险。6%只是一个数字,并没有绝对的意义,重要的是城镇新增就业人口。但任何事情都不能变成“纸上谈兵”,在当下的严峻环境下,稳增长对于支撑就业、物价和信心,不可替代。我们最终还是要在发展中解决问题。如果增长失速,发展难免也就失色。

其次,改革为王。在减税降费和对外开放之外,供给侧结构性改革被寄予厚望。打破行政性垄断,公平竞争,转变政府职能,产业政策转型,保护产权特别是知识产权,维护劳动者权益,是我们改革所不能回避的问题。更进一步说,就是打造公平友好的营商环境,就是要厘清政府和市场的边界,就是要把权力关进制度笼子里、有权不能任性。

避免大规模刺激,实施大规模改革,稳增长和促改革的两手都要硬,但在短期内的取舍,因地制宜,因时制宜。无论如何,哪怕是稳增长,也不是强刺激的稳增长,而是市场不断放开的稳增长。