编辑 吕银玲 美编 代小杰 责校 唐斌 电话:64101946 bbtzbs@163.com

无车家庭优先 北京出小客车“摇号新政”

12月7日,《北京市小客车数量调控暂行规定》及其实施细则正式公布,新政将于2021年1月1日起正式实施。本次政策优化调整中最核心的内容是增加以“无车家庭”为单位摇号和积分排序的指标配置方式。此外调整了指标申请和配置的时间安排,并推动个人名下第二辆及以上在本市登记的小客车有序退出。

北京商报记者注意到,在今年6月1日-30日,北京市交通委就小客车数量调控政策优化方案公开向社会征求了意见。期间合计收到反馈意见29437件、有效意见共33396条。

据统计,来信来电中,持支持态度并提出修改完善建议的占80.4%,持反对态度的占19.6%。公众意见主要集中在家庭新能源指标占比过高,影响了正在轮候新能源指标的个人利益,建议设置过渡期。此外,还提出了征收拥堵费和发放郊区牌照等政策建议。

在保持新旧调控政策有效衔接的基础上,结合社会各界意见建议,摇号新政主要作出以下几个方面调整。

指标配置倾斜无车家庭

本次政策优化调整中最核心的内容,是在以个人为单位参加普通指标摇号和新能源指标轮候配置方式的基础上,增加以“无车家庭”为单位摇号和积分排序的指标配置方式。

同时,指标配置向“无车家庭”倾斜照顾,通过赋予“无车家庭”明显高于个人的普通指标摇号中签率和新能源指标配额数量,优先解决“无车家庭”群体的用车需求。

针对家庭新能源指标占比过高,影响了正在轮候新能源指标的个人利益等意见,此次新政设置了三年过渡期。即除了配置给单位的指标和营运小客车指标以外,2021年新能源小客车配置指标数量的60%优先向“无车家庭”配置,其余向个人配置;2022年度该比例调整为70%;2023年度及以后该比例调整为80%。

“随着近年来申请指标人数不断增多,个人普通指标摇号的平均中签率持续走低、个人轮候新能源指标所需的时间不断加长。有的家庭一辆车也没有,而有的个人或家庭却拥有多辆车。这种不平衡逐渐衍生出非法租售指标,通过婚姻登记有偿转移指标,购买外埠车、皮卡车,违规改装封闭式轻型货车等一系列规避小客车数量调控政策的行为。”北京市交通委相关负责人表示,近年来社会各界关于调控政策的意见建议当中,呼吁“以家庭为单位配置指标”的诉求最为集中。

实际上,市有关部门也早已开展以家庭为单位配置指标方案的研究,但由于前些年大数据应用和共享的基础还不足以支撑精细化的指标调控措施,因此一直处于研究储备状态。随着人工智能、大数据等高新技术在政务服务领域的集成创新应用,国家及北京市的人口、婚姻登记和车辆管理等不同部门间的数据融合共享不断深入,以家庭为单位配置指标具备了技术和数据基础。

今年下半年实施的指标增发全部向“无车家庭”配置,受到了“无车家庭”的欢迎,验证了多部门通过大数据审核支撑以家庭为单位配置指标的技术路径有效性,为明年新政全面实施奠定了基础。

“此次摇号新政更加体现了政策弹性和柔性的一面。政策中对于夫妻关系、赠与关系等技术问题也有相对可执行的界定。”中国人民大学助理教授王鹏告诉北京商报记者。据悉,新政将可以共同申请指标的家庭成员范围限定在配偶、子女及双方父母。计算家庭总积分时,充分体现夫妻作为家庭核心成员的因素,夫妻双方都在摇号的中签倍率高;家庭成员在摇号池中人多的中签倍率高;家庭有老有小、代际数多的,中签倍率高。

1人名下仅能有1辆车

推动个人名下第二辆及以上在本市登记的小客车有序退出也是此次新政中备受关注的部分。实施细则明确,1人名下拥有多辆在本市登记的小客车的,车辆更新时可以选择其中1辆申请更新指标,其余车辆不予办理更新指标,但允许车主向其名下没有北京市登记小客车的配偶、子女、父母转移登记多余的车辆。

受让方无需指标证明文件,配偶需满足婚姻存续期满一年;子女和父母要符合“住所地在本市的个人”、亲属关系存续期满一年的条件。

据了解,近年来,对于因历史原因形成的严重“背户”行为,公安部门多次开展专项行动,通过依法撤销车辆登记等措施进行治理。对于利用一人名下多车非法租售指标、通过婚姻登记有偿转移指标的行为,指标调控管理部门会同公安、交管和司法部门加强打击,一经查实将收回指标,已经购置车辆的,将纳入黑名单不予办理更新指标。

“新政策提出限制名下多车的个人只能申请一个更新指标,主要是为了进一步增强社会公共资源分配的公平性。”北京市交通委相关负责人表示。

个人名下有2辆及以上北京市登记的小客车的,明年起可以通过小客车指标调控管理信息系统网站线上提出申请,向符合条件的配偶、子女、父母转移登记车辆。申请时段为每年1月1日-3月8日、8月1日-10月8日。提交申请后,经公安、民政等部门审核通过,即可到公安交管部门办理车辆转移登记。

“个人名下仅能有1辆车的新政,实际上是运用数量工具在限制城市总的汽车存量和增量的过快增长问题,在引导城市交通结构的优化与良性调整,进而推动更多的依赖公共交通出行和通勤的交通结构的调整与优化。同时,新政也引导新能源汽车对汽油车的逐步替代,以调整增量的方式来调整存量车的动力构成,进而为城市环保作出必要的努力。此次小客车摇号新政对于北京交通发展的影响将是长期的和结构性的。”IPG中国首席经济学家柏文喜告诉北京商报记者。

取消申请更新指标时限

此外,新政调整了指标申请和配置的时间安排。由每年配置6次改为配置3次,其中5月配置新能源指标,6月、12月配置普通指标。

同时取消了申请更新指标的时限要求。原政策规定,申请小客车更新指标的,须在车辆办理完成转移、注销登记之日起12个月内提交更新指标申请,逾期未申请的视为自动放弃。取消时限后,将方便市民根据实际需要安排申请更新指标的时间,也有利于进一步放缓机动车增长。需要提醒的是,一旦申请获得更新指标后,指标有效期仍为12个月。

针对市民关注的2021年小客车配置指标数量,交通部门表示,明年小客车配置指标数量计划不作调整,仍为10万个,其中,普通指标4万个、新能源指标6万个。

此外,针对公众提出的征收拥堵费和发放郊区牌照等政策建议,交通委回应称,后续将进一步深入研究。

柏文喜谈到,小客车摇号新政在操作的过程中可能还会存在一些问题和矛盾,需要从整体上进行系统性的考虑和市场化的引导“比如未来新能源企业增量和充换电条件的匹配问题,如果两者不同步或者充换电条件不稍微超前落实的话,新能源汽车的使用就会非常不便,而充换电条件的超前建设又会给市场化建设与投资主体带来经营压力。因此,我建议在汽车动力结构转换期间,是否可以采用新能源价格补贴和双动力源的方式,来引导汽车动力选择和充换电基础设施建设,以市场化的方式快速推进,而不是采取一刀切的新能源单动力的强行切换,给市场和用车都造成混乱和不便。”

王鹏也告诉北京商报记者“目前解决交通拥堵,全世界大概有三个路径。一是通过道路规划,但很难短时间内实现,比如通过规划轻轨、地铁等,是建设持续推进;二是控制来源,比如外地车的限行、摇号获得车牌等;第三种则是内部挖掘,比如个人名下有多辆汽车的。我觉得未来统筹管理的范围或许会延伸到不在京工作、居住等人士名下的车牌号。”

北京商报记者 陶凤 王晨婷

西街观察 Xijie observation

直播带货不只是“术”

张绪旺

分众传媒创始人江南春最近抛出问题:为何越来越多企业陷入“价格血战”?他认为,人口红利和流量红利消失使得企业进入存量博弈的阶段,很容易出现“量价双杀”,即价格往下降,流量成本往上升,最终使得利润变得非常微薄。企业搞流量、短视频、直播等等基本上是一个术,短期都见效,解决不了生意长期发展的问题,最终还是要靠品牌赢得人心。

江南春是广告产业大佬,深谙营销之道,尽管分众擅长的户外广告和互联网广告形式不同,但生意的本质区别不大。因此,他对直播带货的定义颇为看衰,有点饮鸩止渴的味道。

未到终局难言胜败,直播带货是非多,过去一年经常反转。江南春这样的担忧屡有先例,有董明珠这类大佬前期反对、后期“真香”,也有A股上市公司蹭网红拉股价,但业绩依旧一塌糊涂。

往更久远的时间寻根问底,直播带货的争议,与电子商务、社交营销等新概念兴起时别无二致。而这两类老概念,也缔造了阿里、拼多多等根基相对稳固的平台,以及小狗电器、御泥坊、元气森林等制造业网红超级品牌。

江南春的话,是敲警钟于未然之前,对蹭流量、赚快钱的企业和品牌,是苦口良药;对彷徨不知所措的企业,也算一针镇定剂。

但从长远来看,短视频、直播的新媒介趋势,直播带货无疑将是主流营销手段;就好比图文阅读时代,以商品橱窗陈列为主要模式的电商网站。

本栏认为,江南春“直播带货基本上是个术”的论断,还是情绪化地带了老派企业家保守的一面。如果说与互联网相结合,是所有产业的必然出路,直播作为互联网渠道新阶段的外在体现,就不只是“术”的层面,而是“道”的维度。

老派企业家审慎的思维固然可敬,但往往与新事物对立,放大到企业战略上容易变得保守。况且,“最终还是要靠品牌赢得人心”,并不是老派企业家经营之道的专宠,更不是直播带货等新概念的对立面。

没有互联网,经营企业也不再是“酒香不怕巷子深”的顾影自怜;有了互联网,并且这部分比重越来越大的时候,品牌是一个综合话题,包含产品的四大评价维度:质量、销售、服务以及营销。

直播带货,与销售、服务和营销均是紧密相关,事关产品评价维度的“四分之三”,就不再只是“术”所能敷衍了之。

只不过,目前,直播带货的“营销气息”太过浓厚。不同企业有不同的选择,不同企业的不同阶段有不同的选择,直播带货仍非必选项。

既然谈到未来,恰恰是节点的把握、对新事物的认知,决定了企业能否决胜未来。

互联网历史上产生了很多风口,有些是产品、赛道性质的,比如共享单车、社区团购;有些是趋势、通用性质的,比如移动互联网、人工智能、直播带货。

对于产品、赛道型的风口,并不适合所有行业:卖矿泉水的没必要强行与共享单车关联;但对于趋势、通用型的风口,企业搭不上班车一定会掉队。不夸张地说,卖矿泉水的,未来也要用到人工智能,没有第二种选择。

(上接1版)

11月我国外贸进出口增7.8%

就前11个月整体而言,我国对东盟、欧盟、美国、日本和韩国前五大贸易伙伴进出口仍呈增长态势。其中,东盟为我国第一大贸易伙伴,我国与东盟贸易总值为4.24万亿元,增长6.7%,占我国外贸总值的14.6%。欧盟为我国第二大贸易伙伴,与欧盟贸易总值为4.05万亿元,增长4.7%,占我国外贸总值的13.9%。

美国为我国第三大贸易伙伴,中美贸易总值为3.65万亿元,增长6.9%,占我外贸总值的12.6%。其中,对美国出口2.82万亿元,增长6.9%;自美国进口8233.2亿元,增长7.2%;对美贸易顺差2万亿元,增长6.8%。

中钢经济研究院高级研究员胡麒牧对北京商报记者表示“今年受疫情影响,美国有巨大的医疗物资进口需求,另外由于美国国内复工情况较差,一些本来在国内生产的订单也转到中国,变为进口需求,所以应当说,在人民币升值的过程中,中国对美贸易顺差依然在增加,不是中国主动扩大对美出口,而是与美国疫情防控不力有巨大关系”。

此外,日本、韩国分别为我国第四、第五大贸易伙伴,贸易总值分别增长1.4%、0.9%。据了解,RCEP的签署为推动中日韩自贸协定谈判提速创造了良好条件。商务部新闻发言人高峰日前表示,将加快推进中日韩自贸协定谈判,力争尽早取得实质性成果,进一步提升市场准入和规则水平,打造“RCEP+”的自贸协定。

国家主席习近平也在11月27日表示,中方希望RCEP尽早生效,畅通贸易、促进投资,相互开放市场,推动产业链、供应链、价值链深度融合。

出口景气将持续

今年以来,在稳外贸方面,我国出台了一系列超常规、阶段性政策措施。例如,足额提高了1464项产品的退税率,已有2.5万家出口企业享受到政策红利。同时提高了退税办理速度,出口退税平均办理时间由去年的10天缩短到了今年的8天以内,提速20%,进一步减少了企业资金占压问题。

同时,贸易便利化水平持续提升。世界银行2020年的《营商环境报告》显示,我国单个集装箱进口、出口环节的合规成本,已分别降至318美元和330美元。今年9月,我国进、出口整体通关时间分别为35.02小时和1.86小时,通关效率明显提升。

一系列政策利好已经显现成果,未来,外贸形势又将走向何方?

在多数专家看来,我国出口景气现状仍将持续。庞超然表示“从未来一段时间看,疫情影响缓解、各国消费回补、跨境物流运输恢复等因素将持续推动未来几个月外贸增长,同时明年外贸同比计算也会得益于今年低基数情况”。

“目前虽然国外新冠疫苗都在加紧走审批流程,但疫情对经济的影响并不是单靠疫苗就能解决的,各种经济刺激计划也是必要措施,但目前欧美主要经济的经济体复苏都缺乏有效的计划和政策措施,单靠市场机制来恢复经济会把战线拉得很长。而且海外疫情二次暴发趋势已经显现,所以复工复产在短期内不会有转机。”胡麒牧则表示“预计今年底甚至明年上半年,我国依然会有疫情驱动的持续外需,虽然国外复工进程缓慢拖累我们的产业外需,但海外终端需求还是有支撑的,所以我对年底外贸形势还是相对乐观的。”

浙商宏观李超团队也认为,海外供给是决定进口增速的主导逻辑,疫苗短期难以实质性落地,全球疫情反复,海外供给能力的修复较慢,这决定了进口长期走势是渐进回升,外供大幅改善前,进口持续高增概率较低。