

# 防止大起大落 煤炭价格有了新机制

电价浮动范围上调4个月之后,煤炭价格也迎来了新的形成机制。2月24日,国家发改改革表示,已于近日印发通知,进一步完善煤炭市场价格形成机制,通知明确,要引导煤炭价格在合理区间运行。既考虑到上游煤炭企业的开采积极性,又考虑到下游发电厂成本压力,同时最大限度地压减游资炒作的空间,在有效衔接燃煤发电价格机制的同时,国家发改委正从全产业链的角度,为市场波动划出一个合理的缓冲区间。

## 秦皇岛下水煤打头阵

煤炭是关系国计民生的重要初级产品,其价格的波动直接关系着国民经济的正常运行。在2月24日召开的发布会上,国家发改委价格司司长万劲松介绍,完善煤炭市场价格形成机制,主要内容就是明确煤炭价格合理区间以及合理区间内煤、电价格的有效传导。

在价格方面,秦皇岛港下水环节和重点调出区域出矿环节成为率先“试水”的目标。通知显示,从多年市场运行情况看,近阶段秦皇岛港下水煤(5500千卡)中长期交易价格每吨570-770元(含税)较为合理,上下游能够实现较好协同发展。同时,综合考虑合理流通费用、生产成本等因素,相应明确了煤炭重点调出地区(晋陕蒙三省区)出矿环节中长期交易价格合理区间。

国家发改委价格司副司长周伴学表示,当煤炭价格达到区间上限每吨770元时,燃煤发电企业在充分传导燃料成本、上网电价合理浮动后,能够保障正常发电运行。当煤炭价格触及区间下限每吨570元时,煤炭企业能够维持稳定生产。同时,留出了足够空间,使煤炭价格能充分反映市场供需变化,有利于充分发挥市场调节作用。

去年10月,市场交易电价上下浮动范围由分别不超过10%、15%,调整为均不超过20%,如今,衔接市场化电价机制,其上游的煤炭价格也需要有相应的变化。万劲松表示,这次完善煤炭市场价格形成机制,与燃煤发电价格机制相衔接,实现了“区间对区间”。

中钢经济研究院首席研究员胡麒牧对北京商报记者分析称,我国煤炭自给率较高,对



煤炭价格的调控反映在产业链上,手心手背都是肉,既不能让煤炭企业持续亏损,也不能让火电企业持续亏损。因为前者关系到能源供给安全,后者直接影响民生和经济发展。所以此次国家发改委的调节,更注重的是在产业链上进行协调。国家发改委反复提及每一个环节都有合理的波动区间,这样就能保证每一个环节都有应对成本波动的消化能力,而不至于影响生产,最终影响整个国民经济运行中能源的供给。

## “三价联动”上下游协同发展

事实上,自上世纪90年代以来煤炭价格便逐步放开由市场形成,但受多方面因素影响,煤炭的市场机制还不完善,加之投机炒作推波助澜,部分时间还存在市场失灵的情况,导致煤炭价格大起大落。例如去年10月煤炭价格脱离供求基本面、短期内大幅飙升时,燃

煤发电行业就曾亏损严重,影响电力安全稳定供应,也损害了经济平稳运行。

国家发改委价格司副司长、一级巡视员彭绍宗提到,此次完善机制就是要着力解决“煤电顶牛”难题,实现煤价、上网电价、用户电价“三价联动”,推动煤、电上下游协同发展。

在接受北京商报记者采访时,中国人民大学副教授王鹏解释称,“煤电顶牛”其实就是煤和电之间的价格倒挂。正常情况下,煤、电两者之间的价格是一种相对顺畅联动的机制,但从采煤端来看,过去一段时间,相关整治之下,采煤行业重整,出现了区域的龙头,有助于形成统一的全国煤炭大市场,但同时也产生了一定的副作用,比如一定程度上控制了煤炭的价格。

而从电价方面来看,目前煤电之外还包括一些新能源发电,整体而言电力已经达到了供需平衡,为了提倡绿色能源发展国家也

进行了相关的电能改造,有些区域甚至出现了供过于求的情况,所以导致电价出现下跌。因此从整体情况来看,对于大量的发电企业来说,煤炭价格上涨、电价下跌、成本倒挂之下,利润降低甚至出现亏损,就出现了所谓的“煤电顶牛”情况。

彭绍宗强调,这次完善煤炭市场价格形成机制,进一步“追本溯源”,提出煤炭价格合理区间,实现了与燃煤发电“基准价+上下浮动不超过20%”电价区间的有效衔接,在合理区间内煤、电价格可以有效传导。这样,煤价、上网电价、用户电价通过市场化方式实现了“三价联动”,从根本上理顺了煤、电价格关系,破解了“煤电顶牛”难题。

## “不是对煤炭实行政府定价”

一直以来由市场主导的价格机制引来了官方的出手,也由此导致外界猜测,明确煤炭

价格合理区间是否意味着政府要对煤炭价格进行直接管理。对此,万劲松明确回应,提出煤炭价格合理区间,不是要对煤炭实行政府定价,目的是在坚持煤炭价格由市场形成的基础上,建立价格区间调控机制,实现有效市场和有为政府的更好结合,防止煤炭价格大起大落。

“这次进一步完善煤炭市场价格形成机制,既不是重回政府定价,也不是放任自流。也就是说,当煤炭价格在合理区间时,充分发挥市场机制作用,放手让市场主体自主交易形成价格,政府监管要‘到位不越位’,不得进行不当行政干预;一旦价格超出合理区间,立即采取调控监管措施,促进煤炭价格回归合理区间。”万劲松进一步解释称。

胡麒牧表示,煤电链条中的市场机制是一定要有的,它可以调节国民经济,例如煤炭价格涨了,煤电价格也涨了,那么下游的一些高耗能高污染企业会因为考虑成本而减产,从而调节国民经济的低碳发展,这就是市场机制发挥的作用,通过能源的约束助推低碳转型。

“我们一直都是‘有效市场,有为政府’,讲的就是市场失灵的地方政府要积极出台措施,而通过资本炒作、囤积居奇、误导市场预期导致大宗商品价格的剧烈波动,就是市场失灵的表现,需要政府进行监管和调节,保证整个火电产业链条从能源供给到火电生产再到下游的消费,都在一个合理可控的范围内,进而保障资源的高效配置。”胡麒牧说道。

而对于资本过度投机炒作的问题,发改委也作出了相应的回答。万劲松表示,从近年情况看,煤炭价格非理性上涨的背后都有资本过度投机炒作这个推手。这次我们进一步完善煤炭市场价格形成机制,提出煤炭价格合理区间,就是提前划定了政府价格调控监管的边界线,也给资本设定了红绿灯,有利于稳定市场预期,压缩投机炒作空间,能够有效防范投机资本恶意炒作”。

北京商报记者 杨月涵

## F 聚焦

# 公开计价规则 网约车抽成比例告别“不能说的秘密”

网约车司机跑一单究竟能赚多少?平台抽成占去多大比例?过去的“秘密”正逐渐透明化。继去年对网约车平台高比例抽成治理后,今年各部门将进一步实施交通运输新业态平台企业抽成“阳光行动”。2月24日交通部举行的新闻发布会透露,今年将督促主要网约车平台公司向社会公开计价规则,合理设定本平台抽成比例上限并公开发布,同时在驾驶员端实时显示每单的抽成比例。专家指出,从成本角度,还需要对网约车的扣费进行透明度优化,更加细致地体现出金额分配的细节。

## 驾驶员端显示抽成比例

网约车平台对司机的抽成比例直接影响到司机的收益,近年来少则20%、多则35%以上的比例一度被网约车司机所诟病。

为解决相关问题,交通运输部运输服务司副司长王绣春介绍,在网约车方面,今年将督促主要网约车平台公司向社会公开计价规则,合理设定本平台抽成比例上限并公开发布,同时在驾驶员端实时显示每单的抽成比例。同样,在道路货运方面,也将督促主要道路货运新业态平台公司向社会公开计价规则,合理设定本平台订单收费金额或抽成比例上限、会员费上限等,并向社会公开发布。

工信部信息通信经济专家委员会委员、中南财经政法大学数字经济研究院执行院长盘和林对北京商报记者表示,网约车计价透明度提升非常关键,这是全社会讨论网约车平台成本高低的基础,也便于未来进行价格监督,对于网约车平台来说,

透明度也是很好的标尺,有利于网约车平台就成本效益展开竞争,从而推动网约车平台市场化公平竞争。

事实上,自去年开始,网约车抽成比例高的问题就一再引发社会关注,有媒体报道称,网约车平台对司机的抽成高达25%,且提供给司机的抽成信息并不透明。去年7月23日,人社部等八部门印发《关于维护新就业形态劳动者劳动保障权益的指导意见》,就在订单分配、计件单价、抽成比例等方面作出相应规定。

随后,交通运输部等八部门于去年11月也印发了《关于加强交通运输新业态从业人员权益保障工作的意见》,要求网约车平台企业合理设定抽成比例上限,并在移动客户端和媒体上公开发布。每次订单完成后,平台在驾驶员端同时列明订单的乘客支付总金额、驾驶员劳动报酬,并显示抽成比例,保障驾驶员知情权和监督权。

盘和林认为,此次要求网约车抽成比例公开,至少能够引起消费者和车主的联合关注,有助于网约车通过抽成比例高低

进行竞争,也有利于网约车车主在抽成比例和网约车平台服务水平方面进行选择,推进多方市场博弈。

## 部分平台已可查收入明细

政策的不断强化在市场端有了响应。去年9月,易到用车对平台抽成政策进行了调整:取消传统抽成模式,变为信息服务费模式。即最低1元、最高5元,按照用户端结算金额抽取服务费。

而在此前,滴滴旗下的花小猪平台宣布,从去年8月20日起,花小猪打车将在深圳、重庆、苏州、哈尔滨等78个城市实行免佣,实时单(顺路单除外),每单只收取固定的信息费1.5元。

在抽成比例公开方面,北京商报记者从滴滴客服处了解到,目前滴滴司机已可以通过平台看到收入的流水,每一笔订单都有具体明细。

这也是自去年8月起试行的功能,在沈阳、长春、保定、秦皇岛、鞍山、淄博和安顺的滴滴司机可以率先体验透明账单,打开

滴滴车主端App中的“我的流水”页面,司机可一键查询“司机收入报告”。报告中包含前一天所有订单的平均收入占比、过去七天所有订单的平均收入占比,以及过去七天里每笔订单的收入占比。而滴滴平台存留占比即为100%减去司机收入占比。

“由于每个司机的出车习惯、出车时间、接单时长各不相同,每位师傅的收入占比也会有差异。比如高峰期奖励更多,订单定价也更高,打车热区奖励更多,夜间订单定价更高等。”滴滴方面曾就抽成比例问题作出这样的解释。

“近些年,伴随着整个网约车平台的优化,计价方式透明度正在不断提升,至少从目前的几个主要网约车平台来看,大部分都可以从司机端有效地看到每一笔交易里面的抽成比例、里程数、时长数等数据。”盘古智库高级研究员江瀚对北京商报记者表示;抽成比例公开,对于当前推动整个网约车市场的良性可持续发展,让每一个网约车司机知道自己的收入构成,实际上非常重要,这需要一个良性的机制,让司机受益能够真正落到实处。”

## 还需明确金额分配细节

虽然计价规则、抽成比例公开透明已成为不可阻挡的趋势,但对于很多企业来说,这些信息仍然是“不能说的秘密”,他们对进一步的政策还在观望中。在记者采访过程中,有网约车平台就表示不方便回答抽成比例相关问题。

某网约车司机董先生告诉北京商报

者:我所在的平台抽成比例大概在二十几个百分点,抽成都被公司抽走了,我们拿的都是实价。我是租车在跑,现在天天亏本,一天就赚二三百,起码要300才能保本”。

“疫情期间每天没啥事,我们就是给租车公司和平台打工。”网约车司机季先生表示,跑网约车赚钱并不容易,有时是靠疲劳驾驶在撑着:“正常跑的话行情差的时候一天赚二三百,行情好的时候500块左右,就算9个小时跑299块也是靠熬时间的,除去奖励的话,流水不算高。”

“目前网约车平台做得还不够到位,透明度应该更加明确。”盘和林对北京商报记者表示,他举例称:“如果网约车抽成获得10元,但是这10元里面,有5元用于网约车平台业务的多元化,从成本上看,的确网约车平台成本很高,但实际上这部分钱并非网约车服务所必须。所以,还是要对网约车的扣费进行透明度优化,更加细致地体现出金额分配的细节。”

对于下一步工作,王绣春表示,交通运输部将进一步细化工作部署,确保取得实效:“前段时间,我们与各平台企业进行了对接,就落实民生实事工作进行了部署。各平台企业积极响应,正按照要求细化制定具体实施方案。”

王绣春介绍,将督促主要平台企业科学合理设定计价规则和抽成比例、会员费上限,加快完善软件功能,实现实时显示抽成比例,加强跟踪督导,持续跟踪掌握目标任务进展情况,定期开展工作调度,确保完成各项目标任务,全力维护从业人员合法权益。北京商报记者 杨月涵 吕银玲