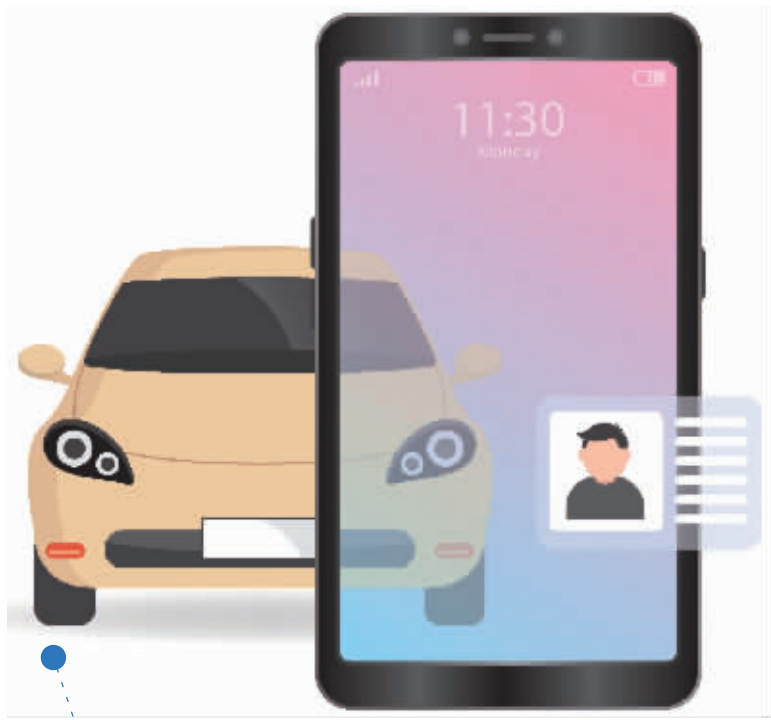
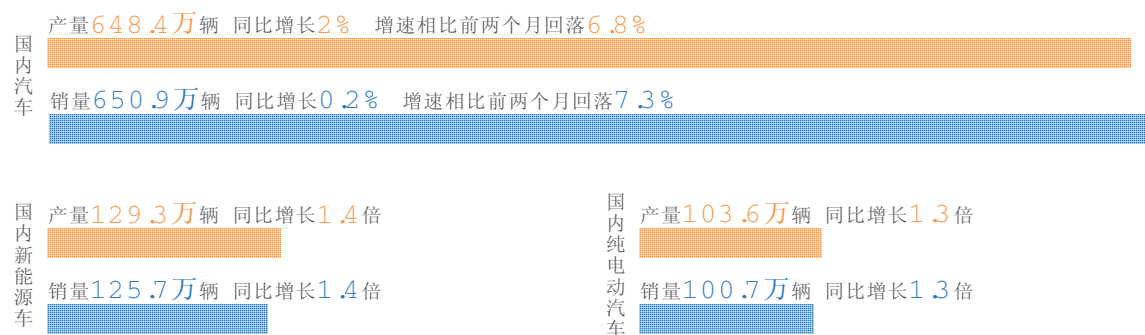


北京新能源指标放榜 车企激烈抢单



最高240分,最低56分,5月26日上午,北京2022年家庭新能源小客车指标配置结果公示,入围家庭的积分情况也随之出炉。根据此前一天的通报,截至今年3月8日24时的申请,家庭新能源小客车指标申请超过22万个,个人新能源小客车指标申请直逼43万个。而“一号难求”意味着今年首期新能源小客车指标配置将产生7万张新车订单。北京商报记者了解到,各车企密集推出优惠购车新政策,欲锁定新增指标订单量。



>>> 今年一季度国内汽车销量情况

家庭最低56分入围

倾斜无车家庭已经成为北京小客车指标配置的重要标准。根据5月26日发布的结果,本期配置家庭新能源小客车指标44520个,个人新能源小客车指标19080个,单位新能源小客车指标3600个。聚焦家庭新能源小客车指标配置情况,其中入围分数最高的家庭为240分,家庭代际数为3代,最低分为56分,家庭代际数为2代。

2021年起,北京小客车数量调控新政开始实施,其中增加以“无车家庭”为单位摇号和积分排序的指标配置方式,成为此政策优化调整中最核心的内容。据悉,这一做法能够通过赋予“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。

从整体情况来看,小客车指标配置则明显向新能源倾斜。去年末发布的《关于2022年小客车指标总量和配置比例的通告》就曾提到,2022年小客车指标年度配额为10万个,其中将普通指标额度由2021年的4万个调减为2022年的3万个,同步将新能源指标额度由6万个调增为7万个。

政策倾斜之下,民众意愿也有所改变。根据北京市小客车指标调控管理办公室的通告,与2021年相比,今年家庭新能源小客车指标申请上升67260个,个人新能源小客车指标申请上升25111个,新能源小客车申请数量正在持续上升中。据悉,5月26日新能源指标配置结束后,按照《申请小客车指标办事说明》,6月26日、12月26日将进行普通指标配置。

被偏爱的新能源车

政策的倾斜来源于“双碳”目标的推动。去年国务院印发《2030年前碳达峰行动方案》,提到了“碳达峰十大行动”,交通运输绿色低碳行动便是其中之一。

2021年交通运输行业公开数据显示,中国汽车行业全年碳排放130亿吨,80%碳排放源自化石燃料,且主要来自全国3.2亿辆燃油车。今年初举行的促进绿色消费新闻发布会也曾提及,相比传统燃油乘用车,现有新能源乘用车每年在使用环节减少碳排放1500万吨左右。

北京上个月发布的《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》也曾明确提及,要逐步增加新能源指标占比,引导小客车进一步向

新能源车发展,鼓励存量小客车“油换电”。

而在使用层面,新能源车也获得了越来越多的青睐。“抛开小客车本身售价不谈,新能源小客车整体用电花费比燃油车要划算一些。”江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔向北京商报记者分析:目前,100公里的里程下,新能源车平均耗电15度,如果按两块钱1度电算的话就是30元费用。如果是燃油车的话,百公里油耗大概在8升左右,按最新油价平均9元/升左右计算,油费就是70元左右,相同里程下燃油车的使用成本几乎是新能源车小客车的2倍。”

不过,新能源车的推广也面临着一定的困境。张翔指出,由于我国目前新能源车的充电桩普及率没有加油站高,且新能源车充电耗时也比加油慢,在具体使用过程中,新能源车的使用体验感可能会略逊一筹。

新能源车是大势所趋,但对于北京这种大城市而言,有限的指标与数量庞大的私人汽车需求之间仍存在距离也是事实。根据北京市小客车指标调控管理办公室发布的《关于2022年北京市新能源小客车指标申请审核结果和配置工作有关事项的通告》,截至2022年3月8日24时的申请,家庭新能源小客车指标申请共计221204个,而配置指标额度仅为

44520个;个人新能源小客车指标申请共计428240个,配置指标额度为19080个;单位新能源小客车指标申请共计24487家,配置指标额度为3600个。

为此《北京市“十四五”时期交通发展建设规划》中提及了一个关键的表述:加快推动小客车由购买管理向使用管理转变。在具体措施上,提到运用科技、经济、法律、行政等手段,在管好道路停车基础上,强化居住区停车管理和单位停车管理,综合施策“以静制动”,调控小客车使用需求,降低小客车使用强度。

那么由购买管理向使用管理转变还有哪些可能?张翔提出了引进“减少碳排放积分”的方式:比如说车主如果每周不开车的天数比较多的话,就给他送积分,积分到一定程度给予奖励。其实这也是一种变相的限行,通过这种方式减少马路上车辆的数量,从而降低交通压力。”他解释道:“主要是鼓励买新能源汽车,现在北京也在准备要增加新能源汽车的牌照额度,在增加新能源汽车保有量的同时降低油耗,减轻交通压力。”

市场开打争夺战

北京新能源小客车指标配置的同时,各

车企也开启抢单模式。

特斯拉相关负责人对北京商报记者表示,北京新能源小客车指标配置期间,特斯拉推出云试驾、云看车、送车到家、自助提车等服务。

与特斯拉一样,上汽大众也将通过线上直播方式集客。上汽大众相关负责人对北京商报记者表示,此时上汽大众采用线上直播方式也意在吸引更多消费者,在北京市场争取更多份额。

小鹏汽车针对北京新指标客户,推出上门试驾可获500元京东卡、订车5000元可抵1万元使用,以及赠送首年2000度充电额度的优惠。

此外,哪吒汽车还将推出购车季,该购车季将为北京持标用户推出12项权益,最高价值4.5万元。

不仅车企拿出各项优惠政策,一线各经销商也开启抢单模式。

“北京新能源小客车指标配置前后,是各经销商竞争最激烈的时期,指标配置前店内已制定出优惠政策。”北京现代4S店销售人员小王告诉北京商报记者,店内提前制作优惠海报后,各销售人员会在微信朋友圈转发,进行一波宣传。同时,销售人员还会给此前到店登记过的意向客户打电话,进行沟通并告知店内活动等,这些都是指标配置前店内便计划好的流程。

车企和经销商争抢北京新能源汽车7万张新增订单,与目前的车市压力不无关系,新能源汽车已成为车市增长引擎之一。

不过,在车企加大优惠和宣传力度的同时,如何推出更具有产品力的车型也是竞争关键。

“购置税减征等政策支持与市场需求的推动下,经过13年发展的北京新能源汽车市场已迎来变革,北京已成为国内智能网联汽车技术研发、道路实验的前沿阵地。随着《北京市智能网联汽车政策先行区总体实施方案》出台,不仅为智能网联汽车发展提供明确指引,也让追求更佳出行体验的北京市民将目光转向高智能、高品质的新能源车型。”上述相关负责人表示。

北京商报记者 刘洋 刘晓梦 实习记者 陆珊珊

X 西街观察 Xijie observation

教材插画惹争议,美育仍任重道远

张绪旺

五育并举,德智体美劳缺一不可,本该承担教书育人重要功能的教材本身却翻了车。5月26日,针对小学数学教材插图争议,人教社发布说明,已着手重新绘制有关册次数学教材封面和插图,改进图画画风,提高艺术水平,发挥教材封面和插图的育人作用。

审美,是人之所以为人,而区别于其他生物的特殊所在,这样一种理解世界的特殊形式,有理智有感情,最终导向世界观、价值观、人生观的成形。不夸张地说,审美养成是否正确,相当程度上决定了一个人实现自我、贡献社会之路上的是与非。

中共中央办公厅、国务院办公厅2020年印发的《关于全面加强和改进新时代学校美育工作的意见》指出:美是纯洁道德、丰富精神的重要源泉。

所以,审美重要,面向儿童和青少年的美育更为重要。作为教育改革的重要组成部分,我们的美育处在从弱到强的探索路上,审慎的态度贯穿了方方面面。

回到小学数学教材插图争议这件事,不同人有不同的解读,就像不同人有不同的审美。但争议的最终目的应该一致,那就是如何为正确的审美、正确的美育护航。

花花世界,本就美不胜收,二次创作,更是新奇不断。近些年,关于美,从源远流长的琴棋书画、诗词歌赋,到Z时代、二次元青睐动漫卡通、影视爱豆……美

的概念有冲撞有交融,伴随着社交网络传播带来了指数级的信息膨胀。

但无论美的概念多么丰富,人类对美的基本定义不会迥异,更不能以“丑”为美。那些出现在教材上的插画,或写实、或卡通,或温婉、或豪放,美的层次或有不同,但让大多数人不舒服、没愉悦感的,一定不是美的。

成年人的审美纠偏尚且不易,上升到少年儿童的美育责任上,就更加任重道远。

教育部体育卫生与艺术教育司司长王登峰说过,美育是教育的“磨刀石”。

现在看来,美育这块磨刀石本身,也得好好打理。

相对于商品化美育产品,教材的特殊性必然引发更大关注。正如人教社的说明,既要组织专家认真研究,也要对社会各界好的意见建议虚心采纳。从这个角度,今天引发的争议令人担忧,也值得庆幸,全社会一起关注青少年美育,是好的开始。

也有专业人士从市场角度提出建议,认为教材这类传统出版类目,与插画画手的供需关系,尚未真正与市场接轨,在成本无法匹配人才的因素下,容易出现劣币驱逐良币的局面。

说到底,于社会责任,于市场规律,教材插画引发的争议,皆因审美错位,也就意味着美育是个大工程,从态度到行动,都需要下大力气。

医保局:常态化核酸检测费用由各地政府承担

在疫情防控的背景下,全国已有超10个千万级人口的大城市实现核酸检测常态化,但由此带来的费用问题也逐渐衍生出了诸多猜测。对此,5月26日,国家医保局回应称,按照《关于做好新冠肺炎疫情常态化防控工作的指导意见》关于加快推进新冠病毒核酸检测的实施意见,常态化核酸检测费用由各地政府承担,目前各地均由财政部门对常态化核酸检测提供资金支持。

风波起于一份估算的“账单”。几天前,华创证券研究所所长助理、首席宏观分析师张瑜和高拓发布的一篇名为《核酸这本账》的文章中估算称,结合检测量和单价变化,测算疫情至今核酸费用约3000亿元,其中今年前4月已花近1500亿元。一个被遗忘、但至关重要的测算前提,是常态化核酸费用约80%由医保负担,各级财政仅需支付约20%。而全国医保仍有3.6万亿元“余粮”,足够全民2天一测3年半。

这一估算的数据也引发了外界关于医保基金的讨论,有人一度担心常态化核酸检测费用的扩大是否会进一步导致日后人们正常使用医保基金遭遇报销难题。随着讨论的发酵,5月25日,有媒体报道称,全国多地医保部门近日陆续收到国家医保局抄送的一份函件,其中明确提出,用医保基金支付大规模人群核酸检测费用,不符合现行医保政策规定,要求相关地区立即整改。

在接受北京商报记者采访时,中国社科院世界社保研究中心秘书长房连泉表示,从

来源看,财政主要依靠税收,相当于国家的钱,而医保基金主要是参保人的专项存款,主要用于看病的基金,一般来讲医保基金有规定的用途,包括门诊或者住院看病的费用。

“核酸检测属于公共卫生政策,是公共防疫的需要,理应由财政支付,这是两个不同的渠道。”房连泉提到,前两年确实有地方曾以医保基金对核酸检测费用进行支付,但规模很小。现在要进行常态化的核酸检测,规模特别大,其支出对于很多地方的医保基金来说负担就会非常重,一旦持续下去,医保基金就会兜不住。

事实上,早在2020年,国务院应对新冠肺炎疫情联防联控机制综合组便已印发《关于加快推进新冠病毒核酸检测的实施意见》,其中明确提到,具备条件的地区将检测试剂和耗材纳入省级集中采购平台采购范围并简化招标采购程序“应检尽检”所需费用由各地政府承担;“愿检尽检”所需费用由企事业单位或个人承担。

对于近期的舆论,国家医保局负责人也

回应称,开展常态化核酸检测,能够及时发现新冠肺炎病毒传染源,迅速锁定管控目标、有效切断传播途径,是落实“动态清零”总方针的有效手段。为了抗击新冠肺炎疫情,国家医保局切实履行医药耗材价格管理职能,部署各级医保部门采取跨省联盟集中采购、竞价挂网、区域价格联动等措施,持续将检测产品价格导入更低区间;广大检测机构也不断优化采、运、检各环节工作,持续降本增效。在此基础上,新冠病毒核酸检测连续多轮降价,不断降低疫情防控成本。

5月25日,国家医疗保障局办公室、国务院应对新型冠状病毒肺炎疫情联防联控机制医疗救治组发布关于进一步降低新冠病毒核酸检测和抗原检测价格的通知,提到进一步下调公立医疗机构新冠病毒核酸检测的政府指导价。各省份要将单人单检降至不高于每人份16元;多人混检统一降至不高于每人份5元。值得注意的是,国家医保局上一次要求调降核酸检测费用的时间就在4月2日。

多地也已经采取了相应的措施降低了核酸检测的费用。不久前,广州交易集团旗下广州药品和医用耗材集团采购平台刚刚发布调整新冠病毒检测试剂联盟集采部分中选品种价格的相关通知。

其中,新型冠状病毒2019-nCoV核酸检测试剂盒(荧光PCR法)最低价格降至3.5元,最高降价幅度达57.41%;新型冠状病毒2019-nCoV抗原检测试剂盒(胶体金法)更是降至最低的3.95元;一次性病毒采样管最低价格降至1.11元,最高降幅达73.25%。

北京商报记者 杨月涵