

■关心足球

国务院新闻办公室于昨日在国务院新闻办新闻发布会厅举行发布会，请国家体育总局副局长冯建中介绍《关于加快发展体育产业促进体育消费的若干意见》贯彻落实情况，并答记者问。冯建中介绍，国务院和中央领导层非常关心足球，经常对足球有许多指示和要求。第二，在中国大量繁重改革任务的情况下，专门为足球改革出台了文件。

■考察发改委

据央视网消息，12月7日，国务院总理李克强到国家发改委考察，并主持召开“十三五”规划编制工作国内外专家座谈会。李克强指出，要继续从供需两侧发力推进结构性改革，规划要把创新驱动放在核心位置，围绕培育新动能、改造提升传统动能，以“大众创业、万众创新”带动产业升级，推动新产业、新业态、新模式更多涌现，适应市场需要并带动更多就业。

■扶贫搬迁

昨日从国家发改委消息，国家发改委、扶贫办会同财政部、国土资源部、人民银行五部门联合印发《“十三五”时期易地扶贫搬迁工作方案》，明确了“十三五”时期易地扶贫搬迁工作的总体要求、搬迁对象与安置方式、建设内容与补助标准、资金筹措、职责分工、政策保障等，提出力争完成1000万人口搬迁任务。

■教授解聘

大闹上海飞纽约航班的西南财经大学海外短期讲座教授卢勇，已经因此被校方解聘。昨日，西南财大发出情况通报和处理意见称，从即日起解除与卢勇的聘用合同关系。卢勇现为美国宾州州立大学副教授，2015年8月他被西南财大聘为海外短期讲座教授、互联网金融研究中心特聘主任。

■登门道歉

昨日，退休厅官游泳被城管拿走衣服的新闻持续升温。当事人毕国昌表示，昨日下午，海南天涯区副区长、城管局局长，还有涉事两名城管等一行5人，提着水果花篮，来到他家道歉。他表示，“当事人态度很好，已经原谅他们了”。

栏目主持: 陶凤

11月CPI料将企稳 约上涨1.3%

北京商报讯(记者 肖玮 张畅)在连续两个月下滑之后，居民消费价格指数(CPI)或迎来企稳。今日，国家统计局将发布11月CPI和PPI两项重要经济指标，截至记者发稿时，已有交通银行、招商证券、海通证券等多家金融机构对上述数据走势做出了预测，各方普遍预计，由于猪肉等食品价格未见回暖迹象，居住、能源等非食品价格温和上涨，11月CPI涨幅将维持在1.3%，与10月持平。作为食品类商品的重头，猪肉价格的涨跌往往直接影响CPI走势。招商证券首席宏观分析师谢亚轩预计，北方入冬后，中国经济进入淡季，从统计局公布的50个城市主要农副产品平均价格和商务部公布的每周高频数据来看，除鲜菜之外，各分项价格均出现下跌，猪肉价格更是持续下滑，蛋和鲜果价格也未回升，将导致11月CPI涨幅持续在低位徘徊。由于国内经济未起色，需求不足加剧商品价格下行，短期内通缩仍为物价主要风险。统计专家、中国社科院全球宏观经济研究室副主任刘仕国也表达了同样的观点，“现在主要是蔬菜水果的收成季节，猪肉出栏量也比较多，食品类商品供应充足，但是需求量并没有出现大幅增加，所以物价总体是缓慢上涨的状态，11月CPI不出意外应与上月持平”。值得注意的是，尽管权重最大的食品类价格开始回温，但影响居民消费价格八大类商品中的居住、交通和通信等涨幅仍较平稳，因而能托底CPI温和上涨。

2020年三大城市群将建1小时交通圈

据新华社电 昨日，国家发改委消息称，到2020年，京津冀、长江三角洲、珠江三角洲三大城市群基本建成城际交通网络，相邻核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现1小时通达。根据国家发改委、交通运输部联合印发的《城镇化地区综合交通网规划》，到2020年，其余城镇化地区初步形成城际交通网络骨架，大部分核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现1-2小时通达。届时，我国城镇化地区城际铁路运营里程将达到3.6万公里(其中，新建城际铁路约8000公里)，覆盖98%的节点城市和近60%的县(市)；新建和改扩建国家高速公路约1.3万公里。规划确定了21个城镇化地区，即京津冀、长江三角洲、珠江三角洲、长江中游、成渝、海峡西岸、山东半岛、哈长、辽中南、中原、东陇海、关中-天水、北部湾、太原、滇中、黔中、呼包鄂榆、兰州-西宁、天山北坡、宁夏沿黄、藏中南等，以及其他陆路边境口岸城镇化地区，这些城镇化地区涵盖215个城市，包括核心城市和节点城市。目前，人口和GDP分别约占全国的65%和90%。根据规划，到2030年，我国将基本建成城镇化地区城际交通网络，核心城市之间、核心城市与周边节点城市之间实现1小时通达。

2017年京津冀将实现交通“一卡通”

北京商报讯(记者 肖玮 南溥博)昨日，国家发改委、交通部联合召开“推进京津冀交通一体化发展，加快城镇化地区综合交通网建设”媒体通气会，发布并解读《京津冀协同发展交通一体化规划》。交通运输部规划司司长于胜英介绍，2017年将在京津冀主要城市之间实现常规公交、轨道交通、出租车等交通“一卡通”。国家发改委基础司副司长任虹表示，《规划》提出将实现区域内快速铁路覆盖所有地级及以上城市，高速公路覆盖所有县城，京津石“1小时通勤圈”，京津保唐“1小时交通圈”。此外还将新建或改扩建综合客运枢纽，推动不同运输方式之间客运联程联运，不同运输方式之间换乘时间不超过10分钟等等。预计未来，北京、天津、石家庄的公共交通机动化出行比例达到60%以上，保定、唐山等公共交通占比也将超过半数。而在航空交通领域，《规划》提出，加快北京新机场建设，增强天津滨海机场区域枢纽作用，充分发挥石家庄正定机场比较优势，鼓励三地机场、航空公司调整优化运力部署，合理安排航线航班。此外，三地机动车通行政策将统一化管理，未来，京津冀将统一京津冀地区机动车注册登记、通行政策、排放标准、油品标准及监管、老旧车辆提前报废及黄标车限行等政策。

五矿集团与中冶集团实施战略重组

两大矿业央企寒冬“闪婚”

在新一轮国企改革中，通过兼并重组让国企迅速做大做强是主要思路，继中国南北车合并为中国中车后，南北两大矿业巨头也终于牵手。昨日，北京商报记者从国资委获悉，经国务院批准，中国冶金科工集团有限公司(以下简称“中冶集团”)整体并入中国五矿集团公司(以下简称“五矿集团”)，成为其全资子公司，中冶集团不再作为国资委直接监管的企业。但在钢铁、矿业等行业因需求不振、环保压力增大而处于寒冬之时，矿业集团形成合力后能否突围尚待观察。

并购实现资源互补

据悉，此次重组的两个企业都是业内的龙头企业。其中，五矿集团是以金属、矿产品开发、生产、贸易和综合服务为主的大型国际化企业集团，去年实现营业收入3227.57亿元，位列世界500强第198位，在金属类企业中排名第四位。中冶集团则是全球最大的冶金建设承包商和冶金企业运营服务商，是国内产能最大的钢结构生产企业。从经营的范围上看，五矿集团的业务覆盖面明显大于中冶集团，但二者业

务互补性较强。中冶集团在国内传统冶金工程市场居领先地位且拥有先进的冶金设备制造技术，而五矿集团旗下则拥有有色金属与黑色金属等多个板块，合并后双方能够实现资源共享，亦能降低成本。业内人士指出，中冶集团和五矿集团的战略重组是国企改革顶层文件发布后，央企兼并的第一个大动作，后续还会有若干家国企走上兼并重组的道路。日前出台的国企改革文件顶层方案已明确提出，将逐步清理退出一批、重组整合一批、创新发展一批国有企业。随着国企改革的推进，中国企业研究院首席研究员李锦表示，国企兼并重组的脚步正逐步加快。

推动产业结构调整

在国企改革的大背景下，国企兼并重组并不少见。“但此次中冶集团变身为子公司，被五矿集团完全吸收，这样的方式在过去的案例中并不常见。”国资专家、上海天强管理咨询有限公司总经理祝波善说。

在祝波善看来，按照以往惯例，国企

重组时由于涉及到人事等问题，一般都是强强联合的方式合并，除非是企业经营惨淡，甚至资金流出现问题，才会让一家成为另一家子公司。如今，五矿和中冶的经营状况并未出现大的问题，采用“子公司”方式，应该主要是考虑到两家企业未来将调整主营产业结构等。

“随着我国经济进入新常态，企业数量过多、产能过大、产量过高的钢铁业出现种种弊端，特别今年前10个月，全国大中型钢铁企业亏损面接近50%，钢铁业重点地区河北省钢铁业亏损面高达60%，让产业变革已不得不为。”祝波善说，“值得注意的是，除了矿业外，中冶集团的主营业务为钢结构生产，在我国我国钢铁产业产能严重过剩，且钢铁需求趋弱时，中冶未来的前景并不乐观，而五矿的业务更广泛，将中冶收入囊中后，可以根据自身业务版图调整两家企业的心重。”

帮助企业走出寒冬

近年来，举步维艰的钢铁、矿产行业亏损面逐步扩大，不少企业都在尝试转型，但也遭遇重重困难。

而作为行业龙头企业的中冶集团和五矿集团，它们的资产体量相对较大，转型难度比一般企业更大，而通过这样的并购方式，转型的难度也将有所减低。“一方面，通过企业的合并重组，将实现企业不良资产的整合，以中冶集团为例，中冶集团拥有不少大型钢厂，但由于行业普遍低迷，钢厂能接到的订单并不多，而合并重组将试图解决这些钢厂的出路。另一方面，此次合并打通矿产和炼钢产业链，降低运营成本，更好地提供市场需要的产品和服务。”祝波善说。

另一方面，五矿集团与中冶集团的战略重组，也被质疑是否会带来行业垄断问题。“考虑到此次合并的两家企业所处行业大多产能过剩，整体形势低迷，很难形成真正的垄断，走出寒冬才是企业面临的最大挑战。”祝波善说，“现在钢铁、矿产、煤炭等产业产能过剩的原因，很大一部分是因为国有企业的投资失控、效率不高、投资成本巨大所致。通过央企重组并购，可以整合这些行业上的国有资本，调整产能结构。”

北京商报记者 蒋梦惟 黄维臻

今日评 Today's review

供给侧绕不过的减税降费

韩哲

税的呼声一浪高过一浪，李克强总理也表示，要推动结构性减税。个税改革是第一枪，市场希望改革的结果是真正减负，从而让供给侧改革，由知及行，知行合一。

对中国经济最新的政策表述，是有关“四个歼灭战”，即化解过剩产能、降低企业成本、化解房地产库存、防范化解金融风险。每一个都不容易，都必须在供给侧实现大胆突破，否则就将陷入僵持。这其中，降低实体经济企业的成本是重中之重，而这又绕不过减税和降费，否则便成空谈。减税将会产生两个影响，一个是让企业和个人有钱投资和消费，另一个是迫使政府缩小规模，约束权力使用。对于政府而言，这个决心不好下。道理虽然都懂，但触及利益确实比触及灵魂还难。

中国经济活力很大一部分是来自民营企业，而它们的税负最为强烈。因为国有企业通常能够获得

财政补贴和廉价贷款，对税负的敏感程度不高。减税的另一个原因也在于如果税收继续维持在结构性的较高水平，将会使得市场开始劣化，也就是偷税漏税的企业活下来，遵纪守法的企业被淘汰，这样的结果，既不利于市场，也不利于法治。

减税之外，降费也同样重要。企业的社保费用负担过重，横向往向怎么比较，都是不争的事实。政府并没有支付养老的转轨成本，因此企业是在一个很高的社保缴费水平上负重前行的。在经济高速发展时期，这个社保支付成本还能够消化掉，但在经济下行阶段，接近40%的社保费率(主要是养老金)，已经是结结实实的制度成本，影响企业的竞争力，甚至危及到企业的存活。面对养老金支付压力与日俱增和社保费率提高几无承受可能之间的矛盾，政府应该敢于“割肉”，通过划拨国有资本充实养老金池子，将是一道必答题。

红色预警北京停限产企业已达2100家 重点集中化工、建材、家具等行业

北京商报讯(记者 蒋梦惟)随着北京空气重污染预警由橙色提升至红色，根据应急预案，企业停限产规模也进一步升级。昨日，北京市经信委发布消息称，红色预警下，全市停限产企业达到2100家，重点集中在石化化工、建材、混凝土、家具、印刷等行业，部分橙色预警时的限产类企业措施升级为停产。北京商报记者梳理发现，目前北京停限产的企业数量，已经基本等同于抗日战争胜利70周年纪念活动期间停限产状态。

昨日，严重的污染天气已将全市的能见度降至较低水平。根据环保局昨日晚间发布的空气质量趋势分析，今日北京将仍处于静稳天气，湿度大，以弱南风为主。污染水平在区域背景下进一步上升，预计今日为重度污染级别，明日将达到严重污染级别。10日凌晨至中午，本市及华北东部地区地面转弱偏东北风，但由于湿度仍较大、且系统偏弱，污染物难以迅速得到有效清除，北京将仍处于中重度污染水平。预计午后随着北风加大，空气质量将逐步改善。重污染天气下，企业停限产是北京的一项传统应急措施。早在2013年北京修订《北京市空气重污染应急预

案》时，就有专家建议，应更充分地利用企业停限产这一手段遏制污染的蔓延，甚至提前改善有可能出现的重污染天气。

具体来说，业内表示，北京为应对雾霾等重污染天气采取应急措施大多都是在污染已经发生时才采取的，除了几次大型活动前，几乎很少有在污染天气发生前就针对即将发生的情况采取重污染企业暂时停产、土石方暂停开挖等提前应急措施，因此，截至目前，北京只能通过企业停限产对已经发生的重污染现象进行控制，但无法从根本上尽可能地去预防、避免发生。对此，该专家表示，延长污染天气预测周期，给停限产留出在污染发生前停限产的“时间差”十分重要。

北京公众环境研究中心主任马军建议，如果要进行更有效的重污染天气应急预报，就需要相关部门更加精准地预测污染天气，加强预报能力，并且要针对不同的区域定制更有效的应急措施。

据悉，昨日于12月10日期间，市经信委将派出17个督查组赶赴各区，加大对停产、限产企业措施落实情况

北京再引13个重大项目 涉及金额270亿

通州将建北方最大内陆港

伸至北京，为北京口岸经济区的建设和发展提供独特的支持，是京津两地协同发展的一次突破性尝试。”北京市投资促进局相关负责人告诉北京商报记者。

另外，北京商报记者注意到，在此次投资北京的企业中，韩国浦项制铁集团显得有些特别，因钢铁企业一向被贴上重污染、高能耗的标签，而作为全球最大的钢铁制造厂商之一，浦项制铁的落户颇令人意外。不过，据相关工作人员透露，此次，浦项制铁集团并非要发展钢铁主业，而是计划通过旗下在京企业投资40亿元，建立中韩科技创新中心，主要用于各类新材料、新工艺的科技研发。

针对北京引资新趋势，北京市商务委副主任申金升介绍，北京是我国首个也是目前唯一的服务业扩大开放综合试点城市，正在构建“6+1+5”扩大开放格局，接下来，北京在科技服务、互联网和信息服务、文化教育服务、金融服务、商务和旅游服务、健康医疗服务等六大重点领域加大对外开放。

11月进出口持续下滑 全年外贸负增长已成定局

北京商报讯(记者 肖玮 南溥博)国家海关总署昨日发布数据显示，今年前11个月，我国进出口总值为22.08万亿元人民币，同比下降7.8%。在还剩下一个月的时间里，今年完成外贸增长6%左右的目标已无可可能，但放眼长远，随着自贸协定、自贸区扩容及“一带一路”等战略的不断发酵，进出口有望扭转今年以来的颓势。

单看11月的外贸表现，进出口总值2.16万亿元，同比下降4.5%。其中，出口1.25万亿元，下降3.7%，连续第五个月下滑。在此之前的4个月出口降幅分别为9.5%、6.1%、1.1%及3.6%，出口降幅在经历了3个月的收窄之后又反弹至11月的-3.7%。

商务部研究院国际市场研究部副主任白明表示，国际市场复苏乏力仍然是我国出口受制约的主要因素。“目前欧洲经济被难民危机、恐怖袭击等打乱阵脚，美国经济回暖对于中国出口的实际作用也在减弱，当然，国内具备出口竞争优势的产业和产品尚未形成规模和批量化也是导致出口表现不佳的原因之一。”白明说。

而11月的进口则表现出明显的回升趋势。数据显示，11月进口总额9100亿元，同比下降5.6%，虽然是连续第十三个月下滑，但相较于9月的-17.7%及10月的-16%的两位数下滑，进口降幅已有明显收窄。

但对于进口的大幅收窄，业内普遍不“买账”。有分析就认为，11月进口表现之所以回暖主要与包括原油在内的国际大宗商品价格去年同期在低位运行有关，依靠着较低的基数撑起了上月的进口数据。这种反弹主要受价格因素影响，并不意味着真实需求有显著变化。

“而放眼全年，进出口仍处在‘双降’区间，整体贸易规模不断缩小，内外需持续不振，全年进出口增幅下降已成定局，经济疲弱的态势并没有改变。”一位分析人士指出。

尽管今年的外贸形势已成定局，但着眼于未来，中国也在努力寻求新的突破口。实际上，今年以来，中国已经接连推出多项措施力争扳回外贸颓势，包括加大产能“走出去”力度、降低进口关税，加快出口退税，整顿进出口环节收费等措施已经初见成效。白明也表示，自贸区扩容、中国与韩澳自贸协定、“一带一路”等都将渐渐发力，未来外贸持续下滑的态势或将得到缓解。