

■ 政务公开

北京市政务服务管理局3月19日对外公布的“2018年北京市政府信息公开工作年度报告”显示,去年全市各单位加强重要政策的解读和社会关切回应,持续扩大公众参与,优化提升政务服务,全年主动公开信息92万余条。市民申请公开的信息中,排名靠前的几位分别为土地出让、拆迁补偿、城市规划、房屋产权等。今年,全市政府网站将推动“一体化”发展,实现政府信息“一网通查”、政务服务“一网通办”、互动交流“一网通答”。

■ 中考改革

北京市教委3月19日对外公布了《做好2019年高级中等学校考试招生工作的意见》。意见显示,2019年高级中等学校继续实行考后知分填报志愿。招生录取分提前招生、校额到校招生、统一招生和补录四个阶段进行。被前一阶段录取的考生不再参加后一阶段的录取。值得注意的是,今年校额到校招生录取将参考初中综合素质评价成绩。

■ 审批压缩

住建部副部长黄艳日前表示,我国工程建设项目审批制度改革试点整体推进顺利,在各试点地区和各有关部门共同努力下,15个城市和浙江省已实现审批时间压缩一半、由平均200多个工作日压缩到120个工作日之内的目标,形成了一批可复制可推广的经验,为2019年在全国开展工程建设项目审批制度改革奠定了基础。

■ 农资打假

最高人民检察院日前印发《关于进一步做好2019年农资打假工作的意见》要求,要以农村和城乡接合部、农资经营集散地、种养殖生产基地、菜篮子产品主产区为重点地区,以涉及假冒伪劣种子、农药、肥料、兽药、饲料和饲料添加剂、农机等犯罪为重点领域,以生产、销售伪劣产品罪,生产、销售伪劣农药、兽药、化肥、种子罪等为重点罪名,依法严惩农资类犯罪活动。

■ 交通枢纽

京津冀城际铁路投资有限公司3月19日透露,城市副中心综合交通枢纽工程的总体方案已基本稳定,将由北京基础建设投资有限公司牵头,联合京津冀城际铁路投资有限公司和通州区政府共同推进,有望今年底开工建设。建成后,这里将成为全国最大的地下交通枢纽工程之一,也是京津冀交通的关键节点,未来将接入包括京唐城际、京哈铁路、地铁6号线等多条轨道交通。

栏目主持:肖涌刚

(上接1版)

共享单车等押金应当日退还

汽车押金不超过成本价2%

实际上,在行业内,除首汽Gofun外,不少企业也已经对用户押金这一规定进行了调整,相继采取了免押金的措施。例如,哈罗单车与芝麻信用达成战略合作,芝麻信用分达到标准后可享免押金服务;摩拜则完全放开了免押金门槛。

不过,首汽Gofun出行相关人士向北京商报记者透露,与共享单车不同,共享汽车车损概率和相应金额较大,且用户使用过程中出现违法概率较高。以Gofun为例,仅过去一年,平台就产生超20万条违法记录,如不及时干预和处理,会严重影响平台正常运营。因此,现金押金就成为管理约束用户行为的必要方式之一。

而对于押金收取的数额,意见稿进行了规定。其中,共享汽车押金金额不得超过平均车辆成本价格的2%;共享单车押金金额不得超过单车成本价格的10%。此外,意见稿规定,共享单车单个用户账号内的预付资金额度不得超过100元;共享汽车、网约车账号内的预付资金额度不得超过8000元。

同时,在用户预付资金管理方面,意见稿明确,企业收取的用户预付资金总规模应当与其服务能力相匹配,严禁超出服务能力收取用户预付资金。企业应建立用户预付资金备付金制度,备付金不得低于用户预付资金余额的40%。

押金当日需划转至专款账户

关于对资金专用存款账户管理方面,意见稿要求,企业可通过存管银行、合作银行和其他支付服务机构收取用户资金,通过其他支付服务机构收取的,应当签订支付服务协议,并告知相应存管银行、合作银行。支付服务协议中应当明示用户资金专用存款账户信息,明确其他支付服务机构保存相关支付信息应当不少于五年,并及时向企业提供。

企业通过其他支付服务机构收取的用户资金,应当于当日(至迟次日)分别将用户押金、预付资金结算余额分类划转至相应用户资金专用存款账户。存管银行、合作银行根据企业发送的日终清算数据,每日对用户资金明细流水、余额数据进行账务核对,确保双方账务一致。

运营企业开立专用存款账户时,应当向其注册地设区的市级人民政府指定的交通运输新业态行政主管部门提供相应材料。相关部门则应当在5个工作日内为运营企业出具从事交通运输新业态运营业务的书面材料。运营企业将书面材料作为开立专用存款账户的证明文件向银行提供。

麻袋研究院行业研究员苏筱苒表示,意见稿为交通运输新业态中的支付结算操作提供了详尽参考。对于银行或非银支付机构,将会迎来更多交通运输业的新客户以及业务发展的新契机。

“挂证”药师将进信用黑名单

3月19日,国家药监局发布了《国家药监局综合司关于开展药品零售企业执业药师“挂证”行为整治工作的通知》(以下简称《通知》),决定在全国范围内开展为期6个月的药品零售企业执业药师“挂证”行为整治,严厉打击执业药师“挂证”行为。长久以来,由于考取门槛限制,药店待遇较低,我国药师稀缺、药店配置不到位的问题一直没得到解决。因此,整治之余,如何改革执业药师职业资格制度更是治本之策。

“挂证”将被撤销资质

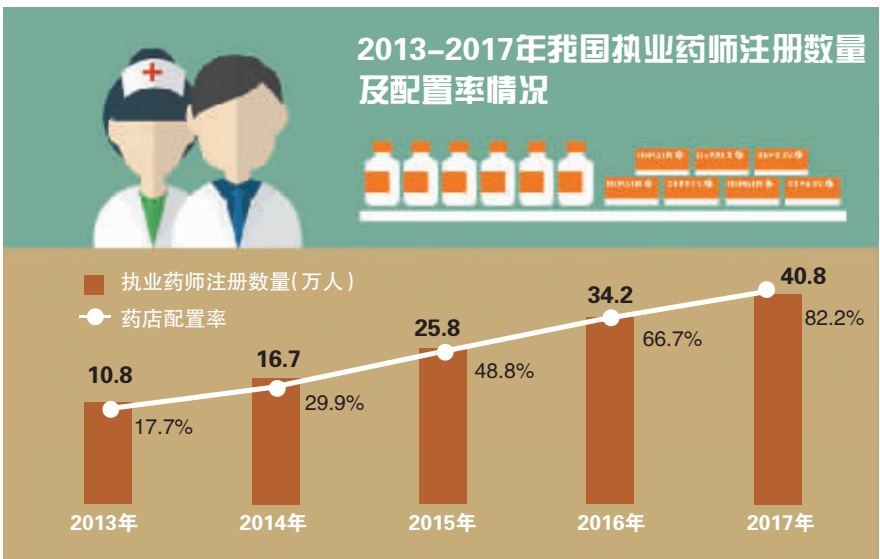
根据《通知》,为期6个月的整治工作将分为自查和监督检查两个阶段。在自查整改阶段,所有药品零售企业和在药品零售企业的执业药师须开展自查,并于4月30日反馈自查情况。

自2019年5月1日起,各省级局组织对行政区域内的药品零售企业开展监督检查。

《通知》明确,各省级局于2019年9月30日前,对行政区域内执业药师“挂证”整治工作进行总结,报国家药监局药品监管司。对于查实药品零售企业存在执业药师“挂证”的,应通报当地医保管理等部门,取消其医保定点资格,形成部门联合惩戒机制。对于查实的“挂证”执业药师,撤销其《执业药师注册证》,并对外公示。要将“挂证”执业药师纳入信用管理“黑名单”。

实际上,执业药师“挂证”此前早已有之。2016年,广东省中山市第二人民法院审理了一起药店工作人员没有药剂师资格,擅卖处方药而导致患者身亡的案件。最终,法院判定药店支付患者家人48万元。

事到如今,乱象未平。今年3月15日晚,中央广播电视总台曝光了重庆市部分药品零售企业执业药师“挂证”、不凭处方销售处方药等问题,执业药师“挂证”再度引起社会关注。



药师供不应求

由于我国“必须凭处方购买处方药的规定”正在推广中,目前还未强制执行这一法规,因此要求开办药品零售店的必备资质之一就是执业药师证,也就意味着每个药店至少有一个驻店药师。

《国家药品安全“十二五”规划》要求药店在2015年底前必须配备执业药师,由于执业药师数量不足等原因,此后原国家食药监总局发布的《关于现有从业药师使用管理问题的通知》补充,有条件地延长现有从业药师资格期限至2020年,但新建药店必须配备执业药师。

根据要求,药店和药师应按照1:1(大型门店配置比例通常为1:2)的比例进行配置,中商产业研究院的数据显示,2017年我国药店执业药师配置率为82.2%,我国执业药师数量仍存在较大缺口。

而对于执业药师们来说,很少会选择在药店上班。执业药师考试的门槛高、难度大,而拿到证件的医师又不会到零售药店工作,另一方面,这几年药店发展超速,门店越开越多,造成了执业药师人才供不应求。”广州一位连锁药店的负责人表示。

职业资格制度待变

对于造成药师供不应求的原因,药师资格证的“难考”无疑是关键之一。2018年,药师资格考试共有60万

西街观察 Xijie observation

共享经济不是共享押金

陶凤

3月19日,交通运输部发布新规,就网约车、汽车分时租赁和共享单车等交通新业态资金和押金管理办法向社会征求意见。新规明确运营企业原则上不收取用户押金。新规设置了收取押金的上限,如分时租赁押金不得超过单车成本的2%。

新规意在保护用户权益,要求企业对押金专款专户管理,保证“用户申请退还押金时,应当于当日至迟次日退还用户”。同时要求,运营企业只能将用户预付资金用于其主营业务,不得用于不动产、股权、证券、债券等投资及其他借贷用途等。

政策出台的背景,是押金难退的窘境。去年以来,多家共享单车企业经营困难,押金被推上了风口浪尖。据统计,在这个领域造成用户押金损失就达到15亿元。“押金啥时候退回来”,成了众多用户的心声。

一场挤兑押金危机打破了共享经济的岁月静好。在此之前,整个共享单车行业在抢占风口和壟

断地位的目标下奔跑,占坑和超大规模的补贴之后,到现在也找不到盈利点。这样的行业,对投资者来讲,除了尽快上市套现以外,几乎没有出路。资本补贴已到极限,而套现的路仍然漫长不可期待。

共享单车企业本来是依靠不断的投资和新增押金作为融资手段,一旦投资减缓,资金压力就会凸显,集中退押潮开始出现并影响消费者心理。消费者越来越难拿回押金,才发现押金可能已经不再是“押金”了。

在没有互联网的现场交易中,大多数的付押和退押都“不会长久”,基本是一次性和短时性行为。因此在大部分短期交易中,商户没有能力在短时间内拿押金做任何事,所以在现场消费时代,押金没有给运营者留下可乘之机。

如今,押金问题成为问题,更像是互联网便利性另一面,在反复交易的场景中,押金大概可以产生新的用途。向用户收取押金本是正常的交易保

障,最怕的是企业把押金不当押金用,它们收取押金的目的,不再是为了避免消费者对商户资产产生损害而收取的预防性现金,企业打起押金的主意,把押金变成了“生意”,成为一种变相融资手段。

无论从商业逻辑还是法律属性,把押金管起来都不容易。管得太死,押金资金池的减少,会减少共享单车公司的营收来源,也会间接影响运营维护,最终或许只能通过涨价来弥补资金缺口。管得太松,又容易给运营企业带来可乘之机,纵容它们在危险的边缘一再试探。

如果说共享单车是共享经济最纯粹的代表,不如说它背后聚焦了资本寻找下一个风口的焦虑。这个风口被资本有意无意地放大了,资本以极快的速度进入,争夺市场,再伺机退出。留下看不出盈利可能的商业模式,最终考验的是,企业化险为夷的生存能力和政府收拾残局的管理能力。

贵晋陕甘将加快甲醇汽车应用

北京商报讯(记者 陶凤 王寅浩)3月19日,据工信部消息,为加快推动甲醇汽车应用、实现车用燃料多元化,工信部、生态环境部等8部委近日发布《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》(以下简称《意见》)。《意见》提出,按照因地制宜、积极稳妥、安全可控的原则,重点在山西、陕西、贵州、甘肃等资源禀赋条件较好且具有甲醇汽车运行经验的地区,加快M100甲醇汽车的应用。

此外,《意见》还提出,要鼓励在有条件地区的市政车辆、专线物流运输等领域使用甲醇商用车。有关地区应

积极为甲醇汽车应用创造条件,给予符合中国第六阶段机动车污染物排放标准 and 甲醇汽车排放限值要求的甲醇汽车购买、运行等应用优惠政策。甲醇汽车制造企业应提供完善的售后服务。

据了解,为全面系统地评估甲醇汽车适用性、可靠性、经济性、安全性、环保性等,积累甲醇汽车运行管理经验,研究甲醇汽车发展政策,自2012年起,工信部先后在山西、上海、陕西、贵州、甘肃5省市的晋中、长治、上海、西安、宝鸡、榆林、汉中、兰州、平凉、贵阳等10个城市开展甲醇汽车试点工作。

试点期间,10个试点城市共投入试点运营甲醇出租车、公交客车、多用途微型车以及柴油/甲醇双燃料货车共计1024辆,总运行里程1.84亿公里,单车最高行驶里程超过35万公里。共投入运营甲醇燃料加注站20座,累计消耗甲醇燃料超过2.4万吨。

“部分试点省市出台了一系列支持政策,包括将甲醇汽车列入新能源汽车政策支持范畴、扩大出租车指标、减免出租车经营权费及高速公路通行费等,鼓励甲醇汽车的市场化应用探索,形成了多种商业合作模式,为后续甲醇汽车的推广应用积累了宝贵经

验。”工信部节能与综合利用司巡视员杨铁生此前表示。

近年来,随着技术的不断成熟和进步,甲醇作为一种低碳清洁能源,已经深入到汽车、船舶、工业锅炉、采暖供热等多个应用领域,显现出较好的经济和环境效益。经过多年实践积累,我国具备了推广应用甲醇汽车的基础条件,尤其是在山西、陕西、贵州等能源基地,以焦炉煤气、煤层气等生产制备甲醇燃料,推动甲醇汽车区域发展,符合国情,有利于减少大气污染物排放、推动绿色循环发展,有利于实现能源多元化、保障国家能源安全。