

■中美磋商

3月28日,商务部新闻发言人高峰介绍,近期刘鹤副总理就中美经贸问题 and 美方举行了多轮电话磋商,取得一些进展,有大量工作有待完成。28日下午晚些时候美方代表团抵达北京,当晚双方举行工作晚餐,29日双方将全天进行磋商。下周刘鹤副总理将访问华盛顿与美方举行第九轮中美经贸高级别磋商,目前双方团队正在全力以赴进行认真谈判,朝着落实两国元首重要共识的方向努力。

■油价上调

国家发改委3月28日发布消息,根据近期国际市场油价变化情况,按照现行成品油价格形成机制,自2019年3月28日24时起,国内汽、柴油价格(标准品,下同)每吨均提高80元,这是我国成品油价格年内第五次上调。据测算,本次上调折合92号汽油涨0.06元/升,95号汽油涨0.07元/升;0号柴油涨0.07元/升。按一般家用汽车油箱50L容量估测,加满一箱92号汽油将多花3元。

■环保投诉

据北京市生态环境局3月28日消息,今年2月,市生态环境局共受理生态环境投诉举报事项1586件,其中市生态环境局接收768件、市非紧急救助服务中心12369专席接收818件,已办结1484件,正在办理中102件。受理的投诉举报事项中,大气问题占55.2%,噪声问题占30.3%,水问题占5.3%,固体废物问题占3.3%,辐射及其他污染问题占5.9%。

栏目主持:肖涌刚

今年将重点整治医药保健品广告

北京商报讯(记者 陶凤 实习记者 陈超)近日,国家市场监督管理总局下发通知,深入开展医疗、药品、保健食品互联网广告整治工作。整治将以门户网站、搜索引擎、电子商务平台为重点,突出移动客户端和新媒体账户等互联网媒介,针对医疗、食药保健、房地产、金融投资理财等虚假广告加大案件查处力度。

其中,未经审查发布的医疗、药品、医疗器械、保健食品等广告;含有表示功效、安全性的断言保证,说明治愈率、有效率,利用广告代言人作推荐、证明等违法内容的医疗、药品、医疗器械、保健食品广告;夸大产品功效,宣传具有疾病预防、治疗功能的食品、保健食品广告等都在重点整治之列。

食药、保健品等广告审查已成为今年市场监管的重点工作之一。在国家市场监管总局公布的2019年立法工作计划中,今年国家市场监管总局将制定《药品、医疗器械、保健食品、特殊医学用途配方食品广告审查办法》。

监管部门的重典治乱,对行业影响颇深。以保健品行业为例,中国食品产业分析师朱丹蓬向北京商报记者表示,现在随着保健品刚需人群的不断扩大,国家及时根据市场的情况所形成的高压监管政策对整个行业有着规范性强制性的作用,对中国整个保健品产业结构的提升有着监督、提升、助推作用。

近日,医药企业沙普爱思也栽了跟头。根据国家广播电视总局发布的通知,沙普爱思子公司强身药业重要产品广告因存在违规情况被要求停播,旗下的“强身牌四子填精胶囊”存在广告存在导向偏差和违规播出涉性广告等问题。广电总局在文中要求,自即日起,各级广播电视播出机构立即停止播出相关版本的“强身牌四子填精胶囊”广告,并举一反三,全面清查所有在播和拟播广告,严把导向关,凡存在类似违规问题的,一律禁止播出,坚决杜绝此类违规问题。

国家市场监督管理总局局长张茅此前透露,自1月8日以来,国家市场监督管理总局等13个部门进行联合整治,取得了阶段性效果。到3月1日,共立案4865件,案值达到51.7亿元。

北京去年全面完成环保年度目标

北京商报讯(记者 陶凤 常蕾)3月28日,北京市十五届人大常委会第十二次会议听取了关于本市2018年环境状况和环境保护目标完成情况的报告。报告显示,2018年二氧化硫年均浓度连续两年达到个位数,与世界发达国家水平基本相当。在全市机动车保有量刚性增加的情况下,表征机动车排污的污染物二氧化碳年均浓度进一步下降,已接近国家标准。

2018年出现空气重污染日15天,同比减少9天。空气重污染的持续时间逐渐变短、污染峰值逐渐降低,全年未出现持续3天及以上的重污染过程。优良天数增加到227天,占比为62.2%。其中PM2.5浓度为个位数的天数达31天,同比增加14天。1月、8月和9月PM2.5日均浓度分别为34微克/立方米、35微克/立方米和30微克/立方米,首次低于国家空气质量年均标准。

报告显示,2018年北京市推进4.7万辆国三排放标准柴油货车报废转出,累计推广新能源车23万余辆。实施重型柴油车闭环管理机制,自2018年4月实施起,约14.5万辆超标车被纳入“黑名单”数据库。全市人工检查重型柴油车216.8万辆次,处罚32.5万辆次,是2017年全年处罚量的5.6倍。

此外,2018年完成本市碳排放权交易市场第五个年度履约任务,市场累计成交量2924万吨,成交额10.5亿元;推进排污费向环境保护税平稳转换,实际征收约4.48亿元;启动水资源税改革试点。建立绿色金融债券担保机制,启动环境污染责任保险试点。

撤站并网后的千亿物流账

取消高速公路省界收费站工作进展如何?如何促进物流业降本增效?3月28日,在国新办新闻发布会上,交通运输部政策研究室主任、新闻发言人吴春耕就取消高速公路省界收费站以及促进物流业降成本等问题,向媒体进行了回应。虽然取消省界收费站面临阻力,但随着差异化收费的推开,综合运输效率不断提高,物流业降本增效的趋势不改。

229个主线站待撤销

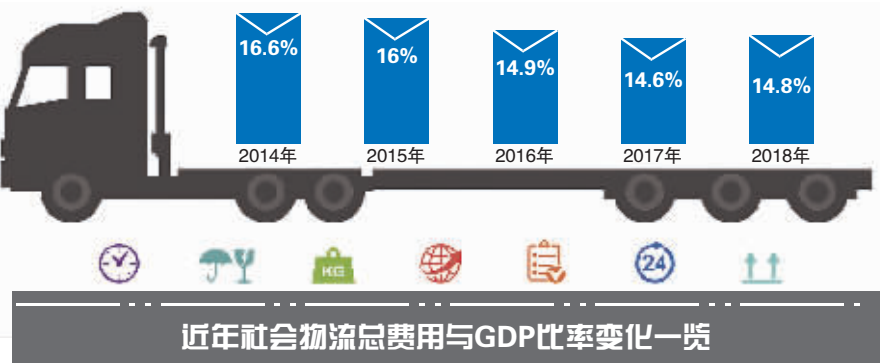
今年以来,交通运输部、国家发改委多次提出,要逐渐取消高速公路省界收费站,今年的政府工作报告也明确指出,两年内基本取消全国高速公路省界收费站。但站点的取消工作并非一蹴而就,吴春耕也就现阶段取消这些站点的难点做了回应。

他表示,全国目前还有229个主线站,在短时间内撤销可能要有一些工程的建设;在软件的改造方面,因为过去很多路段都是按路段、按省来分段分省建设的,现在来看,一些模式和一些软件格式都不兼容,需要全国统一的软件研发,有很大的难度。

与此同时,高速公路都是以省为单位建设运营的,涉及到很多经营主体和一些经济组织,它们都是依法按合同进入的,现在要撤站,涉及到资金结算,协调量非常大。此外还涉及人员安置,现在200多个主线站大概有3万人,需要在一定时间之内妥善安置。

“当然,可能还远远不止这些。不过,针对每一个出现的技术难关和风险点都已经全面制定方案,有具体的应对措施来克服一切困难,来实现撤站的目标。”吴春耕表示。

据他介绍,目前交通运输部已经在部内成立了由主要领导挂帅的专项



近年社会物流总费用与GDP比率变化一览

工作指挥部,下面设了9个工作小组,研究制定具体的工作方案,细化工作目标,明确实施的路线和相关的技术方案。目前,各个指挥部以及各个小组已经在集中办公、挂图作战,责任落实到人,工作细化到天。

实际上,今年3月以来,多省份密集发布消息称已经着手取消省界收费站的工作。其中,浙江省交通运输厅此前表示,2019年底前与上海、江苏、安徽之间的省界主线收费站将会被取消,2020年6月前,浙江所有省界主线收费站将被取消,实现与所有周边省(市)高速公路联网运营。日前,闽、赣、贵三省也明确了相关撤站计划。

提高综合运输网络效率

近年来,中国交通运输事业快速发展,基础设施网络化水平不断提升,但综合交通运输网络的效率还有待提升。从宏观层面来看,提高综合运输网络效率势在必行。“今年还将通过建设一批重点项目、优化运输组织、推进信息开放共享,完善工作机制等,使提高综合运输网络效率工作取得积极进展。”吴春耕介绍。

据介绍,交通运输行业也在积极发挥物流业发展中的基础和主体作用,促进物流业降本增效。数据显示,交通运输行业近三年降低物流成本分

别为558亿元、882亿元和981亿元。

与此同时,通过提高大宗货物铁路、水路运输量,深入实施多式联运示范工程,将实现港口集装箱铁水联运量增长15%以上,沿海及长江干线主要港口实现铁水联运信息交换共享,加快形成高效率的综合运输服务体系。

吴春耕表示,此后还将通过推进省、市两级交通运输综合改革试点,研究修订公路法、港口法等,制定发布《国内集装箱多式联运运单》《多式联运电子运单》等行业标准,以提升行业综合治理,体系现代化水平。

交通部管理干部学院教授张柱庭向北京商报记者介绍,提高综合运输网络效率,并非每项单一的运输方式的优化和提升。这一过程不仅要求实现每种单一运输方式自身优势的最大化;“宜水则水,宜铁则铁,宜公则公”,同时加强两种或两种以上运输方式的多式联运,还要通过信息化、智能化手段,整合不同运输方式的信息,提高综合运输效率。

此外,差异化收费政策利用价格杠杆,调节车辆的出行安排和路径选择,也能对提升路网运行效率、降低物流业运输成本起到一定作用。截至目前,已有10余个省(市、区)相继出台了高速公路差异化收费政策。

据媒体此前报道,河南省实施货

西街观察 Xijie observation

网红房地产税

韩哲

正在举行的博鳌亚洲论坛上,最火的话题既不是中美贸易,也不是减税降费,而是房地产税。稍早前的全国两会,确认了房地产税进入“立法时间”,后者的热度在博鳌迅速被点燃。

先是国家税务总局原副局长许善达说,房地产税处在研究起草阶段,是指还没有形成共识,还有很多问题在研究,并且意见分歧不小。翻看许善达此前数年的发言内容,他对房地产税有不少疑虑,至少不是一个乐观派。

继而,中国人民大学副校长、金融研究所所长吴晓求送出了“助攻”,他认为无论是从经济理论还是从法律层面,都找不到开征房地产税的理由。“因为土地是国家的,不是土地上面的东西值钱,而是土地值钱,而地又不是我的,为什么对我征税呢?”

终于,房地产税的拥趸、中国财政科学研究院原院长贾康开始反击,“这么多年一直有人说房地产税的推行有法理上的硬障碍。但实际上比照国际上的案例,征收房地产税是没有硬障碍的”。

贾康是财税政策方面的专家,他列举了房地产税的作用,包括调节收入和拓展税源。这并不是什么高论,站在功利主义的角度,很容易想到。但他提出的房地产税倒逼公共参与的观点,算得上让人“怦然心动”。

贾康表示,“一旦在地方、社区、基层开始征这个税,这些纳税家庭自然就得追问我这个钱交给地方政府以后,你怎么去履行公共职能的?知情权要过来,之后一定会派生出建议权、监督权,公共参与实际上推进的是法治框架下的民主化过程,这个意义对中国社会的进步、对中国社会的现代化怎么估计都不过分。

这确实是“直接税”的税理特征。相比较间接税的“隐蔽”,个税、财产税的税感更直接、更强烈,也更容易激发老百姓参与公共治理。

此外,中银国际研究公司董事长曹远征也加入辩论,认为无论房地产价格是高是低,房地产税都应该出台。对目前的中国人来说,最大的财产可能就是房子,需要在财富代际更替中间做一个制

度安排或者相关法律来调节,以保证公平,这是房地产税的出发点。

听着像“遗产税”的变种,并不怎么令人信服。Anyway,这才是房地产税这个“网红”税种应有的气质,它跟几乎所有人 and 所有利益阶层相关,如果不经过激烈的争论和博弈,如果不经过观点的碰撞和淬炼,如何能够成为经得起历史考验的、定调未来利益分配的“大税”呢?

贾康还有一句话说得在理,他预期房地产税草案的反馈意见,一定会创造历史纪录。他认为,在一审启动之后,一定要把这个草案公之于众,接受全社会的意见建议。

在现代社会,闭门造车,出门合辙,是个小概率事件。房地产税最后的出台,不应该是民意分野的开始,而应该是利益的缝合。如果房地产税的出台,能够配套产权的进一步保护,就是两开花了。而现在大家对房地产税的关注,不必再纠结法理层面的“师出有名”,如何在技术层面取得最大公约数,才是关键。

工信部:今年将适时发放5 G牌照

虽然5G牌照尚未发放,但是三大运营商已经获得了全国范围5G中低频段试验频率使用许可。其中,中国移动获得了2.6GHz与4.9GHz频段,中国联通与中国电信获得3.5GHz频段。在获得5G商用牌照之前,三大运营商已经可以与合作伙伴共同组建5G网络。

目前,三大运营商已经基本确定了第一批5G试点城市,这些城市的5G测试工作正在有序地展开。中国移动目前分别在上海、广州、苏州、武汉、杭州开展5G外场测试,每个城市将建设超过100个5G基站,还将在北京、成都、深圳等12个城市进行5G业务应用示范;中国联通则在北京、天津、杭州、南京、武汉、贵阳、成都、深圳、福州、郑州、沈阳、青岛等16个城市开展5G试点;中国电信5G试点城市将在雄安、深圳、上

海、苏州、成都、兰州6个城市开展。此外,将根据国家相关部委要求继续扩大试点范围,将再增设6个城市。

据了解,我国5G技术研发试验第三阶段测试工作基本完成,5G基站与核心网设备已达到预商用要求。在上个月举办的世界移动通信大会 MWC2019上,华为、小米等多家手机厂商都展示或发布了5G手机和终端。

由于各地对快速部署5G网络的积极性非常高,5G网络在更多地区组网测试的消息也频频传出,令人应接不暇。据不完全统计,截至2018年12月底,已有北京、上海、广东、江苏、海南等20余省市开始了5G的组网测试。

不过,苗圩也提到:“大规模商用还是需要随着网络的完善才能谈到,要给一点时间给中国移动这种有实力

车夜间通行费优惠政策后,夜间闲时货车流量较实施前增长20%左右。宁夏自去年12月开展差异化收费以来,截至今年2月底,试点路段实现交通量和通行费收入双增长,其中交通量同比增长46.6%,通行费收入增长10.6%。

降低物流成本1209亿

“2019年通过综合施策,预计降低物流成本1209亿元。”吴春耕在发布会上表示,同时力争通过三年努力,实现运输结构更优、运输效率更高、物流营商环境更好、物流链上下游衔接更畅,逐步建立与高质量发展相匹配的交通物流服务体系,物流服务实体经济的能力显著增强。

中国物流与采购联合会日前公布了2018年物流运行数据。从物流运行效率率来看,随着经济结构的调整、运输供给市场优化和简政放权持续实施,物流领域降本增效取得初步成效,运输费用下降比较明显。2018年,社会物流总费用与GDP的比率为14.8%。其中,运输费用(6.9万亿元)与GDP的比率为7.7%,比上年同期下降0.3个百分点。

北京交通大学经管学院教授赵坚告诉北京商报记者,尽管我国每年物流成本在逐渐下降,但社会物流总费用相对来说仍然比较高。当前体制上、结构上以及管理上存在的问题都亟待解决,改革还需要进一步深化,未来物流成本下降的空间比较大。

具体到今年的工作,吴春耕介绍,为进一步降低物流成本,巩固并扩大交通运输降低物流成本成果,交通运输部研究制定了《降低交通运输物流成本工作方案》。将通过优化运输结构,深化“放管服”改革,强化管理和组织创新,从结构上、制度上以及管理上降低物流业运输成本。

北京商报记者 陶凤 彭慧/文 代小杰/制图