

■ 促就业

全国人大常委会就业促进法执法检查组5月6日下午举行第一次全体会议,正式启动就业促进法执法检查。执法检查组将在全面了解就业促进法实施情况的基础上,重点检查坚持就业优先战略和积极就业政策情况;创业带动就业情况;职业教育和培训开展情况;重点群体就业和就业援助情况;公平就业情况;乡村就业情况;就业服务和管理情况等。

■ 法治政府

中共中央办公厅、国务院办公厅近日印发了《法治政府建设与责任落实督察工作规定》,中央依法治国办负责人5月6日表示,上述文件旨在通过督察工作推进法治政府建设,落实主体责任,形成从党政主要负责人到全体党政机关工作人员的责任闭环体系。

■ 食品安全

国家市场监督管理总局5月6日发布今年一季度食品安全监督抽检情况,总体不合格率为2.2%,比2018年同期下降0.4个百分点。从检验不合格的项目看,仍以农兽药残留超标、超范围超限量使用食品添加剂、微生物污染等3类问题为主,分别占不合格总数的30.7%、23.7%、22.9%。

栏目主持:肖涌刚

· 简讯 ·

北京将提高居民大病医保报销比例

北京商报讯(记者 陶凤 常蕾)5月6日,2019年北京市医疗保障工作会议在北京市政务服务中心召开。在会上,北京市医疗保障局局长于鲁明表示,2019年,本市将加大城乡居民大病保险和医疗救助向贫困人口倾斜力度,降低起付标准,提高报销比例,逐步提高封顶线。同时,探索建立城镇职工大病保险制度。

2019年,北京市将探索建立城镇职工大病保险制度,提高对大病患者和困难群众保障的精准性,从机制上解决患大病职工医药费负担重、时间长的问题。同时,完善城乡居民医保筹资标准和动态调整机制,在提高政府补助标准的同时,适当提高个人缴费比重,逐步缩小财政补助和个人缴费之间的结构比重差距,建立合理的财政与个人缴费分担机制。

据悉,北京市还将调整完善医疗保险三个目录,修订北京市医保用药范围管理办法,探索建立有进有出的药品目录动态管理机制,将更多救命救急的好药和北京市研产的新药,纳入医保报销。

此外,据介绍,北京市医保基金监管面临的形势问题复杂严峻。“通过去年的专项行动,我们发现,北京除了一卡多用、代开药等常见骗保问题外,欺诈骗保的手段也在不断提升,呈现出方式多样、隐蔽性强、团伙作案、甚至通过高科技手段骗保等趋势。”于鲁明介绍,医疗机构的运行机制、医保政策的一些设计、北京较高的保障水平,也无形中增加了欺诈骗保的严峻性、复杂性。

于鲁明表示,今年将全面加大对欺诈骗保行为的震慑力度,对所有定点医药机构实现督查全覆盖,针对薄弱环节,确定1-2个专项治理重点,限期整改到位。此外,北京市医保局将会同相关部门出台举报奖励办法,规范举报线索受理、交办、查处、反馈等流程机制,确保案件能查实、案件有回音。建立积分考核制度,强化协议管理,将考核结果与医保基金总额控制指标挂钩。

报废车回收新政6月实施

北京商报讯(记者 陶凤 肖涌刚)汽车报废回收行业迎来发展新契机。5月6日,国务院正式公布《报废机动车回收管理办法》(以下简称《办法》),并将于今年6月起实施。其中,允许将报废机动车的“五大总成”(发动机、方向机、变速器、前后桥、车架)再利用,是新政的重大突破。叠加企业准入门槛放低等利好因素,报废回收行业的松绑,有望进一步提振汽车消费市场。

根据此前规定,作为高附加值部分的报废车“五大总成”零部件,只能作为废钢铁交给冶金企业进行“回炉”。老旧汽车报废基本当成废品“论斤卖”,按照市场价格计算,一辆家用轿车每吨的回收价格在数百元到1000多元不等,这意味着一辆车报废后车主能够获得的补偿仅在千元左右。

《办法》规定,拆解的报废机动车“五大总成”具备再制造条件的,可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业经过再制造予以循环利用,而拆解的报废机动车“五大总成”以外的零部件符合保障人身和财产安全等强制性国家标准,能够继续使用的,可以出售,但应当标明“报废机动车回用件”。

商务部市场建设司负责人郑书伟介绍,此举增加了报废汽车的剩余价值,有利于调动车主报废的积极性,会促进车主及时淘汰老旧汽车,并购买新车,这会对汽车的消费产生重要的促进作用。

“目前,我国汽车保有量是2.4亿辆,按照国际4%-6%的报废比例平均水平,未来我国的汽车报废规模是相当大的,消费者把一些需要报废的汽车及时报废,对新车消费、二手车消费都会产生重要的促进作用。”郑书伟进一步指出。

报废汽车附加值的提升对回收企业来说同样利好。同时《办法》还对报废汽车回收行业的准入门槛进一步放宽。根据新政,国家对报废机动车回收企业实行资质认定制度。申请条件更改为:具有企业法人资格;有符合国家标准要求的存储、拆解场地和拆解设备、设施;有与报废汽车拆解活动相适应的专业技术人员等定性要求。

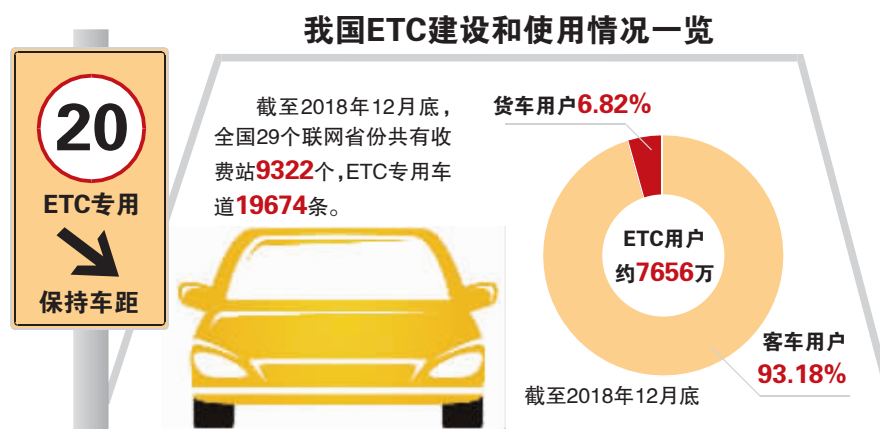
高速公路省界撤站工作提速

北京商报讯(记者 陶凤 彭慧)5月6日,据中国政府网消息,国务院总理李克强5月5日主持召开国务院常务会议,明确政策举措,力争今年年底前基本取消全国高速公路省界收费站,便利群众出行,提高物流效率。据悉,这一规定将比今年政府工作报告中提出的任务提前一年完成。

从地方来看,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,2019年底前浙江与上海、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。此前,闽、赣、贵三省也明确了相关撤站计划。

实际上,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。

业内人士指出,此次国务院常务会议在全国层面确定了今年年底前基本取消高速公路省界收费站的任務,比政府工作报告提出的任务加快。从各地设定的撤站目标来看,部分省份此前的目标时间要比此次国务院规定的时间更长,这意味着此前部分地方省份的撤站行动要提速,确保在今年底



达到省界之间“零”收费站的局面。

长期以来,每逢节假日,高速公路拥堵便成家常便饭,不仅大大影响着人们的出行感受,而且成为物流业发展的掣肘。因此,此次国务院常务会议也强调了两点,首先是便利群众出行,其次,促进物流业降本增效。

会议指出,为深化收费公路改革,取消全国高速公路省界收费站的任務提前一年实现,减轻消费者负担和企业成本,扩大有效需求。首先,提高我国高速公路现代化水平,推广电子不停车快捷收费系统,争取年底实现全国高速公路入口车辆普遍使用。相关部门要协同配合,优化服务,方便群众就近、便捷、免费安装不停车快捷收费系统。

“为了方便群众,在高速公路的人工收费车道推广移动支付,优先鼓励使用电子不停车收费,也就是ETC,ETC更方便,通行更便捷,对环保也很有好处。”交通运输部部长李小鹏表示。

另一方面,在物流业降本增效上,会议指出,在不增加货车通行费总体负担情况下,优化货车通行费计费方式。对封闭式高速公路收费站入口同步实行不停车称重,防止超载。

中国物流与采购联合会此前公布的2018年物流运行数据显示,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%。北京交通大学经管学院教授赵坚此前在接受北京商报记者采访时便指出,我国社会物流总

费用仍然比较高。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。

货车ETC的推行成为一道必须逾越的坎。数据显示,在去年约7656万ETC用户中,货车用户仅为522万,占用户总量的6.82%。与客车收费不同,货车由于车身长、收费额大,起停耗时长,等候缴费时频繁起停,是造成收费站拥堵的主要原因。

值得注意的是,从去年我国就开始鼓励各省高速公路推广货车使用ETC代替现金支付的方式,且对使用ETC的货车给予通行费优惠。

此外,会议指出探索经验,完善相关制度和政策,推进修订法律法规。支持设施和系统改造。优化鲜活农产品运输“绿色通道”等减免免费政策。研究统一危险化学品运输车辆等通行管理政策。会议强调,要妥善做好收费人员分流安置,做到转岗不下岗。

此前,交通运输部也披露,将尽快出台《加快推进不停车收费应用服务实施方案》,研究推动加快ETC车载终端安装的配套优惠政策,组织开展ETC服务提升专项行动,指导各地加快发展ETC,加快推进各项工程建设,确保按期完成取消全国高速公路省界收费站的目标任务。

X 西街观察
Xijie observation

众筹不是“筐”

陶凤

“五一”小长假过后,郭德纲徒弟脑出血众筹百万的消息,还在沸沸扬扬。5月5日晚间,水滴筹回应德云社吴鹤臣众筹:筹得近15万,暂未提现。在此之前,这位郭德纲徒弟的家属,在众筹平台上发起众筹,目标金额是100万。

网友提出质疑:在京有两套房,一辆车,也有医保,一个脑出血,自付十几万块就能治好,众筹100万“居心何在”。面对质疑,吴鹤臣妻子张泓艺先后发出三条关于吴鹤臣财产方面的证明和解释,仍难以服众。还指责部分网友不怀好心,蓄意引起争论,很快再度引起网友不适。

吴鹤臣求助案例中最大的争议,在于他们勾选了平台提供的选项“贫困户”,但按一般人常识鉴别,不认为他们的家庭情况属于这一类别。众筹捐款确实是大家自愿的,但是利用大众的同情心和善良,来解决自己本可以“负担”的困难,说白了是自私自利。

近两年,众筹高调进入“互联网+”,求助者、创业者、电商平台、消费者纷纷试水。以大病救助为核心的民间自发求助信息,几乎成为了所有众筹平台的主业。随着此类筹款方式的普及,类似于当下“德云社演员百万众筹”和此前“凤雅之死”、“罗一笑你给我站住”等事件所引发的争议和质疑声越来越多。

众筹平台相关制度“缺位”、资金账户属患者私人所有、捐资去向无人监管更无人负责、家属对众筹金额具有绝对的把控权种种现实因素,才使得如今民间众筹经常面目全非。由于信息不对称,众筹模式几乎成为了低成本试错工具和低风险的诈骗温床。风生水起的互联网众筹产品背后,行业自律、平台监管、消费者维权等方面的问题随即开始暴露出来。

网络上发布的求助信息,属于慈善性质的求助。在网上发布求助信息,意味着该家庭已经面

临非常迫切的状况,处于困境之中。而在平台上发布出来,则表示自己无力解决希望向大众寻求助力,前提是平台可以保证发布者所发布的信息真实性,尤其是困境的“真实材料”和财力的“力所不及”。

人性很难用制度约束,但平台可以用制度完善。更严格的审核和更人性化的机制是可以避免或者降低问题出现的几率。可以借鉴国外经验:平台针对众筹项目发起人的身份,进行分类管理,设置不同的准入门槛,对发起人身份进行明确提示,使捐助者可以清晰看到。众筹平台需要出台对于求助者的身份、家庭背景、财产情况等审查机制,同时引入社会第三方监督保证信息公开透明,加大信息失真的违约成本。

爱心没错,更不该“搭错车”。在社会福利体系、医疗体系、保险体系还不完善的今天,民间众筹里聚合的光和热,不该被浪费,理应被珍惜。

城镇化纠偏 放宽落户慎打楼市标签

城镇化提速成为今年城乡融合热点议题,而放宽落户也引起了楼市调控放松的猜想。对此,国家发改委在5月6日举行的发布会上,对当前城乡融合的重点问题予以了回应。国家发改委发展战略和规划司司长陈亚军再次强调,放宽落户不等于放松对房地产的调控。

5月5日出台的《关于建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系的意见》(以下简称《意见》)提出,要健全农业转移人口市民化机制,放开放宽除个别超大城市外的城市落户限制。

陈亚军表示,农业转移人口市民化是新型城镇化的首要任务,也是核心任务。国家统计局数据显示,2018年我国户籍人口和常住人口城镇化率分别达43.37%、59.58%。然而,截至2018年底,我国仍有2.26亿已成为城镇常住人口但尚未落户城市的农业转移人口。

因此,解决好落户问题需要大中小城市和小城镇联动,推动大中小城市放开放宽落户限制。

不过,陈亚军强调,对于农业转移人口市民化问题要把握好政策内涵,避免引起对政策的误读或曲解。不能片面理解为这是“抢人大战”,也不能片面理解为这是放松房地产调控。

“已经在城市长期就业、工作、居

住的这部分农业转移人口,特别是举家迁徙的,还有新生代农民工,以及农村学生升学和参军进城镇的,这些重点人群是落户的重点,而不是说片面的去抢人才。城市需要人才,但是更需要不同层次的人口,绝不能搞选择性落户。”陈亚军指出。

易居研究院智库中心研究总监严跃进告诉北京商报记者:“放宽落户不等于放松对房地产的调控”这个表述有两层含义。首先放宽落户是站在城镇化的角度进行的,本身是为了优化人才结构和降低人才在城市中进入的成本;其次当前市场上往往存在“一紧一乍”的现象,即一旦有人才落户政策,往往就会被误认为购房政策放松,此类表述也是为了打消部分政策放松的幻想。

在严跃进看来,未来户籍政策调整依然会继续;“房住不炒”的思路也会继续。从目前的实际情况来看,很多省会城市落户政策确实在放松,而省会城市的居住性价比和投资性价比要好于一线城市,这个时候往往此类省会城市要警惕市场交易后房价过快上涨的现象。而大城市放宽落户后,部分经济不好的三四线城市,确实会有需求导入到省会城市的可能。所以未来要有针对性地提升三四线城市对人才的吸引力,同时也要提高居住的性价比。

相关链接

建立城乡统一的建设用地市场

农村土地制度改革同样是城乡融合的关键所在。

“当前城乡二元的土地制度是影响中国实现城乡融合发展的重要制度。”5月6日,国家发改委规划司城乡融合发展处处长刘春雨在会上介绍,农村集体经营性建设用地入市制度,核心是要夯实土地的产权基础,建立城乡统一的建设用地市场。

《意见》主要提出了要允许农村集体经营性建设用地入市,允许村集体依法把有偿收回的闲置宅基地、废弃

的集体公益性建设用地转变为集体经营性建设用地入市。这是盘活农村存量建设用地的重大改革措施。

在改革完善农村承包地制度方面,刘春雨表示,要抓紧落实第二轮土地承包到期后再延长30年的政策,平等保护并且进一步放活承包地经营权。

而在农村宅基地制度改革方面,刘春雨特别指出:“城里人到农村买宅基地的口子不能开,严格实行土地用途管制的原则不能突破,严格禁止利用宅基地建设别墅和私人会馆”。

城乡基础设施建设将统一规划

5月6日,国家发改委发展战略和规划司副司长周南在发布会上表示,这些年来,农村基础设施建设虽然取得了长足进步,但与城市相比还是十分滞后。因此,要加快实现城乡基础设施统一规划、统一建设、统一管护。

据周南介绍,要建立城乡基础设施一体化规划的机制,关键是要以县或市这样的范围作为整体,统筹规划城乡的道路、供水、供电、垃圾污水等基础设施的建设。

对于具体实施《意见》明确,要按

照公益性和经营性对基础设施进行区分,公益性的基础设施建设由政府要担起来,经营性的就交给市场,以此为原则健全分级分类的投入机制。

“当然,城市里面的基础设施建设运营企业现在很多还是事业单位,要对其进行市场化改革,使其专业化、市场化程度更高,要按照企业化的模式来运行,它才有可能到乡村去承担起相应的基本公共服务运营管护的职责。”周南如是说道。

北京商报记者 陶凤 王黄浩