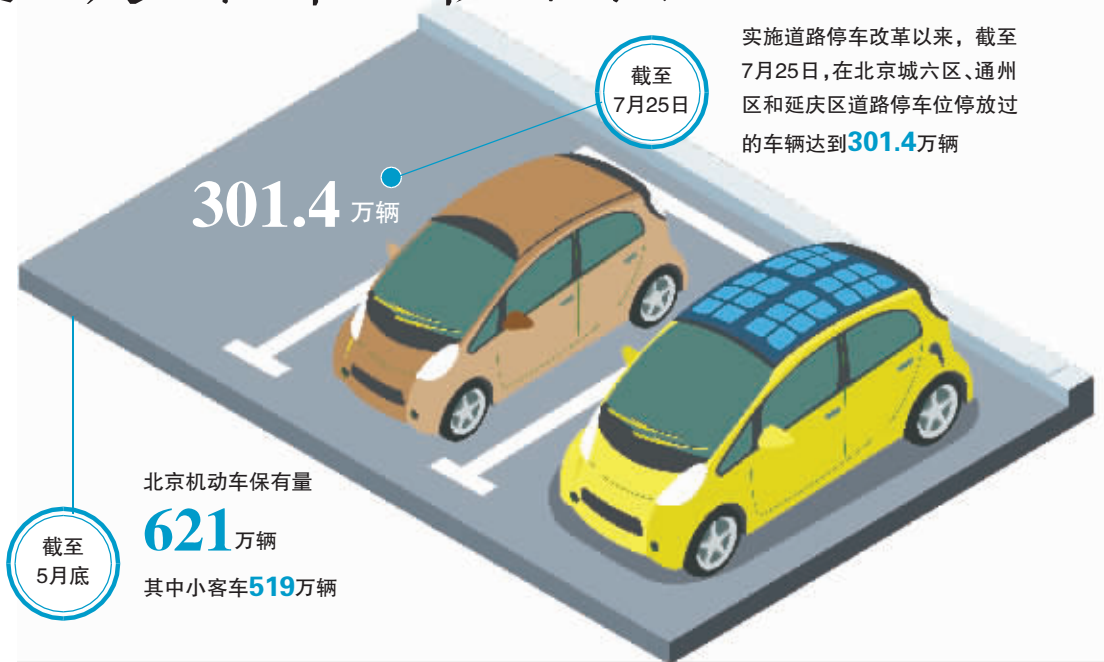


推进错时共享停车 北京拟奖励车位供给

在停车难问题上,老旧小区、胡同区等无疑是居住停车难的重点区域。据市交通委静态交通管理处10月9日消息,除了目前各区正在开展的居住停车自治管理,北京市正研究出台错时共享停车指导意见,并考虑通过政策措施对停车设施供给方给予一定奖励,增加车位供给。根据调查,北京八成以上受访者支持公共建筑停车位共享。



缺口85万个

在做客北京交通广播《治堵大家谈》节目时,市交通委静态交通管理处副处长聂亚光透露,虽然近几年停车缺口日益增大的趋势有所缓解,但城六区存量机动车的居住停车位缺口仍然达到85万个左右。

市交通委今年7月底发布的数据显示,自今年1月1日实施道路停车改革以来,截至7月25日,在北京城六区、通州区和延庆区道路停车位停放过的车辆达到301.4万辆。截至5月底,北京机动车保有量已达621万辆(其中小客车519万辆),停车难问题日益紧张。

为了弥补缺口,北京市各区利用拆除违法建筑、腾退土地、闲置土地、绿化改造见缝插针等方式增加停车供给。2018年,城六区通过挖潜和新建立体停车设施为居民提供车位2万余个。

“针对现状,我们的总体思路是优先利用居住区内部空间资源,再利用周边的公建资源共享停车,最后才是道路停车。”聂亚光说,现在很多人认为道路应该是停车的首选,这实际上在停车观念上有所偏差,不利于整个城市交通的可持续发展。

北京商报记者了解到,针对居住停车难的问题,市区两级曾出台过多方政策措施弥补车位缺口。为鼓励居住区停车位挖潜工作,2012年,北京发布《关于印发推动城六区居住区机动车停车设施新建工作的通知》文件,新增一个停车泊位,按2000元的标准给予一次性奖励。

到2014年,市交通委牵头出台《关于鼓励老旧居住区挖潜建设立体停车设施的意见》的文件,居住区新增立体停车位,每个将奖励5000元。

建立车位供给奖励机制

聂亚光透露,北京市正在研究出台错时共享停车的指导意见,对全市推进错时共享停车工作提供指导。同时,持续推进停车管理改革,要在年底前实现全市道路停车电子收费全覆盖。

北京商报记者了解到,错时共享停车已经在部分城区进行试点。西城区交通委综合交通科副科长牛皓介绍,西城区以金融街、新街口、什刹海、展览路等街道作为试点,实行错时共享停车。

据了解,佟麟阁路通过拆违腾退,建设了错时共享停车楼;牛街王致和停车场,新街口文化中心停车场、桦皮厂行政中心停车场,实施错时停放机制。此外,西城区还协调了多个国家机关部委开放内部车位,与周边居民错时共享。

据了解,为了进一步推动错时共享停车,市区两级政府将对停车设施供给方给予一定奖励,推动开放停车资源给周边居民,也能降低居民的停车费用。

聂亚光透露,在北京市正在研究的错时共享停车的指导意见中,将有非常明确的奖惩机制,将明确对停车设施供给方的奖励机制和车位使用者的约束机制。

一方面,由相关部门对错时停车需求进行梳理,并组织双方商讨收费标准等,明确对停车设施供给方奖励机制;另一方面,也将建立约束机制,并充分发挥居委会、社会组织等各方的协调作用。

同时,逐步建立和完善全市停车资源平台,将更多停车位数据接入到平台中,建立信息共享机制,停车设施或提供信息服务的经营者可发布车位的使用情况和开放情况,便于居民查找附近的停车资源。

八成居民支持车位共享

据介绍,目前北京市公共建筑夜间闲置车位约90万个,如果能够推动50%的闲置车位与居住区进行错时共享,可解决约35%的居住区停车缺口,相当于目前道路上夜间停车总量,这个数量相当可观。

“根据停车普查数据,本市共享停车的潜力非常大,无论是从公建车位的闲置数量看,还是从公建车位与居住区的距离看,都是有条件开展停车共享的。”聂亚光指出。

实际上,错时共享停车也受到市民欢迎。今年市人大开展执法检查工作中,通过第三方进行调查的结果显示,八成以上受访者认可和期待公共建筑停车位共享。

然而,在目前已经开展试点的一些地区:“到点儿不走”“违约成本低”是影响车位提供方动力的主要原因。

北京交通发展研究院工程师孙海瑞认为,现在的问题是双方都缺乏动力,对于管理者而言,特别是一些小区,其停车管理信息化水平低,管理外来车辆的难度太大;对停车人而言,大家愿意承受的停车费价格都比较低,而且在其它区域违停并没有受罚。

清华大学交通研究所所长助理李瑞敏进一步指出,缓解停车难问题的一个核心还是在于实现一个供求的动态平衡和对于已有的停车资源的有效利用。“我们可以通过错时停放共享车位或者停车诱导实现小的范围内的停车供需平衡,来满足大家的停车需求。”

北京商报记者 陶凤 彭慧

壮大地方税源 消费税逐步划转地方

为进一步理顺中央与地方财政分配关系,支持地方政府落实减税降费政策、缓解财政运行困难,10月9日,国务院印发《实施更大规模减税降费后调整中央与地方收入划分改革推进方案》(以下简称《方案》),明确提出保持增值税“五五分享”比例稳定,调整完善增值税留抵退税分担机制,后移消费税征收环节并稳步下划地方三项改革举措。多位财税人士向北京商报记者表示,此举将进一步稳定地方财政收入预期,解决更大规模减税降费之后地方财力面临的压力。

调整留抵退税分担机制

在我国现行税制中,增值税和消费税都是与流量相关的税种。营改增全面落地后,“保持中央与地方财力格局总体不变”《国务院关于印发全面推开营改增试点后调整中央与地方增值税收入划分过渡方案的通知》(国发〔2016〕26号)确定了2-3年的过渡方案,将中央和地方分享比例由75:25调整为50:50。

如今三年过渡期已至,这一基础上《方案》明确,到期后,继续保持增值税收入划分“五五分享”比例不变。进一步稳定社会预期,引导各地因地制宜发展优势产业,鼓励地方在经济发展中培育和拓展税源,增强地方财政“造血”功能,营造主动有为、竞相发展、实干兴业的环境。

今年5月,两位财税学者撰写的《从地方税到地方收入:关于新一轮中央与地方收入划分的研究》一文指出,1994年以来,增值税就一直属于共享税种,在增进各层级政府的财政收入、调动地方政府发展经济的积极性方面发挥了极其重要而显著的作用。基于目前我国经济的现实情况,未来一个时期还需要继续保持这种通过税收分享来鼓励发展的激励机制。

值得注意的是,在保持增值税收入划分

比例不变的同时,《方案》还提出了调整完善增值税留抵退税分担机制。

具体而言,为缓解部分地区留抵退税压力,增值税留抵退税地方分担的部分(50%),由企业所在地全部负担(50%)调整为先负担15%,其余35%暂由企业所在地一并垫付,再由各地按上年增值税分享额占比均衡分担,垫付多于应分担的部分由中央财政按月向企业所在地省级财政调库。合理确定省以下退税分担机制,切实减轻基层财政压力。

一位资深财政研究专家向北京商报记者透露,这一举措是为了应对更大规模减税降费后出现的新情况。今年4月增值税改革生效后,配套出台的新的增值税留抵退税制度,保持了中央与地方“五五”分担比例不变。不过,增值税留抵退税实施过程中,退还给纳税人的50%部分核算基数与年底地方政府和中央政府核算基数存在差异。

“新政策提出地方先行垫付15%,剩下的35%要看年底核算的情况,如果地方垫付的多于应分担的,中央将承担相应部分。尽管留抵退税最终涉及的比例和税额有限,但能够增加地方政府的可用财力。”上述专家表示。

消费税稳步下划地方

除增值税收入划分外,在多名财税研究人士看来,此次新政策最大的调整在于消费税方面。《方案》明确,后移消费税征收环节并稳步下划地方。按照健全地方税体系改革要求,在征管可控的前提下,将部分在生产(进口)环节征收的现行消费税品目逐步后移至批发或零售环节征收,拓展地方收入来源,引导地方改善消费环境。

“这一表述预示着消费税的重大改革,消费税征收的调整意味着这一税种从纯粹的中央税种,调整为了中央和地方共享的税种。”中国法学会财税法学研究会会长刘剑文向北京商报记者表示。

实际上,早在去年的中国发展高层论坛上,财政部部长刘昆就提到:“我们将结合实施中央和地方收入划分改革,研究调整部分消费税品目征收环节和收入的归属,积极稳妥推进健全地方税体系改革。调整税制结构,培育地方税源,加强地方税权,理顺税费关系,逐步建立稳定、可持续的地方税体系。”

《方案》提出,具体调整品目经充分论证,逐项报批后稳步实施。先对高档手表、贵

重首饰和珠宝玉石等条件成熟的品目实施改革,再结合消费税立法对其他具备条件的品目实施改革试点。改革调整的存量部分核定基数,由地方上缴中央,增量部分原则上将归属地方,确保中央与地方既有财力格局稳定。具体办法由财政部会同税务总局等部门研究制定。

前述财税专家表示,消费税后移征收环节,旨在增强消费税的地方税属性。这一举措体现了央地收入划分改革的方向。逐渐划归地方后,增量产生的消费税就归地方所有了,这对地方税来讲是一个很大的补充。消费税中,像烟草、汽油、汽车等是大头,地方政府可以从其中拿到很大一部分。

数据显示,消费税是仅次于增值税、企业所得税、个税的国内第四大税种。2018年国内消费税实现收入1.06万亿元,占全部税收比重接近7%。今年前8个月,消费税收入增速达到18.5%。随着我国消费导向型经济的呼之欲出,地方政府逐渐退出生产投资事务,转向营造良好的消费环境、做好当地消费市场监管的需要正在加强,而这内在地契合地方政府职能转型的需要。

增强地方应对能力

受减税降费政策及经济下行压力影响,今年前8个月我国税收收入累计增速首次出现负增长。而据不完全统计,今年上半年,28个省(直辖市、自治区)财政收入为负增长的至少有9个,包括北京、重庆、贵州、黑龙江、新疆、吉林、海南、甘肃、青海。

中国财政科学研究院副院长白景明认为,减税降费取得实效的同时,各地也普遍面临预算平衡压力加大的挑战。

“减税降费的确给地方财政带来了不小的压力。”从《方案》的表述看,在稳定分税制改革以来形成的中央与地方收入划分总体格局的基础上,主要目的还在于保障更有效实施减税降费,推动相关政策的落地。”刘剑

文表示,通过适时调整完善地方税制,培育壮大地方税税源,将部分条件成熟的中央税种作为地方收入,可以增强地方应对更大规模减税降费的能力,同时保证地方落实减税降费的积极性。

而从更长远的角度看,通过消费税征收的调整,此次中央与地方收入划分改革也为未来的财税体制改革打开一个新的缺口。刘剑文指出,面对经济下行压力,更大规模减税降费与财税体制的系统性改革息息相关。以消费税为例,前述财税专家告诉北京商报记者,在具体实施过程中,也将一个税目一个税目逐步推进。

北京商报记者 肖涌刚

西街观察 Xijie observation

茅台要去“金融化”的人设

韩哲

君子不立危墙之下。

从Costco到天猫,1499元的飞天茅台销售从来都是秒光。在电商,拼的是手速和运气;在商超,拼的是会员和门槛。总之,没有随随便便的成功,平价茅台不是你想买,想买就能买的。

1499元的茅台不易买,2000元+茅台敞开买。如此剪刀差,让购买茅台成为了稳赚不赔的买卖。以前,茅台也稀缺,但主要是“买的不喝、喝的不买”,收礼的将茅台变现,使得回收茅台变成一条灰色产业链。现在,茅台则是资本加持,连茅台集团党委书记、董事长李保芳暗访专卖店,说的都是“茅台酒是拿来喝的,不是拿来炒的,请不要做黄牛,不要非法倒卖茅台酒”。

茅台一直供不应求,但今年的炒作尤其厉害,迫使茅台一方面放量供应,在中秋国庆前夕向市场集中投放7400吨;另一方面,茅台大刀阔斧砍中间经销商,哪怕瓜田李下也要自建营销公

司,说白了就是被经销商困怕了。

如今,茅台的“硬通货”人设已经立起来了,不仅“庄家”在炒作,普通人也乐在其中,仅仅国庆期间就有数百万人线上抢购。全民炒茅台是危险的,虽然这让茅台高端化乃至奢侈品化,最终会让茅台搬起石头砸自己的脚。

任何商品,一旦货币化和金融化,就是与泡沫博弈。从荷兰的郁金香,到中国的君子兰,都以泡沫破裂、一地鸡毛结束。茅台如果不进入消费市场,而是大量囤积于投资市场,价格将会越炒越高。但茅台价格不会涨到天上去,一旦市场环境逆转,抑或是遭遇黑天鹅,就会形成抛售,就会形成“踩踏”,从而给予茅台品牌致命一击。

资本逐利。当资本在追逐某种商品的时候,它总是扮演双刃剑的角色。哪怕是被公认的安全标的茅台,一旦被处于“资产荒”的资本瞄准,泡沫也即大概率事件。

对茅台而言,价格高估不是问题,持续高估就尾大不掉。泡沫这个东西,没有不行,多了也不行。啤酒没有泡沫,喝起来就没什么意思。但泡沫太多,也基本喝不上几口了。归根结底,茅台首先是消费属性,然后是投资属性。

茅台需要持续增加供应,让两种价格“并轨”,这也是茅台当下正在做的事情。预期一旦形成,就不容易对冲,所以尽管茅台近期放量供应,尽管媒体报道黄牛在赔钱,但“一瓶难求”仍是常态,茅台的二手价格依然高悬。困难是显而易见的,但“酒喝不炒”却一定要进行到底。让更多的消费者能够喝到平价茅台,既是茅台的初心,也是让企业发展充满后劲。

NBA在华“融触”,已经让炒鞋的见识了什么是黑天鹅。茅台如果继续炒下去,也迟早会遭遇灰犀牛和黑天鹅。

从来没有稳赚不赔的生意,房子也曾经被认为是稳赚不赔。