

北京受灾影响较大职工可全额提取公积金

北京商报讯(记者 宋亦桐)为帮助受灾情影响的企业和缴存职工共同渡过难关,8月7日,北京住房公积金管理中心发布《关于帮扶救助受灾企业及缴存职工给予阶段性支持措施的通知》(以下简称《通知》)表示,受灾情影响较大、导致急需大额资金支出的缴存职工,可全额提取本人账户内住房公积金余额,应对暂时生活困难。

例如:王先生家住门头沟区,受灾情影响,房屋破坏严重,急需大额资金支出。王先生在北京住房公积金管理中心缴存住房公积金,目前账户余额为9000元。经王先生居住地所在区政府相关单位或街道乡镇政府出具情况说明,证明其受灾情况严重,则其本人在2023年8-12月期间,可携带身份证及相关情况说明,前往公积金中心柜台办理提取,提取

金额最高为8990元。

针对受灾情影响的缴存职工,灾情发生后自有住房暂不具备居住条件,需要租赁住房并提取住房公积金时,《通知》规定,每月提取限额为实际月租金,不受连续足额缴存住房公积金3个月(含)以上限制,不受本人及配偶在北京无自有住房限制,不受月缴存额限制。

例如:李先生自有住房位于房山区,受灾情影响,房屋破坏严重,暂时无法继续居住,故李先生在2023年8月租赁了一套位于北京市石景山区的住房暂时居住,租赁期到2023年12月,月租金为7000元。李先生在北京住房公积金管理中心缴存住房公积金,月缴存额度为3000元。经李先生居住所在区政府相关单位或街道乡镇政府出具的情况说明,证明其受灾情况的,其本人可以携带身份证及相

关情况说明、租房合同(或提供房屋租赁合同备案编号)、租房发票前往公积金中心柜台办理提取,每月提取限额为7000元。

受灾情影响,借款人不能正常偿还住房公积金贷款怎么办?北京住房公积金管理中心表示,受灾情影响的缴存职工、一线抢险队员、水务工作者、基层干部不能正常偿还住房公积金贷款的,经本人提出申请,提交街道乡镇政府出具的情况说明并核实无误后,可不作逾期处理,不收罚息,不作为逾期记录报送征信部门;可按规定申请延长其住房公积金贷款期限。如逾期记录已上报征信部门,予以更正。

例如,2023年7月31日,借款人张女士所住地区受百年来特大暴雨侵袭,居住地区已被洪水淹没,导致其无法在还款日前去银行

办理存款业务,从而出现贷款逾期情况。针对张女士的具体情况,根据文件规定,经其本人申请公积金中心与其所在街道进行联系核实后,可对其逾期还款情况作相应调整,其逾期记录可以修正,同时,对已经上传的征信逾期信息进行调整,不让借款人因灾情影响还款额外产生征信失分。

不过需要关注的是,虽然阶段性支持措施期间的贷款不作逾期处理,但借款人仍需偿还此期间内的还款本金及利息,月还款义务不会终止。如借款人在阶段性支持措施终止时仍未正常还款的,未偿还部分将在措施终止后开始计收罚息,因此建议借款人根据自身经济情况合理安排每月的还款计划。

缴存比例方面,《通知》强调,受灾情影响,无法按此前确定缴存比例缴存的单位,可

根据经营情况自主调整缴存比例,最低可调整至5%。调整缴存比例后缴存仍有困难的单位,可向公积金中心出具补缴承诺和补缴计划,到期后进行补缴,在此期间,允许单位职工正常申请提取公积金和住房公积金贷款,不受断缴影响。

据悉,阶段性支持措施适用范围为受到涉雨涉汛灾情影响,存在困难的缴存企业和职工;受灾情影响一线抢险队员、水务工作者、基层干部等,阶段性支持措施执行至2023年12月31日。

易居研究院研究总监严跃进指出,此次政策进一步体现了优化营商环境、促进公积金惠民导向的特征,尤其是针对受灾影响的职工群体,在公积金提取和租房方面给予了积极的支持,也体现了该政策保障民生的导向。

X 西街观察 Xijie observation

医疗反腐动刀 改革要配套

陶凤

一场医疗领域的反腐风暴正在升级。风暴中,不少医院“一把手”落马,多场医疗学术会议延期,化学制药板块承压明显,老牌药企恒瑞医药连续几个交易日下挫。

反腐数据更加惊人。据不完全统计,今年全国医疗系统已有超150名医院院长、书记落马,是去年的两倍还多。

数字只是外界窥探反腐风暴的冰山一角。相比以往,眼下的医疗反腐,“联合”部门更多,追踪的链条更长,打击的腐败对象更加关键、精准。

对医药领域腐败的监管不断升级,会有越来越多的人卷入其中。重点领域、重点部门和关键人都会瑟瑟发抖。

医院这个“小天地”,腐败总是“拔出萝卜带出泥”。层层抽丝剥茧,梳理倒查利益输送,就能精准发现腐败问题。

根治医疗腐败,不能头痛医头,脚痛医脚。腐败之所以存在,有长期的公立医院政策补偿不足、保障不够的老问题,也有疫情过后医院普遍存在运营难题。

市场层面,医药行业历经三十多年野蛮生长,以药养医根深蒂固。过往医生收入存在的严重价值与价格不对等,滋养了药企的销售代表模式,依赖这种补偿机制,给医生创造灰色收入非常普遍。

经济复苏攻坚克难,具体到企业层面,则为片面追求利润留下了机会。为了追求利润最大化不惜铤而走险,腐蚀药品流通环节的典型案例比比皆是。

有人出钱,有人出力。无论是医院的决策层,还是流通环节关联的人员,他们各自盘算利用手中权力非法谋利,把医院管理权异化为攫取私利的工具。

拆解医疗腐败钱权交易的利益链,破除以药养医为首要任务。

医改启动后,国家重点提高了医事服务费价格,针对带金销售、药价虚高等问题推出了一整套改革组合拳,如医药分开、药品零加成、两票制、药耗集中带量采购。

同时,以支付方式改革等,从采购、使用、支付等多个环节挤出价格虚高水分,从根本上清除“以药养医”土壤。

归根结底,医改是让医院回归医院。建设完善的医疗卫生法治体系,让公立医院的公益性更加纯粹,加大对公立医院的补偿,提高全社会医务人员的待遇,让医生的收入有保障,是对医生的职业价值最基本的尊重。

公立医院和私立医院各司其职,公益性有保障,营利性有合规边界。反腐一直在路上,并走向深水区,让合规制度与有效监管机制根深蒂固。

医归医,药归药。药要回归到以疗效为标准,而非与权力挂钩的谋利工具,这是医药行业合规建设趋势。

造价堪比高铁2-3倍 磁悬浮列车经济账如何算

大湾区或将迈进磁悬浮时代。8月5日,中国工程院院士陈湘生在论坛上展示了4个广深磁悬浮线路方案,这4条线路均可东接白云机场,西延至香港九龙,该线路设计时速达650公里。据悉,在上述4个方案中已存在优选方案,但目前尚未明确实施的时间表。

不仅是大湾区,截至2021年12月,我国商业运营的磁悬浮线路有3条。据陈湘生透露,沪杭、成渝、广深等都市圈也正在竞争磁悬浮线路建设。

磁悬浮列车不仅技术新、速度快,还由于现阶段线路少,吸引了不少游客专程前往乘坐体验,这也在一定程度上带动了周边消费。但其在建设上投入较大,与我国高铁每公里约1.17亿-1.44亿元相比,磁悬浮列车造价则要贵上2-3倍。同时,其票价与高铁相比也没有太大的吸引力。那么各地争建磁悬浮列车线路到底划不划算?



磁悬浮有望开进大湾区

磁悬浮列车是一种靠磁悬浮力来推动的列车。资料显示,磁悬浮列车通过电磁力实现列车与轨道之间的无接触的悬浮和导向,再利用直线电机产生的电磁力牵引列车运行。由于其轨道的磁力使之悬浮在空中,减少了摩擦力,行走时不同于其他列车需要接触地面,只受来自空气的阻力,高速磁悬浮列车的速度可达每小时400公里以上,中低速磁悬浮则多数在100-200公里/小时。

我国将可再增一条这样的线路。8月5日,在广州举行的“花城院士讲坛”上,陈湘生分享了对粤港澳大湾区磁悬浮交通的思考,并现场展示了4个广深磁悬浮线路方案,4个线路均可东接白云机场,西延至香港九龙,该线路设计时速达650公里。

陈湘生认为,广深港主轴位于大湾区经济最为发达、单位人口聚集度最高的知识密集型产业走廊内。2017年广深港轴客流密度为10963万人,已趋于饱和;2035年,广深港轴客流密度将达到2.6亿人,能力缺口约4000万人,需新增1条高速项目来实现满足广深港交通需求,此外的8个城市主城区中心间客流联系也需要高速通道解决发展不平衡不充分问题,让广深港澳实现半小时同城化,其他城市实现40分钟直达。

根据现场展示的4个方案,在广州的候选起点包括广州东站、珠江新城、广州站,中途候选路线包括莞城、虎门、南沙等。据介绍,其中存在优选方案,但是否实施还未可知。此外,陈湘生透露,沪杭、成渝、广深等都市圈正在竞争磁悬浮线路建设,“看谁能率先上马”。

每公里造价3亿元

谁能率先上马,不仅要看技术,也要看谁能先做好成本考量。北京师范大学政府管理研究院副院长、产业经济研究中心主任宋向清向北京商报记者介绍,目前我国在磁悬浮列车的技术上都已经不成问题。

例如,2020年9月,中铁工业宝桥集团自主研发的世界第一组时速600公里高速磁浮道岔在陕西省宝鸡市顺利通过出厂验收。2021年1月13日,由我国自主研发设计、自主制造的世界首台高温超导高速磁浮工程化样车及试验线在成都正式启用,设计时速620公里,标志着我国高温超导高速磁浮工程化研究实现从无到有的突破。2021年7月20日,由中国中车承担研制、具有完全自主知识产权的世界首套设计时速达600公里的高速磁浮交通系统在青岛成功下线。

“最大的难点还是投资大。”宋向清表示,“磁悬浮是

高铁、高速等交通形式的有效补充,定位为高端客户和高品质高附加值商品。由于磁悬浮列车高昂的建设成本,且磁悬浮的机车、轨道和信号控制系统与现在的铁路系统完全不同,需要“重起炉灶”,因此并不是所有城市都适合发展磁悬浮列车。”

资料显示,建设磁悬浮时需要专门建设适用的基础设施,包括变电站和电源。而这些设施不能直接集成到现有的高铁交通系统中,因此,除了基本的土木成本外,项目使用的电磁技术会使得轨道建设的成本大幅度上升。

从国外看,日本JR中央新干线是定于2027年投入使用的世界上第一条长途磁悬浮线路,在2014年提交的第一代建设计划书中,中央新干线的总成本超4万亿日元,约合人民币超2000亿元,每公里花费近7.5亿元人民币。到2021年提交的第二代建设计划书中,项目总成本飙升到7万亿日元(每公里245亿日元),每公里约合人民币14亿元。

再来看国内,在2021年9月中国轨道交通工业140年峰会创新发展论坛上,中车青岛四方机车车辆股份有限公司(以下简称“青岛四方”)在接受媒体采访时表示,保守估计,在中国高速磁悬浮每公里造价在3亿元以上。

性价比难题

磁悬浮列车每公里3亿元以上的造价几乎是高铁建设投入的2-3倍。根据世界银行发布的《中国的高速铁路发展》,中国高铁花费平均每公里约1.17亿-1.44亿元人民币,是其他国家建设成本的2/3。此外,青岛四方人士还透露,如果进行试验,验证是否能跑出600公里以上时速的话,试验线长度至少需要60-100公里的距离,投资接近300亿元。

不过,其在运营维修上成本则要低上很多。青岛四方副总工程师丁叁叁曾表示,悬浮式交通系统没有接触,没有摩擦,没有油耗,它属于模块化设计,本身的维护量很少,维护非常便利,磁悬浮技术的维护人员仅为轮轨方式的1/10左右。“以上海磁悬浮示范线为例,2006年正式投入商业运营以后,列车到现在(2021年)没有经历一次大修,而轮轨时速350公里列车全寿命周期维修费用可能是购车成本的2-3倍。从全生命周期角度来看,高速磁悬浮成本未必比高铁高。”

但建起来究竟划不划算,这背后始终存在着“性价比”的难题。有专家向北京商报记者表示,磁悬浮列车投入使用以后,一方面,有耗电量等方面的考虑,综合来看能否比高铁更划算,这是一个问题。另一方面,磁悬浮列车的投资回报周期相对较长,其投运以后的盈利能力还受到市场需求、票价、客流量等因素的影响。“对于不同地

区和不同情况,可能存在差异。因此,在决策建设磁悬浮列车时,需要进行全面的可行性研究和经济评估。”

具备长远价值

事实上,仅从票价的角度来看,磁悬浮目前或许也不算具备太大的竞争力。

截至2021年12月,我国商业运营的磁浮线路有3条,分别为上海磁悬浮示范线、长沙磁浮快线、北京磁浮S1线。这3条磁浮线路中,上海磁浮示范运营线是我国乃至世界唯一商业运营的高速磁悬浮线路。另外2条则属于中低速磁悬浮线路。

其中,上海磁悬浮线全长30公里,普通单程票价为50元,普通往返票价为80元,以往返票价计算,每公里票价约为1.334元。长沙磁浮快线全长18.55公里,单程票价20元,每公里票价约为1.078元。北京磁浮S1线全长10.2公里,全程单程价格为4元,每公里票价约为0.392元。

仅从票价上看,3条线路中只有每公里票价最低的北京磁浮S1线可与高铁平齐。北京商报记者查询发现,8月7日在售的车票中,于8月10日从上海虹桥开至北京南的G6次列车二等座价格为662元,每公里票价约为0.502元。

因而,从前述成本与票价等方面竞争力来看,宋向清认为,短期内,磁悬浮列车要普及还存在一定的难度,也无法形成新的消费磁悬浮列车的刚需群体。

但国内各个磁悬浮列车项目纷纷上马,则是切中了其在更加长远的时间跨度上的价值。前述专家认为,磁悬浮列车的优势是差异化的,并不能在单一赛道上进行对比。“尽管目前已经存在多种出行方式覆盖了高低端、高速的需求,但建设磁悬浮列车仍然具有一定市场需求。”

前述专家表示,与高铁相比,磁悬浮列车具有更高的运行速度和更短的行程时间,可以提供更快捷的远程出行方式;与飞机相比,磁悬浮列车则可以避免繁琐的安检和候机时间,提供更便捷的城市间出行选择;此外,磁悬浮列车还具有较低的噪音和振动,对环境的影响较小。

“正如陈湘生所提到的,磁悬浮列车具有较高的运行速度和较短的行程时间,可以有效缩短城市之间的距离,提高交通运输效率,磁悬浮列车的建设可以促进区域间的交流与合作,提高地区的经济发展水平,也会带动相关产业的发展,创造就业机会。”前述专家认为,“作为一种新型的交通工具,磁悬浮列车代表了科技创新的成果,建设磁悬浮列车也可以提升地区的科技创新形象,增强城市的竞争力。”

北京商报记者 方彬楠 邓黎黎