

■你说·我说

文·杨玉华

“最薄弱、最突出、最严重”传递强农新信号

连日来,一些省份召开农村工作会议,重视“三农”、锐意改革是总基调,这无疑是对中央农村工作会议的积极回应。

我国现代化建设中薄弱环节仍然是农业现代化滞后,经济社会体制中最突出的矛盾仍然是城乡二元体制障碍明显,全面建成小康社会进程中最为严重的制约因素是城乡发展和居民收入差距过大。中央农村工作会议所作的“最薄弱、最突出、最严重”的判断,道出农业农村经济面临的突出问题和紧迫形势,传递中央强农的坚定决心。

过去十年间,我国农业农村发展克服多种困难和

风险挑战,初步探索出一条中国特色农业现代化道路。但是,在城镇化、市场化、国际化要求面前,农业和农村的竞争力仍较低,“干活在城市,根基在农村”的“半城镇化”突出,农民仍无法摆脱增产增收的困局。

“最薄弱、最突出、最严重”的深刻阐述对于地方政府端正思路非常及时、针对性强。目前一些地方政府和干部仍以“经济总量、财政收入”为主要考核导向,“工业招商侃半天,谈起农业一根烟”,嘴上重视“三农”,心里不敢为不想为不作为。因此,必须把指导思想统一到中央提出的判断上,牢固树立“三农”是重中之重战略思想。

“最薄弱、最突出、最严重”透露出中央对农业和农村工作加强顶层设计和系统推进的决心。中央农村工作会议没有局限于农业领域谋划农业生产和农民增收,而是将农业农村经济发展放在全面建成小康社会、实现四化同步和新型城镇化的大背景下考量,这意味着中央将在更大格局内统筹协调解决“三农”问题,打通更多资源和要素壁垒,调动更多力量补农业短板的步伐将加快。

“最薄弱、最严重、最突出”还传递出中央深化农村改革的重要信号。中央农村工作会议讨论内容涵盖了粮食安全、农村基本经营制度、农产品质量

和食品安全、谁来种地问题、农村社会管理等方面,都是当前“三农”领域面临的最突出的问题和最尖锐的矛盾,触碰农村改革中深层次的体制机制障碍,同时还明确了到2020年解决约1亿进城常住的农业转移人口落户城镇、约1亿人口的城镇棚户区和城中村改造、约1亿人口在中西部地区的城镇化。这种不回避矛盾、敢于啃硬骨头的做法,给人信心,令人期待。

中央农村工作会议吹响新一轮农村改革的号角。相信必将有更多的资源要素向农村和农业集聚,更多的农民享受到改革的红利,农业和农村发展也将早日谱写更美好的篇章。

■一周传声

2014年我们将加快建设智慧城市地理空间框架和时空信息云平台,大力推进智能交通、智慧城管、智慧管网等应用服务,全面推动数字城市向智慧城市升级。——国家测绘地理信息局局长徐德明说。国家测绘地理信息局于2006年启动了数字城市地理空间框架建设。目前全国已有321个地级市开展了数字城市建设,其中已有190个完成建设并投入使用。全国累计开发涉及国土、房产、公安、环保等几十个领域的2500多个应用系统,有力促进了城市管理水平的提升。

2013年初,在数字城市建设的基础上,国家测绘地理信息局正式开展了智慧城市时空信息云平台的建设,并在太原、广州、徐州等城市开展试点工作,探索智慧城市建设模式、共享模式和服务模式。

虽然我国是世界上湿地类型齐全、数量较多的国家之一。但从总体看,面积在减少、功能在退化。

——中国林业科学研究院湿地研究所研究员崔丽娟指出,近年来中国湿地保护力度逐渐加强,退化速度有所减缓,但湿地生态状况依然不容乐观。第二次全国湿地资源调查中的一组数据须引起高度关注:近10年间,全国湿地面积同口径下减少了339.63万公顷,其中自然湿地面积减少337.62万公顷。此外,河流、湖泊湿地沼泽化,河流湿地转为人工鱼塘等情况也很突出。“我国湿地资源面临的威胁呈增长态势。”张永利表示,威胁湿地生态状况的主要因子,已从十年前的污染、围垦和非法狩猎三大因子,转变为现在的污染、围垦、基建占用、过度捕捞和采集、外来物种入侵五大因子。

作为新股发行体制改革的一项重要配套举措,虽然老股转让能够杜绝以往新股发行的严重超募现象,但反过来老股东却意外地获得了提前套现的机会,这与要求老股东对稳定股价承担责任的目标并不完全一致。

——申银万国证券研究所首席分析师桂浩明认为。12日夜间,又有5只新股汇金股份、东方网力、绿盟科技、恒华科技及慈铭体检紧急公告:根据证监会《关于加强新股发行监管的措施》精神,暂缓或推迟发行。至此,本轮IPO重启后宣布暂缓发行的公司已经达到6家。

进一步加强IPO过程的监管,证监会12日要求拟发行价格对应市盈率高于行业平均市盈率的发行人,应提前三周连续发布风险公告。同时,证监会和中国证券业协会将对网下报价投资者的报价过程进行抽查。

此外,证监会还表示,将对发行人的询价、路演过程进行抽查,发现发行人和主承销商在路演推介过程中使用除招股意向书等公开信息以外的发行人其他信息的,中止其发行,并向中国证监会对发行人、主承销商采取监管措施。涉嫌违法违规的,依法处理。

■资讯

工商总局:主要网站广告违法率33%

国家工商行政管理总局对搜狐、网易、腾讯等20家主要网站2013年3月至12月广告发布情况进行监测抽查发现,在被抽查的105.6万条次各类网络广告中严重违法广告34.7万条次,约占总量的33%。工商总局广告司13日通报了上述情况。

“从监测情况看,网络违法广告违法率总体上呈下降趋势,但一些网站、部分行业违法广告问题比较突出。”工商总局广告司司长王长利说,这次监测的网站包括当前广告发布量大、在全国有影响的综合门户网站、视频类网站、电子商务类网站、团购类网站以及新闻类网站,占据网络广告市场大部分份额。

据王长利介绍,随着我国互联网行业迅猛发展,网络已成为除电视、广播、报纸之外的第四大广告媒体。但是,网络广告业在快速发展的同时,也暴露出一些不容忽视的问题。近年来,工商部门加大了对虚假违法网络广告整治力度,相关案件数量持续增加:2010年为2096件,2011年为2499件,2012年为3725件,2013年为4034件。

我国市场主体突破6000万户

截至2013年底,我国实有各类市场主体6062.38万户,注册资本(金)总额达101.2万亿元,分别比2012年底增长10.33%和18.21%。

国家工商行政管理总局13日发布上述数据时称,2013年,全国市场主体健康有序发展,实有户数及资金规模总量扩大,增速提高,呈现稳中有进的发展态势。截至去年底,全国实有企业1527.84万户,比上年底增长11.80%,注册资本(金)96.88万亿元,增长17.37%;个体工商户4436.29万户,增长9.29%,资金数额2.43万亿元,增长23.12%;农民专业合作社98.24万户,增长42.60%。出资总额1.89万亿元,增长71.85%。

2013年,全国新登记注册企业250.27万户,比上年同期增长27.63%;新登记注册个体工商户853.02万户,增长16.39%;新登记注册农民专业合作社28.24万户,增长68.30%。工商总局就此评论指出,去年新登记注册市场主体数量显著增长,表明市场活力进一步增强。

(据新华社)

拥堵费要来了

治堵可不是收费就行

■将新闻进行到底

文·本报记者 姜晨怡

拥堵费的事儿年年说,今年看来是要动真格的。最近,北京市交通委相关负责人接受媒体采访时表示,北京的机动车总量调控包括“保有量”和“使用强度”两个方面,北京机动车“三高”即高强度使用、高密度聚集、高速增长的问题突出。按照“清洁空气行动计划”的要求,市交通委、市环保局正在抓紧研究制定低排放区政策和征收排污拥堵费政策。此前发布的《北京市2013—2017年机动车排放污染控制工作方案》任务分解表中已经明确,在2015年,低排放区收取拥堵费将择机实施。

“方案”原文中这样表述:理顺交通综合执法体制,综合运用法律、经济、科学和行政手段,控制机动车的使用强度,引导绿色出行。据北京交通发展研究中心发布的数据显示,北京使用小汽车在5公里内的高达44%,而这段距离其实用不着开车,完全可以通过公共交通或者骑车、步行解决。北京交通发展研究中心主任郭继孚说,“1986年北京自行车出行比例达63%,去年这一比例不足13%,20多年来平均每年下降1%至2%。过度使用小汽车,对骑车、步行的环境损害很大,这是一个恶性循环。”

其实,北京关于征收交通拥堵费的议论一直存在,早在2010年底,北京市就宣布出28条措施缓解交通拥堵。其中就有:“研究制定重点拥堵路段或区域交通拥堵收费方案,将择机实施”,征收拥堵费,打这儿开始清晰地浮出水面。

征收拥堵费不是我国首创,世界上也有少数城市已做出了试点。资料显示,目前一些国家及城市已将征收拥堵费作为解决城市交通问题的方式之一。新加坡1975年起在市中心6平方公里控制区

域,对进入车辆每天收3新元“道路拥堵费”。瑞典哥德堡市收取拥堵费后,机动车减少约10%,公共交通效率提高了10%。伦敦2003年对市中心车辆征收“道路拥堵费”后,每天进入市中心小汽车减少20%至30%,公交车较以前提速25%。比起伦敦,罗马的限制措施更严,交了拥堵费后可以进城的只有9座以上的巴士,外地私家小轿车不允许进罗马市中心。要是开车硬闯,市内有无数的摄像头,只要被拍到就要交上几百欧元的高额罚款,因此硬闯的人很少。虽然罗马区的道路狭窄而曲折,但市内交通基本上还算顺畅,不怎么堵车。

事实上,拥堵费在收取之初会起到一定效果,但是效果会随着时间而逐步减弱。也有专家表示,各国城市规划不尽相同,因此国外城市的经验也不能完全适应我国需求。除了拥堵费,规划好公共交通,让市民出行方便,培养公交出行意识才是解决之道。

以日本东京为例。东京没有收取拥堵费,这主要源于日本人公交出行意识很强。在东京,家用汽车平时都是放在车库里,上下班都是乘地铁。一是因为乘地铁才能准时上下班,二是公司里只有总经理和董事长才有车位,而东京城区的停车位极为昂贵。在普通东京市民眼里,上下班肯定是要乘坐公共交通的。自己买的车一般只用于周末休闲或是度假。东京的公共交通系统极为发达。交通路况电子显示屏会显示实时路况信息,以方便人们选择乘车路线。

现有的措施主要是提高主城区的停车费,但效果并不明显。这一次北京环保局提出的收取拥堵费,实施细则尚未出台但被寄予厚望。但也有专家认为,清洁空气行动计划将有利于解决北京空气污染的问题,但政策的重点应该是在小客车使用限制等方面,而不应该是一些收费的经济措施。

对此,北京交通发展研究中心主任郭继孚表



示,目前我国多数城市在解决交通拥堵时多通过出行限号、买车限购等行政手段,短期看有效果但长期看不可持续,应采取包括技术、经济、法律、行政等多种方式调节。“交通是非常地域化的问题,需要因地制宜的解决方案,不能行政措施一刀切。目前

一提到机动车数量过快增长,有些城市第一反应就是限购,甚至包括中小城市。”他说,在大城市中心区、高密度区域要通过集约化方式解决交通拥堵问题,控制机动车数量。但在偏远、低密度区域,发展公共交通成本太大,应允许自驾车出行。

■专家观点

政策效果会随时间逐步减弱

贾顺平(北京交通大学交通运输学院教授)

如果做得好的话,应该是可行的,一是相关的法律法规的制定,二是收费政策的制定和透明化管理。

征收道路拥堵费的做法最初来自于上世纪70年代的新加坡,按照不同时间段来征收不同额度交通拥挤费,在早间8点30到9点,最为拥堵时段费用最高,每辆车征收3元新币;目前,美国、韩国、瑞典等国家都采取征收拥堵费的方式来调节车辆拥堵

的时间和空间,但从效果来看,政策效果会随时间逐步减弱。

新加坡现在采取的收费方式是政府免费在车上安装计时器,使用这种收费方式后大概会有10%至40%的车流量的下降。但是这样会出现新的问题,就是收费区域的周边会形成新的拥堵区,因为一些车主会绕道行驶。伦敦2006年开始收费,收费标准大约是5英镑,后来又升高至8英镑。但是近几年实施的效果逐渐削弱。

北京治堵应从城市规划中寻找病根

罗亚蒙(宜居城市(中国)研究中心主任,中国城市国际协会会长,中国城市管理协会会长)

从纽约、新加坡等世界上为数寥寥的几个征收交通拥堵费的城市来看,他们并没有因为征收交通拥堵费而真正解决交通拥堵问题。有些所谓的专家、学者忽悠百姓说征收拥堵费在西方发达国家很普遍,这完全是欺瞒国内公众。

世界上任何特大城市中,道路短缺和汽车数量庞大之间的矛盾是永远存在的,再多的路也无法满

足私家车增长的需求,这个问题是无解的,而现在我国大部分人认为道路拥堵问题可以解决,这是解决城市交通问题中存在的巨大认知误区。

在这个“汽车霸权”的时代,政府需要做好自己分内的工作,在城市交通管理中,政府的职责就是保障市民出行可以乘坐到方便、快捷、服务品质优良的公共交通。所以这些年北京市政府制定“限牌”、“限号”等疏堵的政策和措施,从治理方向上就是错误的;而从实际效果看,这些措施也没有解决

拥堵问题。在这一点上政府一定不能错位。

而且,一旦开始征收交通拥堵费,主要的征收对象一定是工薪阶层。公车的运行成本是由政府财政来负担的,使用财政税收;而对于富裕阶级,他们工作的时间相对机动,大多数人有条件错峰出行;因此工薪阶层将成为这个政策的主要受害者。

征收拥堵费核心是提供公共服务

毛寿龙(中国人民大学公共政策研究院执行副院长)

过去,交通拥堵费存在一些技术上的问题,比如如何智能收费,它需要北京市有一个数字化为基础。另外,如果不到交通拥堵特别严重的时候,北京市一般不会出台市场经济方面的措施,去年、前年出台了一个市场化的措施,也就是停车费涨价。停车费涨价以后,我看有人评估说北京市的一些相关措施,比如摇号和限制使用等,真正有效的就是停车费涨价,说真正减少了交通流量,但就是短期作用,过段时间又恢复原来的拥堵。

收一些城市拥堵费是可以的,如果不收费路就堵死了,还不如收点费,而收费最理想的方案就是动态平衡。今天车流量多就收钱,少了就不收钱,如果都堵在那儿都收钱,不堵就不收钱。另外就是

他们是这个城市的主要建设者,是靠自己努力在为城市做贡献的人群,政府没有理由向他们征收拥堵费。从这个角度讲,也没有征收交通拥堵费的必要。甚至可以认为,他们被堵在路上,一方面是他们工作所迫,一方面也是政府工作不足造成的,政府应当反过来给他们发放交通拥堵补贴。

固定收费,相对来讲比动态化更可能被人所接受。

固定费率也可能出现费率由谁决定的问题,目前是政府单方面决定,可能会出现一个听证之类的,但是起不到决策的作用。目前我们没有决策的平台,所以可能是交通部门提交方案,由政府做出决策,可能会找一些人进行听证,最后落实方案。

排污费,还有其他的费用,甚至以后的交通拥堵费一样,它只是以交通拥堵的名义列了一个税种,然后上交国家财政。所以从综合效益来讲,要按我们目前的老百姓,或者一般学者的那种思路说,我给你交了钱,怎么用我得看着,这时我们大环境还没有改变,有些思考是对的,但是要落实到实处非常难。怎么征税,征多少税,就看你提供多少公共服务,公共财政的核心意义就在这儿。

透视新股发行三大争议

新股开闸不久,市场即掀起轩然大波,甚至对此轮新股发行体制改革方案提出质疑。高价发行是否合理?巨额老股转让是否有借道套现之嫌?券商自主配售是否涉及利益输送?这些问题成为市场争议的焦点。

高发行市盈率引发市场不满

从IPO开闸后首批发行的两只新股新宝股份和我武生物发布的中签率公告来看,超过百倍的网上认购和偏低的中签率表明投资者看好新股。但奥赛康72.99元的发行价,67倍的市盈率,远高于同期同行业二级市场的平均市盈率,这引发了市场质疑。

“合理的新股发行机制应该是让发行人与投资者共享企业成长的成果,但在发行人以圈钱为目的的情况下,中介机构不仅不能为投资者提供合理建议,更有可能与发行人一起侵犯公众投资者的利益。”中国人民大学教授刘俊海认为。

12日晚间,证监会紧急发布关于加强新股发行

监管的措施,强化对高市盈率发行的监管。当晚,原定于13日发布定价公告的新股反应迅速,汇金股份、东方网力、绿盟科技、恒华科技及慈铭体检,宣布暂缓新股发行或推迟刊登公告,此前预计的发行时间表也随之调整。

不过,13日开始网下申购的新股仍按原计划进行。按照此前流程,1月13日,有应流股份、光洋股份、天赐材料、思美传媒、安控股份、全通教育6只新股发行。根据信息披露情况,这6只新股的发行市盈率除天赐材料略高外,均低于行业平均市盈率。

老股转让被质疑高价套现

在奥赛康的公告中,预计募集资金净额约7.9亿元,但有老股转让资金31.83亿元,这让市场充满忧虑,认为控股股东有高价套现之嫌,这直接导致了该股暂缓发行。

按照目前拟上市公司披露的信息,截至1月10日,已经有50家公司披露了招股材料,其中多

数已敲定老股转让方案,而明确不转让老股的目前仅有4家。

以首批开放申购的我武生物为例,发行价格为每股20.05元,需要进行老股转让。根据发行新规,公司发行的2525万股中,有1425万股为老股转让。上市公司募集资金仅有2亿元左右,而老股转让资金达到2.8亿元。此后的奥赛康更是把新老股比例演绎到了极致。

老股转让资金超出公司募集资金1倍多,甚至数倍,如此大规模的转让,让投资者对公司的发展前景产生疑虑。人们担忧:未来,或许是没有大小非悬念了,但大股东在发行当下就进行如此大规模的减持套现,是否对公司未来发展缺乏信心?

“老股转让本身是好事,但市场有时候是非理性的,反应过度就会与政策初衷出现偏差。”一位基金公司高管分析。

券商自主配售涉嫌利益输送

在此轮新股发行改革方案中,券商自主配售权

被视为一大亮点。网下发行的新股,由主承销商在提供有效报价的投资者中自主选择进行配售。发行人应与主承销商协商确定网下配售原则和方式,并在发行公告中披露。

自主配售的初衷是平衡发行人与投资者双方利益,对新股定价形成约束。但有投资者对此表示忧虑,担心新规给了券商很大的自主配售空间,结果变成了利益输送工具,从而造成新的不公。“在市场化程度比较高的国家,承销商自主配售有相应的制度匹配,但在我国,承销商往往把配售当作一种福利,带来利益输送,造成不公。”武汉科技大学金融证券研究所所长董登新说。

市场化改革并不意味着放任自流。自主配售权和老股转让并不意味着可以对股票随意进行分配。“证监会可以在询价过程中引入听证制度,对老股转让比例过高的IPO定价进行听证,同时加大报价和配售过程的公开程度,加强监管,确保公开公平公正。”一位资深保荐代表人说。(据新华社)