

铁路运输定价权或部分放开 将吸引民资投铁路

王子钧 报道

近日,发改委再批复千亿铁路项目,铁路资金的到位情况以及全年8000亿元的投资目标能否如期完成成为市场关注的焦点。记者从接近铁路系统人士处了解到,由于中央和地方财政拨款速度很快,今年前四月的投资好于去年,但能否顺利完成全年任务还要看后期的引资情况。他透露,此前被寄予厚望的铁路发展基金目前仍处于初级阶段,其融资规模并不理想,这种情况下下半年有望改善。此外,如何引入民间资本和盘活存量资产也成为今年铁路引资的重头戏。不少从事铁路产业链的人士告诉记者,如何打破壁垒和塑造公平市场将成为是否能大量吸引外部资本的关键。近日,发改委发布今年的改革重点任务部署文件时提出,将放开部分铁路运价定价权。

铁路稳增长投资加快

前四月,中国铁路投资完成不足全年任务1/5,但比起去年同期,这一比例已有大幅提高。中国铁路总公司(下称“铁总”)近日数据显示,今年1至4月,我国铁路固定资产投资完成1321亿元,同比增长22%。其中,铁路建设投资完成1172亿元,同比增长20%;国家铁路机车车辆购置149亿元,同比增长45%。

前述人士告诉记者,这一比例是近几年来最好的,投资到位得益于中央和政府资金的快速下发。记者梳理发现,去年一至四季度,与国家铁路相关的固定资产投资分别为713亿元、1639亿元、2210亿元、2825亿元。行业人士也表示,铁路投资的旺季通常在下半年。

然而,随着政府资金的逐步下发完毕,承担着高额债务的铁总如何多渠道引资将直接影响着今年投资任务的完成情况。

另外一方面,随着经济下行压力的加大,高层对铁路发展提出更多要求。

国务院总理李克强此前作出重要批示,要求继续以中西部地区为重点加强铁路重大项目建设,补短板、疏瓶颈,同时抓好资金安排落实,尤其要通过深化改革大力创新投融资机制,在吸引社会资本进入上取得更大进展。

国务院副总理马凯在部分地区铁路建设工作会议上也强调,要加大工作力度、加快工作节奏,确保全面完成今年铁路建设投资8000亿元以上、新投产里程8000公里以上的目标任务,为促进经济社会持续健康发展做出新贡献。

此外,发改委对“抓手”工程的批复速度也在加快。18日,国家发改委再次批复四个铁路项目和两个地方的城轨规划。其中,新批复的四个铁路建设项目为:新建通辽连接京沈客专快速铁路、新建徐州至淮安至盐城铁路、新建赤峰至京沈高铁喀左站铁路、新建济南至青岛高速铁路,总投资超过1400亿元。

公开资料显示,从去年下半年以来,发改委已经多次批复千亿元量级的铁路项目。虽然这些投资并非要求今年都要到位,但多项“噱头待哺”的重大项目已凸显出融资压力。记者梳理可查资料发现,发改委批复的上述四项工程尽管都曾发布明确的引资规划,但最终资金主要还是由铁总和地方政府解决,并未成功大规模引入民资,未来引资道路仍然漫长。

铁路发展基金待“发展”

“用好铁路发展基金为抓手,深化铁路投融资改革。”无论是发改委还是铁总的规划中,拓宽融资渠道是今年铁路工作的重点,而铁路发展基金又是重中之重。

这项讨论十年有余的项目在顶层设计的推动下于去年最终落地。记者从铁路系统人士处了解到,去年9月,中国铁路发展基金股份有限公司正式成立,其领导班子主要为铁路系统人士。

根据公开消息,该公司去年曾召开发起人会议,铁总与中国工商银行、中国农业银行、中国建设银行、兴业银行等四家银行的投资平台,共同签署了《出资人协议》和《公司章程》。开篇所述人士介绍,由于该基金的公益性质,收益并不是特别高,目前的初始基金主要由几大银行投资,规模也不大,与当初设立的基金规模目标有较大差异。

有关文件显示,铁路发展基金2014年及2015年计划共募集4000亿至6000亿元,每年2000亿至3000亿元,其中中央财政性资金(中央预算内资金200亿元、车购税150亿元、铁路建设基金400亿元)与社会资金比例1:2至1:3。

上述人士表示,目前社会资本对基金还持有较浓重的观望态度,但随着行业改革的深入和管理模式的规范,这一情况会有所好转。河南省近期成立铁路产业投资基金,这是国家批准地方筹建的第一只铁路发展基金,基金规模为300亿,首期为50亿元。分析机构认为,随着河南铁基的获批,预计今年各省铁基将会陆续获批。

在融资新模式仍待发展的情况下,传统的融资方式仍是铁路投资的重要来源。5月15日,铁总发行额度为200亿元的2015年第一期铁路建设债券,按照国家发改委的批复,铁总2015年度将可发行总额为1600亿元的铁路建设债券。

八部委发声互联网+:打造万物互联新生态



何苗 张梦洁 报道

地方政府对于拥抱互联网+的热情并不止于会议内容和领导考察行程,批量的引导基金、政策优惠正等待着曾经在夹缝中闪转腾挪的“网络精英”们。

近日,一张滴滴快的CEO程维与上海市交通委主任孙建平在上海牵手的合影在互联网+业内流传。一个是传统城市出租车平台的“搅局者”,一个是曾经高高在上的监管部门,二者经历了磨合,进而合作。

改变正在各领域发生。除了地方政府以最高规格的礼遇拥抱百度、阿里、腾讯等互联网巨头,地方的互联网企业也受到了所在地政府前所未有的青睐,总部位于上海的沪江网今年以来就迎来数波本地和外地官方考察。

目前,国家层面的互联网+行动计划正由发改委牵头制定中,地方已明确要制定互联网+行动计划的省份有福建、江西、江苏、广东、四川、湖南、河南等,而以福建、重庆、上海等为代表,与互联网企业“联姻”的省份则更多。

为互联网+鸣锣开道的还有各部委,记者粗略统计,今年以来已有8部委为互联网+发声,包括发改委、卫计委、工信部、交通部、旅游局、农业部、能源局、商务部,其中商务部已出台第一个部委层面的行动计划。

八部委发声互联网+

5月15日,商务部出台《“互联网+流通”行动计划》,这是今年政府工作报告提出互联网+后,首个落实出台的专项行动计划。

商务部互联网+行动计划剑指电子商务领域,并提出具体发展目标:力争在1到2年内,实现五大发展目标,其中包括2016年底,我国电子商务交易额达到22万亿元,网上零售额达到5.5万亿元。与2014年数据相比,为了达到目标,这两项数据需要在2016年翻一番。

“目前这个行动计划还在细化过程中,总的说就是要做政府该做的事。”互联网+“现在

很热,商务部‘互联网+流通’就是要做政府部门该做的事,而不是来替代市场的作用。”商务部新闻发言人沈丹阳表示,该行动计划就是要想方设法解决“互联网+流通”的两个瓶颈问题。

一是解决电商“最后一公里”的问题,积极发展中小城市和农村电商,二是要打破电商“最后一公里”的瓶颈,比如鼓励电商进社区、推广线上线下互动、创新服务民生方式等。

商务部研究院院长霍建国认为,商务部既承担电子商务,又承担促进消费的任务,促进好互联网+流通的作用,对于提高流通效率,促进消费都有很大的积极意义。

这个5月,为互联网+发声的还有国家旅游局、农业部、卫计委等部委,5月8日,国家旅游局发布《关于促进旅游业与信息化融合发展的若干意见》(征求意见稿);5月6日农业部在浙江召开全国信息进村入户试点工作推进会,强调要把信息进村入户打造成“互联网+”行动计划在农村落地的示范工程,重点做好公益服务上线、推进电商进村等重点工作的。

交通部政策研究室副主任徐成光在4月份也曾公开表示,目前,按照中央和国家的部署,交通运输部加入了“互联网+”行动计划编制工作组,交通部今年将重点推进政企合作模式的综合交通出行信息服务科技示范工作、在交通运输领域有序推进国家物联网的应用示范工作、倡导“互联网+交通”新模式发展等。

能源局方面,能源互联网行动计划由国家能源局科技装备司牵头,目前正在开展前期调研。

“其现在在互联网+行动计划从国家整体层面来讲,就是发改委在弄,发改委有一个宏观经济层面的互联网+计划,必须有各部门根据自己行业相配合,总的来说,是为了响应国务院的号召”,工信部中国电子信息产业发展研究院互联网所副所长陆峰告诉记者。目前工信部正联合国家发改委加紧编制相关规划。

今年的《政府工作报告》明确要制定“互联网+”行动计划后,这一任务落在了国家发改委头上。

3月19日,国家发改委办公厅向地方发改委下发了一份红头加急文件——《关于做好制定“互联网+”行动计划有关工作的通知》,要求各地发展改革委认真贯彻落实党中央、国务院有关工作部署,充分认识制定这一行动计划的“重要性和紧迫性”。

《通知》围绕以下四个方面制定“互联网+”行动计划:一是以互联网促进产业转型升级;二是以互联网培育发展新业态新模式;三是以互联网增强公共服务能力;四是加快网络基础设施建设。

《通知》要求地方及时建立项目信息库,动态调度信息,发改委将按照“成熟一项、启动一项”的原则,适时出台并组织实施“互联网+”重大工程包。

目前地方正在配合做的就是互联网+项目信息的统计整理工作。

陕西发改委要求,省内高新区等相关企业要围绕国家发展改革委制定“互联网+”行动计划四个方面重点考虑的内容要求,梳理典型案例和成功经验,总结发展规律,提出政策建议。“目前还没有确定向国家发改委上报项目的数量”,当地发改系统官员表示。

地方“互联网+”+什么?

“国务院看准了这一点,关键就是怎么加,互联网可以加任何一个领域”,霍建国说,“刚开始时,可能并不能真正改变什么,但通过了互联网渠道提高了办事效率,隐含了促进就业、扩大消费的作用。”

实际上,一些地方已经先行。今年以来,福建在全国率先出台“互联网+”政策——《关于加快互联网经济发展十条措施的通知》,明确了电子商务、物联网产业、智慧云服务、文创媒体、互联网金融、工业互联网、农业互联网、互联网基础服务等方面的发展重点。其中提到,2015-2017年每年统筹不少于5亿元的省级互联网经济引导资金。

商业车险费率改提前落地 首单保费降8.7%

包慧 报道

根据保监会的批复,阳光财险商业车险的新条款和费率也适用于此前保监会公布的六个试点地区:黑龙江、山东、广西、重庆、陕西和青岛。新条款启用之后,原来的条款和费率在这六个地区停止使用。

5月20日,保监会网站一早发布消息称,已于5月15日批复了阳光财险车险条款和费率改革的申请。这意味着原定于6月初实施的车险费率改提前半月落地,而阳光财险也成为首家实施费率新政的保险公司。

据《中国保险报》报道,5月20日上午,阳光财险广西柳州中心公司开出商业车险改革第一单。投保的私家车主柯达昊的商业车险保费由去年的2611元降至今年的2383元,保费下降约8.7%。保费降低是因为该客户近两年无出险记录。阳光财险相关负责人表示,改革初期,公司采用行业示范条款,未来将积极探索商业车险创新新条款。

太保集团相关负责人表示,公司已按监管要求递交报批材料,正在等待批复。5月18日,太平洋产险山东分公司商业车险新产品上线工作通过山东保监局现场验收,为全国六大试点地区首家通过验收的保险机构。截至20日,重庆、陕西、黑龙江、广西四家分公司业已完成验收。

新保费计算公式

根据保监会的批复,阳光财险商业车险的新条款和费率也适用于此前保监会公布的六个试点地区:黑龙江、山东、广西、重庆、陕西和青岛。新条款启用之后,原来的条款和费



率在这六个地区停止使用。新条款保费的计算规则为:商业车险保费=基准纯风险保费/(1-附加费用率)×无赔款优待系数×自主核保系数×自主渠道系数。

其中,基准纯风险保费和无赔款优待系数费率调整方案参照中国保险行业协会拟定的费率基准(费率基准编号为F2015102)执行,附加费用率预定为35%。阳光财险拟定的自主核保系数费率调整方案和自主渠道系数费率调整方案均可在(0.85-1.15)范围内使用。

今年2月3日,国务院正式批复了保监会的商业车险费率市场化改革方案,保监会确定了黑龙江、山东、广西、重庆、陕西和青岛6个地区作为商业车险改革的试点地区。

从4月1日起,理论上保险公司可以向监管部门报送新的条款和费率,6月1日起准备

在6个试点地区正式进行新旧条款的切换。

5月7日,中国保监会发布了《中国保监会关于商业车险改革试点地区条款费率适用有关问题的通知》,指出各财产险公司应于2015年6月1日前,停止使用6个试点地区现行商业车险条款、费率,并及时拟订、报批新商业车险条款和费率。

费率方面,以商业车险行业纯风险保费为基准,保险公司自主确定附加费用率和部分费率调整系数。其中,基准纯风险保费对应保险赔款,由行业协会根据大数法则统一测算并动态调整;附加费用率对应其他营业支出,由保险公司根据具体情况自主拟订;费率调整系数用于调节基准费率,其中主要的自主渠道系数和自主核保系数由保险公司分别在-15%至15%范围内根据标的特征自主确定。

江西省则表示,将出台江西省“互联网+”行动计划,设立省级专项引导基金,重点支持互联网基础设施提升、公共服务平台、重点项目孵化、初创企业补助、商业模式创新等。

4月22日,四川省长魏宏专门就实施“互联网+”战略的思路和工作重点开展专题座谈会,根据会议所透露的信息,四川的“互联网+”,+什么似乎已经明确:集中在“互联网+”战略的5大重点领域:制造、电子商务、交通、农业、文化。

湖南的“互联网+”行动则由湖南网络安全和信息化领导小组主要负责,规格堪称高配,省委书记徐守盛任组长,省长杜家毫、省委副书记孙金龙,省委宣传部部长许又声等任副组长。

湖南省政府还专门建立省移动互联网产业发展联席会议制度;省经信委和长沙市工信委、长沙高新区建立联动工作机制。此外,湖南的“互联网+”领域初步显露:推动互联网和制造业、农业、服务业三大领域的融合。

把握政府与市场的关系

地方政府对于拥抱互联网+的热情并不止于会议内容和领导考察行程,批量的引导基金、政策优惠正等待着曾经在夹缝中闪转腾挪的“网络精英”们。

红毯已经铺就,对此一些业内人士也表示出担忧。在互联网业内,甚至已经流传出B2G(Business-to-government)作为B2B、B2C之外的模式,即伸手向政府要钱。

“如果这个地方有诸多的利好,就会涌入更多的玩家,这种事是正常的,没有政府参与,它也会产生泡沫,只不过这个泡沫来得更快或更大”,中国B2C联盟秘书长、派代商学院院长邢孔育说。

“政府在推动互联网+的过程中还是要把把握这个原则,就是区分政府和市场的关系,不要过分的去涉足市场的东西。”陆峰说,“这种产业并不适合用政府的职能机制推进去做,传统的政府管理模式,比如一级级的行政审批会严重影响他的运作”。

“简政放权是非常好的行为,把该是市场的行为还给市场。政府去做制定游戏规则和裁判这个角色,让互联网的玩家自然去玩。然后有些规则比如知识产权的保护,政府应该大力去做,而不是事前的审核上。”邢孔育说。

业内人士分析称,电子商务时代,电商对于实体店是一种替代的关系,而替代的原因主要还是实体的物流成本和商务成本比较高。

如今的互联网+则进入了第二阶段,原来实体平台占据了大量流量的入口,现在通过“互联网+”把线上和线下结合起来之后,实际上扩大了线下的需求,实现了线上线下的互补。

复旦中国经济研究中心教授寇宗来认为,这种线上对线下的改造,对中国经济的转型非常重要,通过互联网把原先分散的信息共享起来,就能极大的提高经济运行的效率,对中国经济是一个很大的机会,也是现在政府大力支持“互联网+”的一个原因。

受访的互联网业内人士和专家均认为,让市场更加市场化,就是政府介入这个行业的最好姿态,同时,应开放沉睡的政府数据和信息资源。

而时下火热的智慧城市建设、智慧政务等,都对政府数据开放提出了直观的要求,也考验着政府开放数据的决心。

市场格局生变

随着费率改正式落地,市场的重新洗牌也日益迫近。

5月13日,保监会财险部主任刘峰在“2015年中国汽车保险发展论坛”上透露,商业车险改革将给予公司的空间非常大,所有的费率最低情况保费能打到4折,现在的车险最低只能到7折。

惠惠保创始人陈文志对记者表示,费率改实施后,从国外的经验来看,有竞争力的保险公司会更加领先,“优的更优,差的更差。而如果以三年不出险六折,再加上渠道因子的折扣,和保险公司的自主定价折扣三者结合起来,四折车险也很有可能。”

平安产险总经理助理王国平19日对记者表示,本次费率改对保险行业的精细化经营能力提出考验:一是风险识别与精准定价,二是产品创新及服务创新。

不过王国平认为,对平安而言,费率改机遇大于挑战。在风险识别与精准定价方面,平安一直具有领先于行业的精算和核保力量,也确保了平安车险费率改经营的成本优势。面对此次费率改,平安在数据精准、核保及精准定价技术、专业人才储备上正在积极的做准备。

而关键指标方面,王国平称,受商业车险费率改影响,2015年市场成本压力预期上升;平安产险将积极跟进市场费率改进程,控制业务成本,预期2015年综合成本率将与2014年持平。2014年,受自然灾害数量相对较少、汽车配件工时成本得以有效控制等因素影响,产险行业综合成本率较为稳定,平安财险综合成本率为95.3%,综合赔付率为57.7%。