

## 国务院明确环保税归地方收入

北京商报讯(记者 蒋梦惟)国务院日前印发《关于环境保护税收入归属问题的通知》(以下简称《通知》),明确环保税收入归地方收入。《通知》指出,《环保税法》将于2018年1月1日起施行。根据该法规,在中华人民共和国领域和中华人民共和国管辖的其他海域,直接向环境排放应税污染物的企业事业单位和其他生产经营者为环境保护税的纳税人,应当依法缴纳环境保护税,为促进各地保护和改善环境,增加环境保护投入,国务院决定,环保税全都作为地方收入。

据悉,《环保税法》是我国首部体现“绿色税制”的单一税法。环保税的征税对象分为大气污染物、水污染物、固体废物和噪声等四类污染品类排放纳税人,而不直接向环境排放应税污染物的(如餐饮企业排入到市政管网的废水)以及居民个人均不属于纳税人,不用缴纳环保税。

具体到北京,本月初,第十四届北京市人大常委会第四十二次会议表决通过了《北京市应税大气污染物和水污染物环境保护税适用税额的决定》,明确自明年起,北京应税大气污染物适用税额为每污染当量12元,应税水污染物适用税额为每污染当量14元,均为法定幅度的上限。数据显示,去年,北京全市排污费收入6.13亿元,但大气污染治理投入达165.6亿元,水资源保护投入达176.6亿元。排污收费金额远低于环保投入,难以体现“谁污染、谁治理”的原则。业内表示,从高制定北京市环境保护税税额标准,有利于强化排污者责任,促进污染企业采取有效减排措施,促进产业转型升级。

## 新时代·新气象·新作为

## 南水进京三年 超千万人受益

北京商报讯(记者 钱瑜 实习生 李静)12月27日,记者从北京市南水北调工程建设委员会办公室了解到,“南水”进京已满三年。三年来,北京累计收水30.2亿立方米,水质始终稳定在地表水环境质量标准Ⅱ类以上,全市直接受益人口超过1100万。

2014年12月12日,南水北调中线一期工程通水。据了解,30.2亿立方米的进京江水中,有20.4亿立方米用于自来水厂供水,约占入京水量的七成;7.4亿立方米存入大中型水库和应急水源(其中4.9亿存入密云、怀柔等水库,2.5亿存入密怀顺等地下水源地);2.4亿立方米用于替代密云水库补入中心城区河湖。

目前,北京市接纳南水北调来水的水厂共8座(第三水厂、第九水厂、郭公庄水厂、田村山净水厂、309水厂、长辛店水厂、门头沟城子水厂和通州水厂),日均取用南水220万立方米,占城区供水总量的七成。南水北调供水范围基本覆盖中心城区以及大兴、门头沟、昌平、通州等部分区域。此外,良乡水厂、第十水厂基本具备供水条件,黄村水厂、亦庄水厂已经开工,石景山水厂、新机场水厂正在稳步推进之中。

据悉,南水北调中线一期工程通水以来,北京水资源不足情况有所缓解,密云水库战略水源储备得到加强,中心城区供水安全进一步提升,地下水超采初步缓解,水生态环境有所改善。

(上接1版)

## 央行扫码支付“立规矩”

对此,苏宁金融研究院互联网金融研究中心主任薛洪言分析称,小微商户在特约商户审核时享受绿色通道,也成为部分不法分子实施信用卡套现、虚假交易的重要渠道,新规能够有效防范这类违规行为。

## 鼓励创新与防风险并重

对于央行此次确立资质门槛,并设置分级限额管理,业内人士普遍认为,这是因为条码支付近两年在快速发展的同时,也衍生出许多问题。

融360理财分析师刘银平指出,条码支付主要针对的是线下消费支付,近两年发展得非常快,无论是大型商场、酒店,还是小型便利店、路边小摊,甚至是乞丐都用起了二维码或条码支付方式,虽然非常便捷,但是准入门槛太低,安全隐患非常大。

中国人民大学重阳金融研究院高级研究员董希淼分析称,从技术层面看,二维码通过几何图形来记录数据和储存信息,这样的功能也可能携带非法链接或代码。从合规层面看,部分市场机构片面追求业务发展速度,在业务拓展过程中违规发展商户,加剧了套现、二清以及外包管理不到位等收单乱象。

## 支付巨头恐受影响

在本次新规中,央行明确提出“不能为了追求短期的市场份额,采取‘烧钱’、‘补贴’等不当竞争手段”。

薛洪言表示,支付本就是微利业务,中小支付机构无力补贴市场,站在监管机构角度,部分机构采取“烧钱”、“补贴”等方式拓展市场不利于整个支付生态体系的稳定与健康。

但在支付机构内部人士看来,这个很难执行。该人士表示,不少支付机构巨头已经发展了庞大的生态供应链,它们的合作伙伴主要有两类:线上支付合作伙伴以及线下支付合作伙伴,支付巨头也会将线下推广交给合作的代理机构负责。而监管目前对“烧钱”、“补贴”等不当竞争手段并没有进行明确;比如一些支付巨头补贴中间服务商,再由中间服务商补贴给用户或者商户,这种补贴方式算不算不正当竞争?目前还没法判定。

整体来看,业内人士认为,新规对支付宝和微信两大支付巨头的冲击会最大。刘银平表示,本次条码支付规范影响最大的就是支付宝和微信,新规实施之后,有利于市场参与者之间展开公平竞争。对于用户来说,今后线下支付将无法获取补贴,各种优惠活动没有了,但是用户的支付账户会更加安全。

## 北京交通网升级背后的产业逻辑

伴随着产业结构转移升级,北京轨道交通路网进一步织密。12月27日,北京市交通委主任周正宇做客北京交通广播时透露,12月30日,北京又将有三条地铁新线开通试运营。据悉,三条地铁新线为北京首条磁悬浮地铁S1线、国内首条全自动运行地铁燕房线和西郊线。三条新线开通后,北京市地铁运营线路将达22条,运营里程由原来的574公里增长至608.2公里。另据了解,两条市郊铁路副中心线、怀柔-密云线月底也将具备开行条件,上线开跑。

## 新线路与新技术

据了解,新开通的三条新线是广义上的“地铁”,即轨道交通,当中有磁悬浮列车,也有有轨电车,大部分在地上运营。其中,S1线为北京市首条中低速磁悬浮轨道线,沿线共设苹果园站、金安桥站等8站,最高运行时速为100公里,通车后会有10组列车用于日常运营。为防止大客流带来的安全隐患,S1线还配置了超敏预警系统,达到限定人数会报警提醒。

而向北京西南郊区绵延的燕房线起自房山线苏庄站,向西跨过西六环后,经阎村站、马各庄站,最终抵达燕山站,线路全长20.5公里,全部为高架线。值得一提的是,燕房线是我国内地首条自主研发的全自动运行线路,该线路不仅实现了“无人驾驶”、取消驾驶室,而且使得整条线路运营、维护实现了智能化。

西郊线的“头衔”则是北京首条现代有轨电车线路,定位以旅游、休闲、观光为主,因而列车设计中的现代化流线型车身、宽大的玻璃窗、低噪音等特色均十分适宜旅游观光,将主要服务于香山、植物园地区。

## 交通线上的产业线

近年来北京产业结构加速“腾笼换鸟”,远郊区成为了不少核心业态承接地和新兴业态孵化地,区域交通网络也加速填补空白。以市郊铁路为例,已开通和即将开通的S1、S2、怀柔-密云线主要覆盖了昌平、怀柔、密云、房山、门头沟等区域。而在公路交通方面,随着108国道二期改建工程、广渠路二期工程、京通

快速路辅路维修等工作推进,顺义、通州等区与市中心联系愈加紧密。

在首经贸大学产业经济研究所所长陈及看来,随着北京产业结构升级、城市功能布局调整,各类资源区域供给愈发紧张,不少企业选择在远郊区创业,密云、怀柔的CBD区域就集中了各类科技研发、事务所和咨询机构,以及一部分的中小企业总部。近期北京接洽部署市郊公共交通线路、修缮连接道路,就是为了满足这部分就业人群的出行需求。反之,公交条件越便利,也会有越多创业者或企业选择向远郊区转移,逐步推动北京形成一个均匀的产业、人口分布格局。

根据最新发布的《北京城市总体规划(2016年-2035年)》(以下简称“总规”),顺义、大兴、亦庄、昌平、房山的新城及地区是首都面向区域协同发展的重要战略门户,也是承接中心城区适宜功能、服务保障首都功能的重点地区。其中,顺义定位为港城融合的国际航空中心核心区;大兴亦庄定位为具有全球影响力的创新型产业集群和科技服务中心;房山定位为科技金融创新转型发展示范区。

北京商报记者梳理发现,由于北京公共交通网络越织越密,上述地区与中心城区的交通链接也日渐便利。例如,顺义区的主要公共交通线路为地铁15号线,大兴区则有4号线和亦庄线,房山区受益于房山线和即将开通的燕房线。此外,作为城市副中心,通州坐拥地铁6号线和八通线,南北出行均可快速抵达市中心。

## 2500公里的远景

“轨道交通系统延伸的最重要贡献,是推动城市空间结构及产业结构优化”,北京市经济社会发展政策研究基地执行主任叶唐林表示,由于北京中心城区土地成本较高且各种资源相对紧张,食品加工类等都市服务业设厂经营较为吃力,铁路网的高度便利使得这些企业能够在远郊区等更大范围内实现产业统筹,也避免主城区出现不符合发展定位产业的过度集聚。

T 今日评  
Today's review

## 谁来整治苹果的市场“霸凌”

陶夙

新款手机发布后,旧手机就突然变卡了。因为“降速门”,苹果陷入新一轮全网黑,与之相伴,iPhone X订单削减的消息此起彼伏。

表面看,苹果比许多公司“诚实”,有人怀疑系统升级变慢是有意为之,苹果大方承认:“是我干的,但我是为了大家好。”按照苹果的解释,公司确实有让旧iPhone变慢,但这是出于避免意外关机,延长iPhone寿命方面的考虑。

一边旧苹果手机变慢,一边新苹果手机销量下滑,苹果的这招好意很难不让人往歪了想。将电池老化与保护用户手机等理由关联起来的说法,或许是苹果心虚的谎言。蓄意营造“手机变慢而非电池变旧”的假象,令用户误以为“是时候换手机了”,而非“是时候换电池了”,从而诱使用户购买新iPhone,这样的思路似乎更符合现代商业逻辑。

电池的问题不是不能解决,但没有比换手机更容易的办法了。智能手机的设计者,常常故意使

手机的按键、屏幕、耳机等配件的实际寿命短于物理性能所能达到的极限,同时抬高维修成本,然后每年推出新产品,就有足够的理由被称为“史上最好”,让用户觉得修复还不如买新的划算。

这并不是苹果一家公司的套路。企业通过故意将产品设计有限的使用寿命,从而达到“计划报废”,以此攫取商业利润已不新鲜,早就成了“潜规则”。

只是产品足够好、市场足够大的苹果,对此套路不屑于掩饰。凭借独一无二的产品属性和不断积累的用户黏性,在商品与用户之间,苹果渐渐形成了强势话语权,好像无论苹果做什么、怎么做,苹果的商品在市场中总是具有优越性。

目前苹果依旧是全球最顶尖的企业,它也是美国盈利能力最强的企业,自iPhone发布以来,苹果已售出了约13亿部iPhone,累计获得超过8000亿美元的营收。

优越性不会一直都在,更不会毫不费力的一直都在。从iPhone 6S到iPhone 7,苹果在中国市场乃至全球市场已经开始经历低迷期,对于普通用户来说,不选择更换新机源于iPhone新机在软件层面升级幅度有限,并不足以说服他们年年更换新品。

苹果也许有错,只不过还没有现成的商业法律可以限制苹果的做法,但苹果要承担“霸凌”市场、创新不足的后果。在越是严峻的市场压力之下,苹果的铤而走险越容易得不偿失。2016年,苹果在中国的市场份额有明显下降,被本土追击者盯到了进攻的机会,本土品牌的强势而上便是鲜活的例子。

市场在用自己的方法治理大企业。苹果成为一个熟练的独裁者,却不再是一个谦卑的创新者。苹果降低旧手机性能已经在美国引发两起原告侵权的案列,粉转黑,有时候只在一念之间。

## 新能源车免征购置税政策延至2020年

## 近五年我国新能源车年销量情况



国新能源车销量已超过60万辆,距离此前定下的年销售70万辆目标仅一步之遥。业内认为,按照此趋势,明年100万辆的总销量目标或有望达成。

不过,也有业内人士认为,过去在各种鼓励政策的推动下,我国新能源汽车取得了长足发展,但丰厚的补贴和减税也让部分企业形成了依赖心理,近段时间以来,从政策的不断调整可以看出相关部门正加速扭转这一局面。

按照此前多部委发布的补贴方案,新能源汽车补贴2017-2018年在2016年的基础上退坡20%,

2019-2020年补贴标准在2016年的基础上下降40%。而日前业内还有消息称,2019年的补贴下降标准将在2018年提前实施。尽管上述消息尚未得到相关权威部门的证实,但是业内普遍认为,补贴政策不断退坡已成为趋势。

此外,2018年企业平均燃油消耗量考核将正式实行,新能源汽车积分的考核也将于2019年开始考核,车企迫于“双积分”政策压力必然会更加注重新能源汽车的销售,并且加大新能源汽车的研发投入。在此背景下,明年国内自主品牌与合资车企预计都会推出不少新能源车型。

“国家新能源客车补贴政策的不断调整,有利于提高新能源客车行业门槛,有利于加速淘汰僵尸企业及经营低效的企业,促进行业优胜劣汰。”有关专家表示。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,国家政策对消费者的引导极其重要。今年新能源车逐步走强也是消费者支持国家的政策,政策是促进消费的重要手段,国家综合利用补贴和免税政策,是为了形成对新能源车的组合支持。还有业内人士认为,随着新能源汽车补贴政策的加速退坡和“双积分”政策的出台,我国新能源汽车产业正在由政府驱动加速转向市场驱动,此次提出新能源汽车购置税减免政策的优惠,将刺激终端市场的发展。宋媛媛/制表