

11月起这些新规影响你我生活

对个体工商户来说,促发展条例让大家吃下“定心丸”;对想考驾照的市民来说,学车时将有可能先学完再付费;对中小学生来说,数字教材将更加标准化,质量更有保障……11月1日起,又有一批和你我生活息息相关的规定、条例落地实施。

不得以各种形式拖欠个体工商户账款

10月25日,国务院公布《促进个体工商户发展条例》(以下简称《条例》),自11月1日起施行。

“《条例》是在原《个体工商户条例》基础上制定的,更加适应当前和今后一个时期个体工商户发展特点,能够更好解决个体工商户面临的问题。”市场监管总局登记注册局相关负责人在介绍《条例》制定的背景和过程时表示。

《条例》规定,政府及其有关部门在制定相关政策措施时,不得对个体工商户进行歧视。任何单位和个人不得违反法律法规和国家有关规定,对个体工商户进行收费、摊派;不得诱导、强迫劳动者登记注册为个体工商户。机关、企业事业单位不得以各种形式拖欠个体工商户账款。

个体工商户是具有中国特色的数量庞大的市场主体,截至今年8月底,我国登记在册个体工商户达1.09亿户。

中国人民大学副教授、北京市社会科学院研究员王鹏对北京商报记者表示,个体工商户在经济社会运行、提供就业、社会稳定、



共同富裕等方面发挥着重要的作用。“专门针对个体工商户出台促发展的条例,给个体工商户的经营发展吃下‘定心丸’,为他们多元化发展起到了非常重要的引导作用,有助于个体工商户稳定发展。”

电子烟 开征36%消费税

10月26日,财政部、海关总署、国家税务总局发布公告,明确对电子烟征收消费税有关事项,在中华人民共和国境内生产(进口)、批发电子烟的单位和个人均缴纳消费税,生产(进口)环节税率为36%,批发环节税率为11%。新规自11月1日起执行。

公告还明确,纳税人生产、批发电子烟的,按照生产、批发电子烟的销售额计算纳税。电子烟生产环节纳税人采用代销方式销售电子烟的,按照经销商(代理商)销售给电子烟批发企业的销售额计算纳税。纳税人进口电子烟的,按照组成计税价格计算纳税。

“税率所定的范围也是比较合理的。”全联并购公会信用管理委员会专家委员安光勇表示,“传统烟草行业的利润空间非常高。征税细则出台,将大幅缩小电子烟企业的利润

空间,推动行业规范化发展。同时,征税也将传导至电子烟零售端,也将间接起到减少吸烟人口数量的效果。”

不影响安全性、有效性的 中药饮片返工后可再上市

国家药监局发布新修订的《药品召回管理办法》(以下简称“新版《办法》”),自11月1日起施行。

新版《办法》明确持有人是控制风险和消除隐患的责任主体,药品生产企业、药品经营企业、药品使用单位应当积极协助,对于中药饮片、中药配方颗粒的召回,其生产企业按照新版《办法》组织实施,完善了持有人对可能存在质量问题或者其他安全隐患药品的调查评估要求,细化了持有人主动召回实施程序,督促和指导持有人对存在质量问题或者其他安全隐患的药品及时主动召回,切实履行药品全生命周期管理义务。

新版《办法》科学地完善了召回药品处理

措施,明确了召回药品标识、存放措施等应当与正常药品明显区别,防止差错、混淆;对需要销毁的,应当在持有人、药品生产企业或者储存召回药品所在地县级以上人民政府药品监管部门或者公证机构监督下销毁。

对可以通过更换标签、修改并完善说明书、重新更换外包装等方式消除隐患的,或者对不符合药品标准但尚不影响安全性、有效性的中药饮片,且通过返工等能够解决该问题的,可以适当处理后再上市。

北京工商大学商业经济研究所所长洪涛表示,召回是药品安全的重要一环,其中持有人主动召回实施程序,使其行为更加规范,同时可以促进持有人主动召回,从而促进药品安全的主动性。“隐患药品及时主动召回,有利于有效地保护群众生命健康安全,提高其效率,从而增强其安全性。”

鼓励驾校 先培训后付费

由交通运输部修订颁布的《机动车驾驶员培训管理规定》(以下简称《规定》),自11月1日起施行。

新版《规定》明确机动车驾驶员培训实行学时制,按照学时合理收取费用;鼓励培训机构提供计时收费、先培训后付费服务模式。

交通运输部表示,修订《规定》是贯彻落实国务院关于深化“放管服”改革决策部署,适应当前驾驶培训市场发展新形势的重要举措,有利于激发市场主体活力、优化营商环境、推动提升机动车驾驶培训服务水平。

王鹏认为,此前一次性交费的培训模式不利于提高教练员水平,部分未能通过考试的学员与驾校产生纠纷。而先培训后付费是结果导向,要求驾校提供更个性化、精准化服务,提高教练员的教学水平,更适应市场多元化的需求,有助于学员能力的提升,保护学员的权益,减少相关纠纷。

交通运输部还在《规定》中对于进一步加

强教练员全流程管理进行了强调,在严格教学行为管理一条中明确,要加强对驾校机构聘用教练员、教练员教学服务等情况的监督检查,对不按纲施训、培训记录造假、学员投诉反映较多、造成恶劣社会影响的教练员,依法依规严肃处理。

中小学数字教材 必须为出版物形式

国家市场监管总局发布的中小学数字教材3项推荐性国家标准,于11月1日正式实施。3项推荐性国家标准分别为《数字教材 中小学数字教材出版基本流程》《数字教材 中小学数字教材元数据》《数字教材 中小学数字教材质量要求和检测方法》,标准规定了中小学数字教材出版活动的基本流程,对中小学数字教材提出了质量要求,给出了检测流程和检测方法,并提出了能够兼容教育领域和出版领域的整体方案。

值得关注的是,区别于一般数字教育出版产品,《数字教材 中小学数字教材出版基本流程》列有三个特殊环节:一是原型开发与验证,基于原型在技术和应用上客观分析和评估数字教材设计框架的科学性,降低开发风险;二是申领标识,明确中小学数字教材应在出版前申请并取得出版标识,并置于数字教材显著位置,应避免出现非出版物形式的中小学数字教材;三是审核与审定,该流程是保障数字教材政治性的必要流程,数字教材应遵循“凡编必审”的基本原则。

王鹏认为,数字经济时代,教学方式方法也会随之发生转变,中小学数字教材标准出台,有利于促进中小学教材数字化发展。“数字教材发展,它可能面临着很多问题,例如标准不统一、内容不统一。相关标准的出台能加强对教材内容的把控,弘扬主流价值观,推动标准化的建设,对教育领域的数字化转型有非常深远的影响。”

北京日报记者 方彬楠 袁泽睿

10月制造业PMI回落至荣枯线下

采购经理指数(PMI)是国民经济的晴雨表。

国家统计局数据显示,10月制造业PMI为49.2%,较上月回落0.9个百分点;非制造业商务活动指数为48.7%,较上月回落1.9个百分点,6月以来首次跌至荣枯线以下;综合PMI产出指数为49%,比上月下降1.9个百分点,连续4个月回落至荣枯线以下。在调查的21个行业中,有11个位于扩张区间,制造业景气面总体稳定。

从供给端看,生产指数大幅回落1.9个百分点,重新回到荣枯线以下。“高频数据显示,10月汽车全钢胎、半钢胎开工率以及主要钢厂开工率均较上月回落,应因疫情反弹导致生产受限有关。10月采购量指数下降0.9个百分点至49.3%,也反映出制造业生产继续走弱。”中国民生银行首席经济学家温彬分析表示。

从需求端看,新订单指数大幅回落1.7个百分点至48.1%,为5月以来最低水平,反映出10月复苏势头出现反复。当月进口指标回落0.2个百分点至47.9%,新出口订单回升0.6个百分点至47.6%,反映内需回落是主要因素。

PMI指数是国民经济的先行指数,回落至枯荣线以下,意味着经济景气度不高,反之,如果在枯荣线上以上,说明经济景气度较高。“但是,这只是从技术角度的分析,并不完全代表经济发展的全部因素。”北京工商大学商业经济研究所所长洪涛分析称。

制造业PMI为什么连续两个月环比上涨后回落至枯荣线下?国家统计局服务业调查中心高级统计师赵庆河解读指出,10月,受国内疫情多

发散发等影响,制造业PMI指数有所回落,我国经济恢复发展基础需进一步稳固。

值得注意的是,国家统计局的调查结果显示,10月高耗能行业中反映市场需求不足的企业比重为56.7%,高于总体3.9个百分点;高耗能行业PMI为48.8%,低于上月1.8个百分点,降至收缩区间,也是制造业景气回落的主要原因之一。

北京社科院研究员、中国人民大学智能社会治理研究中心研究员王鹏认为,三季度项目开工潮带动的经济效应随着时间推移有所减少,也是10月制造业PMI回落的原因之一。

如何推动制造业PMI恢复?“紧抓时间节点”是受访专家提及最多的关键词。

温彬指出,从当前看是要继续抓好现有政策的落实。10月24日,国务院党组会议指出,“要发挥中央和地方两个积极性,紧抓时间窗口推动经济进一步回稳向上”“共同努力,保持经济运行在合理区间、实现合理增长,力争更好结果”。10月26日的国常会再次部署政策落实工作,提出“要通过抓落实持续释放政策效应,稳就业稳物价,努力推动四季度经济好于三季度,保持经济运行在合理区间”。

要恢复制造业PMI,除了继续做好疫情防控外,相关政策还要持续发力,通过项目驱动经济发展,包括新基建、数字化转型项目等。同时,需要继续稳定市场信心,紧抓四季度的“双11”等时间节点促进消费,发力需求端向供给端传导,带动生产采购和拉动外贸。”王鹏建议。

北京日报记者 方彬楠 陆珊珊

轨道上的京津冀 区域化的产业链

在交通基础设施建设和互联互通的有力支撑下,京津冀正频频“刷新”产业协同版图。10月31日,北京市交通委举行“北京交通这十年”之京津冀交通一体化媒体座谈会。北京商报记者从会上获悉,京津冀高速公路路网结构正不断优化,M22平谷线、雄安新区至北京大兴国际机场快线(R1线)等热点轨道交通线路建设也在有序推进。专家表示,在京津冀交通结构进一步完善后,将进一步支撑京津冀城市群产业高质量协同发展。

京津冀加速“跑”起来

八年来,北京交通行业发力交通基础设施建设及互联互通,目前,京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成。

据北京市交通委相关负责人介绍,京津冀高速公路路网结构得到优化。“2014年以来,以北京为核心的京津冀‘单中心、放射状’路网结构得到有效优化。”

目前,京昆高速、京台高速、京礼高速、京开高速拓宽、京秦高速、首都地区环线通州大兴段、大兴机场高速、大兴机场北线高速等陆续建成通车,北京市域内国家高速公路网实现“断头路”全部清零。北京市高速公路里程从2014年的982公里增至1176.5公里,增幅达到19.8%。

同时,“轨道上的京津冀”初步建成。京张高铁、京沈客专(京哈高铁京承段)、京雄城际铁路建成通车,城际铁路联络线一期、京港台高铁、京唐城际、京滨城际铁路建设全面提速,以北京、天津为核心枢纽,贯通连接河北各地市的全国性铁路网已基本形成。京张高铁配套清河火车站、北京朝阳站、丰台站改造等铁路枢纽工程完工,交通枢纽正在建设和完善。北京城市副中心站建设加速,有力支撑“轨道上的京津冀”多层次铁路网络衔接、融合。

此外,针对环京地区通勤人员进出京交通不便、出行时间长等难题,今年7月,开通了北三县

至国贸的定制快巴,并持续对北三县进京快巴线路进行动态优化,燕郊至国贸通勤时间由2小时缩短至1小时以内。

热点线路有序推进

据北京市交通委相关负责人介绍,接下来,北京将推进京雄高速、京港台高铁(丰雄商段)、雄安新区至北京大兴国际机场快线(R1线)建设,加强与雄安新区连接。

其中,社会关注的R1线,南起雄安新区启动区雄安航站楼站,北至北京大兴国际机场,线路全长约86公里,是《河北雄安新区规划纲要》中“四纵两横”区域高速铁路交通网络中的“一纵”。

根据规划,R1线将实现雄安新区联系北京大兴国际机场的专线功能,半小时直达北京大兴国际机场,一小时直达北京金融街和丽泽商务区。R1线预计于2023年12月底全线建成通车。建成后,R1线将实现24小时全天候运营。此前雄安高铁站午夜无站点,R1线开通后,便可填补这一空白。

需要指出的是,R1线是国内首条最高运行时速200公里的城市轨道交通线路,兼具城际铁路、市域(郊)铁路、城市轨道交通的复合功能。

此外,接下来还将加快M22平谷线、京唐城际铁路、G109新线高速、承平高速、厂通路等项目建设,推进城市副中心与主城区、北三县交通基础设施互联互通。

同样一直处在焦点位置的M22平谷线,则是落实京津冀协同发展战略、打造“轨道上的京津冀”的重大示范工程,国家批复的该工程建设期为2021—2025年。

M22平谷线也是北京首条跨省市地铁,西起北京市朝阳区东大桥,东至平谷新城,途经北京市朝阳区、通州区、平谷区及河北省三河市,串联了北京CBD核心区、定福庄组团、北京城市副中心、三河市燕郊高新区、平谷新城等重点功能区。

“刷新”产业版图

北京商报记者注意到,交通基础设施加速建设对北京疏解非首都功能起到了重要支撑作用。2014年以来,北京累计退出一般制造和污染企业约3000家,疏解提升区域性批发市场和物流中心近1000个。其中,天津累计引进北京项目4500多个,到位资金超8000亿元,河北省共承接京津转入基本单位9773个,形成了京津冀科创产业链上下游。

除了科创产业,通达的交通网络对京津冀旅游业、文化产业、高端制造业、数字经济发展支撑作用也十分显著,京津冀地区已成为新的经济增长极。数据显示,八年间,京津冀GDP总量增长了44.9%。

“京津冀区域交通基础设施的建设有效推动了三地间人流、物流、信息流等要素加速流通和周转,提升了社会资源的配置效率,促进了区域产业结构调整优化。”北京市交通委相关负责人表示。

特别的是,雄安快轨R1线与M22平谷线等线路实现连通后,北京与雄安新区、燕郊的同城化特征将更加明显。

以M22平谷线为例。除了三河市燕郊高新区,该线途经多位北京。“虽然M22平谷线是为北京市的相关区量身定制的一条轨道交通,但在客观上会对燕郊的发展起到非常重要的助推作用。”北京市社会科学院研究员王鹏告诉北京商报记者,“随着M22平谷线等线路的开通,不仅将缓解进京交通拥堵,还将给燕郊特色产业发展带来向好预期。”

“北京陆续将非首都功能迁出,很多央企将总部迁移到了雄安新区,R1线建成后对人才流动也提供了便利。”对于R1线的作用,区域经济专家孙文华认为,将进一步紧密北京和雄安新区的联系,增强两地的同城化特征,从而形成辐射力与竞争力越来越强的板块经济。

北京日报记者 方彬楠 袁泽睿