环保攻坚须拔除“保护伞”

陈发明

热点快评

《环保法》明确规定，地方各级人民政府应当对本行政区域的环境质量负责。县环保局行政级别再低，也有法律撑腰；违法企业贡献再大，也大不过国法民生。打赢环保攻坚战，不是轻轻松松敲锣打鼓就能完成，地方政府和监管部门必须冲锋在前，不能当爱惜羽毛的老好人，更容不得为违法企业充当遮风挡雨的保护伞

工业废渣倾倒在村庄旁的大坑中，散发恶臭的工业污水被排入河道中，面对被误认为环保部的工作人员，村干部肆无忌惮地声称要扣留作为人质……近日，媒体曝光山西三维集团违法排污问题，一幕幕电视画面令人触目惊心。

节目播出后，引起舆论广泛关注，想必看了报道的人心中都有共同的疑问：企业明目张胆排污，村干部无法无天恫吓，他们哪来的底气？或许从出现在报道中那位环保局副局长的一句“县长都管不了”可以看出端倪。2014年以来，多家媒体曝光山西三维集团违法排污问题，2017年，原环保部督查组将其列为督查对象。令人大跌眼镜的是，如此密集的媒体曝光和环保督查，竟然无法阻止这家企业的违法排污。

县长是不是真管不了，还有待调查，但当地环保局对这家企业确实存在监管失职。所谓“管不了”，有两种可能：一种是管不住，因为企业势力太过强大，有更高级别的保护伞在撑腰，小小县环保局迫于压力，确实对其无可奈何；另一种是不想管，企业贡献税收、就业，与之产生直接关联的是地方领导的政绩。因此，对这样的“大户”就睁一只眼闭一只眼。

无论哪种可能，当地政府都难辞其咎。《环保法》明确规定，地方各级人民政府应当对本行政区域的环境质量负责。从2015年起实施的新环保法被称为“长牙齿”的法律，其中对企业违法行为规定了“按日计罚”制度和行政拘留措施。从三维集团的违法行为看，已经触碰到了新环保法这两颗最锋利的牙齿。县环保局行政级别再低，也有法律撑腰；违法企业贡献再大，也大不过国法民生。如此纵容，不论出于有意无意，都无形中充当了违法企业的“保护伞”。

长期以来，个别地方企业的违法排污行为之所以横行无忌，不可否认有环保部门监管力量不足的因素，但是在群众频频举报、媒体屡次曝光之后，企业依然我行我素，监管部门竟然自我屏蔽，就得深究是不是地方官员扭曲的政绩观在作祟，甚至有利益输送的腐败行为在背后撑腰。

法网恢恢，疏而不漏。4月18日，生态环境部表示，对三维集团违法排污问题已联合山西省政府挂牌督办，并会同证监会对三维集团实行上市公司联合惩戒。藏污纳垢的企业贡献不了政绩，为其充当保护伞，只会反受其累。那些被庇护在“保护伞”之下的企业，躲得了一时，躲不过一世，迟早会被绳之以法，更会被市场竞争所淘汰，被绿色可持续的发展潮流所抛弃。

打赢环保攻坚战，不是轻轻松松敲锣打鼓就能实现的，地方政府和监管部门必须冲锋在前，不能当爱惜羽毛的老好人，更容不得为违法企业充当遮风挡雨的保护伞。期待舆论的暴风雨之后，环保部门拔除“保护伞”，还生态环境一片绿水青山，还发展环境一片朗朗乾坤。

对“机闹”禁飞并不过分

张国栋

据报道，将于5月1日起施行的《关于在一定期限内适当限制特定严重失信人乘坐民用航空器推动社会信用体系建设的意见》明确，在飞机上抢占座、冲击停机坪、强占值机柜台和安检通道、编造设计飞行安全虚假恐怖信息、在飞机上斗殴、对民航工作人员实施人身攻击等9类严重“机闹”旅客将被“禁飞”一年。

事实上，对于“机闹”包括严重“机闹”旅客的处罚，我国民用航空安全保卫条例中早有明确规定。此次规定“在一定期限内适当限制特定严重失信人乘坐民用航空器”，是对“机闹”行为的进一步警示，必然会对净化民航环境，惩治“机闹”行为，提升乘客出行满意度，乃至构建良好社会信用体系起到积极的推动作用。

近年来，发生在飞机上的不文明、不信用的行为着实不少。例如，在飞机上斗殴、对民航工作人员实施人身攻击、编造设计飞行安全虚假恐怖信息，导致飞机“迫降”。虽然根据有关条例，“机闹”者大都受到了应有的处罚，但少数人仍存侥幸心理。因此，需要与时俱进，对症下药。“禁飞”一年的规定也许不能包治百病，但却是个必要的“补丁”，有助于提高失信成本。

当然，惩治“机闹”行为，推动社会信用体系建设也是个系统工程，不可能一蹴而就。民航部门需要从实际出发，完善补全管理制度的漏洞，让规则更加管用，让秩序更加规范，用更加刚性的约束，与教育、罚款等措施互补，让旅客自觉遵守规矩。这不仅能使乘客对于“诚实守信”有更深的理解，更有助于推动社会信用体系建设。

“声呐警察”意在提醒别乱鸣笛

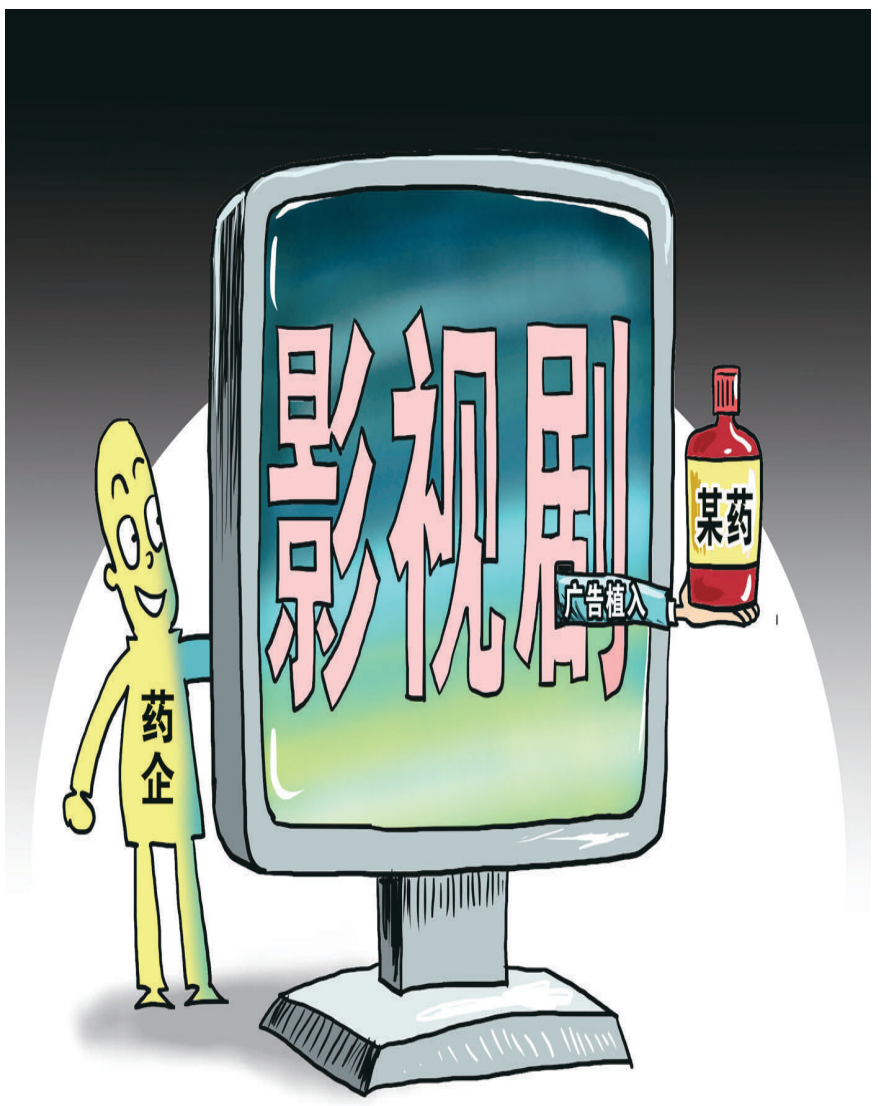
杨玉龙

从4月19日起，北京市交管局将在全市范围内启用20套“声呐电子眼”违法鸣笛抓拍设备，正式对违法鸣笛车辆实行抓拍。五环路内（含）所有区域及五环路外的医院、学校等周边禁鸣区域，违法鸣笛将面临100元罚款处罚。

鸣笛是驾驶途中必不可少的安全警示措施，但乱鸣笛不仅会给他人带来困扰，更会产生噪音污染。比如，有些车主在小区内驾车进出时，担心小区道路有小孩子突然蹿出或者行人较多，便长按喇叭进出小区。这样的做法，不仅是一种扰民之举，更涉嫌违法。以北京市为例，《北京市实施〈道路交通安全法〉办法》第九十一条第十四项规定，“违反规定使用喇叭的，处罚款100元，不记分”。

“声呐警察”上岗，解决了传统现场执法的弊端。据了解，“声呐电子眼”可精准锁定声音来源，通过多种手段找出违法车辆，即便车辆并排行驶，也能识别出哪条车道的机动车按了喇叭，就连车辆发声部位也可以精准识别。并且，监控设备可覆盖50米内的单向车道，不存在盲区。可见，面对“声呐警察”，驾驶员不应有侥幸心理。

其实，不论有没有“声呐警察”的强大执法功能，驾驶员都必须坚守文明驾驶准则。一方面，应该敬畏“声呐警察”，别以为驾驶途中会有各类机动车喇叭声、电动车喇叭声、车辆行驶声、刹车声、发动机轰鸣声，自己随意鸣笛就分辨不出来；另一方面，应自觉养成文明驾驶好习惯，时刻将不随意鸣笛牢记心间，多想想乱鸣笛给他人造成的影响，尽快改掉这个坏毛病。更何况，确需示意时，交替使用远近光灯照样可以起到鸣笛一样的作用。



朱慧卿作 （新华社发）

植 入

男主角同父亲吃饭，父亲把餐桌上的药酒一饮而尽；女主角生病了，立刻有人送来胃药；宫廷戏里需要滋补，太后常用阿胶……本来需要审查的药品广告，如今却是热播影视剧中的“熟脸”。我国药品广告审查发布标准规定，非处方药广告应当显著标明“请按药品说明书或在药师指导下购买和使用”。为绕过这一规定，一些药企“另辟蹊径”，走影视剧植入的道路，打起“擦边球”。专家认为，药品植入广告应纳入监管，健全信息披露制度，由多个监管部门共同制定配套政策，降低药品广告监管执法中的识别难度，保障植入广告的合法性。 （时 锋）

金融监管能力应与开放程度相匹配

周茂华

行业

从中长期看，金融业扩大开放将倒逼国内金融机构提升金融供给效率，提升内部管理水平，不断增强国际竞争力。短期看，金融业扩大开放或对国内金融业造成一定冲击。但说到底，短期内面对的一些挑战和压力，缘于国内金融市场的深度广度不够，金融业供给效率不够，缺乏国际竞争力。这更加说明要通过开放引入竞争，不断增强金融业配置资源的效率

习近平主席不久前在博鳌亚洲论坛发表主旨演讲时宣布，中国将大幅放宽包括金融业在内的市场准入。随后，中国人民银行宣布了进一步扩大金融业对外开放的11条举措和时间表。在改革开放40周年这个历史节点上，中国金融业开放力度与广度远超市场预期，意义非凡。

中国金融业扩大开放是优化资源配置，助力经济迈向高质量发展的内在要求，也是满足人民对金融服务不断提升的需求，机遇与挑战并存。从中长期看，这将倒逼国内金融机构提升金融供给效率，提升内部管理水平，不断增强国际竞争力。短期看，金融业扩大开放或对国内金融业造成一定冲击。

主要表现有：金融业扩大开放，将加剧国内金融竞争，部分内部管理机制不健全、实力偏弱的中小银行将面临兼并重组，甚至倒闭的风险；伴随着国际资本流动更加频繁，短期内国际资本大进大出，将对国内杠杆率高、资产负债错配严重、内控不规范等行业或企业造成明显冲击；将增强内外市场与海外市场的联系，海外市场剧烈波动将通过资本流动对国内市场造成冲击，由于投资者结构等方面存在差异，需要警惕资本市场大幅调整对金融系统稳定性和实体企业的冲击等。

说到底，短期内面对的一些挑战和压力，缘于国内金融市场的深度广度不够，金融业供给效率不够，缺乏国际竞争力。这更加说明要通过开放引入竞争，不断增强金融业配置资源的效率。

在释放金融业开放红利的同时，最大限度防范金融风险也应成为今后研究的重要课题。

一是要坚持金融服务实体经济原则。实体经济发展需要资金和金融资源的支持，金融业服务水平制约着实体经济的发展程度；金融业属于服务行业，植根于实体经济，金融业健康发展离不开一个稳健的实体经济，并且随着实体经济转型升级，实体经济对金融业的服务水平提出更高要求。一旦金融业脱离实体经济，靠自我循环、“钱生钱”来扩张金融业，就容易造成经济金融化、资产泡沫化，容易引发系统性风险，对实体经济造成损害。

二是要密切关注和防控金融风险。国内金融业练好内功，抵御外来冲击能力自然强。目前，国内仍处于降杠杆、防风险阶段。今后，仍要坚持稳中求进的工作总基调，抓紧解决影子银行、地方政府隐性债务等突出问题，使宏观杠杆率得到有效控制。

三是要尽快补齐金融监管短板。完备监管制度是防范系统性风险的前提，也是金融业健康发展的重要保障。2008年美国金融危机教训之一便是监管缺位。为适应新时期国内金融业发展需求，国内监管制度需要不断完善，不断提升监管效率，规范国内金融机构行为，穿透影子银行业务、金融交叉业务，对海外短期、投机类机构加强监管并建立预警指标等，在开放的同时重视防范金融风险，使金融监管能力与金融开放程度相匹配。

（作者系中国光大银行金融市场部宏观分析师）

专家洞见

范周谈文化旅游融合①

文旅融合迈进新时代

编者按 作为深化党和国家机构改革的重要内容，文化和旅游部日前揭牌成立。组建文化和旅游部，对于推进文化和旅游领域治理体系和治理能力现代化，推动文化事业、文化产业和旅游业融合发展，满足人民美好生活需要，提高国家文化软实力和中华文化影响力，具有重要意义。针对文化和旅游融合发展趋势，经济日报特邀中国传媒大学经管学部学部长兼文化发展研究院院长、教授、博士生导师范周作出相关评析，欢迎广大读者关注并参与讨论。

3月17日，十三届全国人大一次会议批准了国务院机构改革方案，不再保留文化部、国家旅游局，将组建文化和旅游部。4月8日，文化和旅游部举行揭牌仪式。

组建文化和旅游部，符合文化和旅游的发展趋势。文化产业是一种与其他产业关联度较高的产业类型。文化与相关产业跨界融合、应用新技术、活跃消费市场需求，可推动关联产业转型升级，催生文化新业态发展。而且，文化是旅游产业的灵魂和内涵所在，越来越多的案例表明，打好“文化牌”是助推地方旅游产业发展的重要策略。

旅游产业是地区传统文化发展和传承的重要载体。随着人们精神追求的多元化和个性化，旅游的各个要素——吃住行游购娱都与文化有关联，民宿的兴起就是一个很好的例证。同时，以实景演出为代表的旅游演艺市场，正改变着“上车睡觉，下车拍照”的传统旅游形式，让人们有了对文化的深度体验。此外，影视、动漫、音乐等文化业态与旅游的融合更加广泛和深入，创新着旅游产品和营销模式。

文化旅游作为一个综合性、融合性很强的产业，一方面是靠“老天爷”的自然资源，另一方面是靠“老祖宗”的文化资源。文化产业、公共文化服务、文物保护和利用、旅游产业的发展相互密不可分。然而，此前多年，这些交叉融合领域归属不同管理机构，在一定程度上形成了“多管一”的局面。近年来，很多地方的文化、旅游相关机构调整与合并，也正是基于管理内容日益交叉重叠的现实，以统筹协调管理职能，提升政府服务效能。2017年，全国24个省份的旅游“局升委”，将旅游局升格成省级地方政府的组成部门，就是为了适应新时代文化和旅游业发展的新要求。

文化和旅游部的组建，并不是职能上的简单相加，未来工作重点不是只抓“文”或者重视“旅”，而是融合发展，实现资源和载体、内容与形式、休闲与体验的结合，有助于产业、事业、文物、旅游管理的优化协同高效，有助于文化产业资源、公共服务资源、可开发利用的文物资源和旅游资源统筹，推动业态创新，实现产业升级与消费升级。

此前，我国很多城市在文旅融合发展上已有成功实践经验。据统计，全国相关城市已经组建了100多个文旅集团以及各类文旅基金，以适应当前旅游业转型升级的需要。我国有大量的文化古迹需要有效保护与活化，这种保护需要巨大的资金支持，单单依靠国家财政往往难以支撑。此外，旅游升级需要打造IP，拓展产业链，集合影视、广告、文学、艺术、新媒体等多种文化形式，仅凭政府一家之力难以实现，文化旅游集团（或文化投资集团）通过制定科学合理的旅游发展战略和产业布局，将文化与旅游深度结合，有针对性地开展重点旅游资源与项目的建设开发，统筹协调，促进文旅做大做强。

（下篇请看《数字经济开启文化旅游新预期》）

来论

火车票价有升有降很正常

江德斌

据报道，今年4月28日起，铁路运输企业将依据价格法律法规，调整部分线路高等级席别票价。5月底京津城际铁路将上调一等座、特等座票价，二等座票价不变。此外，铁路总公司也将提高部分动车票价折扣。

从京津城际铁路的调价情况看，一方面将高等级席别与二等座的价差拉大，另一方面提高了折扣幅度，在有升有降的同时，还加大了折扣的力度。此举显示出铁总的市场化运营经验愈加丰富，采取更为灵活的调价策略，通过价格杠杆在盈利与满足旅客需求之间找到更适宜的平衡点。

动车组的票价常常处于航空与公路之间，在中短途出行市场里，动车的优势较大，特别是城际铁路的性价比更高。城际铁路提高票价折扣，能够提升市场竞争力，使旅客享受到更优惠的出行价格，吸引更多旅客选择城际铁路。而且，折扣幅度自主权加大，有利于避免高峰期过于拥挤、低谷期过于冷清，以更有力地调控客流，实现削峰填谷，提升旅客的乘坐舒适度。

其实，类似的调价手段，在航空、公路等交通领域都是正常现象，消费者已司空见惯。目前，火车票价格尚未完全实现市场化，只是在许可范围之内调整，这也是当下铁路承担部分公益性客运职能的体现。从未来发展趋势看，给予火车票更多自主定价权，有利于铁路的长远发展。

欢迎读者就热点经济话题发表评论、漫画，来稿请发至：mzjjgc@163.com

本版编辑 马洪超 祝 伟