让企业收获更多政策红利

董碧娟

中经观点

一方面是企业对减税降负有着强烈的需求和期待，另一方面，近年来我国财政收入平稳较快增长，为进一步减税提供了空间、创造了条件。因此，应切实增强稳定经济、服务企业的意识，加大优惠政策落实力度，研究出台有针对性的新政策举措，并加强培训辅导、优化纳税服务，持续跟踪改革落实成效。通过不断完善政策设计，持续提升减税精准度，扩大税收红利空间

在今年全年减税降费1.1万亿元以上的基础上，近日召开的国务院常务会议再送“红包”：将企业研发费用加计扣除比例提高到75%的政策范围由科技型中小企业扩大至所有企业，初步测算全年可减税650亿元。同时，会议还对已确定的先进制造业、现代服务业等增值税留抵退税返还的期限作出了规定。

近年来，我国在财政收支矛盾较大情况下，着眼“放水养鱼”、增强后劲，率先大幅减税降费。2012年实施营改增以来，5年累计减税近2万亿元。2017年减税降费超过1万亿元。减税降费打破了之前一谈积极财政就想到扩大赤字的传统思路，成为我国积极财政政策组合拳中愈发重要的力量。

今年以来，我国减税措施密集发力。上半年就有20余项税收优惠政策出台，包括降低增值税税率、增值税小规模纳税人扩围等，减税效果显著。除了面向企业的减税措施，个税改革提上立法议程、大幅降低部分日用消费品进口关税等措施，也让更多百姓切身享受到了减税红利。多层次、一揽子的减税政策，针对不同关键“穴位”，采用多元有效“手法”，合力促进经济“血液”循环，给企业补充了能量。

当前，我国经济正处在转变发展方式、优化经济结构、转换增长动力的关键时期。具体到企业层面，面临着技术升级压力增大、创新研发任务加重、用工成本上涨、市场竞争加剧等诸多挑战。尽管一段时间以来政府减税降费力度很大，但一些企业由于进项税额抵扣不足、经营困难、财务管理不善等多种原因，减税获得感并不明显。尤其值得注意的是，随着国际经济环境的变化，一些外向型企业产品出口受阻，原材料进口成本上升，诸多不利因素依靠企业自身短期内难以消化，减税降费需求更加强烈，迫切需要政府释放更多更加有效的政策红利。

一方面是企业对减税降费有着强烈的需求和期待，另一方面，近年来我国财政收入平稳较快增长，为进一步减税提供了空间、创造了条件。因此，应切实增强稳定经济、服务企业的意识，加大优惠政策落实力度，研究出台有针对性的新政策举措，并加强培训辅导、优化纳税服务，持续跟踪改革落实成效。通过不断完善政策设计，持续提升减税精准度，扩大税收红利空间。

减税降费是一项系统工程，应注重整体谋划。要让企业和个人持续降负，需要进一步从整体上完善优化税制结构。比如，应持续改革完善增值税制度，按照三档并两档方向调整税率水平，重点降低制造业、交通运输等行业税率；加快推进个税改革，让中低收入群体更有获得感。

积极财政政策要更加积极，更有效地服务实体经济，就必须进一步发挥好减税降费的作用。期待通过一系列措施的出台和实施，并完善落实、跟踪、评价等工作，让减税红包不折不扣地送到纳税人手中，更加有效地稳定社会预期，激发市场活力。

关注和提高城市运行效率

乔文汇

今年以来，新疆深入落实中央决策部署，各地陆续发布简化企业开办和注销程序、大幅缩短企业办理不动产登记时限等方面的具体措施，进一步优化营商环境。笔者还注意到，最近一段时间，新疆各中心城市在城市建设和管理中，着力破解交通堵点、完善道路规划、加强交通调度，努力让群众出行更加顺畅。

优化营商环境和破解交通堵点，两者看似不大相干，却都可视为提高城市运行效率之举。城市是各类要素资源最为集中的地方，运行效率如何，深刻影响着市民生活和经济活动。评价城市工作水平，衡量城市竞争力，城市运行效率不失为一种角度、一项指标。不难发现，但凡发展质量高的城市，也都是城市运行效率高的地方。

笔者认为，城市运行效率概念内涵丰富，除营商环境、交通效率外，还应包括公共交通便利程度，公共无线网络覆盖面及平均网速，暴雨、大雪等自然灾害防范、反应能力，甚至城市便利店指数、出警速度等诸多方面。城市管理者应充分关注、着力提高城市运行效率，将其作为推动城市发展的重要指标和重要抓手。

显然，切实改进工作作风、完善基础设施，是提高城市运行效率的必要条件。另外，笔者认为，提高城市运行效率还应从两方面着力。

首先，坚持问题导向，增强问题意识，才能更好地解决影响城市运行效率的突出问题。比如，开办企业程序繁琐、办理时限较长，一度社会反响比较强烈。针对这一突出问题，政府部门开出“药方”，出台举措进一步优化营商环境，取得了初步成效。难点在哪个领域，痛点在哪个环节，堵点在哪个区段，各有关部门都应根据问题所在，认真梳理整改清单，通过“望闻问切”诊治“顽疾”。

其次，提高城市运行效率，要实施精细管理。城市工作系统性强，各方面因素相互交织、相互作用，可谓牵一发而动全身，必须向精细化方向发展。近年来，有些地区构建智能交通系统、推广智慧社区建设等，都是精细管理城市的举措。现代信息技术为城市管理精细化提供了有效支撑，应善用互联网思维来提升城市管理和服务水平，并从精细服务做起，寓管理于服务之中。

提高城市运行效率，是坚持以人民为中心的发展思想，贯彻新发展理念的具体实践。这项指标的高与低，往往体现了群众对城市发展的满意程度。城市发展质量如何，城市是否有竞争力，不妨用“城市运行效率”这把尺子测一测、量一量。

实体书店发展需要实招支持

徐浩然

近日，北京发布实施《关于支持实体书店发展的实施意见》，从2018年开始，北京实体书店扶持资金每年将增至5000万元，每年扶持书店150家。这对于实体书店发展、鼓励实体书阅读，无疑是件大好事。

实体书店不仅是市民的生活设施，更是一座城市乃至一个民族的心灵家园。然而，近年来网络阅读和手机阅读快速兴起，实体书店一度被外界视为夕阳产业。虽然有些实体书店有时看起来顾客盈门，但真实现状并没有那么光鲜，能给书店带来收益的往往只有少数畅销书，实现盈利的实体书店并不多。现实中，已有不少民营书店因用工成本或店面租金普涨先后关闭，或移至街头小巷。

当然，有越来越多的人重新重视实体书阅读，许多文艺青年纷纷开创新式书店，打造了一批以“咖啡书店”为标板的特色书店。笔者认为，相关做法的初衷很好，不仅扩大了实体书店的数量，更有利于实体书文化在年轻人群中传播。但这样依然难以唤起式微的产业。

在此形势下，北京市出台《关于支持实体书店发展的实施意见》，重点鼓励实体书店跨界融合发展，打造“有特色、聚人气”的特色文化空间；倡导书店利用互联网、物联网等新技术手段创新经营业态；鼓励利用腾退空间、闲置的公共场所开办实体书店，鼓励房地产、综合性商业机构等为实体书店提供免租金或低租金经营场所。这一系列政策有助于给实体书店输血、腾地，也有利于推动实体书店升级，相关效果值得期待。

徐 骏作 （新华社发）

“黑色交易”

目前，在社交网络和短视频APP中，“异宠”大行其道。“异宠”区别于猫、狗等一般宠物，主要指一些外形奇特且又少见的“怪异”动物。据悉，国家林业和草原局今年专项行动打击重点之一，就是“利用互联网、微商、淘宝等电商平台非法贩卖珍贵濒危野生动物及其制品的行为”。有的卖者因巨大牟利空间铤而走险，有的买者只是为了好玩和炫耀，这既不利于野生动物保育，更有物种入侵、危害公共安全的风险。为此，有关部门要加大对非法捕猎和走私打击力度，过滤、清理网络平台涉及野生动物的违法交易信息；同时应加强物流行业监管，推进和完善快递实名制及相关检查制度。公众也要认识到买卖野生保护动物的后果，不要让喜爱成为伤害。 （时 锋）

民宿业亟待制定专门法规

张海英

作为一种新兴的旅游业态，民宿业这几年发展迅速，但也暴露出野蛮生长的问题。比如安全问题，老房子出租后，租户在用电、用气等方面均存在安全隐患。又如扰民问题，民宿多属短期出租，租户更换频繁，会给左邻右舍带来不便。

如果民宿业发展继续“野蛮”下去，会积累更多安全问题和民怨，不利于产业长远发展。目前，我国还没有专门法规来规范民宿发展。去年10月份，有关部门出台的《旅游民宿基本要求与评价》明确，无论乡村还是城镇民宿，其经营场地应征得当地政府及相关部门同意，但这仅仅是一个行业标准，没有强制力。

近年来，杭州、深圳等少数城市制定过相关政策促进民宿发展。2015年，深圳大鹏新区正式对外发布《深圳大鹏新区民宿管理办法（试行）》。这些规范民宿业的举措值得肯定，但仅靠部分地方政策和一般制度，效果有限，还需要法律效力更高的制度措施及时出台。而且，从国际经验看，民宿业发达的国家和地区，都是通过法治手段来规范民宿发展。以日本为例，即使偏远地区的简易民宿都采取许可制，营业须先取得执照，禁止非法经营。

因此，监管部门要切实重视民宿业发展，及时总结经验教训，尽快为民宿业制定专门法规，促进其规范健康发展。

制定公共政策切忌“愣作为”

张 毅

思辨

西安市环保局日前发布禁限行高排放老旧汽车的通告征求意见稿，看似利民的环保政策动议，却落得高达92%以上的反对率。主要原因在于其法律依据没厘清，道理也没讲明白，操作上还缺少“温度”。而其“非干不可”的蛮横态度，不仅有违以人民为中心的发展思想，也与当地转变政府职能、改进服务作风、“争当金牌‘店小二’，建设大西安”的行政效能改革意图相悖

近日，西安市环保局官网上的一则《关于禁限行高排放老旧汽车的通告（征求意见稿）》，在当地引起较大争议。

通告的大意是：为治污减霾，拟从2019年8月份起，对2008年8月1日前注册登记的汽油车和2013年7月1日前注册的柴油汽车实施全天候、三环以内禁行管控；自2020年起，上述车辆的禁行范围进一步扩大至西安全部行政区域。通读这份仅仅600多字的征求意见稿，绝大部分市民认为，这项政策有强制车辆提前报废之嫌。笔者留意了一下当地媒体和部分公号的留言及投票，反对率高达92%以上。

此事随着媒体反复跟进梳理分析，原来这里面“误会”不少，“悬念”颇多。尤其是当地环保部门“这件事情我们是非干不可的，不会取消！”的强硬表态，更是让舆论嗟叹“愣娃”作风。一项看似利民的环保政策动议，何以落得如此结果？笔者认为，问题还是出在当地有关部门急于求成的“愣作为”上。

首先，依据没厘清。城市重大公共政策的制定，法律依据是关键。按照“意见稿”的表述，其依据是“国家《大气污染防治法》《陕西省大气污染防治条例》《西安市机动车和非道路移动机械排气污染防治条例》有关规定等”。对此，有法律专家认为，大气污染防治法修订过程中，曾有一个授权地方政府采取限行措施的“58条”，但在最终审议中，全国人大常委会删除了这一授权条款，原因是“限制机动车通行涉及公民财产权的行使，应当慎重”。不少专业人士表示，涉及治污减霾的地方法规虽然也有一定法律效力，但绝不应该忽视其兼顾《物权法》《立法法》等上位法的有关立法精神及规定的重要前置条件，即“应急需要”和“临时”等要件。西安“征求意见稿”明确执行期是2019年后的5年常态化，其法律依据有待进一步厘清。

其次，道理没讲明。“征求意见稿”中以注册年限定“去留”的表述，是引起“凡10年老旧车就会禁行”误导的根源所在。经媒体反复询问，原来当地环保部门要表达的是国Ⅰ、国Ⅱ排放标准拟禁行的意思。只是国家开始推行国Ⅲ标准的2008年距今刚好10年而已，并非所有满10年的车都要赶出城去。至此，环保部门虽然承认了误会源于自己“工作不细”，但群众觉得，道理似乎还是没有讲清。

据当地官方提供的数据，此次“征求意见稿”涉及当地机动车有27万辆，禁行相当于强制“加速贬值”甚至报废。那么，2008年以前的车全都是超排车吗？其实，2017年7月份，国家出台了新的车辆报废规则，取消了小型私家车报废年限，其中强制报废的规定有三。除了行驶里程达到60万公里和不去年检或年检不合格的车辆会被强制报废外，涉及排放的有一条，即超出国家排放标准限制的车将强制报废。按照规定，注册7年以上的机动车，每年要年检一次，只要隶属于环保部门的车辆尾气检测机构能够把好此关，超排车必然无可遁形，何必急于一刀切呢？此外，诸如当地机动车排放污染与大气质量到底有多少成因关系、针对拟禁行车辆的配套奖补措施等，这些涉及群众切身利益的操作细节问题也都有待阐明。

最后，操作缺“温度”。一项科学合理的城市环境治理政策酝酿制定过程，仅有良好初衷是不够的，有温度、讲关怀的操作和多元共治的城市治理理念，至为重要。西安“征求意见稿”涉及逾27万辆机动车近百亿元财产的处置，仅仅以一纸600多字的简略文字和15天的征求意见期限在网上抛出，加之那句“非干不可”的蛮横态度，显然过于冰冷和倨傲。这不仅有违以人民为中心的发展思想，也与当地转变政府职能、改进服务作风、“争当金牌‘店小二’，建设大西安”的行政效能改革意图相悖。如果是真诚地征求群众意见，那么选取中立的第三方机构作为意见收集统计方，似乎更具公信力，而不是“征求意见稿”中以环保部门为唯一反馈单位。

众声

刘尚希
中国财政科学研究院院长

制度创新是最大的降成本

制度创新是最大的降成本，改革式降成本主要是降低制度成本或宏观成本。降低微观成本主要通过企业自身挖潜，降低制度成本则需要政府来主导。制度成本包括各种体制机制的不合理，是改革滞后带来的成本，它会体现在企业的各类要素成本、税费成本、社会成本等方面，仅靠单纯的政策式降成本难以真正降低制度成本。改革式降成本要以“破”和“立”来实现“降”：一是要破旧体制，破除不利于要素市场化改革的制度瓶颈和制度壁垒；二是要建立新体制。

竺 效
中国人民大学法学院教授

环境问题应以事前预防为主

从目前看，多部门对环境违法企业实施联合惩戒非常有效。但联合惩戒主要是事后惩戒，环境问题应以事前预防为主。比如，开展绿色信贷制度，让环境信用不好的企业贷不到款、少贷款或提前还贷；建立上市企业的环境违法信息实时披露制度，让市场影响环保失信企业股价；通过环境责任保险制度，让环境信用不好的企业强制购买保险，并支付更多的保费才能买到保险。发挥好这三方面作用，将日常的预防性企业信息评价及时传导给相关部门，可以减少环境污染的事后惩戒。

潘永刚
中国再生资源回收利用协会副会长

重视低值负值资源回收难题

随着生活水平提升，废弃大件家具、废塑料制品、塑料泡沫填充物等低值、负值可回收物“产量”正以高于20%的速度增长，但回收率很低。如果实行规模化回收、清洗、消毒等，成本甚至比直接购买新产品还要高很多，导致这类物品缺乏回收渠道。传统环卫网络难以应对低值、负值资源回收难题，一定要推动其与再生资源回收利用网络的有效衔接，采用“两网融合”的发展模式。

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 徐 达