

山东排污环保税是国标的五倍

二氧化硫、氮氧化物每污染当量拟征收6元

本报济南10月11日讯(记者 任磊磊) 9日,我省发布了《关于山东省应税大气污染物具体适用税额和同一排放口征收环境保护税的应税污染物项目数的决定(草案征求意见稿)》(以下简称《意见稿》),意见反馈截止时间为2017年11月9日。其中,二氧化硫、氮氧化物每污染当量征收环保税6元,远远高于国家1.2元最低标准。专家表示,这说明山东节能减排的压力非常大。

《意见稿》中明确,应税大气污染物中二氧化硫、氮氧化物每污染当量征收环保税6元,其他应税大气污染物每污染当量征收环保税1.2元;应税水污染物每污染当量征收环

保税1.4元。城乡污水集中处理场所超过国家和省规定的排放标准向环境排放应税水污染物的,其化学需氧量、生化需氧量、总有机碳、悬浮物、总磷、氨氮、大肠菌群数(超标)的具体适用税额为每污染当量3元;排放其他应税水污染物的具体适用税额为每污染当量1.4元。

“每当量征收环保税6元,这比国家最低标准和部分省份的标准都高。”北京公众环境研究中心主任马军认为,根据环保税法所附的《环境保护税税目税额表》,大气污染物适用税额为每污染当量1.2元至12元,水污染物适用税额为每污染当量1.4元至14元。而山东对二氧化硫、氮氧化物的征税

标准是最低标准的5倍。

马军表示:“高税收标准能起到很好的杠杆作用,督促企业在节能减排方面加大投入。”

据了解,除了山东,北京市、上海市、天津市、江苏省等省市都执行了较高的排污费标准。例如,江苏省大气污染物环境保护税适用税额为每污染当量4.8元(南京市为每污染当量8.4元);水污染物环境保护税适用税额为每污染当量5.6元(南京市为每污染当量8.4元)。其中,南京的收费标准高于山东省标准。贵州省拟定大气污染物环境保护税税额为每污染当量2.4元、水污染物环境保护税税额为每污染当量2.8元,在原排污费的征收标准上提高一倍。

■专家解读

改造积极的企业将减负

据悉,《中华人民共和国环境保护税法》将于2018年1月1日起施行。这份《意见稿》是否会增加企业负担呢?其实,二氧化硫、氮氧化物每污染当量征收环保税6元的标准,在2017年已有了一年的过渡期,只不过并没有全面铺开而已。2017年,在汽车、家具和铝型材行业已经率先实行了6元的标准,2018年扩大了征收范围。

“《意见稿》的实施会增加不积极进行节能减排改造的企业负担,但是也会给积极性很高的企业减负。”马军认为,在税费改革之前,是由地方政府向企业收取排污费。有关部门对于“排污费”的征收以及资金流向缺乏监管。通常的情形是,在征收环节,地方政府往往采取收费“返还”的方式,提高征收的积极性;而在资金使用环节,只要资金拨付到环保局,至于环保局用来做什么,就再无下文。

“税费改革后,其刚性更强,对受地方保护的污染企业有更好的约束作用。”马军说道。

青岛第三条地铁全线轨通 将于明年通车,2020年将有四五条地铁运行

本报青岛10月11日讯(记者 赵波) 日前,随着青岛西庵子隧道口最后一段道床被养护材料覆盖,青岛地铁11号线实现轨通,预计10月底将实现电通,年底前空载试运行,这将是青岛第三条投入运行的地铁线,预计明年上半年通车。因青岛地铁11号线可以观海看山,被称为最美地铁线路。

11日上午,记者来到北宅街道的北九水站,沿着地铁站爬上三层楼的高度到达11号线的铺轨现场,随着最后一段道床被焊接完成,11号线全线实

现了轨通。地铁11号线是位于青岛东岸城区东部的一条南北向轨道交通快线,起点为崂山区苗岭路与深圳路交会处,终点为即墨鳌山湾,全长约58公里,以高架敷设为主,设车站22座(18座高架站,4座地下站),设大田路车辆段及综合基地1座、海洋大学停车场1座。

目前,青岛正在建设横贯城区、连通“三湾三

城”的地铁网络。去年12月18日,青岛地铁3号线全线贯通,青岛正式进入轨道交通的“地铁”时代。今后青岛每年将至少开通一条地铁,除了通车的3号线,在建的有1号线、2号线、11

号线、13号线、4号线和8号线。即将在今年年底通车的2号线东段目前已空载试运行,这是青岛即将开通的第二条地铁线路,通车后将青岛老城区、行政中心、商业中心、东部文化中心、北部生活中心等比较大的客流集散点连接在一起。

青岛地铁集团相关

负责人介绍,按照目前的建设速度,预计到2020年左右青岛将通车4-5条线路。在青岛市区,除了今年通车的3号线以外,还将有2号线,连接黄岛、主城区和城阳的1号线,还有4号线。这几条线路建好以后,青岛的轨道交通线路将基本成网,届时市民乘坐地铁出行将十分方便。



我省每万名就业者72人搞研发 去年科技经费投入1566亿元,首次名列全国前三

本报记者 崔岩

经费投入赶超北京

《公报》显示,2016年我国研发经费投入总量为15676.7亿元,比上年增长10.6%,增速比上年提高了1.7个百分点,研发投入再创历史新高。

据国家统计局社科文司高级统计师关晓静介绍,这是自2012年以来研发经费增速持续4年下滑后的首次回升,也是研发经费在经历了2014年、2015年连续两年个位数增长后重新回到10%以上的增长速度。

考察地方科技发展的水平和能力,研究与试验发展(R&D)经费的多少是一项重要指标。10月10日,国家统计局、科学技术部、财政部发布《2016年全国科技经费投入统计公报》(以下简称《公报》),山东以1566亿的数字跻身全国第3位,仅次于广东的2035亿和江苏的2026亿,这也是我省首次进入全国前三。

据悉,我省2012年投入1020亿元,2013年投入1176亿元,2014年投入1304亿元,2015年投入1427亿元……记者梳理发现,从2012年开始,山东的研究与试验发展(R&D)经费投入就已经突破1000亿大关,当年位居全国第四,仅次于广东、江苏、北京。此后几年,虽然每年都有一定程度的递增,但是直到2016年才赶超

北京跻身全国第三。

不过,值得注意的是,尽管有此成绩,但由于广东、江苏等省持续加大这项经费的投入,山东与广东和江苏两省之间的差距也在逐年增大,至2016年已有500亿之大的差距。

企业是研发主力军

巨额的研发投入谁来掏?企

业、政府属研究机构、高等学校是我国研发活动的三大执行主体。统计数据显示,2016年企业、政府所属研究机构、高等学校经费支出所占比重分别为77.5%、14.4%、6.8%。其中,企业研发经费支出约为1.2万亿元,比上年增长11.6%,企业对全社会研发经费增长的贡献为83.8%,比上年提升12.7个百分点。

调查发现,近年来,企业R&D经费投入的力度不断增强,这也表明在创新型国家的建设中,企业作为技术创新主体的作用愈加突显,是研发的主力军。

企业R&D经费投入强度最高的是铁路、船舶、航空航天

和其他运输设备制造业(2.38%),其次是仪器仪表制造业(1.96%)。而从投入总额看,计算机、通信和其他电子设备制造业,电气机械和器材制造业,以及汽车制造业分列前三位。

资金和人才是科技创新的核心要素。根据山东省统计局的数据,去年山东研发人员达到47.6万,同比增长6.5%,总量居全国第4位;每万名就业人员的研发人力投入由2015年的67人增至72人。仅2016年,山东13人入选首批泰山学者青年专家计划,82人入选泰山产业领军人才工程,34人入选国家“万人计划”。