

■宏观视野

不能让企业“跨过一栏还有一栏”

文·高敬

工商登记制度改革近5个月来,随着市场准入门槛降低,全国新登记企业出现井喷式增长。在经济下行压力较大的情况下,这些“新生力量”成为驱动我国经济转型升级的新亮点。但企业轻松拿到“入场券”后,依然面临着一些障碍。只有打破前进路上的各种不合理制度,彻底解放创业者的手脚,企业才能在市场上走得更快、更远。

不断减少前置审批数量,逐步将“先证后照”改为“先照后证”,工商登记制度改革为企业发展争得先机。但执照到手,许可证啥时拿

到?企业要想跨省跨地区经营,限制壁垒咋破除?难以取得资格认证,业务怎么开展?企业跨过第一道栏后,后续一系列问题接踵而至,倒逼改革进一步深化。

李克强总理在近日召开的部分新登记企业负责人座谈会上表示,政府要加快取消不必要前置审批和资质资格认证等,下决心打掉前进路上一个个“障碍”,使企业经营更加便利。

打掉企业前进路上的“障碍”,意味着要继续简政放权。众所周知,审批意味着权力。在中央政府三令五申的情况下,一些部门依然

抱着审批权不“撒手”,说白了,就是对自己手中的权力恋恋不舍。各地各部门若能不折不扣地将简政放权要求落到实处,无疑将进一步减少市场壁垒,充分调动企业和社会的积极性,让政府更好归位、市场更大发力、群众更多受益。

打掉企业前进路上的“障碍”,还要在放宽市场准入的同时,加强对市场主体的监管,不能让混乱的市场秩序成为企业发展路上的绊脚石。国务院常务会议近日通过的《企业信息公示暂行条例(草案)》,就是要通过信息公示等方式,

对企业不守法、不诚信行为“广而告之”,让诚信机制成为诚信企业的“通行证”,失信企业的“照妖镜”,为工商登记制度改革保驾护航。

新登记企业是市场经济发展的新生力量,而且大多从事服务业,可以为群众提供更多消费选择,带动大量就业,符合国家结构调整和产业升级大方向,发展潜力很大。各级政府部门要积极转变职能,为这些新登记企业当好“服务员”“拉拉队”“娘家人”,让政府之手的护航与市场之手的孵化共同发力,促进更多新登记企业蓬勃发展。(据新华社)

■资讯

我国将建企业负担调查信息平台

工业和信息化部运行监测协调局副巡视员景晓波7月29日说,要建设企业负担调查信息平台,完善企业举报渠道,切实落实减轻企业负担工作。

近日,国务院办公厅印发了《关于进一步加强涉企收费管理减轻企业负担的通知》。景晓波在中国政府网接受采访时说,减轻企业负担工作情况复杂、头绪

繁多、任务艰巨,要克服以运动式治理解决问题的弊端,多从基础入手,从制度着眼,特别要在调查评价、宣传评估、立法建设等方面形成长效机制。

景晓波说,目前,工信部建立了覆盖全国3000多家企业的负担调查系统,每年开展负担调查,了解企业存在的负担问题和意见建议,并及时报告有关方面。下一步,我们要在此基础上,建设企业负担调查信息平台,完善企业举报渠道,形成发现问题、反映问题和研究解决问题的工作机制。

针对企业减负的落实,景晓波说,要加强政策宣传评估,推动建立和实施第三方评估,增强政策的针对性、时效性和可操作性。他表示,将委托相关机构建设企业负担的数据库,对通知落实情况进行评估,还要研究完善保护企业权益的相关法律法规,尽快研究出台相关法规,为减轻企业负担、保护企业权益提供法制保障。

国家发展改革委和国家测绘地理信息局联合印发《国家地理信息产业发展规划(2014—2020年)》。这是我国国家层面上首个地理信息产业规划。按照规划,我国力争到2020年初步形成结构优化、布局合理、特色鲜明、竞争有序的地理信息产业发展格局。

两部门发布地理信息产业规划

规划指出,地理信息产业是以地理信息资源开发利用为核心的高技术产业、现代服务业和战略性新兴产业。随着发展环境的不断优化、产业基础设施的不断完善、产业规模的迅速扩张、核心竞争力的不断提高,地理信息产业已经进入发展壮大、转型升级的新阶段。

按照这一规划,我国将重点发展测绘遥感数据服务、测绘地理信息装备制造、地理信息软件、地理信息与导航定位融合服务、地理信息应用服务和地图出版与服务等六大领域,着力加强能力建设,积极扶持龙头企业,扩大产品的市场占有率,提升产业的整体竞争力。规划还从优化政策环境、夯实基础条件、促进自主创新、加强人才培养、强化服务管理、拓展对外合作、开展统计分析等方面,提出了保障产业有序健康发展的政策措施。

经天津市人民政府同意,天津市海洋局日前发布了天津市海洋生态红线区,此次划定的海洋生态红线区包括219.79平方公里海域和18.63公里岸线。

天津划定海洋生态红线区

据了解,天津市海洋生态红线划定工作于2013年正式启动,历经多次修改完善,最终编制完成了《天津市海洋生态红线区报告》。

据天津市海洋局介绍,在充分考虑滨海新区未来发展空间基础上,将海洋生态红线区选定在邻近津冀海域行政界线区域以及永定新河防冲上游区域,划定了天津大神堂牡蛎礁国家级海洋特别保护区、汉沽重要渔业海域、北塘旅游休闲娱乐区、大港滨海湿地以及天津大神堂自然岸线5个区域为天津市海洋生态红线区。

根据确定的生态红线区范围,结合技术要求,明确了自然岸线保有率指标、红线区面积控制指标、水质达标控制指标、入海污染物减排指标等控制指标,并针对天津市海洋特别保护区、重要滨海湿地、重要渔业海域、重要滨海旅游度假区、自然岸线资源提出了分类管控措施。

■点击

科技开发用品进口税优惠

对于符合申请条件的科学研究、技术开发机构,在合理数量范围内进口国内不能生产或者性能不能满足需要的科技开发用品,免征进口关税和进口环节增值税、消费税。

这项政策规定的申请条件为:

1.科技部会同财政部、海关总署和国家税务总局核定的科技体制改革过程中改制为企业和进入企业的主要从事科学研究和技术开发工作的机构;

2.国家发展和改革委员会会同财政部、海关总署和国家税务总局核定的国家工程研究中心;

3.国家发展和改革委员会会同财政部、海关总署、国家税务总局和科技部核定的企业技术中心;

4.科技部会同财政部、海关总署和国家税务总局核定的国家重点实验室和国家工程技术研究中心;

5.财政部会同国务院有关部门核定的其他科学研究、技术开发机构。

这项优惠的政策依据是《财政部、海关总署、国家税务总局关于修改〈科技开发用品免征进口税收暂行规定〉和〈科学研究和教学用品免征进口税收规定〉的决定》(财税[2011]63号)。

交通运输部正式发布通知,首次在国家政策层面确立打车软件的合法地位

打车软件吃了颗“定心丸”?

文·本报记者 张盖伦

政策的靴子终于落地。2014年7月17日,交通运输部正式颁布了《关于促进手机软件召车等出租汽车电召服务有序发展的通知》(以下简称《通知》),按照“总体鼓励支持、依法规范管理、促进开放共享”的原则,推动现代信息技术与传统行业深度融合。通知还明确指出,各地方交通运输主管部门应当加强出租汽车电召服务的统一接入和管

政策阴影,软件一度地位尴尬

没有明确的全国性政策之前,打车软件企业头顶似乎悬着达摩克利斯之剑。

一些地方性法规已经出台,被分析人士总结为“三种监管模式”:一是北京模式,较为宽松,将打车软件纳入统一电召平台,仅需对订单备案,政府只监管,不干预;二是上海模式,对打车软件进行了局部限制,早晚高峰时段禁止使用;三是苏州模式,最为严苛,严禁出租车司机使用打车软件。

实际上,打车软件正是在一些城市出现打车难问题下应运而生的产物,是移动互联网给生活领域带来的又一次变革。然而,打车软件的影响甫一扩大,政策监管的大棒就随之挥来,“政策风险”是其蓬勃发展背后不散的阴影。

2013年5月,深圳交通管理局率先有所动作,下发了《关于加强手机打车软件监管的通知》,规定“已经安装手机打车软件的驾驶员必

新政推出,终于释放利好信号

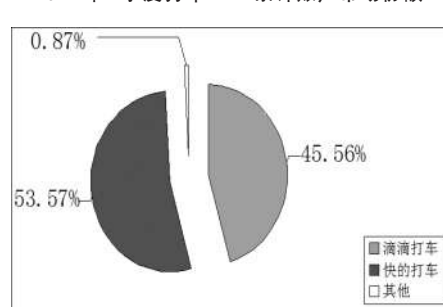
但是打车软件给出租车行业带来的积极变化,已经得到专家和政府相关部门的认可。

中国综合交通研究中心执行主任毛保华曾在接受记者采访时称,打车软件的出现,将无序的叫车模式改变为有序,这是城市交通管理模式的革新,提高了出租车运行效率。

今年两会期间,交通运输部部长杨传堂也表示,对手机打车软件,交通部总体上是支持和鼓励发展的,只是对存在的一些问题要逐步调整和规范。

2014年,打车软件已经步入“后补贴时代”,补贴额度持续下降。市场也经过了一轮重新洗

2014年2季度打车APP累计账户市场份额



数据来源:易观国际

■企业连线

交通部新政促进打车软件行业发展

文·赵冬

近日,交通部颁发了《关于促进手机软件召车等出租汽车电召服务有序发展的通知》,正式确立了打车软件的合法性地位,对打车软件在提高出租车运营效率,为社会、用户甚至未来智能交通带来的价值和意义进行了认可,这对于刚刚成立两年的快的打车来说,是一个非常利好的消息。

快的打车是2012年5月成立,8月在杭州上线的。当时杭州夏天特别热,上下班打车也特别难,经常等半个小时都打不到车。于是我们就想,有没有可能做一个手机软件,不出门就可以打车,而且可以让周围一定距离的司机都看到这个需求,这样司机也不会因为要交班方向不同而拒载了。

我们团队都是行动力比较强的人,想到就做,很快快的打车最初的司机版和乘客版就上线了。当时杭州还没有类似的产品,快的打车一推

出,但“不得影响手机召车软件正当功能和良性竞争”。

这是首次在国家政策层面确立了打车软件的合法地位,也肯定了移动互联网在交通行业应用中的创新价值,市场两大主要参与者——快的打车和滴滴打车都对媒体表示,这是利好信息。

滴滴打车创始人程维这样感慨:“这个文件终于把打车软件‘漂白’了!”。

须卸载,不得继续使用。”武汉客运管理处也发出通知,要求各出租车企业对使用“滴滴打车”软件的驾驶员,“迅速教育,督促其在运营中使用计价器计价,严格执行物价部门核定的收费标准”。

北京的动作也为人瞩目。2013年7月,《北京市出租汽车手机电召服务管理实施细则》开始试行,规定手机电召服务运营应用软件须经本市出租汽车行业主管部门备案,获得授权许可,接入行业统一电召服务平台。未经许可,手机电召服务运营不得擅自嵌入广告等内容。

盈利模式本就不清晰,打车软件当时又一直处于“烧钱”状态,靠对乘客和司机的双向补贴来培育用户习惯;面对各地出台的一系列地方性法规,有人称,“打车App遇到了政策的墙”。

如今大浪淘沙,中国电子商务研究中心特约研究员、辽宁亚太律师事务所董毅智律师表示,现在真正在市场竞争的只剩下两家:快的打车和滴滴打车。

根据易观智库产业数据库最新发布的《中国打车APP市场季度监测报告2014年第二季度》数据显示,到2014年6月,中国打车App累计账户数达到1.3亿,快的打车和滴滴打车两者的账户数总额占到了市场总量的98%以上。

格局已定,政策也松绑了。滴滴打车副总裁王欣在接受南方都市报采访时称,《通知》对行业最为利好的一点在于允许移动互联网创新模式在出行领域的大范围应用,保留了企业的自主调度权,也厘清了打车软件监管问题上政府和市场的边界。

董毅智律师认为,在打车软件不可能被完全禁止的情况下,认可其合法地位,也符合法律制定的科学性原则。不过,该通知只是一则指导性意见,起到的是“风向标”作用;出租车行业涉及的利益主体多元,每个省市也都有相应的交通管理法规,需要考虑各地立法情况和出租车行业发展程度的不同,具体的政策落实仍要看地方动作。

不过,快的打车营销副总裁李敏对市场仍持乐观态度。他对科技日报记者一再强调,政府相关部门和打车软件企业并不单纯是监管与被监管的关系,两者更像是一种“合作关系”,双方的沟通机制一直通畅,大家也是朝着同样的目标努力——让城市出行更美好。

“我们未来的发展方向,是要做城市出行的公共平台,软件只是我们流量入口,所以我们绝不会仅仅是一款打车软件。”向其他领域拓展,会不会再度遇上政策壁垒?李敏并不担心,认为只要企业能提供规范有序的高质量服务,优化社会资源配置,政策也会进行鼓励:“说的简单点,政策出台也是为了让老百姓过得更好,让相关领域运行得更加有序。市场和用户的选择本身就可以‘说话’,能得到这两者认可,政府政策自然也会做出相应调整。”

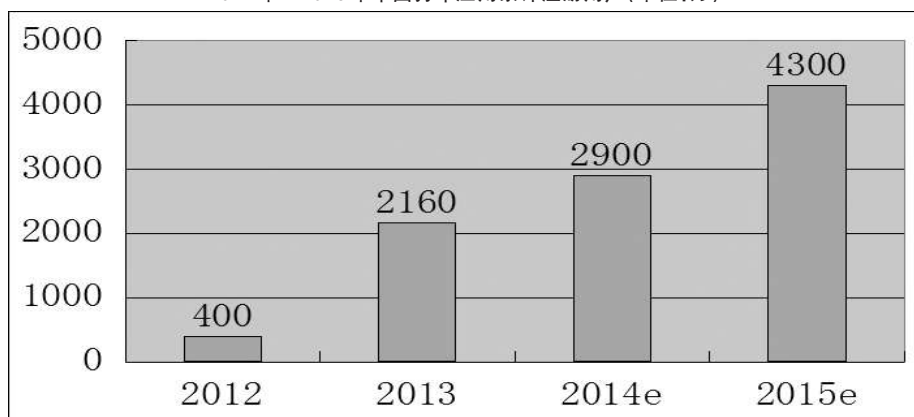
在董毅智律师看来,打车软件发展的总体方向是对的。出台相应政策,从全国层面上进行规范,实现软件企业、出租车司机和乘客三方共同利益最大化,能够引导行业竞争走向有序成熟。

政策放行,打车软件的发展就一路绿灯了吗?董毅智认为,打车软件的前期推广,是用补贴砸出来的市场,市场砸出来后,更需解决的是在补贴下降之后维系客户的问题。O2O行业资深分析师、亿欧网联合创始人黄渊普持有同样看法,目前打车软件在一二线城市的知晓度已经很高,但用户使用软件的热情也在下降,打车软件的发展似乎进入瓶颈期;市场上两大巨头“快的”和“滴滴”都在转型,以“出行”为基点,向其他相关领域拓展,比如“拼车”和“高端商务租车”。

盈利模式不清晰,也是打车软件为人所诟病之处。黄渊普认为,这依然跟政策有关系:“没有明文规定的情况下,企业做起来也束手束脚。政策风险变小之后,打车软件可变现的商业模式就会变多;可盈利的渠道多了,才能够支撑这些企业健康地继续运转下去。”



2012年—2015年中国打车应用累计注册用户(单位:万)



政策放行,继续探索盈利模式

政策放行,打车软件的发展就一路绿灯了吗?

董毅智认为,打车软件的前期推广,是用补贴砸出来的市场,市场砸出来后,更需解决的是在补贴下降之后维系客户的问题。O2O行业资深分析师、亿欧网联合创始人黄渊普持有同样看法,目前打车软件在一二线城市的知晓度已经很高,但用户使用软件的热情也在下降,打车软件的发展似乎进入瓶颈期;市场上两大巨头“快的”和“滴滴”都在转型,以“出行”为基点,向其他相关领域拓展,比如“拼车”和“高端商务租车”。

盈利模式不清晰,也是打车软件为人所诟病之处。黄渊普认为,这依然跟政策有关系:“没有明文规定的情况下,企业做起来也束手束脚。政策风险变小之后,打车软件可变现的商业模式就会变多;可盈利的渠道多了,才能够支撑这些企业健康地继续运转下去。”

不过,快的打车营销副总裁李敏对市场仍持

乐观态度。他对科技日报记者一再强调,政府相关部门和打车软件企业并不单纯是监管与被监管的关系,两者更像是一种“合作关系”,双方的沟通机制一直通畅,大家也是朝着同样的目标努力——让城市出行更美好。

“我们未来的发展方向,是要做城市出行的公共平台,软件只是我们流量入口,所以我们绝不会仅仅是一款打车软件。”向其他领域拓展,会不会再度遇上政策壁垒?李敏并不担心,认为只要企业能提供规范有序的高质量服务,优化社会资源配置,政策也会进行鼓励:“说的简单点,政策出台也是为了让老百姓过得更好,让相关领域运行得更加有序。市场和用户的选择本身就可以‘说话’,能得到这两者认可,政府政策自然也会做出相应调整。”

在董毅智律师看来,打车软件发展的总体方向是对的。出台相应政策,从全国层面上进行规范,实现软件企业、出租车司机和乘客三方共同利益最大化,能够引导行业竞争走向有序成熟。

会发现其间的差别非常大。意见稿更多的还是停留在大一统的“管”的层面,很多思维都带有计划经济的烙印,而正式发布的通知则更加尊重技术和市场的发展规律,特别是其中提到的“平台”和“竞争”这一条,充分体现了交通运输部注重通过市场良性竞争来激发企业创新活力的思维转变。

交通部通知的颁布,对于快的打车这样的行业领军企业来说是一个认可和鼓舞,快的打车的愿景是成为综合智能交通平台,利用移动互联网技术改变传统的交通产业,让人的出行和物的运输更加便捷、高效。这是一个非常激动人心的目标,也是一个能够创造巨大社会价值和商业价值的事业。我们的团队还非常年轻,万里长征才刚刚迈出第一步,未来我们将不断提供更多优秀的产品和服务,改变人们的出行和生活。

(作者为快的打车创始人,COO)