

多大企业算小微

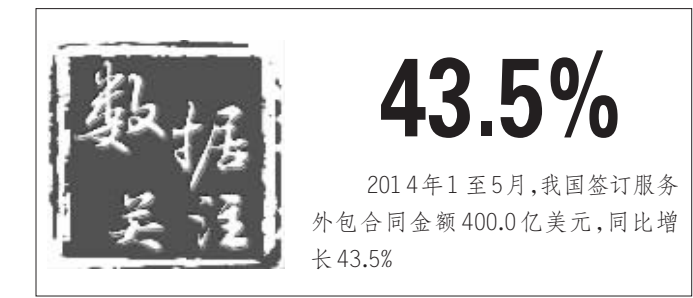
崔书文

多大企业算小微？这好像不是问题，2011年6月，工信部、国家统计局、发展改革委、财政部联合发布了《中小企业划型标准规定》。此后一直执行这个规定。现在提出这个问题，是央行定向降准后，招商银行、民生银行、兴业银行“闯入”降准行列，出乎市场预料。尤其是，兴业银行因为自定了小微企业范围，导致媒体误会和质疑。反差在于，像招商银行、民生银行、兴业银行这样赫赫有名的银行都能进入降准行列，说明金融支持小微企业的力度、广度已经很大，但现在许多小微企业依然感觉

融资困难。问题出在哪里？小微企业划定标准可能是问题之一。按照现行标准，中小企业划分为中型、小型、微型三种类型，具体标准根据企业从业人员、营业收入、资产总额等指标，结合行业特点制定。总的来说，行业之间差异比较大，行业内部弹性空间比较大。例如，工业企业，从业人员20人至299人，且营业收入300万元至1999万元的为小型企业，从业人员20人以下或营业收入300万元以下的为微型企业；建筑业企业，营业收入300万元至5999万元，且资产总额300万元至4999万元的为小型企业，营

业收入300万元以下或资产总额300万元以下的为微型企业。就是说，在小型企业中有“块头”蛮大的企业，在微型企业中有“体量”不小的企业。再例如，规定中有一条，除15个列明的行业，其他未列明的行业，从业人员300人以下的为中小微型企业。其中，从业人员100人及以上的为中型企业，从业人员10人至99人的为小型企业，从业人员10人以下的为微型企业。实践表明，这一条问题比较多。有的行业，因为行业特点，几十个人的企业就是蛮大的企业了，单单因为人数不到100人就列入小微企业实在欠

妥。据说有些政府性融资平台，因为人数较少，也列入小微企业了。小微企业需要扶持，相关工作取得了积极进展。但也要看到，有许多需要扶持的小微企业，还没有得到应有的扶持；有些“貌似”的小微企业，挤占了相对稀缺的金融资源。小微企业的划定标准已经执行3年了，积累了许多经验教训。央行定向降准后，人们很关心政策能否“精准落地”，小微企业的划定标准更加引人关注。多大企业算小微？这事该重新掂量掂量了。



激活服务外包“大能量”

本报记者 王辰辰

近年来，跨国公司为降低成本、提高效率，纷纷把非核心业务活动离岸外包，使得全球服务外包市场持续逆势增长。在近日举行的2014全球服务外包大会上，商务部服务贸易和商贸服务业司副司长万连坡表示，在世界经济复苏和中国经济运行面临下行压力的背景下，我国服务外包产业继续保持快速增长，成为转变外贸发展方式、调整经济结构、促进转型升级的重要动力之一



均产值不足2万美元。“高层次人才匮乏将直接导致产业提升缺乏动力，影响服务外包企业的转型升级。”辜芳莉说。

变革转型迫在眉睫

随着服务外包市场竞争加剧，企业正承受来自人民币升值、国内人力成本上升、要素价格上涨、买方议价苛刻等方面的压力，利润日渐微薄。为此，越来越多的服务外包企业开始意识到变革转型的重要性。尽管世界最大接包国印度离岸服务十分成功，但由于缺乏本土市场容量，印度企业仅能选择离岸服务。相比印度，中国一大优势就是更大的内需市场。跨国公司也更希望与中国外包供应商建立合作伙伴关系，更进一步获取中国市场。“要进一步鼓励支持中国企业内外并举，兼顾国际国内市场的发展。”辜芳莉告诉记者，我国在岸市场的潜能非常大，我们下一步应该将两个市场资源互补，用离岸服务的经验回馈本土市场，逐步将服务重心转移到国内来。长期以来，中国离岸服务都在模拟早期中国制造业的“三来一补”(来料加工、来样加工、来件装配和补偿贸易)模式，导致中国企业的技术水平和创新能力偏低，处于价值链的底端。中国信息技术服务与外包产业联盟理事长曲玲年认为，摆脱这一模式的唯一方法，是加强技术创新和深入行业的服务能力。未来，简单技术开发服务将降格为基本交付中心职能，企业需要重点转向垂直行业的深耕细作。行业解决方案能力、为行业优化和再造业务流程的能力，成为服务企业核心价值即核心竞争力。当前，服务外包已经从单纯地输出简单的技术劳动力，向行业深入发展提供解决方案转型，包括服务设计、技术架构、行业方案、流程执行和交付成果。北京服务外包协会首席服务学家陈刚则表示，服务外包的内涵已经延伸扩展到服务价值链的各个部分，实际上已经成为服务价值链上的创造者，而不仅仅是代工者。“这是服务外包转型升级的必然发展趋势。”

肖尔亚

工信部近日公布的数据显示，5月份新能源汽车生产3770辆，同比增长98.32%。其中，插电式混合动力商用车生产539辆，同比减少4.26%；纯电动商用车366辆，同比减少29.21%。新能源客车作为商用车，以订单生产为主，5月份产量的减少从一个侧面反映了推广的难度。深圳市五洲龙汽车有限公司电动车研发中心副主任王扬满就表示，新能源公交大量推广的困难在市场上已有显现。反映到销量上，今年1到4月，除了宇通新能源客车销售了1400多台，占据了一半市场，其他几家客车企业的销量都不多。当前，发展新能源汽车是大势所趋，而推广新能源公交车能够助推新能源汽车的商业化。据统计，一辆出租车相当于10辆私家车的能源消耗，一辆公交车则相当于30辆私家车的能源消耗。在公共交通领域推广新能源车，无疑非常有利于节能环保。而从使用成本来看，由于电价远远低于油价，新能源车的使用具有吸引力；从乘客角度看，新能源公交乘坐舒适，环境安静，无尾气，是很好的出行选择。相比其他车型，新能源公交目前的发展技术最为成熟。因此国家着力推动新能源公交车的推广。那么，新能源公交推广还面临什么阻碍呢？首先是资金问题。虽然新能源公交车享受国家和地方的双重补贴，但动辄150万元的纯电动公交车不是任何城市都能大量购置的。曾有媒体为深圳市算了一笔账，以深圳目前所投入的1200辆纯电动公交大巴来算，每辆地方财政补贴50万元，补贴共计高达6亿元；按照规划，到2016年年中，深圳将再添2000辆左右的纯电动公

车，如果补贴费用不变，深圳新增财政支出将近10亿元。据记者了解，有些当初没有申报新能源公交试点的城市，现在想要购置纯电动公交车，因为资金压力最终放弃。其次，不管是插电式混合动力车，还是纯电动车，都要求有基础的充电设施，而目前大部分城市条件还不成熟。这导致插电式混合动力成了“伪插电”，平时不充电行驶。有业内人士指出，如果插电式混合动力不插电，就与此前的常规混合动力车没有区别了，也不能发挥其节约油耗的价值。第三，公交公司接受新能源车还需要一个过程。这体现在一方面对新能源公交的安全性不信任，另一方面对新能源公交的节约率持怀疑态度。对此，中通客车新能源销售部的有关人士表示，客车企业只能用事实来验证产品的先进性，引导市场需

求。目前的技术相比第一批试用车已经有明显进步，“虽然价格比常规车贵点，但保守估计，插电式混动公交一年可节省2.5万至3万元，终身能达到节省30万元”。为了推广市场，中通在多地提供样车试行，让客户当场检验节油率。此外，地方保护问题尚待解决。据某客车企业销售部总经理介绍，“很多地区号称公平对外招标，但不是要求车型、车速，而是指定用什么电机、什么电池、什么电容，就等于指定了厂家了”。还有的地方要求电机、空调必须是本省企业生产的，到最后客车企业所做的仅仅是组装。所幸的是，有关部门正在筹划清理地方保护政策。多家车企人士就此表示，希望能建立健全考核、监督机制，让新能源汽车在各地的推广更加顺畅。

民营经济显活力



108.9

外贸企业出口信心提振

本报讯 商务部对全国1900多家重点外贸企业的调查显示，5月份出口信心指数达到108.9。该信心指数已是连续3个月位于临界线以上，预示着下半年出口将会继续好转。中国社科院、中国立信风险管理研究院的预测也显示，下半年外贸增速有望有更大幅度的回升。当前，外贸形势依旧复杂严峻，要实现全年的预期发展目标，任务仍然比较艰巨。商务部新闻发言人沈丹阳表示，未来几个月，有利因素比不利的因素还是要多得多，外贸有望延续趋稳回升的势头。主要的有利因素是国外市场需求回升，国家出台支持政策，出口企业信心正在提振。而主要不利的因素是外需回稳的基础不太牢，我国传统出口的优势趋于弱化。(文 田)

351万吨

5月份十种有色金属产量增长3.6%

本报讯 记者吉蕾蕾报道：国家统计局近日公布数据显示，5月份十种有色金属产量351万吨，同比增长3.6%；有色金属冶炼和压延加工业增加值同比增长14.2%。中经有色金属产业景气指数报告显示，今年5月，有色金属行业运行缓中趋稳态势得到进一步巩固。从有色金属矿山、冶炼、加工产业情况看，下游产业需求略有好转，投资结构继续优化，主要有色金属价格环比略有增长，实现利润降幅有所收窄，但冶炼产业经营状况仍较困难，尤其是电解铝企业价格倒挂、产能过剩的问题仍然严峻。

4960万人

北京铁路局暑期客运量预增5%

本报讯 记者齐慧从北京铁路局获悉：今年暑运从7月1日起至8月31日止，共计62天。暑运期间，北京铁路局预计将发送旅客4960万人，同比增加236万人，增长5%，日均达到80万人。同时，铁路新运行图也将于7月1日开始实行，新图实施后，北京铁路局管内始发终到列车由现图500对，调整为512.5对，增加12.5对。据北京铁路局客运处副处长张蕾介绍，与往年相比，今年的暑运工作主要呈现出三大特点：一是暑运工作与全路调整列车运行图同步进行，范围广、难度大、任务重历年所没有。二是长大交路动车组增开较多。三是列车运行时刻、线路更加灵活和人性化，广大旅客出行更加便捷。