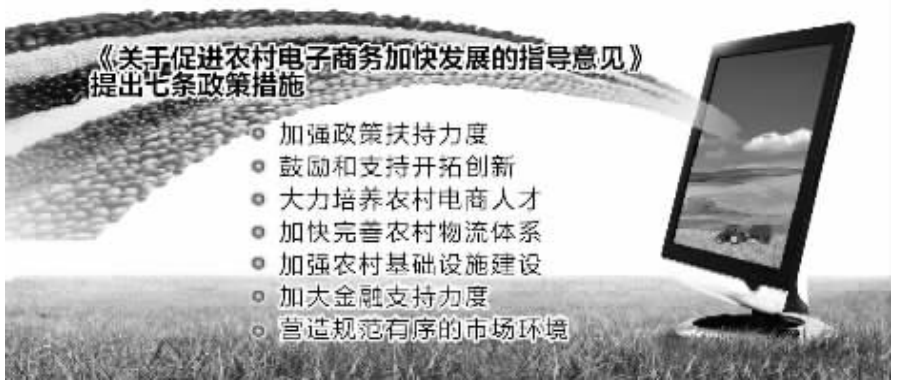
国办发布《意见》提出，到2020年初步建成统一开放竞争有序绿色环保农村电商市场体系——

电商下乡，“深耕”方有收获

本报记者 陈 静

国务院办公厅11月9日公布《关于促进农村电子商务加快发展的指导意见》，全面部署指导农村电子商务健康快速发展。《意见》提出，到2020年，初步建成统一开放、竞争有序、绿色环保的农村电子商务市场体系。农村电商专家、北京商业管理干部学院院长杨谦对《经济日报》记者表示：“《意见》对于扩内需、促消费，推动农业转型升级、农民持续增收意义深远。”

《意见》明确三方面重点任务，第一条就是“培育农村电子商务市场主体。鼓励电商、物流、商贸、金融、供销、邮政、快递等各类社会资源加强合作，参与农村电子商务发展。”从记者的采访来看，农村电子商务的发展，有赖于第三方电商平台在村一级“深耕”。



对于农村电商综合服务站，浙江省桐庐县淘宝运营中心负责人汤忠强这样说：“以阿里巴巴的村淘合伙人为例，它目前覆盖了桐庐180多个行政村，一年实现了近3000万元的销售。更重要的是，和村淘服务站结合，物流可以真正通达行政村。”

京东同样通过县级的京东帮服务店、县级服务中心和农村推广员来解决农村电商销售的推广、支付、配送等问题。仅2015年，京东就新增1000多个京东帮服务店、700个县级服务中心和10万名农村推广员。

值得注意的是，在此次发布的《意见》中，还特别提到“加大金融支持力度。”

从市场动向来看，伴随着农村电商综合服务站布局的推进，针对农村农户的互联网小额贷款产品也应运而生。9月15日，蚂蚁金服旗下网商银行宣布开始试点“旺农贷”，为农村种养殖者、小微经营者提供无抵押、纯信用的小额贷款服务。9月18日，京东对外发布“京农贷”，包括农资信贷和农产品信贷两大产品线。京东农村金融负责人洪洁告诉《经济日报》记者：“乡村推广员团队不仅帮助电商更好地走下乡，也是京东金融在乡间的触角，搜集乡村和农户数据。”

网商银行农村金融业务负责人陈嘉轶表示，“先建立消费习惯，再改变农业的链路，互联网化和数据化齐头并进，才能真正打开农村电商的大门。”这种观点，也正好和此次发布的《意见》不谋而合。《意见》提出：“扩大电子商务在农业农村的应用。在农业生产、加工、流通等环节，加强互联网技术应用和推广。拓宽农产品、民俗产品、乡村旅游等市场，为农产品进城拓展更大空间。”

热点点击

东北地区将采取减排限行措施

预计空气重污染持续至14日

本报北京11月9日讯 记者曹红艳报道：环保部今天通报，11月6日起，受不利气象条件和污染排放的影响，我国东北地区持续出现空气重污染过程。预计10日至14日期间，辽宁、吉林和黑龙江主要城市区域大气扩散条件总体不利，受供暖期污染排放影响，东北大部地区空气质量以中度至重度污染为主，首要污染物为$PM_{2.5}$。

环保部环境监测司司长罗毅介绍说，11月6日，全国338个城市中，10个城市空气质量出现重度及以上污染，均位于东北地区。11月7日，空气污染持续，东北地区空气质量达重度及以上污染城市数量增加至18个。

截至11月9日8时，空气重污染过程仍在持续，全国338个城市中沈阳市等11个城市$PM_{2.5}$小时平均浓度大于250微克/立方米，为严重污染。

罗毅表示，针对本次空气重污染过程，环保部已要求相关省市密切关注污染形势，全力做好空气重污染应对工作，采取减排限行措施，尽最大可能减轻空气重污染的危害和影响。

为期一个月的出租车改革与专车管理办法征求意见虽已结束，但争论与探索仍将继续——

各方利益有待调和 政策抉择尚存变数

本报记者 齐 慧

视点

有关出租车和网络约租车的意见征集虽已结束，但其引发讨论的意义，已然超越了讨论的本身。在改革的进程中，各利益攸关方在平和、理性的环境之下，广开言路，畅所欲言，从而寻求最大共识，应是改革顺利推进的重要前提和题中之意——

市民在上海街头使用滴滴出行APP预约出租车。近日，上海市交通委表示已向滴滴快的发放《上海市出租汽车经营资格证书》，核准经营范围为约租车网络平台。 新华社记者 裴 鑫摄

11月9日，两份引发多方关注的征求意见稿正式结束意见征集，进入最后完善阶段。一个月前，《关于深化改革进一步推进出租汽车行业健康发展的指导意见（征求意见稿）》和《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（征求意见稿）》发布，引发了出租车和专车从业者、消费者，以及有关专家的广泛关注与热烈讨论。

据交通运输部党组成员、运输司司长刘小明11月7日在出租车改革专家座谈会上透露，20多天来收到社会各方的意见4600多件。此前数据显示，意见中“专车是否该作为新业态纳入监管”“网约车车辆条件和标准”最为集中。专家表示，这些意见的支持和反对量基本持平，显示出各方利益较难调和，政策最终如何抉择仍有变数。

立法监管很有必要

作为利益直接相关方，出租车行业从业人员普遍表示了对征求意见稿的欢迎，希望能尽快颁布施行。许多人认为，目前私家车利用互联网从事专车服务，本质上就是非法运营，应当严厉打击。

“我开出租车前，经过了很长时间培训和考核才取得了从业资格。而现在的专车平台上，私家车只要有驾照都可以上路拉客，这不公平，乘客安全也得不到很好保障。”北京出租车司机崔师傅说。与专车司机的看法不同，出租车从业人员普遍认为，出于保障运营安全和新老业态公平竞争的考虑，应该加强对专车的运营许可和资格准入，准入之后还要加强行业监管。

“专车定性为营运车辆，因此8年的报废年限也应该坚持。”重庆市出租汽车暨汽车租赁协会常务副会长王国庆说，网约车从事营运，公里数和运营时间和出租车是没有区别的。因此，应该遵守8年报废的标准。若不然，对传统出租车而言是不公平的。

辽宁省道路运输协会副秘书长陈萌则认为，互联网约车的冲击则反映了出租汽车行业信息化建设手段比较落后、服务规范程度不到位的弊端，如果借着这个机会，把传统巡游出租车行业加强信息化建设，一样能建设得好。

“当然，这并不是说要把网约车取消掉，出租车改革的核心是要解决行业的深层次矛盾，就是经营权有偿使用的问题。意见提出出租车经营权要实现无偿有期，这将是出租汽车行业改革迈出的重要一步。”北京市道路运输协会秘书长宋吉宗说。

网络约车争议仍存

两份征求意见稿将专车归类为互联网预约出租车，纳入出租汽车管理范畴。同时要求车辆需取得出租车运营许可，驾驶员需取得相应的从业资格证。对此，多数专车从业人员表示，这一要求过于严苛。私家车从事运营符合共享经济潮流，有利于提高资源使用率，有利于促进就业，不应设置过多限制。

“我只是不忙的时候拉几单活，要是彻底变成营运车辆，车辆报废年限就变短了，管理也就更严格了。若真是这样，我就不会干专车了。”天津滴滴司机马俊的话，代表了很大一部分专车司机的看法。

不仅是从业者，第三方运营平台也普遍表达了这一担忧。滴滴专车就表示，如果要求网约专车车辆变更为营运性质、兼职司机需考出租车从业资格证，可能使大部分兼职司机和车辆退出，打车难等问题又将重现。

许多专家表达了自己的观点。经济学家张维迎就表示，政府制订意见，终归到底是要保护消费者利益，但竞争是最好的监管手段。约租车的发展是消灭长期存在不合理的出租车运营费用的前提，希望有关部门综合多方利益，制定符合各方长远利益的政策法规。

中国信息通信研究院政策经济所副总工程师何霞则建议，网约车目前争议仍然较大，在中央层级的政策出台前，可以在地方先做一些试点，在试点城市先发几个网约车牌照，而这个牌照在车辆性质上不需要有过严的限制，通过地方试点最终形成适应市场的管理规范。

对新业态要有新思路

针对社会争议较大的专车定义问题，交通规划专家则认为，专车与传统出租汽车服务属性相同，行业管理仍有必要。

“无论此前的出租车，还是后来的网约车，提供个性化出行的核心服务没有改变，只是乘车形式、交易方式发生了变化，但这改变不了出租车服务的本质。”深圳大学运输经济专业教授韩彪表示。

目前，各个国家都在对专车等新业态进行立法研究和管理。北京市交通发展研究中心主任郭继孚认为，当前专车发展已经引发了关于乘客安全、社会管理等问题的广泛讨论，行业管理部门从公共利益角度出发制定政策予以规范，十分必要。

此外，中国政法大学传播法中心副主任朱巍认为立法监管无可厚非，但应突出原则性、底线性的规定。“确实严重影响到社会稳定或者是消费者权利保护，可以做一个补位性的规定，把平台责任说清楚。”

虽然各方意见不一，但对于网约专车提高城市交通效率、缓解出行难问题的作用，各方也都基本持肯定态度。国务院研究室工交贸易司司长唐元认为，对网约专车进行规范，必须要以缓解群众出行难和满足群众出行需求为出发点和立足点。他认为，网约专车与传统出租车之争的根本原因是出租车行业问题突出，加快出租车行业改革，是解决网约专车问题的关键。“出租车行业的管理应当从过去政府高度管制的机制，转向更多的依靠市场供求关系决定市场出租车的数量、价格和从业人员的机制。”

点评

有一种分歧叫契机

冯其予

关于深化出租车改革和网络预约出租汽车管理办法的征求意见，已暂告一段落。一个月来，社会各界围绕这两份征求意见稿进行了充分沟通与交流。回头来看，讨论也好，争论也罢，都可视为难得机遇，为人们认识“互联网+”推动传统行业转型提供了更多的观点与视角。

一方面，以互联网平台为支撑的专车兴起，在对传统出租汽车业造成冲击的同时，也撬动了长期难以触动的行业格局，为解决行业痼疾提供了可能。另一方面，也要看到林林总总的互联网平台在迅猛发展的同时，也呈现出野蛮生长的一面。如不加以适当规制、引导，势必对行业的长期健康发展造成伤害。

有了分歧并不可怕。如果能营造一个平和、理性的环境，心平气和地坐下来探讨行业面临的深层次问题与长远发展，那么这种分歧，反倒成了一种难得的契机，对整个行业的长远健康来讲弥足珍贵。在关于“专车”的各种是与非中，这样的例子并不鲜见。比如，今年以来，多地出现传统出租汽车司机对“专车”司机的极端行为，这种极端行为不能放纵，需要坚决制止。再比如，在讨论“专车”的各种意见中，有的专家反对对“专车”进行规制，但意见过于情绪化，几乎到了“为反对而反对”的地步，等等。

可以预见，今后在“互联网+”推动传统行业转型的过程中，其利益纠葛与行业痼疾或将远超出租车业。这也就更需要利益攸关方始终理性、客观、平和，既要合理合法表达自身利益关切，也要静下心来，认真倾听其他各方的意见与诉求。如此，才能为改革营造良好环境，取得更大共识。

国内首张电商认证证书颁发

松下电器为首个B2C获证企业

本报北京11月9日讯 记者韩霁报道：国家认监委近日颁发国内首张电子商务认证证书，松下电器成为第一个B2C电子商务交易服务（商品类）认证获证企业。

为促进电子商务的健康发展，针对电子商务交易过程中监督约束机制不完善、行为规范不明确、信息不对称等难题，国家认监委建立了我国的电子商务认证制度，制定了“良好电子商务规范（GECP）”等一系列标准规则，运用国际通行的第三方认证方式，对电子商务的在线供应商、平台商等经营主体实施监督评价，形成了对商品质量、售中售后服务、信息安全等电子商务全过程可评价、可追溯、可持续改进机制。

国家认监委有关负责人表示，电子商务认证制度的推出，有利于进一步规范电商服务行为，引导电商企业完善内部管理体系，强化对商品和服务质量的控制，提升我国电子商务总体质量和信用水平，并通过国际互认机制帮助我国电商企业“走出去”，促进跨境电子商务发展。

下一步，国家认监委将开展针对B2B、跨境电商的认证，形成覆盖电子商务全产业链的较为完善的电子商务认证体系。

观点声音

国开行研究院副院长曹红辉——

互联网金融要有底线思维

本报讯 记者李瞳报道：“当前，互联网金融创新此起彼伏。但越是如此，互联网金融从业者就越要守住底线、严格自律，以确保市场发展平稳有序。”近日，在清华五道口金融学院与北京捷越联合信息咨询有限公司联合举办的互联网金融论坛上，国家开发银行研究院副院长曹红辉作出如上表述。

曹红辉说，互联网金融在我国方兴未艾，其火爆程度甚至超过了一些欧美国家。但也要看到，与传统的支付、投资、交易渠道相比，互联网金融在客户信息的收集、整理和分析上，更加散点化、扁平化、多元化，也更具有不确定性。这就对其风险管理和安全管控提出了更高要求。

曹红辉表示，互联网金融监管要为其创新发展留下足够空间，但更要守住市场底线和法律边界。作为互联网金融的从业者，首先，要把互联网真正当成信息交易的媒介，用其改进金融服务，提高金融效率；其次，要树立底线思维，尽可能降低互联网信贷平台的不良贷款，这不仅关系着互联网金融安全，更关系着金融安全；最后，要加强行业自律，不要去触碰法律底线，也不要去打所谓“擦边球”。

全视界

盐碱地产“大个子”

近日，山东东营市东营区路路通水产养殖合作社的“大个子”莲藕喜获丰收。据了解，该合作社改良治理盐碱地，建起了600多亩的莲藕养殖实验基地。目前，已发展社员100多户，亩均纯收入达3200元。 刘智峰摄

本版编辑 胡文鹏 郭存举
美 编 夏 一