

走过由非法到合法的曲折历程——

美国网约车严准入重监管

本报驻纽约记者 朱旌



世界上但凡有新事物出现,总有一个逐步被接受的过程。近年来,逐渐风靡全球的互联网出租车(以下简称“网约车”)也不例外。即使在较早出现“网约车”的美国,也走过了一段由非法到合法的曲折历程。

司机和车辆准入皆严格

在美国,各地方立法机构及政府负责网约车的立法和监管。最先承认网约车合法性的是优步公司(Uber)诞生地加利福尼亚州。2013年9月份,该州交通监管机构制定了针对网络平台的监管规范。最早通过州立法承认网约车合法性的是科罗拉多州(2014年6月份)。随后,华盛顿哥伦比亚特区立法机构于2014年11月份也通过立法,实现了网约车的合法化。到目前为止,美国至少有23个州承认网约车合法。

在网约车司机和车辆的准入方面,美国各地方立法机构有着相当严格的要求。虽然司机和车主无须向政府或监管机构提出申请,但是对加入平台公司的私家车及司机的安全核查却相当严格,立法还对车辆和司机的责任保险提出了具体要求。

首先,在司机准入方面,申请从事网约车的司机必须具备以下条件:年满21岁;接受过专门驾驶技术培训,拥有合格

有效驾照并具有较为娴熟的驾驶技术;通过了全国刑事背景审查和驾驶记录核查;持有购买的合格保险以及有效登记的当地车辆。有些州要求司机必须具3年以上的驾龄。

其次,在车辆准入方面,法律规定私家车加入平台公司且在提供服务之前,必须依照规定完成包括19个车辆部件的全面安全检查。此后,平台公司有义务确保车辆每年接受同样的检查,并保留检查记录以供审查。禁止重度改装的车辆用于网约车运营。有些州的立法规定,运营车辆开始服务前的90日内须通过权威认证机构的全面安全检验,以后每年都要接受检验;车辆应当是不超过8座(包括司机)的四门车辆。在开始服务前,车龄不超过10年;即便新车,服务时间也不能超过12年。

第三,保护乘客利益。美国各地方立法机构对网约车司机及车辆的准入要求及监管,本身就是对乘客安全及利益的保障举措。此外,各州的法律对车辆保险也有着不同规定。加州立法规定,加入平台公司的车辆在提供服务时就每件与车辆和司机有关的事宜享有保险金额不低于100万美元的商业责任保险,并要在平台公司的手机和网站上公示。科罗拉多州的法案要求每名司机要为其车辆购买不低于法定限额的责任保险。在同意司机加入网络平台服务前,平台公司应对司机购买此项保险的证明加以审核。此外,在涉及网约车的《2014年雇用创新修订法》(以下简称“创新法”)中,对责任保险规定了详细的

标准,力求消除任何保险空白地带。

政府与网络平台合作监管

根据美国各州的法律,网约车不设数量和运价管制。首先,在欧美大多数地方,传统的电话出租车都没有数量和运价管制。其次,在预约出租车服务市场上,乘客能够获取较充分的信息,能够对不同派车机构的车辆、服务和价位作出比较和鉴别。因此,信息不对称的问题小到可以忽略不计,对网约车就更加没有必要实施数量和运价管制。但华盛顿特区立法机构推出的《创新法》规定,网约车服务在政府宣布进入紧急状态的情况下,其运价须依法接受管制。

按照立法,美国网约车的运营及安全监管基本由政府和网络平台合作实施。政府制定车辆、司机和保险的准入标准,网络平台承担落实标准的义务和责任。首先,政府根据本州法律,制定车辆、司机和保险的准入标准,同时对网络平台公司的运营予以适当规范;其次,网络平台在开始商业运营前,必须向监管机构申请政府许可;第三,在取得许可后,平台公司必须按照政府制定的车辆、司机和保险详细准入标准和运营要求等承担管理车辆和司机准入以及日常监管的运营管理责任。

另外,华盛顿特区的《创新法》对于弱势群体保护有较为详细的规定,平台公司不得对残障人士乘坐网约车增加收费;网约车服务司机在车辆条件允许的情况下须装载残障人士的代步器械。法律还要求,所有平台公司应在2016年1月之前,确保

在其网站和手机App上提供盲人、聋人、有严重听力障碍人士可用的软件设置等。

平台公司对事故负赔偿责任

在乘客信息保护方面,华盛顿特区的《创新法》不仅要求平台公司每年要向出租车委员会报告和证实运营人合规营运,出租车委员会有权调查和复制平台公司有关消费者保护的数据资料。一旦发现问题,出租车委员会有权对平台公司和运营人的违法行为查处和处罚。

对于事故后责任的承担,美国科罗拉多州的法律规定包括:平台公司对一起事故的保险赔付额度应不低于100万美元;二是司机如果登录了平台,但尚未提供预约服务,这一情形下如发生交通事故,平台公司对每起事故中的每个人至少承担5万美元保险赔付责任,对每起事故承担不低于10万美元的赔付责任;司机未登录平台或者司机登陆了,但是未在平台运营的时段内,平台公司不为司机的行为承担责任,相关责任则由司机来承担。

网约车的合法化改变了出租车、网约车市场的结构,使得私家车和非专职司机也能在符合监管要求后为公众提供运送服务。这在一定程度上不仅打破了出租车行业的长期垄断,消除了营运出租车和非营运车辆的原有边界,还将为出租车和网约车市场重组创造机会,更促进了法律观念和监管方式的深刻变化。

中铁装备成功迈入中东和欧洲市场

本报讯 记者夏光清报道:中铁装备黎巴嫩项目中铁237号TBM(隧道掘进机)日前在黎巴嫩大贝鲁特引水项目工地现场组装完毕。在服务团队的共同努力下,历时45天完成237号TBM组装,标志着中铁装备世界最小断面硬岩TBM成功迈入中东和欧洲市场的大门。

黎巴嫩大贝鲁特引水工程是由国际知名建筑商意大利CMC公司施工,主要用于解决黎巴嫩首都贝鲁特市的用水问题。工程分为引水隧道开挖和输水管线铺设两部分。隧道工程采用两台中铁工程装备集团生产的3.6m直径TBM进行施工,施工隧道总长约22km。首次使用全自动TBM施工,黎巴嫩政府项目业主尤为重视。他们为两台TBM(中铁237、238)起名为“l'éa”和“Yasmina”(丽雅和雅斯米纳),分别代表慷慨、正直、开放和勇敢、果断、活力。同时作为中铁工程装备集团“一带一路”建设的排头兵项目,本项目的TBM现场服务工作由中铁集团下属系统化、专业化、标准化的技术服务公司承担。

中国公民赴哈游首发团从新疆出发

本报讯 记者马呈忠报道:近日,中国公民赴哈萨克斯共和国旅游首发团从新疆乌鲁木齐出发。标志着哈萨克斯坦正式成为中国组团出境旅游目的地,中哈两国旅游合作翻开新篇章。

据悉,中国公民赴哈萨克斯坦旅游首发团共有近300名游客,由港中旅新疆国际旅行社、新疆大西部国际旅行社、中青旅新疆国际旅行社等六家旅行社组织,分别于8月6、7、8、9日分4组赴哈萨克斯坦参加阿斯塔纳、阿拉木图三飞8日游和阿斯塔纳、阿拉木图、乌斯季卡缅四飞8日游以及阿拉木图、阿斯塔纳双飞一卧8日游等3条线路的旅游。

2015年12月,《中华人民共和国国家旅游局和哈萨克斯坦共和国投资发展部关于便利中国公民赴哈萨克斯坦共和国团队旅游的备忘录》正式签署,两国旅游合作进入实质性阶段。从今年7月15日起,中国和哈萨克斯坦正式启动中国旅游团队赴哈萨克斯坦的旅游业务。

第5届上海国际礼品家居用品展举行

本报讯 记者沈则瑾报道:第12届Gift Show in上海暨第5届上海国际礼品家居用品/上海美容美发健康展览会日前在上海举办。Gift Show in上海是东京礼品展的上海展,本届展会主题为“聚焦优质精品 拓宽国内销路”,推介的都是经过严格检验,大多未在中国市场流通的日本产品,买家可以在展会上发现更多新颖的商品。

主办方必极耐斯(上海)会展有限公司社长芳贺信享说,希望我们推荐的产品能够受到中国消费者的青睐,也希望买家可以买到安全可靠的用品。

除了日本商品,参加本届Gift Show in上海的还有上海本地的制造企业。据上海轻工业协会秘书长姚志贤介绍,随着国内消费者对个性化、智能化时尚礼品需求的不断增加,上海轻工企业也不断开发出功能强、工业设计佳的新产品,例如智能化自行车能将骑行者的身体数据上传到智能手机,蝴蝶牌“缝绣一体机”为手工爱好者提供了DIY利器等。这些产品不仅每年参加Gift Show in上海,还参加日本东京礼品展,很多展品很受日本消费者欢迎。据悉,上海计划从明年1月起每年举办一届上海国际时尚消费品博览会,吸引国际国内优秀企业加入,不断推动上海轻工企业创新发展。

厦门自贸片区实施进口食品优化查验

本报厦门电 记者薛志伟报道:日前,福建自由贸易试验区厦门自贸片区进口食品优化查验措施正式启动实施,由建发物流集团有限公司进口的一批罗马干葡萄酒首次享受到了新政策带来的福利。

据厦门海沧检验检疫局工作人员介绍,“进口食品实施优化查验”是检验检疫部门对中、高风险食品实施严格监管的前提下,对低风险食品实施更加灵活的查验方式,并强化检验检疫事中事后监管,积极推进“放管结合、优化服务”,进而完善进口食品分级分类管理体系的创新与实践。

速度更快、费用更省、效率更高是新政策带给企业的福利。符合条件的进口食品,在企业积极履行自查职责的情况下,可节省每批3000元左右的口岸查验费用,货物最快可以在入库后当天完成检验检疫放行。为强化监管、核实企业的自查真实性和主体责任落实情况,海沧检验检疫局将对实施优化查验的进口食品实施一定比例的现场核查和远程视频核查,进而提高监管效能,达到“保障安全、快速通关”的目的。



距G20峰会举办地杭州不远的浙江省义乌市,因拥有“全球最大的小商品批发市场”而吸引了众多外商前来寻找商机,“淘金”创业,其中有许多来自G20峰会与会国的外籍客商。多年来,他们在义乌入乡随俗、安居乐业,已成为融入这座新兴国际商贸城市的“新义乌人”。目前,义乌市有180多万种商品出口到200多个国家和地区。统计显示,全市2016年上半年出口额989.52亿元,同比增长4.44%。据义乌市公安局出入境管理局介绍,现有100多个国家和地区、1.3万多名境外客商常驻义乌。在浙江义乌国际商贸城,印度客商杰图(右一)在洽谈文具用品生意,他创办的圣源贸易有限公司2015年销售额约1600万元。

新华社记者 谭进摄



青岛恒顺众昇集团探索“一带一路”海外发展新模式——

建设合作分享的海外工业园

本报记者 刘成

拉诺耐村位于印度尼西亚苏拉威西岛。这里的村民世代以种地和打鱼为生。如今,这个昔日的小渔村,成了青岛恒顺众昇集团苏拉威西镍铁工业园所在地。近日,工业园入园企业高炉冶炼项目一期工程正式投产。随着铁水口准时打开,红热的铁水喷涌而出,现场一片欢腾,激动不已的工人们相互击掌庆贺。

“我们的工业园项目总投资达15亿美元,总体规划4000公顷,包括发电厂、高炉镍铁冶炼、电炉镍铁冶炼、物流仓储和生活办公等五个功能区,配套建设年吞吐量3000万吨码头、道路等公辅设施。项目规划建设年发电35亿度的电厂以及12条RKEF生产线和20套小高炉项目,可以年产10%镍铁125万吨,产值近100亿元,是中资企业在印尼投资建设的第二大工业园。”恒顺众昇集团总裁贾晓钰告诉《经济日报》记者。

恒顺众昇集团过去以生产电网配套设备为主,2011年4月份在深圳创业板上市后,面临当时国家电网设备投资接近尾声和国内产能饱和的形势,当年10月份就作出了进军印尼探索海外市场的决策。与大多数“走出去”的企业一样,他们最初在印尼也是投标做电厂EPC总承包,希望赚取设备差价和工程建设劳务的利润。后来通过接触产业链上游,他们发现印尼煤炭资源丰富,装机容量仅50000MW。如果能够自建电厂,在煤炭资源价格如此低廉、发电小时不受限制的情况下,发电的利润应该非常可观。

恰在此时,印尼出台了禁止原矿出口的禁令,使得当地优质的红土镍矿资源价格一落千丈。“我们感觉机会来了,如果能够把当地的红土镍矿买下来,利用我们在电力行业的经验,把当地的煤



“一带一路”倡议提出3年来,“一带一路”建设取得了阶段性成果。中国与20个国家签署了产能合作协议,同“一带一路”沿线17个国家共同建设了46个境外合作区,中国企业累计投资超过140亿美元。图为2016年7月1日在巴基斯坦南部信德省贾姆皮尔地区拍摄的由中国三峡集团投资建设的风电二期和风电三期工程。(新华社发)

炭变成工业用电,再把红土镍矿冶炼成镍铁,这样至少就可以获得煤炭、发电和冶炼三块利润,再加上当地人力成本低,各种出口退税优惠,整个产业循环下来应该具有非常好的投资回报。”贾晓钰说。

但是,要抓住这个机会,投入的资金巨大,仅靠自己一家单打独斗,显然力不从心。

受到国内产业园区模式的启发,恒顺众昇决定建设海外工业园,负责园区整体规划和水、电、路等的“四通一平”,并与当地政府各部门协调,负责入园企业设备进口、原矿供应和物流,以及园区的物业后勤服务;入园企业负责工程建设和运营、生产及销售。这样的海外工业园,打造出了“专业分工、合作分享、协同发展”的新模式。“专业分工”就是整个产业链中,每一个环节都由专

业的机构完成。例如,恒顺众昇负责园区整体规划开发和对外协调,各镍铁冶炼企业按照园区规划负责各自投资建设,委托有海外建设安装经验的团队负责电厂建设、安装等。目前园区总体上吸收了规划勘探设计单位、土建施工单位、工程建设单位、电力建设单位等10多家专业技术团队。“合作分享”,一是利益共享,也就是说各参与方通过合作都有钱赚,各自挣各自环节的钱;二是风险共担,每家企业都投资某一个环节,都要承担风险。“协同发展”就是区别以往的单打独斗。单个企业出去,既要处理前期选址征地,协调政商关系,政府审批手续,又要处理建设、原矿采购、电力供应、生产运营、产品销售等多个环节,战线长、抗风险能力弱;同时也不可避免地出现不同的中国企业之间抢资源、抢市场,使得地皮和资源等价

格上涨,开发成本上升。但在恒顺众昇的工业园里,大家都是上下游合作关系,避免了在某个环节的竞争,实现了协同发展。

印尼工业园项目为恒顺众昇带来了快速发展。恒顺众昇2015年经营收入和利润,同比分别增长73.51%和188.82%。据初步统计,工业园完全投产后,入园企业镍铁销售预计超过100亿元。按照恒顺众昇“建设一个园区,打造一片新城”的建设思路,未来工业园区内不仅有冶炼企业,还将有学校、医院、酒店等配套设施,届时,一座新兴城市将悄然拔地而起。

目前,恒顺众昇正在把海外工业园平台模式复制到南非、津巴布韦等国家,筹划建设循环能源工业园、有色工业园和农业工业园等园区,将带动更多的中国企业和产能“走出去”。

既要“走出去”又要落地生根

恒顺众昇集团总裁 贾晓钰

肯定,成为“一带一路”建设中的一种新气象。这种模式对于投资所在国来说,一是能够紧密地和当地经济发展规划结合起来;二是能够批量吸引外资,解决了当地政府单独招商困难;三是提高了当地产品的经济附加值,也提升了当地工业基础水平和结构;四是带动了当地就业。同时,我国大量优势富余的产能,如钢铁、水泥、机械、交通、建筑、电

力、电子、化工等,又是“一带一路”沿线国家和地区非常缺乏的。这种模式对于我国政府和企业来说,也实现了优势装备及富余产能的转移。

建设海外工业园,某种程度上是打造一个工业体系,投资巨大,不是产业资本自身积累所能承担的,这就需要金融资本以一种可操作的形式给予支持。目前的现状是,海外项目需要资金,国

内的资金按照现有的规定有诸多限制出不去,有些企业在海外投资很大,但是这些资产在国内银行授信体系中不被认可。有些企业海外项目计划通过资本市场实现融资,但因为法律、财务、产权等原因成功案例不多。以上种种,使得海外工业园区建设中国民营企业融资成为最头疼的问题,因此,亟需政策创新给予支持。