

“有温度的改革”系列报道之六

江西西北大科技园区发展有限公司总裁助理王云霞谈“放管服”改革——

“从‘跑断腿’到‘加速度’”

本报记者

刘 兴

2002年8月20日，在赣江之滨，梅岭山麓的南昌国家经济技术开发区，“江西西北大科技园区发展有限公司”诞生了。说起公司的注册成立，公司总裁助理王云霞至今依然记忆犹新。

那时正值南昌的炎夏，近40摄氏度的高温下，她抱着厚厚一摞材料来到南昌经开区工商分局，对“江西西北大科技园区发展有限公司”的名字进行核准。紧接着，联系第三方的会计事务所，花了近一周的时间，对注册资本进行验资，并由他们出具了一份验资报告。在拿到验资报告以后，她再次来到南昌经开区工商分局，填写了10余份不同的表格材料，焦急地等待结果。与此同时，她还要赶去质监局（现为市场局）、国税分局、地税分局，填写提交一些重复的表格，在不同的部门之间往返奔走，还要缴纳各种工本费和材料费。经过一个月里数十次的奔波，花费三

四万元，王云霞终于拿到了“江西西北大科技园区发展有限公司”的证照。

王云霞说，几十摄氏度的高温下来回奔波一个月，用比较流行的话说，就是“跑断腿”，那时候觉得自己都要累瘫在地上。所以，后来当她知道，公司扩大业务范围，她需要负责注册成立新公司——江西西北大科技园建设有限公司时，她说，“我已经做好了来回奔波几十趟，再‘掉个几斤肉’的准备”。

然而她没有想到的是，这一次，她有幸搭上了政策的快车。按照国务院部署，2014年3月1日起，注册资本登记制度改革在全国全面实施，新版营业执照正式启用，工商登记制度其他改革也逐步展开。2014年4月，王云霞来到南昌经开区行政服务中心，在工商分局窗口填写表格、递交材料，5个工作日的时间，近乎“零费用”地拿到了证照。不需要验资报告、不需要多

个部门奔波、不需要工本费、甚至连年检费都不用，而这些都是她之前没有享受过的。

宽松的政策环境，激起了大众的创业热情，而近乎“零费用”的注册成本，则让更多的人，将“跃跃欲试”的创业态度化作“真枪实弹”的创业实践。

作为一家企业，江西西北大科技园享受到了“放管服”改革带给它的便利；而作为一个众创平台，它又恰好见证了“放管服”改革带给创业者们的机遇。据王云霞介绍，近几年随着创业资本门槛的降低，越来越多的人投身创业浪潮。“仅仅在我们这个平台，已经由前几年的40多家企业通过平台注册，飙升至近200家，这个数量还在持续增长中。”她说。

“江西西北大科技园”两家企业诞生背后，不仅仅是企业迈出发展壮大的脚步，更是南昌积极主动“放管服”改革的缩影。据了解，自“放管服”改革以来，南昌经开区在政策范围内，大力拓宽“放”的范

围、健全“管”的制度、优化“服”的方式。以“快字当头，先人一步，马上就办”的工作作风，得到了辖区企业的认可。为了更好地为企业服务，该区还为重大重点项目开通“绿色通道”，加快企业入驻投产步伐，并创造出了“一个工作日领证”的经开速度”。随着全国商事制度改革的进一步深入，该区还紧盯企业市场主体的事中事后监管，2015年度辖区内2320户企业通过网络监管平台，进行了年度报告公示，接受社会与公众的监督。

“商事注册登记的便利化，使企业与个体户注册数量不断增加，对企业的监管也成为工作中的‘硬骨头’。”南昌经开区相关负责人介绍道，根据统计数据显示，仅2016年，该区新注册企业便达1165户，同比增长38.36%，新注册资本超300亿元，同比增长378.14%，新注册个体户1995户，同比增长37.02%。

首趟中亚棉纱专列抵达西安

本报讯 记者雷婷、通讯员焦健报道：2月24日10时，满载41个集装箱共1000吨乌兹别克斯坦优质棉纱的（塔什干—西安）中亚班列，经过14天的运行，抵达西安铁路局新筑车站。这是自2013年西安开行中亚班列以来，首次迎来“白金之国”——乌兹别克斯坦的始发集装箱班列。

此次开行的中亚班列是首趟乌兹别克斯坦到西安的棉纱专列。班列货源组织方招商局物流集团表示，将进一步加快乌兹别克斯坦棉纱进口项目的推进，计划每月进口约3000吨优质棉纱，以西安港为集散中心进行分拨，实现中亚回程班列每月2至3列的常态化开行。

据介绍，西安国际港务区管委会将以此次中亚班列（塔什干—西安）的开行为契机，瞄准中亚地区粮油、棉纺等特色产品，与西安铁路局共同加强货源组织工作，不断加密开行回程班列，打造西安港中亚特色产品集散分拨中心。

（上接第一版）

闻库表示，我国移动通信产业研发能力显著增强。支持形成4G系统、终端、芯片、仪表等完整产业链，系统厂家在全球4G领域处于优势地位，终端芯片企业突破了5模10频、28nm芯片工艺。同时，4G实现了产业化和全球规模商用。

截至2016年11月，中国4G用户达到7.34亿户，占移动电话的比重超过了50%，达到55.7%；我国已经建成了全球规模最大的4G网络，4G基站总数达到了249.8万个。

从受制于人到引领标准

2G、3G时代，我国移动通信仍处于跟随地位，虽然在产品上的产业能力不错，但在专利上经常受制于人。

4G时代的来临，为各国划出了一条新的起跑线，我国需要抓住机遇，不仅要在产品、产业上占有市场，而且要在专利上摆脱受制于人的局面。“我们希望在核心技术上有突破，在专利标准上有我们的话语权。”邬贺铨说。

为此，重大专项积极在移动通信技术上寻求突破，工程师们试图把移动通信成本尽可能降下来，实现价格便宜又好用的终端，但在实施过程中却遇到了棘手的问题，“标准”成为制约中国移动通信技术的瓶颈。

“在一些发达国家，移动通信的标准是比较单一的，欧洲在4G领域就是LTE-FDD的标准，3G的时候是WCDMA，2G

的时候是GSM标准，美国也是比较单一的标准。中国则不同，我们采用的移动通信标准较多，移动通信体系要同时支持好几个标准。”邬贺铨说，“现在我们4G的手机能够支持2G、3G，而2G有GSM标准、CDMA标准，3G里面有TD标准、WCDMA标准，4G里有TD-LTE标准、FDD-LTE标准，不光标准多，频率还有很多，所以中国的手机终端是全世界最复杂的”。

在这种情况下怎么做到多频多模，既便宜又好用，确实是一个挑战。要解决这个问题需要很多的技术支持，包括频分复用技术、智能多天线技术、宽带技术等。“在这方面我们不仅攻克了多频多模的技术难题，还满足了用户希望长待机、低功耗、应用好的需求。”邬贺铨说。

因此，市场上现在便宜到只售几百块钱的小小的移动终端，实际上却是高技术集成设备，而且伴随着产品的更新换代，我国移动通信领域的专项开发从未停止。据邬贺铨介绍，专项支持下的企业，不可能开发出一个终端以后，就放慢更新的步伐。像苹果公司，几乎每年都有新的版本，其他的智能终端公司可能半年甚至更短时间就要推出新的版本，因此，专项工作是一个不断进步、不断创新的过程。

如今，我国在移动通信领域国际标准参与度显著提升。“我国主导制定的TD-LTE-Advanced成为4G国际标准之一。不光如此，我们还在此基础上做了一些衍生，如传统的对讲机只能接住来说话，你说一句他说一句，而现在以4G为基础的多媒体的对讲机，标准叫做B-Trunc，不光能说还能看，这个标准也成为国际标准。”闻库说。

如果仅仅把5G看作是4G的高配版，那就太小瞧它了，未来5G的发展有可能为人们开启完全不同的生活。

“新一代移动通信可以实现车联网，将来利用5G能帮助人们避免高速公路上的交通事故，因为移动通信能够快速反应，使车与车之间、车与路之间通信时延达到一毫秒，相比4G降低90%。而有了这样的体验，时髦的VR、AR都将大有作为，比如通过虚拟现实仿真来开发的设备，通过VR训练工人掌握维修的方法等，AR、VR将不只是游戏平台，而将成为产业应用。”邬贺铨说。

正是基于5G的巨大前景，我国先于

国际上启动了5G的研发，2013年，率先推出了5G的推动组IMT-2020推进

组。之后组织产学研用各个方面率先提出了5G概念、技术路线，完成5G的愿景与需求研究，并发布了5G无线和网络技术架构等白皮书。启动5G技术研发试验，工业和信息化部也明确将3.5GHz作为5G试验频率，加速推进技术、标准、研发和业务应用的协同发展。

“十三五”期间，宽带移动通信专项将继续围绕着总体目标，聚焦在5G和LTE增强技术研发这两个方面。5G方面重点推动形成全球统一的5G标准，基本完成5G芯片及终端、系统设备研发，推动5G支撑移动互联网、物联网应用融合创新发展，为2020年启动5G商用奠定了产业基础。在LTE增强技术方面，重点支持LTE增强关键技术、终端芯片等产业链薄弱环节的研发。

“移动通信是全球的，我们国家什么标准都有了，最难的一件事是我们的终端，现在中国的终端是世界水平最高的终端，6模12频。移动通信人的梦想是有一个统一标准，这样使得我们整个造价成本能降下来，才能真正共享产业的规模效益，共同推进全球5G的繁荣发展。我们也欢迎国内外的企业来参与我们的研发。”闻库说。

总的来说，宽带移动通信处于快速发展和变革时期，我国在宽带移动通信领域机遇和挑战并存，但我们将进一步加大推进力度，攻坚克难，加快核心技术的突破，发挥科技创新对产业发展的战略支撑作用，为实现2020年的总目标而努力。

起飞！新的首都经济圈

（上接第一版）

规划建设城市副中心的同时，北京找准非首都核心功能，“控增量、疏存量”，运用目录引导、资金奖励、差别化价格等市场手段，用成本“高地”引导企业调整退出和转移疏解。3年来，北京累计调整疏解动物园、大红门、天意等批发市场商户370余家，清理淘汰一般性制造业企业1300余家……截至2016年末，北京市常住人口为2172.9万人，增速同比下降0.8个百分点，其中城六区常住人口实现了由升到降的拐点，比2015年下降3%。剥掉了“白菜帮”，集中力量做好“白菜心”，这条减量发展、瘦身健体、提质增效的新路，让首都更加轻盈腾飞。

天津、河北在北京非首都功能转移中受益。天津着力推动自由贸易试验区服务京津冀协同发展，承接中关村科技研发和成果转化，增强内生发展动力，推动“强身聚核”。河北把承接北京非首都功能疏解与加快补齐发展短板结合起来，积极承接北京非首都功能疏解，强力化解过剩产能，加快产业结构调整步伐。更为耀眼的是，北京新机场建设横跨北京大兴和河北廊坊，成为京津冀协同发展的标志性工程之一。

**重点领域率先突破
做大做强发展“底盘”**

《纽约时报》认为，京津冀一体化的范围打破了西方国家对超级城市内部距离不超过100公里的基本认识，主要是因为中国高铁的速度，使在更大范围内打造一小时经济圈成为了可能。

3年来，“轨道上的京津冀”全面提速，京张、京霸铁路等重大轨道交通项目加快建设，一批“断头路”和“瓶颈路”打通扩容，彻底改变了以往以北京为单中心的放射状交通格局，建立起以轨道交通为骨干的多节点、网格状、全覆盖的京津冀互联互通交通网络，京津冀1小时交通圈和半小时通勤圈初步形成。

交通、生态、产业是符合目标导向、现实急需、具备条件的三大重点领域，是京津冀协同发展的“突破口”和“先手棋”。

生态共建初见成效。目前，京津冀及周边地区大气污染和水污染防治协作机制、引滦入津生态补偿机制等跨区域环保工作机制均已初步建立。河北在全国率先完成全省域燃煤发电机组超低排放升级改造、全面关停取缔实心黏土砖瓦窑和拆除烟煤锅炉三大任务，启动保定、廊坊地区禁煤区建设行动和钢铁企业退出工作。2016年，京津冀区域PM_{2.5}平均浓度比2013年下降约33%。

产业转移硕果累累。京东的总部在北京亦庄，物流配送中心在河北廊坊；六必居、稻香村等一批北京老字号的加工链纷纷移向河北；现代汽车沧州第四工厂建成投产……同时，三地产业版图正在重构：北京研发、设计能力强和现代服务业发达，天津总装制造和研发转化能力强、港口物流业较为发达，河北资源丰富、产业门类齐全、要素成本低——三地优势互补，朝着“理顺京津冀产业发展链条，形成区域间产业合理分布和上下游联动机制”的方向发展。

关键领域的突破，带来三地经济紧密融合。2016年，北京企业在天津、河北的投资认缴额分别为899亿元、1140亿元，分别增长26%和100%。2014年至2016年，河北省引进京津资金11041亿元，占全省同期引进省外资金的一半以上；天津市引进京冀项目4856个、资金5200多亿元，分别占全市的35.6%和44%。

尤其值得注意的是，3年来，3省市还坚持把“民生决定目的”理念融入京津冀协同发展，推进实施一批重点公共服务工程项目，补齐发展短板，公共服务共建共享取得新突破：教育合作领域不断拓展，医疗卫生合作务实有效，区域旅游一体化格局初步建立，京冀共同做好冬奥会筹备工作，脱贫攻坚也取得重要进展。

**改革创新风起云涌
协同机制加快构建**

燕山莽莽，海河汤汤，京津冀不是一块一块拼接起来的区域，而是一起长大变强的生命共同体。京津冀协同发展是一场系统性、重构性建设，需要破解一些长期积累的深层次矛盾和问题，没有先例可循，必须向改革要出路、想办法。

在过去，“分灶吃饭”，京津冀有个“你我他”的关系；上下看，还有地方财政和中央财政的关系。而随着协同发展的推进，京津冀三地之间的企业形成更多的总分结构、母子结构、上下游结构，由此带来了三地横向间的税收分享、排放指标转移等一系列问题，因此，一个跨区域的利益共享机制的探索迫在眉睫。

3年来，按照习近平总书记提出“下决心破除限制资本、技术、产权、人才、劳动力等生产要素自由流动和优化配置的各种体制机制障碍”的要求，三地着眼大格局、秉持大胸怀，对重点领域改革创新加快推进，通过全面深化改革初步形成新的协同体制机制。

在投资一体化方面，三地跨区域组建了一批市场主体。京津冀三地与铁总共同出资成立京津冀城际铁路投资公司，通过投资一体化促进区域轨道交通网络一体化，已启动京唐城际铁路先期工程。津冀组建了津冀渤海港口投资公司，共同开展重大基础设施建设投资和管理运营。

在交易一体化方面，注重发挥市场化交易机制的作用，探索推进生态建设项目产业化和用能权、用水权、排污权的跨区域交易。北京与承德开展了跨区域碳排放交易试点，京津冀技术交易河北中心加快建设。

在运营一体化方面也进展明显。河北机场集团纳入首都机场集团统一管理。京津冀海铁联运集装箱班列正式开行，实现了三省市海运与铁路运输、公路与铁路运输有效连接。社会资本参与交通基础设施建设与运营合作在京冀率先启动。

一批产业转移税收收入分享办法因事制宜，大胆探索。中关村海淀园秦皇岛分园实行4:4:2的利益共享模式；保定市中关村创新中心由保定委托中关村管理机构管理；京冀就北京新机场建设期税收按1:1分享；京津冀地区符合条件的高新技术企业异地搬迁资质互认……

“一加一大于二、一加二大于三”。3年来，京津冀协同发展的整体性、联动性、协同性进一步增强，且正在向广度和深度拓展。一个辐射环渤海地区和北方腹地的新首都经济圈，一个世界级城市群，一个新的经济增长极，中国经济发展的支撑带正在起飞。

孤独中的坚守

沈 慧

洋洋金属硫化物合同区，这里平均水深4000米至5000米，是真正意义上的远洋和深海。近几年来，在茫茫大海上，“向阳红10”船一直寂寞地行驶着：不见岛屿、陆地，除了蓝天、白云以及偶尔掠过的飞鸟，只剩下望不到头的蓝色。

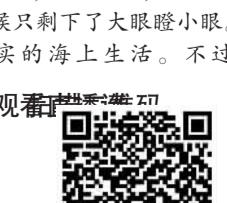
“90后”廖健林是第一次参加大洋科考。“有一部抒情电影叫《海上钢琴师》，他一生漂泊在海上，游轮于他是隔世的乌托邦，能慰藉灵魂的只有指尖流淌的音乐。”

关于海上漂泊，以上曾是廖健林的全部想象。他说，海洋是一片深邃的蓝，在真正了解事实之前，他以为那是一种浪漫，但渐渐的视野所及始终只有几公里外的海天交界线，心里开始有些发毛。

和廖健林对大海的幻想差不多，“向阳红10”船的三副赵遵涛今年27岁，从小没见过海的他对于大海的向往主要源于一句诗——“我有一所房子，面朝大海，春暖花开”。于是，几年前满怀憧憬的赵遵涛成了一名船员。刚开始，一切都是那么新鲜，根本顾不上想家，可时间长了，尤其是动辄大半年漂在海上，整日与逼仄的空间、巨大的噪音为伴，赵遵涛一度质疑过当初的选择。

唱歌、打牌、玩“狼人杀”、运动、交换影视剧资源……培训或工作之余大家开始寻找消遣的方式，主动自我调整。

今年60岁的苏光华来自国家海洋局第二海洋研究所，早年曾参加过海岸带



2月24日，在江苏阜宁县益林镇境内工程施工人员跨越新（沂）至长（兴）铁路架线。当日，锡盟—泰州±800千伏特高压直流输电线路工程顺利跨越新长铁路。该工程是国家大气污染防治行动计划“四交四直”工程其中之一，建成投运后，每年将向江苏输送电量550亿千瓦时，相当输送煤量2520万吨，可减少排放二氧化碳4950万吨，有力促进长江三角洲区域大气污染的防治。 汤德宏摄

随船笔记

从驶离毛里求斯路易港算起，“向阳红10”船在西南印度洋已航行了5天。几天的远洋征程下来，记者和许多“新大洋”们已渐渐习惯了每天在船上“荡秋千”。

来自北京大学地质专业的博士程鹏却是个例外。这个1992年出生的帅小伙是“新大洋”中第一个“倒下”的，也是目前为止晕船晕得最“凶”的。迄今，除了去卫生间，他从未下过床，更没完整地吃过一顿饭，即便开口说话，仍是一件颇费力气的事。

与程鹏不同，当慢慢适应了大海航行的颠簸，且出海的新鲜感消失殆尽后，如何学会与孤独共处是多数“新大洋”们要上的又一堂必修课。此行，我们前往的作业区是距离路易港1000多海里之外的西南印度