

# 国务院印发《关于加快发展服务贸易的若干意见》 培育“中国服务”的国际竞争力

到2020年,我国服务进出口总额将超过1万亿美元

新华社北京2月14日电 经李克强总理批准,国务院近日印发《关于加快发展服务贸易的若干意见》(以下简称《意见》),这是国务院首次全面系统地提出服务贸易发展的战略目标和主要任务,并对加快发展服务贸易作出全面部署。

《意见》指出,大力发展服务贸易,是扩大开放、拓展发展空间的重要着力点,有利于稳定和增加就业、调整经济结构、提高发展质量效率、培育新的增长点。

《意见》明确,加快发展服务贸易,要以深化改革、扩大开放、鼓励创新为动

力,着力构建公平竞争的市场环境,促进服务领域相互投资,完善服务贸易政策支持体系,加快服务贸易自由化和便利化,推动扩大服务贸易规模,优化服务贸易结构,增强服务出口能力,培育“中国服务”的国际竞争力。到2020年,我国服务进出口总额将超过1万亿美元,服务贸易占对外贸易的比重进一步提升,服务贸易的全球占比逐年提高。

《意见》提出,要充分发挥现代服务业和贸易集聚作用,在有条件的地区开展服务贸易创新发展试点,要积极

探索信息化背景下的服务贸易发展模式,打造一批主业突出、竞争力强的大型跨国服务业企业,培育若干具有较强国际影响力的服务品牌,要进一步扩大服务业开放,大力推动服务业对外投资。

《意见》强调,要加强规划引导,定期编制服务贸易发展规划,加强对重点领域支持引导,制订重点服务出口领域指导目录;充分利用外经贸发展专项资金等政策,加大对服务贸易发展的支持力度,结合全面实施“营改增”改革,对服务出口实行零税率或免税;鼓励金融机

构在风险可控的前提下创新金融产品和服务,政策性金融机构在现有业务范围内加大对服务贸易企业开拓国际市场、开展国际并购等业务的支持力度;提高便利化水平,建立和完善与服务贸易特点相适应的口岸通关管理模式;打造促进平台,支持商协会和促进机构开展多种形式的服务贸易促进活动。

《意见》明确,要研究制定或完善有关服务进出口的相关法规,建立国务院服务贸易发展协调机制,统筹服务业对外开放、协调各部门服务出口政策、推进

服务贸易便利化和自由化,要完善统计工作,强化人才培养,优化发展环境。

《意见》要求,各地区、各有关部门要从全局和战略的高度,充分认识大力发展服务贸易的重要意义,根据本地区、本部门、本行业实际情况,制订出台行动计划和配套支持政策。各地区要建立工作机制,结合本地实际,积极培育服务贸易特色优势产业。各有关部门要密切协作,形成合力,促进产业政策、贸易政策、投资政策的良性互动,积极营造大力发展服务贸易的政策环境。

我国已向27个国家  
派驻警务联络官  
配合中央做好反腐工作

新华社北京2月14日电 (记者邹伟)截至目前,我国已向27个国家的30个驻外使领馆派驻49名驻外警务联络官,在构建周边战略安全屏障、境外专项打击行动、妥善应对处置突发事件等方面发挥了积极作用。特别是“猎狐2014”行动中,驻外警务联络官全力配合国内办案小组,全程深度参与,共缉捕遣返逃犯200余名,有力配合了中央反腐败工作。

这是记者14日从公安部获悉的。据介绍,自1998年公安部首次向我驻美使馆派出警务联络官至今,我国驻外警务联络官工作已有17年历史。2015年,我国将向4个国家增派13名驻外警务联络官。届时,我国派驻警务联络官的国家将增至31个。

公安部副部长孟宏伟表示,当前执法安全外交迎来发展新机遇,国际国内局势的深刻变化给警务联络官工作带来诸多挑战。警务联络官要保持对党的绝对忠诚,坚定正确的政治方向;提高履职尽责本领,深耕人脉资源,进一步提高实战能力和执行力。同时,将进一步规范警务联络工作,深入把握新形势下执法安全外交和警务联络官工作的规律,积极改革创新;各地公安机关将以“四项建设”为引领,进一步做好国际执法合作工作,有效配合、服务中央对外合作大局。

台湾台东县外海  
发生6.2级地震

新华社台北2月14日电 (记者曹典 李寒芳)中国地震台网中心网站消息,台湾台东县附近海域,北京时间2月14日4时6分,发生6.2级地震,震中位于北纬22.6度、东经121.5度,震源深度7.0公里。

根据台湾地震监测部门的记录,本次地震是今年以来台湾发生的首次6级以上地震。全台各处从南到北几乎都有震感,台东县东河最大震度5级,台东市、高雄市旗山、台南市新化和台南市4级,屏东、嘉义、高雄、台南、南投日月潭等多地3级,台中、苗栗等地2级,台北、新北、桃园、新竹等地1级。

在南投日月潭附近的游客在接受记者采访时表示,地震发生时震感比较明显,床一直在晃动,持续约有半分钟。台北则无明显震感。截至目前记者发稿时,岛内各地尚无灾情传出。

“喜气羊羊”备年货



2月14日,市民走在泉城路上的大型商场前。

春节临近,山东济南街道上人流如潮,人们纷纷利用周末时间备置年货,呈现“喜气羊羊”的新年景象。

新华社记者 冯杰 摄

## 快的和滴滴宣布战略合并 新公司实行联合CEO制度,业务仍各自独立

新华社杭州2月14日电 (记者张遥)快的打车与滴滴打车14日联合发布声明称实现战略合并,新公司实行联合CEO制度,业务依旧各自独立。

双方称,新公司将实施联合CEO制度,滴滴打车CEO程维及快的打车CEO吕传伟将同时担任联合CEO。两家公司在人员架构上保持不变,业务继续平行发展,并将保留各自的品牌和业务独立性。

滴滴打车CEO程维表示,中国移动出行的快速发展不到3年时间,所呈现的社会价值是移动互联网时代的共享经济特征。

快的打车CEO吕传伟表示,移动出行在全球都是全新的领域,通过聚合人

才,快速发展,有机会走向全球。至于合并是否触及垄断的质疑,双方回应称,城市出行这个市场非常大,移动打车在其中只占到非常小的比例,行业参与者也非常多,不存在垄断。

至于合并是否会终结补贴大战,双方称,一段时间内针对性的补贴依旧会存在,市场大,培育新的用户和市场仍旧需要成本,未来会把更多的精力放到产品和技术上。

有关合并之后的两个品牌运营是否财务独立等问题,双方称将在春节过后

的发布会将进一步披露细节。

## 快的与滴滴合并三问

14日,国内最大的两家打车软件公司——快的和滴滴正式宣布合并。2014年初因补贴大战快速崛起的两家打车软件公司,如今合为一家。那么,这起合并是否涉及垄断,会对消费者带来怎样的影响,又将如何倒逼出租车运营体制变化呢?

### 强强合并是否涉及垄断?

一提起打车软件,大家可能立刻会想到快的打车和滴滴打车。易观国际数据显示,截至2014年12月,中国打车软件累计账户数量达1.72亿,而快的和滴滴的市场份额之和为99.8%。如今两家合并,岂不是整个市场就由一家说了算?那么,快的和滴滴合并是否会被反垄断审查呢?

滴滴打车和快的打车高层否认合并会带来垄断。滴滴打车总裁柳青说:“我们做的是出行行业,包括去哪儿、神州租车、Uber或携程都属于出行领域,所以我们不涉及垄断。”

根据2008年施行的《国务院关于经营者集中申报标准的规定》,“参与集中的所有经营者上一年度在中国境内的营业额合计超过20亿元人民币,并且其中至少两个经营者上一年度在中国境内的营业额均超过4亿元人民币”时,“经营者应当事先向国务院商务主管部门申报,未申报的不得实施集中”。

对此,长期关注互联网产业的律师赵占领告诉记者,虽然快的打车和滴滴

打车的市场份额很大,但是他们的销售额并不高,因为大部分钱是交给出租车公司的,专车业务也只是刚刚起步,所以很可能达不到向商务部申报的水平。

记者查阅资料发现,反垄断法是制裁垄断行为,例如滥用市场支配地位、制定垄断协议等,而没有对市场份额做出限定。因此,除非快的和滴滴有不正当竞争行为,仅靠市场份额无法认定其为垄断。

### 用户“福利”如何变化?

在打车软件持续了一年多的“补贴大战”后,很多消费者已习惯了免起步价打车的补贴力度。但是,随着两家打车软件二合一,用户补贴是否会大幅度减少呢?

对此,柳青告诉记者,因为在目前政策环境下,出租车不易有更多商业运作空间,所以专车是目前有机会在短时间内盈利的商业模式。快的和滴滴合并后,会和神州、一嗨等租车企业展开竞争,“有些互联网行业的监管红线比打车软件高多了,但都能在政府监管下蓬勃发展。我不认为汽车租赁市场多年不变的法规制度会一直管束着新生事物,不久的将来一定会有所改变和完善。”

此前,上海市交通委主任孙建平告诉记者,打车软件通过补贴的方式,吸引了大量本没必要打车的人选择打车。此外,以后打车软件支付还会更方便。

目前滴滴打车不支持支付宝,快的打车又不能用微信支付。柳青表示,随着两家业务逐步打通,打通第三方支付和打车软件是大势所趋。这对消费者群

体来说也属于利好。

### 出租车改革能否加速?

打车软件合并之后,受影响最大的还是出租车公司。一方面,打车软件的二分天下变为一统江湖;另一方面,滴滴和快的的专车业务也会形成合力,对于出租车行业既有模式进一步加压。

易观智库分析师张旭告诉记者,合并后,滴滴和快的两家在专车市场上会拥有更大的竞争力,如车的数量和对汽车租赁公司的谈判能力等。此外,城市交通远不止出租车、专车等细分市场,当未来更多的城市交通细分市场得到拓展后,合并后的滴滴和快的将携更强的资源入场,制造更大的鲶鱼效应。

艾媒咨询CEO张毅也告诉记者,因为在目前政策环境下,出租车不易有更多商业运作空间,所以专车是目前有机会在短时间内盈利的商业模式。快的和滴滴合并后,会和神州、一嗨等租车企业展开竞争,“有些互联网行业的监管红线比打车软件高多了,但都能在政府监管下蓬勃发展。我不认为汽车租赁市场多年不变的法规制度会一直管束着新生事物,不久的将来一定会有所改变和完善。”

业内人士认为,面对滴滴打车和快的打车合并,出租车行业必须加快自身改革。否则,不仅没有退路,甚至连潜在的出路也可能被新兴互联网企业抢占。

目前滴滴打车不支持支付宝,快的打车又不能用微信支付。柳青表示,随着两家业务逐步打通,打通第三方支付和打车软件是大势所趋。这对消费者群

记者 叶健 高少华

(据新华社北京2月14日电)

打车的市场份额很大,但是他们的销售

额并不高,因为大部分钱是交给出租车

公司的,专车业务也只是刚刚起步,所

以很可能达不到向商务部申报的水

平。至于合并是否触及垄断的质疑,

双方回应称,城市出行这个市场非常

大,移动打车在其中只占到非常小的

比例,行业参与者也非常多,不存在

垄断。至于合并是否会终结补贴大

战,双方称,一段时间内针对性的补

贴依旧会存在,市场大,培育新的用

户和市场仍旧需要成本,未来会把

更多的精力放到产品和技术上。

有关合并之后的两个品牌运营是否

财务独立等问题,双方称将在春节过

后

的发布会上将进一步披露细节。

### 时评

## 倒逼出租车改革加把火

一向引领行业风潮的快的打车和滴滴打车,在2015年情人节当天引人注目地宣布合并,人们十分关心这将会给自己的出行带来何种影响,更期待这能为倒逼出租车改革加把火。

作为互联网思维下的新兴产物,2012年才成立的滴滴打车和快的打车,借助移动互联技术,以高效、快捷的特点精准对接人们的出行需求,并且对封闭多年的传统出租车行业带来革命性冲击。

在总量控制和出租车特许经营制度下,出租车行业一直没有实现充分的市场化,政府和市场这两只手在出租车行业都处于一种游离的状态。凭借总量控制和出租车特许经营制度,出租车特许经营权成了出租车公司手中的稀缺资源,出租车司机和消费者都处于弱势。而由于出租车行业相对分散的运营方式,政府的行政管理也很难起到应有的效果。

一个最明显的例子就是近些年一些城市非常突出的“打车难”问题。由于拥堵时段出车不挣钱,出租车司机在

早晚高峰时段都不出车,而这是人们最需要出租车的时候,消费者怨声载道。管理部门虽然又是宣传引导,又是要求出租车公司保证在早晚高峰时段的出车率,但都没有起到什么作用。

而滴滴和快的则凭借技术和模式的创新,不仅改变了出租车传统的运营方式,更重要的是,这种创新和改变触及出租车行业的利益根本问题,让以往一些遮掩利益和改革的说法变得更加牵强,现行出租车行业存在的体制机制、利益分配等方面弊端明目清清楚地摆在消费者和社会面前,将出租车行业改革推到非解决不可的地步。这次滴滴打车和快的打车的强强联合,有望给这种倒逼改革的力量再加一把火。

出租车行业的改革确实到了非改不可的地步。在滴滴和快的合并这些外部因素倒逼改革的同时,也希望有关部门和出租车行业自己能够更加主动地推动改革。

记者 郑亦真 李志勇

(据新华社北京2月14日电)

## 2015年第二届海南年货展暨迎春庙会

### 新春买年货 好礼带回家

2月8日-15日

国兴大道

海航文化广场

万种年货商品促销 民俗大戏精彩演绎

指导单位:海南省农垦局 主办单位:海南日报报业集团 海南省农垦总局 承办单位:南海网 支持单位:海口市商务局

2015年2月15日  
凭此剪角到现场可抽奖  
复印无效 每人限用一张