

主要网站广告违法率 33%

据新华社电(记者张晓松)国家工商行政管理总局对搜狐、网易、腾讯等 20 家主要网站 2013 年 3 月至 12 月广告发布情况进行监测抽查发现,在被抽查的 105.6 万条次各类网络广告中严重违法广告 34.7 万条次,约占总量的 33%。工商总局广告司 13 日通报了上述情况。

“从监测情况看,网络违法广告违法率总体上呈下降趋势,但一些网站、部分行业违法广告问题比较突出。”工商总局广告司监督处处长江雁明说,这次监测的网站包括当前广告发布量大、在全国有影响的综合门户网站、视频类网站、电子商务类网站、团购类网站以及新闻类网站,占据网络广告市场大部分份额。

据江雁明介绍,随着我国互联网行业迅猛发展,网络已成为除电视、广播、报纸之外的第四大广告媒体。但是,网络广告业在快速发展的同时,也暴露出一些不容忽视的问题。近年来,工商部门加大了对虚假违法网络广告的整治力度,相关案件数量持续增加,2010 年为 2096 件,2011 年为 2499 件,2012 年为 3725 件,2013 年为 4034 件。

美 2013 年碳排放量反弹上升

据新华社电(记者林小春)美国能源部下属能源信息局 1 月 13 日说,美国 2013 年与能源消费有关的二氧化碳排放量估计将比上一年增加约 2%,这也将是美国的碳排放量在连续两年下降后再次反弹上升。

美国能源信息局当天发表声明说,去年美国碳排放量上升,主要是因为电力行业的煤炭消费小幅增加。随着美国大规模开发页岩气,天然气供应量大幅增加,美国的煤炭消费量在 2012 年 4 月降至低点,但此后开始反弹,重新夺回一些市场份额。但该机构表示,煤炭消费量的变化对美国二氧化碳排放的整体排放趋势影响依然“相当小”。

美国能源信息局提供的数据表明,由于能源效率增加、油价高企、天然气供应充足以及金融危机等因素,美国与能源消费有关的碳排放量在 2007 年达到峰值,此后 6 年中有 4 年下降,2012 年更是降至历史低点,相比 2005 年排放减少 12%,但 2010 年和 2013 年两次出现反弹。

年度中国汽车品质总评榜揭晓

本报讯 1 月 8 日,2013 年度中国汽车品质总评榜在北京揭晓,多个车型及企业因为消费者投诉较少、客户满意度较高而获得了包括品质杰出车型、消费者责任贡献奖在内的荣誉。

由国内首本汽车质量评价杂志《品质汽车》和中国汽车质量网举办的此次评选活动的评价依据主要参考了中国汽车质量网的真实数据,《品质汽车》对约三十款上市半年至一年之间的新车所做的调查活动的结果,中国汽车质量网和《品质汽车》正在开展的 70 款主流家轿可靠性调查的数据,以及网络口碑,从而遴选出 10 项年度荣誉,分别包括年度品质杰出经济型车、品质杰出中级车、品质杰出高级车、品质杰出高端车、品质杰出 SUV、品质杰出 MPV、品质杰出新车、年度品质杰出品牌奖、年度汽车质量管理奖、年度汽车消费者责任贡献奖。(余新)

安检标兵和示范岗竞赛助力春运安保

本报讯 为调动安检队员工作积极性,做好春运期间查危防爆工作,从 1 月 1 日开始,大同铁路公安处在全处 187 名社招安检队员中开展了安检标兵和安检示范岗评比竞赛活动,取得了明显效果。仅一周时间,该处就查获各类危险品 420 起,其中油漆化工类 22.6 千克。

继该处去年 11 月份开始安检技能比武并命名了一批安检标兵和示范岗后,今年更注重安检技能和工作实绩的有机结合,把评选安检示范岗和安检标兵纳入到日常的管理和查危工作当中,每季根据每个安检队员和较大客运站安检班组的基础工作、勤务落实、岗位作业、教育培训、工作实绩五个方面进行综合考评,对成绩突出的班组和个人分别给予奖励。年底根据日常考评成绩,评选太原铁路公安局和大同铁路公安处优秀安检队员、优秀班组。(刘永贵)

“实、精、细”助力春运“三个出行”

本报讯 临近春运,大连车务段以深入开展“三个出行”主题实践活动为载体,丰富服务内容,创新服务方式,最大限度地满足旅客出行需求。

一是管理做“实”,让旅客“安全出行”。该段针对高铁站和客运大站,强化对“三口四车”的检查。“三口”即安检口、进站口、地道口,“四车”即对列车、追踪车、重联车、加开车。二是硬件做“精”,让旅客“方便出行”。三是服务做“细”,让旅客“温馨出行”。该段在巩固提升瓦房店站赵殿利便民服务队、许佳伟售票窗口等老品牌服务效应的基础上,推出了瓦房店西站“洪凯爱心服务队”、盖州西站“老张爱心服务队”、普湾站“爱心乘车参谋”、“鲅鱼圈站”英语服务窗口”等全新服务品牌。(倪长春 肖旭旭)

四分之一德国网民购买付费新闻

据新华社电(记者郭洋)德国 IT 行业协会 BITKOM 1 月 13 日公布的一项调查结果显示,25%的德国网民购买过网络付费新闻,人均每月支出为 13.6 欧元。还有不少人也已准备为此付费。

调查显示,30 岁至 49 岁网民更愿意购买网络付费新闻,该年龄段网民中购买者比例达 31%。相比之下,老年网民的接受度不高,65 岁以上网民中仅 13%会购买网络付费新闻。

谈及不愿付费的原因,65%的人认为网上免费新闻足够,44%的人认为新闻产品质量不行,34%的人觉得价格太高,32%的人则嫌支付过于复杂。

改变稀土产品的出口结构,形成更大的竞争优势和一致的出口策略,有望改变稀土出口多年难治的无序竞争状态

# 内蒙古稀土产业重组:新一轮洗牌开始

■本报记者 张玺 实习生 李秀山

2013 年 12 月 31 日,内蒙古包钢集团与内蒙古自治区内 9 家稀土上游企业及股东分别签署了《整合重组协议》。包钢集团按照稀土专营权及相关专营政策,将 9 家公司纳入到内蒙古自治区稀土专营体系之内。

此举,被业界解读为新年来临前北方稀土整合的重要进展,被认为是稀土行业新一轮洗牌的开始。在引发广泛关注的同时,也带来了业界对这一行业 2014 年表现的新期待。

## 艰难的重组历程

包钢集团控股的上市公司包钢稀土日前发布公告称,9 家公司及其股东承诺接受与服从内蒙古自治区及相关部门制定的由包钢集团进行稀土专营的各项管理制度,严格按照国家指令性计划进行生产经营。

值得注意的是,2012 年 12 月底,包钢集团与 12 家内蒙古上游稀土企业签订了《稀土上游企业整合重组框架协议》。此次签订重组正式协议的企业数减为 9 家,有 3 家企业目前未与包钢集团签署正式重组协议。

实际上,从 2010 年内蒙古自治区政府下发《稀土资源开发秩序专项整治工作方案》,明确自治区范围内稀土勘探、开采、选矿、冶炼由包钢集团专营以来,包钢集团整合内蒙古稀土上游企业的道路异常艰难。

内蒙古自治区政府 2011 年 5 月份发布了《自治区稀土上游企业整合淘汰工作方案》,要求在 2011 年 6 月底整合完毕。根据这一方案,除 4 家具有自治区级以上投资主管

部门立项审批文件的稀土冶炼分离企业纳入包钢稀土专营范围外,其余的 30 多家企业全部被补偿关闭和淘汰。

由于涉及职工安置、企业补偿费用等一系列问题,该方案颇受争议,淘汰关停进展缓慢。2012 年初,自治区有关部门对整合淘汰方案进行了重新调整,新方案在重组合作企业、补偿关闭企业及淘汰关闭企业的数量上均有变化。

有稀土行业分析师指出,内蒙古稀土上游企业重组进展缓慢主要是因为难度大,牵扯到了各方利益,需要前期投入的资金数目较大,各个企业有的面临环保压力,有的忙着淘汰产能,重组困难较多。

## 难治的行业乱象

不只在内蒙古,全国稀土行业也在加速整合。

早在 2011 年,国务院就曾下发《促进稀土行业持续健康发展的若干意见》,要求基本形成以大型企业为主导的稀土行业格局。而按照由工业和信息化部牵头制定的稀土大集团方案,全国稀土行业将形成“1+5”的格局,包括包钢稀土主导的北方稀土集团,五矿和中铝两大央企,以及赣州稀土、广晟有色、厦门钨业等 3 家地方稀土集团。

实际上,稀土行业的整合一方面是国际竞争的需要,另外也是被愈演愈烈的稀土乱象“逼”出来的。

中国稀土行业协会秘书长马荣璋曾表示,多年来国内稀土黑色产业链十分混乱,由于非法企业界定没有明确的标准,致使打击难度加大。



吴长清/CFP

近期,在内蒙古包头市,海关侦破了一起稀土走私大案,该市一家民营企业以不开具增值税发票的价格先后将 6 批稀土产品非法出售给越南一家公司。涉案稀土产品 130 多吨,涉案货值和偷逃税款总额达 1400 多万元。据了解,目前北方稀土矿每吨资源税在 5000~14000 元,南方矿在 6000~36000 元,资源税加各种税费占到稀土矿销售价格的 50% 以上,而私挖盗采的产品不需要缴税费,具有极大的价格优势。

据粗略统计,2012 年全国非法稀土矿产量 4 万多吨,违规冶炼产品 5 万多吨,出口走私等现象在一些地方比较突出。

包钢稀土(集团)高科技股份有限公司总经理张忠表示,非法开采、加工、销售、出口稀土的活动猖獗,是影响中国稀土产业健康发展的毒瘤,2012 年以来稀土价格持续低迷,“黑稀土”大量冲击市场是一大原因。

## 将迎来新一轮洗牌

中国稀土探明资源量一度占全球的近 90%,稀土产业发展迅速、风光无限。如今,中国稀土行业上中游如稀土分离冶炼、合金材料等领域产能已严重过剩。

资料显示,目前中国稀土分离冶炼企业有 110 多家,年产能有 30 万吨左右,但 2012

■本报记者 戴明阳

近期,全国钢材指数创下近 5 个月新低,令业界不寒而栗。

而随着电商的快速发展,其触角延伸到各行各业,面临“严寒”的钢铁行业也对电商产生浓厚兴趣。

电子商务作为“搅局”钢铁这个传统行业的新势力,一改传统的销售局限,帮助钢铁企业实现产销一体化,加强与上下游产业的衔接和合作,降低企业的交易成本,同时增加销售机会。

工信部信息化推进司副司长董宝青日前表示,钢铁业拥抱互联网大势所趋,目前主管部门跟踪的钢铁电商已达到 30 多家,这些新兴力量将从交易模式、物流和金融等多方面改变钢铁业的发展环境。

董宝青指出,中国的电子商务交易额超过 10 万亿元,在这 10 万亿元总量中,B2B(企业间)业务约 8 万亿元,远超大红大紫的 B2C 业务。钢铁作为重要的生产资料,是 B2B 电商中发展最快的产业之一。

中国物流与采购联合会钢铁物流专委会主任虞钢也指出,2008 年国内钢价的最大跌幅达到 2550 元/吨,2010 年为 960 元/吨,2013 年为 690 元/吨。钢价跌幅不断收窄,使得贸易商赚取价差的模式一去不复返,钢铁业传统的多级销售体系迅速崩溃,搞服务、建平台,实现线上线下融合发展成为新的选择。

宝钢发起的上海钢铁交易中心成立半年来,交易量已突破百万吨。2012 年上线的找钢网日均交易量据称达到 5 万吨,企业估值约 2 亿美元。

分析人士表示,“钢铁企业发展电商寻求新的利润增长点必须要学会角色转换,切实跟上钢铁电商交易平台的发展需要,同时要变革的成本有足够的心理等方面的准备。”发展钢铁电商交易平台固然是整个行业压缩中间成本的一次集体救赎,但是,如果把摆脱行业整体危机简单地归化为缩减物流成本的话,不免有南辕北辙。

据记者了解,整个钢铁的整体低迷,一是

## 2013 年我国汽车产销超 2000 万辆

自主品牌市场占有率继续下降

本报讯(记者杨冉冉 实习生韩伟)在经历两年 5% 以下的低速增长后,2013 年全国汽车销量增长率达到 13.9%,重新回到两位数增速。据中国汽车工业协会日前公布的数据显示,2013 年我国全年汽车产量为 2211.68 万辆,同比增长 14.8%;累计销售量再创新高,达到 2198.41 万辆,同比增长 13.9%。自 2009 年以来连续五次刷新全球产销记录。

2013 年乘用车保持了稳定增长,年产量销量创历史新高,分别完成 1808.52 万辆和 1792.89 万辆,比上年分别增长 16.5% 和 15.7%,增速比上年分别提高 9.3 和 8.6 个百分点。其中 SUV 车型销量将近 300 万辆,较去年增加了将近 50%。“诸多城市存在的限购恐慌可能引发了大量提前消费的现象,成为 2013 年乘用车增速较快的因素之一。”中国汽车工业协会副秘书长阮建华表示。

2013 年商用车产销分别完成 403.16 万辆和 405.52 万辆,比上年分别增长 7.6% 和

6.4%,由上年的下降转为增长。商用车在 2010 年达到历史最高点后,2011 年和 2012 年连续两年出现负增长,今年恢复增长。

值得关注的是,自主品牌市场占有率继续下降。阮建华指出,受市场竞争加剧,产品竞争力较弱两方面因素影响,全年自主品牌乘用车销售约 722 万辆,市场占有率较去年下降 1.6 个百分点。

除此之外,受国际汇率变化、人民币升值、其他国家货币贬值的影响,2013 年汽车整车出口市场下降,总体出口低于 100 万辆,为 97.73 万辆,比上年下降 7.5%。其中乘用车出口 59.63 万辆,比上年下降 9.8%;商用车出口 38.10 万辆,比上年下降 3.5%。

对 2014 年汽车市场的发展,中国汽车工业协会预测,2014 年国内汽车市场的全年产量量大约在 2400 万辆左右,增长率为 8%~10%。其中,SUV、MPV 车型预计将保持 20%~30% 的增长速度。

## 中国奢侈品市场规模超千亿 化妆品腕表等负增长



耿国庆/东方IC

受制于电池瓶颈、配套设施不完善

# 新能源汽车产业亟须打破政策热市场冷

■本报记者 孙喜保

中国的新能源汽车发展似乎陷入了僵局,无论政策如何推动,对企业的补贴力度如何大,市场就是提不起兴趣。

在业内人士看来,由于电池技术难以突破、充电设施等配套不够完善、成本较高、使用不便等各种因素的存在,中国新能源汽车的发展还有很长的路要走。

## 新能源汽车发展遇阻

1 月 9 日,中汽协公布的数据显示,2013 年新能源汽车的产销为 17533 辆和 17642 辆,不足我国汽车总销量的千分之二。距离 2015 年 50 万辆的产销目标还有很大的距离。而与此同时,美国、日本等国家的新能源汽车发展却取得了重大突破,产销量远远超过中国,这对于寄希望通过新能源汽车实现汽车工业弯道超车的中国汽车业无疑是一个巨大打击。

其实,对于新能源汽车的发展,国家层面给予了很大的支持和扶持,科技部、财政部、工信部、发改委等部门出台了多项鼓励政策。比如,早在 2009 年,四部委共同启动“十

城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”(以下简称“十城千辆”),通过提供财政补贴,计划用 3 年左右的时间,每年发展 10 个城市,每个城市推出 1000 辆新能源汽车开展示范运行,到 2012 年全国新能源汽车运营规模预计占到汽车市场份额的 10%。

但遗憾的是,到 2012 年年底,全国仅有 27800 多辆新能源汽车,其中 80% 是公交车,而 2012 年全国汽车销量已突破 1900 万辆。新能源汽车的运营规模甚至不足汽车市场份额的 1%,“十城千辆”并没有达到最初的预期,宣告失败。

随后,各种支持鼓励新能源汽车的政策陆续出台,但都没有收到很好的效果,即便许多车企获得了大量的政府补贴,依然采取观望态势,在新能源汽车的生产方面动力不足。

新能源汽车的发展似乎陷入了一种僵局,政策热、市场冷的局面改观不大。

## 电池技术成为瓶颈

电池技术迟迟得不到大的突破,无疑成为制约我国新能源汽车产业发展和市场化推广的瓶颈。

波士顿电池研发副总裁苑文学日前在一

次论坛上表示,中国新能源汽车市场上目前真正被大家认可的好的新能源汽车太少,而在这个市场中公认比较好的产品又少之又少。“我们从与行业的交流中发现大家最关心还是电池,认为电池仍然是电动汽车发展的最核心的技术和瓶颈。”苑文学说。而电池发展的技术难以突破,成本较高、安全性堪忧都影响了电动汽车的进一步推广。

新能源汽车使用的电池决定了新能源汽车能够跑多远,目前由于受到电池的限制,消费者普遍担心汽车半路抛锚,这是消费者不愿意选择电动汽车的重要因素,也是企业不愿意生产的原因之一。

而且,目前新能源汽车的电池稳定性还不够,许多电池在使用一段时间后性能下降很快,需要更换电池,而电池本身的价格又很高。有分析人士指出,目前市场上电池“能量密度太低”,导致整车的重量和成本增加。除非这个技术“提高 2 到 4 倍”,“做到 300 瓦时/公斤”,把成本降低到差不多“一两百美元以下”,才能满足未来电动车大规模推广要求。

在苑文学看来,电池的安全性也是消费者关注的因素。比亚迪电动汽车电池着火的事件一再发生,让消费者对于新能源汽车的

安全性大打问号。另外还有充电时间问题,目前电池的充电电池都需要充六七个小时,这都影响了新能源汽车的发展。

多位业内人士称,电动汽车推广的最大瓶颈,还在于电池的技术突破。

据一位业内人士介绍,丰田、宝马等传统汽车厂家对电池的研發非常深入,仅做研究就需要三年,这在国内绝大多数电池厂不可能做到,国内企业对品质的控制和体系的设计差距非常远。而电池问题不解决,中国汽车产业想在新能源汽车领域弯道超车根本不可能。

目前,我国新能源汽车技术研发能力有限,依然沿用传统汽车设计、研发的老路子,现阶段更多是仿照国外等先进技术,特别是一些电池组、混动、启停等高科技核心技术。

国内的汽车工业要想实现弯道超车,在电池领域下大力气是必由之路。

## 配套设施极不完善

除了电池瓶颈问题待解,目前制约中国新能源汽车市场化的另一个主要因素则是:充电配套设施极不完善,规划、标准处于空白的状态。

年中国合法的稀土分离冶炼产品产量只有 8.2 万吨,近几年全球年均稀土消耗量也只有 12 万吨,中国稀土分离冶炼企业的综合开工率为 30% 左右。

另据资料显示,目前我国普通稀土永磁材料占总量 80% 以上,高品质特种稀土永磁材料只占约 10%,且国产稀土永磁产品基本面向国内市场,出口国际市场的比例不到 20%。

在此多重背景下,包钢此次与 9 家企业签订重组协议意义非同寻常。业内人士预测,2014 年包钢稀土的重组步伐可能进一步加快。

包钢稀土日前发布公告,已经签订重组协议的 9 家公司在规范运作、财务管理、环保达标等方面全面达到上市公司要求尚需具备一定条件,为提升其规范化管理程度,由包钢稀土以自身管理、技术方面的优势,帮助 9 家公司尽快实现环保达标并规范化运作,最终成为包钢稀土控股的企业。

对于北方稀土集团整合,包钢稀土一位负责人说,包钢稀土肯定是组建北方稀土集团的核心企业,并会发挥主要作用。内蒙古社科院经济研究所于光军研究员认为,包钢集团整合 9 家稀土上游企业更深层的意义在于,改变稀土产品的出口结构,形成更大的竞争优势和一致的出口策略,有望改变稀土出口多年难治的无序竞争状态。

业内人士预测,在全国若干家稀土大集团整合后,下一步稀土行业生产配额、指令性计划、新增采矿证等政策,总体会向几家大集团倾斜,这意味着,国内稀土原矿和冶炼分离等上游资源和生产指标,将进一步向大集团集中,稀土行业将迎来新一轮洗牌。

# 钢铁业拥抱互联网能否摆脱困境?

近年来无限制的扩能增产,没有根据市场的供求变化来安排生产,各地的行政命令对钢铁企业的自主生产产生严重阻碍;另一方面,钢铁企业的生产原料受制于人,以至于在源头上被外资卡脖子,生产成本奇高。

不仅如此,在整个钢铁业对外出口方面,没有统一的组织对外讨价还价,即便有形式的统一组织,也没有起到应有的左右,以至于各钢铁厂各自为战,互相竞价,导致整个钢铁行业的产品价格疲软。

有分析人士认为,没有拳头产品,只是在中低产品中“徘徊”,在特种钢产品中严重缺位,导致在国际市场的难有竞争力。

原中国工程院院长徐匡迪曾表示,特殊钢的生产制造是一个国家综合竞争力的标志。但我国在特种钢研发、生产方面严重不

互联网金融发展论坛在京举行,专家指出——

## 互联网金融为行业变革打开突破口

本报讯 “2013 年可以称为互联网金融在国内发展的元年,2014 年将是革命性的一年,互联网金融将改变我们的生活。”在 1 月 12 日于北京举行的 2014 中国互联网金融发展论坛上,与会学者就互联网金融的背景、现状、发展趋势以及政策法规等多方面进行了探讨。

与会学者认为,2013 年互联网金融得到了飞速的发展,解决了很多传统金融解决不了的问题,无门槛、成本低、信息透明的方式,在移动互联、第三方支付平台的推动下,互联网金融带来了一种前所未有的安全便利的用户体验,为中国的金融业注入了活力。让一向处于垄断地位的金融业真正感受到了市场

挑战,为金融业变革打开突破口。

在论坛上,作为主办方的中融民信资本管理有限公司还举行了民信贷金融服务平台正式上线仪式。据该公司董事长付东海介绍,作为中国互联网金融的最佳衍生品,民信贷金融服务平台借鉴国外先进的信用管理理念,结合中国特色的信用现状,完成了从线上到线下的资本闭环。不仅对借款人提供专业高效的评估,也对资金进行多种综合机制划分,从而有效降低出借人的投资风险,成为一个诚信、高效、安全、专业、透明的撮合服务平台,其首创的“全民加薪”理念更是引领了中国小微金融和普惠金融服务的新潮流。(东升)

据普天新能源副总经理傅毅介绍,目前我国所有的充电、换电基础设施到现在为止都是没有规划的,土地是临时用地,充电基础设施临时搭建,商业运营更无任何规范和依据。

在傅毅看来,在新能源汽车充电设施建设方面,技术路线完全不同,没有任何规划可言。

“严格来讲现在国内所有的充电设施都不具备运营条件,因为没有验收,没有办法进行验收,没有任何的依据,一旦出问题都应该是非法的设施。”

另外,新能源充电装置如何运营目前也是一笔糊涂账,最主要的是如何定价,目前还没有一个统一的规范。

傅毅建议,新能源汽车充电网络建设首先要建章立制,建立健全行业的标准监管体系;第二要科学规划,第三才能按标准建设;最后要有有效运营。

比如在运营方面,国家要给运营商确定电价标准。他建议用电价格应该是中央政府牵头,制定一个新能源汽车充电的独立价值体系,不管在工厂、商业区、住宅区、别墅、公寓楼物业的电,只要新能源充电就是一个体系,这是目前解决电价很务实的做法。

长安汽车的一位新能源汽车研发人员告诉记者,目前受到电池、配套设施等各种因素的影响,虽然在政策的刺激下,国内的几大汽车厂商都开始了新能源汽车的研究,但大家并不愿意在这方面下更大的力气。

只有下力解决技术难题和配套设施建设等瓶颈问题,才能从根本上打破我国新能源汽车产业发展的僵局。