

依靠补贴过日子 想要“断奶”不容易

中欧班列何时能“自己长大”？

焦点

■ 本报记者 柳姗姗 彭冰

自我国提出“一带一路”战略后,各地争相开通对欧货运班列,与此同时,一场没有硝烟的货源争夺战也愈打愈烈。当前,在几乎全线亏损的窘境下,各路中欧班列纷纷将政府补贴作为争夺市场的利器,大打价格战,甚至“赔本赚吆喝”,这引发了一些争议,也为中欧班列蒙上阴影。

靠政府补贴艰难维系

中欧班列,是指由中国开往欧洲,适合装运集装箱的货运编组列车。目前,中欧班列分别由阿拉山口(霍尔果斯)、二连浩特、满洲里(绥芬河)出境,据此分为西、中、东3条通道。2011年3月19日,由重庆驶往德国杜伊斯堡的首列中欧班列“渝新欧”正式开行,此后,武汉、成都、郑州、广州、苏州等地也纷纷推出了中欧班列,如今,国内中欧班列总数已达十余条。

“此前,中欧物流大部分靠海运,运送时间久且变数较多。相比海运,火车运输虽然成本高出3~5倍左右,但至少能节省10天以上运输时间,可加快货物周转,提高资金使用效率。对于一些易变质或附加值较高的商品,是极具吸引力的替代选择。”跨欧亚国际物流有限公司中国区总经理董万旭对记者说。

因在陆地上穿行多个国家,需多次转关换轨,中欧班列运营成本每标准集装箱超过1万美元。为吸引客户,三地中欧班列都在以接近海运的价格来报价,兼之运营初期承揽的货源不足,而且从欧洲返程时普遍缺乏返程货物。在此情况下,各地政府纷纷推出了相应的补贴政策。

据了解,中欧班列的组织方式主要有三种:一是由政府主导的国有或国有控股企业参与成立班列运营企业;二是在政府扶持下,由大型物流民企运作;三是民营企业自发开通运营。除第三种为民企自负盈亏外,前两种均有政府背景,可享受财政补贴。

至于各地的补贴办法,可谓五花八门。比如,甘肃对中欧班列运营企业和货运企业均有补贴,其中货运企业每标箱可获得6000元补贴;重庆对品牌笔记本企业的产品,直接参照海运价格进行专项补贴;郑州除参照海价对班列公司进行财政补贴外,还对1500公里以内货源地的货物实行免费集结;武汉



则是补贴铁路运价的60%~70%,标准不低于重庆、郑州等地……

“中欧班列刚刚起步,为了培育市场,政府搭建平台并且前期提供补贴是正常的,这就和很多新开民航航线都有补贴一样。”董万旭说。据悉,2012年首列“汉新欧”中欧货运班列开通时,并无政府补贴,但刚跑完一趟,货运主力企业就决意离去,直到2014年武汉市政府制定了补贴方式,并承诺“5年内保持不变”,“汉新欧”才重新开行。

“价格战”实为“补贴战”

近两年,中欧班列的发展极为迅速,来自铁路部门的统计显示:2014年,通过新亚欧大陆桥共发运中欧班列308列,同比增长285%;而今年,截至4月23日已开行114列,预计全年将突破500列。

但发展速度并不能掩盖市场的“畸形”。为获取更多货源,各地中欧班列将价格战当作竞争的杀手锏,政府补贴力度“一浪高过一浪”。于是,货主也都在比,哪里补贴力度大就在哪里发货,有些货物甚至舍近求远,绕了一大圈才到达班列始发地,浪费了大量物流资源。

国家能源局六项举措推动海上风电建设

据新华社电(记者陈伟伟)海上风电是可再生能源发展的重要领域。国家能源局21日对外发布的通报显示,我国海上风电建设总体进展较为缓慢。到今年7月底,纳入海上风电开发建设方案的项目已建成投产2个,装机容量6.1万千瓦,核准在建9个,装机容量170.2万千瓦,核准待建6个,装机容量154万千瓦,其余项目正在开展前期工作。

我国海上风能资源丰富,加快海上风电项目建设,对于促进沿海地区治理大气雾霾、调整能源结构和转变经济发展方式具有重要意义。国家能源局去年12月对外公布《全国海上风电开发建设方案(2014-2016)》,总容量1053万千瓦的44个海上风电项目列入开发建设方案。

针对海上风电进展较慢的情况,国家能源局提出了六方面措施:一是沿海各省级能源主管部门要系统分析建设方案落实中遇到的困难和问题,提出切实可行的解决措施和进度计划。

二是鼓励省级能源主管部门向省(区、市)政府建议,并积极协调财政、价格等部门,在国

家价格主管部门确定的海上风电上网电价基础上研究出台本地区的配套补贴政策,提高项目的收益水平和海上风电的市场竞争力。

三是各省级能源主管部门要简化审批流程和管理程序,建立部门间的统筹协调机制,帮助企业协调落实项目建设的用海场址等问题,促进具备条件的项目尽早开工建设。

四是电网企业要积极做好列入海上风电开发建设方案项目的配套电网建设工作,落实电力消纳市场。海上风电并网工程要优先纳入电网企业年度建设计划和资金安排,加快推进配套电网送出工程建设,确保海上风电场本体工程与配套电网同步建成投产。

五是各项目投资主体应加快内部管理流程和决策程序,着力推动项目进展,同时,各项目投资主体之间要加强信息沟通和技术交流,共享技术进步成果和建设管理经验。

六是各项目投资主体要按月向国家可再生能源信息管理中心报送项目建设信息。省级能源主管部门要做好本地区海上风电项目实施进展的协调、监督和检查,监测项目建设进展情况,认真分析和评价实施效果。

中国每年36亿人次国内游一半在乡村

据新华社电(记者王宇)国家旅游局副局长杜一力19日在“中国现代乡村旅游30年论坛”上表示,中国每年国内旅游人次达36亿人次,其中18亿人次在乡村,农民直接接待的至少在6亿人次以上。

杜一力指出,过去30年我国乡村旅游获得快速发展,在现实生活中占据了重要位置。预计未来5到10年,乡村旅游接待人次可达20亿人次,农民直接接待可达10亿人次。

“当前我国旅游业的升级过程已经开启,乡村旅游升级潮也将很快兴起,乡村旅

游将出现一个更加繁荣的‘涌泉格局’,不断向农户深入和下沉,并带来农村的繁荣。”杜一力说。

针对即将到来的乡村旅游大发展新阶段,与会专家认为,目前我国乡村旅游存在产品初级、模式单一、市场饱和、竞争恶性等问题,乡村旅游亟须提质上档。

“中国现代乡村旅游30年论坛”由农业部农村经济研究中心与中国合作经济学会旅游合作专业委员会共同举办,对我国乡村旅游发展30年的路径、做法和经验进行回顾和总结,从事农业和旅游业工作的官员、学者及业内人士参加了研讨。

各地政府为何不计成本地“放血”补贴?“在‘一带一路’大好战略下,谁成为了中欧货运的集散中心,谁就能掌握未来‘新丝路’的商业脉搏,不去抢占先机,等瓜熟蒂落,就会悔之晚矣。”一位业内人士告诉记者,各地政府乐此不疲地对中欧班列给予补贴,不仅是为了谋取对外贸易利益,也有促进当地产业升级的考虑。

比如,重庆开通中欧班列的目的之一,就是为了增加对惠普、宏碁等笔记本电脑企业的吸引力,拴住这些“候鸟型”企业的翅膀。而“渝新欧”开通第二年,重庆的出口总额就达到了532亿美元,同比猛增82.2%。再以“蓉新欧”为例,2014年,该班列共输出3亿美元货值的“成都造”和2亿美元的其它省份输欧产品,补贴总额约为300多万美元,仅占总货值的1%,这对成都来说确实很划算。

无疑,对各地政府而言,开行中欧班列,有利于紧密与国际市场的联系,化解部分产业产能过剩的矛盾,带动当地经济发展。但各地政府的过度参与和补贴,会扰乱市场的自我调节能力,对少数始终采取纯市场化运作的中欧班列造成很多不利影响。营口港务集团有限公司副总经理姚平就直言不讳地对告诉记者,他们“货源被抢是常事”。

“各地政府在补贴力度上‘你高一尺,我便高一丈’,已成为阻碍中欧班列健康发展的一大乱象。这不仅令多数业内企业产生对政府的过度依赖,导致‘有补贴兴、无补贴亡’的命运,而且造就了‘鹬蚌相争,欧洲得利’的尴尬局面。”一位业内人士不无忧虑地对记者说。

有关专家也指出,非理智的价格战会导致竞争加剧、市场环境恶化、政府负担加重等恶果。同时,各地盲目开行中欧班列,会导致运输线路和设施的重复建设,而且这种各自为战的局面,不利于对外谈判,会造成境外通路成本持续增高。

盲目开运实不可取

“因短期内难以实现市场化运营,当前,大多数业内企业必须有政府补贴才能维持下去。但靠政府补贴过日子终究不可持续,无论

哪条中欧班列,都必须尽快实现自负盈亏,否则就会在残酷的竞争中被淘汰。”董万旭告诉记者,他们公司在重庆、武汉、哈尔滨、大连4地开行的中欧班列,虽均享受政府补贴,但时限最长的是3年,最短的不过1年。

“中欧班列较之海运,就像高铁较之普通列车,刚开始,客户可能会觉得价格昂贵,但以后一定会形成消费习惯和成熟的市场。”对中欧班列的未来,董万旭充满信心,“中欧每年海运量约2亿多吨,目前陆路运输量不过7000万吨左右,只要中欧班列能从海运中分出一杯羹,就能吃饱喝足。”

当然,这杯“羹”必须是高附加值产品,而不是把本来适合海运的货物硬扛上铁路。据专业人士测算,如果单个集装箱的货物价值超过200万元,那么对业主来说,通过中欧班列运输,就走海运更划算。

在一些业内人士看来,随着运营经验的增多,规模效应的产生,以及延伸服务的展开,中欧班列的成本会逐渐降下来,运营3~5年时间就可实现盈利,价格最终会交给市场来决定,届时部分线路或许会“消亡”。因此,不具备条件的地方,不应该在当下盲目开行中欧班列,并不计成本地给予高额补贴。

记者在采访中了解到,“营满欧”是目前极个别虽无政府补贴却能实现盈利的中欧班列之一,而这主要是得益于营口优越的地理位置。“这儿靠海,海运航线密集,依托这一优势,我们有效整合了海运和铁路两种运输方式,在保证运输时间上与‘直铁’发运相差无几的情况下,大幅降低了综合物流成本,从而赢得了客户的青睐。”辽宁沈铁红运物流有限公司副总经理李国东介绍说。

“再比如,重庆也是适合开运中欧班列的城市之一。重庆有自己的产业基础,出口产品主要是高端电子产品,更新换代快。而重庆不靠海,出口欧洲的货物,如走空运,价格太贵;如走海运,则要先将货物运输到深圳或上海,最终抵达目的地可能需要50天,但火车运输只用16天。”董万旭表示,如果一座城市缺乏有国际竞争力的本土产业,地理位置也不合适,就不适宜开运中欧班列,“靠政府补贴从外省招揽货源”必定无法长久。

可穿戴设备要击中需求点还需打磨

■ 本报记者 赵昂

市场调研公司IDC发布的最新报告显示,2015年可穿戴设备市场的销量,将从去年的2640万部提升至约7210万部。而另一家调研公司CCS Insight的数据则更为乐观,根据其最新报告(2015~2019年全球可穿戴设备预测),2019年可穿戴设备出货量将达到2.45亿部。

此数据无疑为业界带来信心。

可穿戴设备始于2012年,谷歌眼镜的亮相,让2012年成为“可穿戴设备元年”。三年时间过去,作为具备部分计算功能,可连接手机及各类终端的便携式配件,可穿戴设备“家族”已经人丁兴旺,目前包括手表、腕带、眼镜、头盔、服装、书包、拐杖等多种形态,产品品种令人眼花缭乱。

对高科技更有兴趣的80后和90后是可穿戴设备的购买主力,说到这里,不得不提到一部80后和90后大多看过的动画片,叫《名侦探柯南》。在这部1995年就开始放映

的动画片里,作为侦探,柯南的眼镜可以用来定位追踪,功能和如今手机地图中的位置共享有一拼。

那么问题来了,拥有这样功能的眼镜,到底在现实中有多大实用价值?毕竟,不是每个消费者都是做侦探的,这恰恰就是可穿戴设备需要直面的问题,将原有的普通生活配件添加上部分计算机功能,但是这些功能真的是消费者需要的么?并且,这些功能往往和已有的手机功能重复,甚至需要手机配合才能实现。

事实上,很多可穿戴设备功能少,体验感较差,技术水平相对于其它同类电子产品而言,并无竞争力。

低端产品如可显示运动数据的手环,其功能并不比手机中的运动类APP多了多少。而高端产品如智能手表,其电池使用时间往往有限,当一块手表需要每天充电时,消费者对此体验感如何,不言而喻。

可穿戴设备往往比同类电子产品或同类生活配件价格更为昂贵,很多可穿戴设备

导读

6版:内蒙古东部盟市,融入东北同频共振

7版:“互联网+”促传统出租车行业洗牌

热点

■ 新华社记者 屈凌燕

喜欢一个宠物或是一株植物,不少人会选择从国外带回来,或是通过跨境电商购买。然而,这些人并没有意识到,有些生物出现在不该出现的地方,有可能会导

致一场生态灾难。记者了解到,近年来随着涉外经贸活动的增多,外来物种正通过多种方式进入国内,由于缺乏天敌形成入侵之势,给多地生态环境甚至人身安全等带来威胁。尤其要警惕的是,除了传统的货物运输渠道,跨境电商正成为外来生物入侵的新通道。

跨境电商成生物入侵新“通道”

近年来,多肉植物在国内受到追捧,从境外购买或是直接携带种子、植物株入境货值高利润大,大多数常见多肉植物种子的市场价格大概在230元/克,部分品种的多肉植物种子价格胜

过黄金。浙江出入境检验检疫局杭州邮检办事处日前连续截获了12批次从德国非法邮寄进境的多肉植物种子,共计370.5克,数量50多万粒。

专家指出,如果不是本国主动引进,这些未经许可进入的新物种,就有可能对本土农业、生态环境和人畜环境产生潜在威胁,构成“生物入侵”。

去年7月浙江出入境检验检疫局在跨境邮包中截获剧毒黄肥尾蝎,为我国口岸首次截获这种剧毒蝎子。这个从菲律宾进境的邮寄物申报品名为“纪念品”,开包后检查人员发现里面是一个塑料盒,内装10只活蝎子。这种蝎子原产于北非国家的干燥沙漠地区,以蝎子毒性排名,位列世界第五,可在几小时内致人死亡,且无有效血清解毒。

此后,在浙江口岸再次截获了全球毒性最强的物种之一——4只活体箭毒蛙。寄件人虚报内容为“布做的玩偶”。

浙江出入境检验检疫局工作人员表示,这些非法携带、邮寄的未经检疫的动植物及其产品极有可能携带有害微生物和病菌,造成疫病蔓延,如果暴发成灾,将给我

国农林畜牧业、生态环境带来严重威胁。据介绍,仅浙江检验检疫部门每年就可查获上万批有害生物。今年1至8月,浙江出入境检验检疫局共截获有害生物10547枝,855种,同比分别增长了2.7%和12.9%。其中邮寄物检出率较去年同比增长了638%。

生物入侵呈速度加快趋势

过去,人们耳熟能详的草鱼、克氏原螯虾(俗称小龙虾)等都是生物入侵的结果。近年来,随着我国对外开放程度的加深,动植物病虫害和有害物种入境也呈现出数量增加、渠道增多、形式多样的特点。

在南宁市周边地区,不时能看到如鸡蛋大小的蜗牛,它们昼伏夜出,祸害庄稼、蔬菜。这种被认定为非洲大蜗牛的外来生物摄食凶猛,繁殖力强,可危害500多种作物,号称“田园杀手”,被我国列为首批外来入侵物种之一。

在新疆天山脚下,生长着一片中世纪遗留下来的欧亚面积最大最密集的原始野生果林。然而,被外来生物小吉丁虫啃食近20年后,如今只剩下不足三成果树。

近年来,生物入侵的速度在加快。中国农业科学院生物入侵研究室常务副主任刘万学说,根据过去的统计,每十年才发现一到两种外来物种,“而近十年来,每年发现的外来物种数量有1到2种,这从一定程度上说明了当前外来物种入侵速度在加快”。

新形势下,肩负“国门”重任的检验检疫部门面临严峻挑战,浙江出入境检验检疫局动植物旅检科陈哲告诉记者,通过邮包小件非法邮寄进境外来生物是检验检疫查验的难点,一是专业化,寄件人是国外专业购物网站,收件人是国内专业买家;二是隐蔽性,函件较小,口岸查验容易忽视,违法行为更为隐蔽,伴随的检疫风险更为严峻。

科技部“973计划”生物入侵项目首席科学家万方浩说,目前我国入侵外来生物达

警惕跨境电商成新一波『生物入侵』推手

544种,其中大面积发生、危害严重的达100多种。“据初步估计,松材线虫等13种主要农林入侵物种每年对我国造成574亿元

的直接经济损失。同时造成生态环境的严重破坏,引起当地物种尤其是珍稀濒危物种的灭绝。”

治理生物入侵亟待形成系统工程

由于国内宠物市场的兴起,近两年从国外携带或邮寄昆虫、蝎子、花种等入境案件增多。同时,公众不清楚哪些属于禁止进境物,主动申报出入境携带物的比例较低。

请神容易送神难。“一旦发生生物入侵,因数量多、分布广,实现根治难度很大。中国科学院动物研究所研究员张润志举例说,苹果蠹蛾是一类对世界水果生产具有重大影响的有害生物,1987年随旅客携带水果进入我国后,迅速传播,它的卵会寄生在果肉里,凭肉眼根本看不出来,防治非常麻烦。”

专家指出,对于这些“鸠占鹊巢”的外来物种,要从一开始就拒之门外。建议从健全法律法规、加强基础研究等方面着手,建立起以预防为主的人侵物种治理模式。如应尽快建立翔实的生物基因数据库,推进相关立法工作,出台专门的《外来物种入侵防治法》等。而对于公众来说,增强守法意识和防范生物入侵的意识,不要从国外邮寄或携带动植物进境,更不要随意放生从国外进境的生物物种。(据新华社电 本报有删节)