

以外国地域名称、名人的名字冠名,甚至以“外国进口产品”等宣传词误导消费者

家居行业山寨“洋品牌”横行十年难禁

【本 报 记 者 杨 召 奎】近年来,随着人们生活水平的提升,消费者对于家居品牌的选择愈加重视,但是却不断有家居建材用品打着高端、进口的旗号悄然进入公众视野。《工人日报》记者日前调查发现,不少国产家居品牌名字傍“洋名”,以外国的地域名称冠名,以外国名人的名字冠名,甚至以“外国进口产品”等宣传词误导消费者。

2006 年央视“3·15”晚会首度关注木地板行业,将“享有美誉”的欧典地板拉下神坛。

号称源自德国、行销全球 80 多个国家的欧典地板被曝广告涉嫌以虚假宣传欺骗消费者,其宣称的德国总部根本不存在。

如今,10 年过去了,这场地板业“洋品牌”打假的大地震,在整个家居行业都产生深远影响,欧典地板事件发生后,引发了国家有关职能部门和各级消协组织的高度重视。同时,“欧典事件”还暴露了国内广告监管部门对于家居行业的监管漏洞,虚假宣传在家居行业比比皆是。自此,相关职能部门加强了对

违法广告的监管措施。

但记者 8 月 17 日在北京多家家居卖场发现,国产家具品牌大多起着“洋”名字,比如蒙娜丽莎瓷砖、马可波罗瓷砖都来自广东,佛罗伦萨暖气出自北京,索菲亚衣柜成立于广州,美加华卫浴来自佛山……此外,还有一些商家在宣传时打擦边球,比如标注“采用德国××工艺”、“源于意大利设计”等。

为什么家居行业山寨“洋品牌”如此盛行?记者采访多位消费者发现,他们之所以买

进口的家居产品,原因就是“觉得质量特别好”。另外,“洋品牌”有着巨大的利润空间,有的产品打上“洋品牌”旗号,价格就可以上涨 1 倍甚至好几倍。

那么,消费者如何辨别真假“洋品牌”呢?据业内人士介绍,真正的“洋品牌”商家在宣传上很少标榜自己的“洋”,他们总是努力宣传自己了解中国消费者的需求,是根据中国的人体特征和生活习惯来设计和生产家具产品的。其次,在购买进口家居产品时,不要轻

信商家所言,一定要审慎,除了要商家提供报关单等相关手续外,还应到网上查查这些品牌的网站,以辨别真伪。

针对家居行业山寨“洋品牌”横行的乱象,中国家具行业协会理事长朱长岭表示,全行业都应应对这种以假乱真的现象加以抵制。上海财经大学教授孙元欣则表示,相关政府职能部门应加强监督和审查力度,以杜绝“洋品牌”在宣传过程中刻意夸大品牌知名度,误导消费者的现象。

西安至华沙中欧班列正式开行

【本 报 西 安 8 月 18 日 电 (通 讯 员 焦 键 刘 洋 记 者 毛 浓 曦)】今天,首趟载有“中欧班列”统一标识的集装箱国际货运班列缓缓驶出西安铁路站新筑车站,一路向西奔向 9000 公里以外的波兰华沙,标志着西安至华沙的中欧班列正式开行。

这是继 2013 年西安开行中亚班列以来首次开行中欧班列。本次班列共装载 41 个集装箱,货品包括机械设备和配件、家居、灯饰、饮水机、制冰机、铝型材、服装、电子设备等。货源 80%来自长三角、珠三角及天津、山东等地,本地货源占 20%。

厦门至罗兹中欧班列 开行一年

【本 报 讯 (记 者 吴 泽 思 通 讯 员 王 荣 翔 刘 秋 峰)】8 月 16 日,从厦门自贸区分开往波兰罗兹的中欧班列开行一周,这也是我国首个从自贸区开出的中欧班列。一年来,厦门至罗兹中欧班列共计开行 49 列,发送 1365 车,运送货物 20125 吨。

据了解,厦门至罗兹中欧班列线路全长 12733 公里,全程运行 15 天。厦门至罗兹中欧班列开行仅一个月后,就改变了国内大多数班列货运“有货去无货回”的局面,从欧洲运回了饮料、饼干、啤酒、奶粉、伏特加、白兰地等异域商品。

酒企拥抱互联网 与电商合作

【本 报 北 京 8 月 18 日 电 (记 者 杨 召 奎)】今天,由贵州茅台酒厂习酒股份有限公司与酒仙网联手推出的“习牌特曲”新品上市发布会在京举行。目前,该产品已在酒仙网 B2C 进行全球首发。

据了解,贵州习酒与酒仙网合作已长达两年之久,此次双方携手共同打造互联网定制产品“习牌特曲”,系双方在定制酒领域的首次尝试。业内人士分析认为,现在越来越多的酒企选择与电商合作,这是积极拥抱互联网的探索。对于酒企而言,这一举措将大大拓宽其销售渠道,将渠道成本降至最低。

汽车分时租赁,又一次出行革命?

受制于各种因素,业态发展充满不确定性,但是前景可期

本报记者 杜鑫

共享经济总是能给我们带来惊喜。网约车改变了很多人的出行方式,而根据各地媒体近来的报道,汽车分时租赁,尤其是新能源汽车分时租赁,似乎正在掀起新的出行革命。

汽车分时租赁,是以小时计算提供汽车随取即用的租赁服务,其特点是分时租用、高度互联、按需付费、随借随还。

国内最早的汽车分时租赁公司 2011 年出现在杭州,当时的车型是燃油车。汽车分时租赁真正蓬勃发展起来,还是在新能源汽车出现之后。

分时租赁和新能源汽车很投缘。分时租赁避开了新能源汽车在续航里程上的短板。而据测算,新能源汽车的租赁价格只相当于同等大小燃油车的 70%,租赁价格相对便宜。

二者的真正结合并发展起来,一方面得益于政策的推动。国务院办公厅 2014 年印发的《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》中提出,将积极引导企业创新商业模式。这其中就包括分时租赁。另一方面得益于庞大而又多元化的出行需求。国内一些大城市实行车牌数量管控,大量用车需求得不到满足。此外,网约车无法完全满足商务出行的需求。国内首家汽车共享云平台宝驾出行 CEO 李如彬就表示,汽车分时租赁能够满足商务出行的巨大市场空白,该公司正在积极布局汽车租赁市场,瞄准商务人士和机构。

看起来,新能源汽车分时租赁的发展,能够实现多方共赢。同济大学新能源汽车产业化研究副教授吴小川就表示,这种模式提高了电动化交通工具的占比。从消费者的角度来讲,不仅节约交通成本,拥有不限行的“特权”,也让出行变得更加便捷。

随着环保、共享等概念的火热,在各路资本和车企的试水之下,新能源汽车分时租赁自去年以来迅速发展。据不完全统计,国内目前运营分时租赁的企业约为 20 家,仅北京就有 15 家。截至 2016 年 6 月,北京累计推广纯电动租赁车达 8700

辆,预计今年将超过 1 万辆。

不过,同样作为共享经济在出行领域的渗透之作,新能源汽车分时租赁要想像网约车那样掀起一次出行革命,暂时还很难做到。

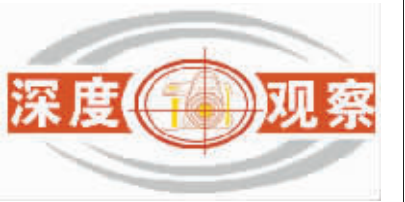
新能源汽车分时租赁推广面临的首要困难便是网点布局和充电桩建设。李如彬表示,分时租赁对运营点的布局与运营管理要求极高,必须通过高频次、高密度的服务,满足城市短途出行的需求,这就要求接近城市商圈或产业园区。尽管就目前来看,58 集团、APUS 全球移动孵化基地等企业或产业园区均布局有网点,但是从密度上看还需要加速覆盖。而充电桩建设则是新能源汽车推广面临的普遍问题。

此外,瞄准短距离出行的新能源汽车分时租赁在小城市几乎没有市场。而就目前来看,普通民众对这一用车方式还比较陌生,用户习惯还没有培养起来。

从市场调研来看,目前致力于新能源汽车分时租赁的企业,鲜有盈利的。一位长期在一线经营的业内人士就表示,除非有政府直接补贴,否则在当前模式下,新能源汽车分时租赁就是资本“黑洞”。

可以说,新能源汽车分时租赁充满了挑战 and 不确定性。不过,在业界人士看来,汽车共享市场尤其是新能源汽车分时租赁的市场大有潜力可挖,互联网+交通的发展有利于城市交通结构升级。而技术条件的成熟,又为分时租赁运营提供了更多的可能性。

在日前举行的第二届全球新能源汽车大会(上海)交易展览会上,专家和企业代表大多认为,随着政策环境的利好和社会资源的偏向,新能源汽车分时租赁将以其成本优势、高资源利用率和便利性步入高速发展阶段。



“十二五”期间全国 各类事故大幅下降

【本 报 北 京 8 月 18 日 电 (记 者 王 冬 梅)】国家安全生产监管总局今天公布的数据显示,“十二五”期间,我国安全生产形势进一步稳定好转,各类事故大幅下降。

统计显示,“十二五”期间,事故总量为 2010 年的 363383 起,79552 人,下降到 2015 年的 281576 起,66182 人,累计下降 22.5%和 16.8%;较大事故由 2010 年的 1732 起,6870 人,下降到 2015 年的 1016 起,3820 人,累计下降 41.3%和 44.4%;重大事故由 2010 年的 85 起,1440 人,下降到 2015 年的 38 起,768 人,累计下降 55.3%和 46.7%。

从具体指标来看,工矿商贸事故死亡人数由 2010 年的 10616 人,下降到 2015 年的 5982 人,累计下降 43.7%;工矿商贸就业人员 10 万 人 生 产 安 全 事 故 死 亡 率 由 2010 年 的 2.13 下降到 2015 年的 1.071,累计下降 49.7%;道路交通万车死亡率由 2010 年的 3.2 下降到 2015 年的 2.080,累计下降 35.0%;煤矿百万吨死亡率由 2010 年的 0.749 下降到 2015 年的 0.162,累计下降 78.4%。

新华社记者 赵文君 齐中照

交通运输部等部门 18 日公布针对货车非法改装和超限超载治理工作的两个文件,提出杜绝货车非法改装现象,努力消除高速公路和国省干线公路超载超限。

货车超限超载现象,造成道路交通安全隐患,严重干扰道路运输市场秩序。新规出台了哪些举措?能否改变货车司机“不超不挣钱”的怪圈?

统一车型标准成为治超契机

交通运输部公路局路网管理处处长陶汉祥介绍,此次公路超限治理新规有七大举措,分别是修订国标 GB1589 对于货车外廓尺寸、轴荷及质量限值的标准;修订《超限运输车辆行驶公路管理规定》,使之与国标 GB1589 统一标准;开展源头治超;实施路警联合执法;完善信用治超;开展跨省大件运输并联许可;推进治超大数据应用。

“新规对于超限运输的认定标准进行了修改,优化了超限运输许可流程,规范超限许可收费,明确了货运源头管理措施,规范治超路面执法行为。”陶汉祥认为,从源头上统一标准车型,这是新规不同于以往的亮点。

交通运输部运输服务司货运与物流管理处处长战树林介绍,根据《车辆运输车治理工作方案》,将严把高速公路入口,自 9 月 21 日起,严禁双排车辆运输车进入高速公路,同时

▲8 月 18 日上午,随着 9 辆满载着货物的集装箱重货车队从天津港大太平洋码头发车,中蒙俄国际道路货运试运行启动。

这将打造天津港(中国)-乌兰巴托(蒙古)-乌兰乌德(俄罗斯)三地之间的国际道路运输线路,推动实现中蒙俄三国间的过境道路运输,为三国进一步完善相关法规、标准体系,促进国际道路运输便利化奠定基础。

东方 IC 供图

▲8 月 18 日,乘坐消防专列的乘客与上海消防的吉祥物合影留念。

当日,以“消防安全伴你行”为主题的上海地铁消防宣传周暨消防专列首发活动在上海举行。此辆在上海地铁 11 号线投入使用的消防专列利用车身外部、车内横幅、海报、车厢内 LED 显示屏和拉手设置标语等方式进行消防知识宣传,提升乘客消防安全意识。

新华社记者 凡军 摄

【本 报 北 京 8 月 18 日 电 (记 者 孙 喜 保)】“中国制造 2025”纲要出台一年多了,无论在国家还是地方层面,一直处于规划、政策的编制状态,鲜有具体的落实举措。今天,工信部在北京正式对外公布,宁波成为首个“中国制造 2025”试点示范城市。工信部副部长辛国斌认为,这是落实“中国制造 2025”的重要举措,也标志着“中国制造 2025”开始由制定规划、政策阶段到落实阶段的转变。

“中国的许多国家战略,实施起来时,有一个现象一直没有打破,那就是‘一哄而起、

【本 报 北 京 8 月 18 日 电 (记 者 杜 鑫)】今天在京发布的中国首本“三农”互联网金融行业蓝皮书——《中国“三农”互联网金融发展报告(2016)》(以下简称《蓝皮书》)指出,自 2014 年起,我国“三农”金融缺口超过 3 万亿元,以网络借贷为代表的互联网金融手段,将成为缓解中国“三农”领域的金融供给短缺问题的重要途径。《蓝皮书》由社科院财经战略研究院专家编写完成。

根据权威数据和实地样本调查结果,《蓝皮书》计算得出,2014 年“三农”领域的贷款投

公路治超新规出台:

“不超不挣钱”怪圈怎么破?

做好劲返流保障措施。到 2018 年 7 月,禁止不合规车辆运输上高速公路。

交通运输部规划研究院物流所研究员谭小平表示,此次新规出台,充分考虑了道路运输市场的现状,同时对照国际标准,对车型标准化进行统一规定,成为公路治理超载超限的重要契机。

据交通运输部统计,我国现有治超站点或设施共计 2181 处,主要分布在国省干线公路,以固定治超站为主,流动治超站、计重收费站为主要辅助方式。

一位货车司机告诉记者,许多地方实际装车高度超过 4.8 米都不罚款,有的地方超过 4.5 米就罚款。多年来各部门对超载超限的执法口径不一,让司机无所适从。希望有统一的执法标准、文明执法。

运能会下降吗?成本上涨如何化解?

截至 2015 年底,我国现有货运车辆

1500 多万辆,其中个体户占 90%。中国物流与采购联合会的调查显示,在大型物流企业 中,26%的自有车辆存在非标准化问题。

新规出台后,一些不合规车辆面临淘汰,公路货运市场是否会出现运能下降?规范统一车辆标准,会不会引发运输成本上涨?

对此,不少企业存在一定疑虑。一些重点企业反映,目前长途干线市场中大量存在 17.5 米非标低平板车。主要是由于市场准入不严,原来主要保障大件运输的车辆进入普通货运领域,凭借较大的容积水平,已成为干线运输的主力军。

中国物流与采购联合会副会长贺登才说,随着新规的实施,大量非标车辆面临退出市场压力。由于非标车辆拥有者大部分为中小企业和个体司机,抗风险能力较弱,“一刀切”地禁止该类车辆进入市场存在较大的执行难度。

战树林说,新规实施后能保障公路货运市场的总体运能。根据测算,市场需新增车辆

工信部有关负责人: “中国制造 2025”应避免一哄而上

一哄而上’。”辛国斌说,他希望“中国制造 2025”能够避免这一现象的重复出现。

但从目前的情况来看,问题还比较突出。比如,在“中国制造 2025”规划中,列出了十大重点发展领域,要求各省市结合自身产业特

“三农”金融缺口超过 3 万亿元 互联网金融成“三农”金融缺口有效补充

入需求约 8.45 万亿元,减去实际农户贷款余额 5.4 万亿元,“三农”金融的缺口达 3.05 万亿元。

《蓝皮书》认为,网络借贷、股权众筹融资等互联网金融手段,凭借技术优势,可以消除金融的地域歧视,积极吸引城市富余资金回

“不超不挣钱”怪圈怎么破?

运输车约 2 万辆,我国牵引车、半挂车年产能均在 20 万辆以上,可以弥补运力的缺口。从现在起到 2018 年,逐步禁止双排车、超规单排车上高速公路,统一标准车型有过渡期,可以减少对市场的冲击和影响。此外,治理后处罚减少,可白天上路通行,运输效率也将大幅提高。

据测算,违规车辆整改为标准车型后,单辆车运输价格将约上涨 300 元至 450 元。“车辆运输车治理引起的运价上涨,是驱除劣币必然经历的阵痛。”战树林说。

“不超不挣钱”怪圈怎么破?

“治超是老话题,治一阵子好一阵子,稍不注意就反弹。”国务院发展研究中心研究员魏际刚说,治理超限要抓源头,超限不能只罚司机,要罚装货的货站或者公司,必须给货车司机一个合理的出路,才能从根本上杜绝超载超限。

魏际刚说,当前公路货运市场粗放式发

展,导致劣币驱逐良币的局面。对于个体运输户来说,生存的手段就是拉货,以超负荷服务来打拼市场。要想取得货源,只能被迫超载超限以及提供 24 小时服务,造成道路交通安全隐患。

魏际刚认为,公路货运市场的经营模式必须要改变,逐步从传统的生存模式向集约化、网络化提升,确实要倒逼其转型。政府在监管的同时可以给司机引导和以旧换新的补贴政策,提升其自身应对市场风险的能力。

据测算,由于水路、铁路运输能力不足,大量货物长途运输都压到公路运输上,我国 400 公里以上的物流运输有 80%以上都在公路物流,只有不足 20%在水路和铁路。

谭小平说,公路治理超载超限从 2004 年起集中治理,虽然取得了一定效果,但根上的问题没有解决,发展合理的多式联运机制,可以解决公路超限超载的市场需求问题。

一汽解放汽车有限公司副总赵国清说,要整治非法违规车辆生产源头,他介绍,目前货车整车进行非法改装的较少,多数是半挂车企业改装。由于主车、半挂车都是独立目录、独立上牌,很多人就买一个合规的主车,再配一个不符合标准的半挂车。

赵国清说,对于货车来说,主要有生产、上牌、运输三个环节。要对生产厂家申报的产品进行监管,对上牌进行复核,只要控制住前两个环节,基本就控制了超载超限。

(新华社北京 8 月 18 日电)