

以外国的地域名称、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

本报讯(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择愈加重,但是却不断有家居用品打着高端、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,不少国产家居品名字傍“洋名”,以外国的地域名称冠名,以外国人的名字冠名,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光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,比如玛丽莎瓷砖、马可波罗瓷砖都来自广东,佛罗伦萨暖气来自北京,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、误导消费者的现状。

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,其特点是分时租车、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。

二者的真正结合和发展起来,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李彬表示,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员就表示,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、共享等概念的热炒,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,必须通过高频率、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和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和不确定性。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。



新华社记者 赵文君 齐中熙

“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步好转,各类事故大幅下降。

统计显示,“十二五”期间,事故总量由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%;重特大事故由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%;道路交通事故死亡率由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%。

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,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

交通运输部公路局网管理处处长陶汉祥介绍,此次公路超限超载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长战榆林介绍,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

做好劝返分流保障措施。到2018年7月,禁止不合规车辆运输车上高速公路。

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、计重收费站为主要辅助方式。

一位货车司机告诉记者,许多地方实际装载高度超过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2.75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车型。

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。

战榆林说,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

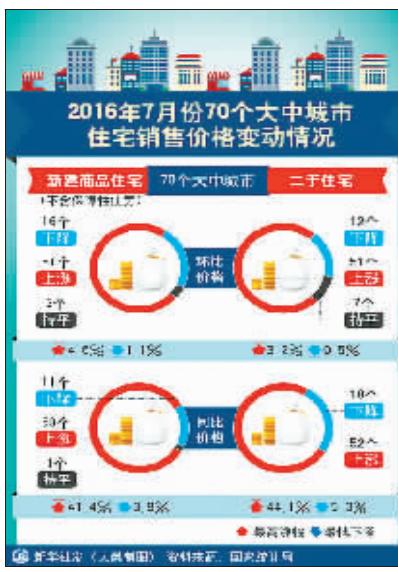
运输车约2万辆,我国牵引车、半挂车年产能均在20万辆以上,可以弥补运力的缺口。从现在起到2018年,逐步禁止双排车、超规单排车上高速公路,统一标准车型有个过渡期,可以减少对市场的冲击和影响。此外,治理后处罚减少、可白天上路通行,运输效率也将大幅提升。

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。”战榆林说。

“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限。

魏际刚说,当前公路货运市场粗放式发



西安至华沙中欧班列正式开行

本报西安8月18日电(通讯员焦健刘洋记者毛晓曦)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局新筑车站,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(记者吴峰思通讯员王荣翔刘秋婷)8月16日,从厦门自贸区开往波兰罗兹的中欧班列开行一周年,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,运货12025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袂推出的“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。

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,列出了十大重点领域,要求各省市结合自身产业特

点,选择性发展。但遗憾的是,从全国已经制定出规划的20多个省市来看,其规划重点发展的内容全部多于国家层面的规划内容。

“如果大家都这样做,可想而知,这个战略的实施效果会打折扣。”辛国斌表示。

“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

流农村;同时,可以有效甄别具备潜在偿还能力的借款农民,将信用进行资本化,通过对缺乏信用记录和抵押品的农户进行授信和小额信贷支持,建立农户信用记录,为其获得传统金融服务打下基础。

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,大量货运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,但根本的问题没有解决。发展合理的多式联运机制,可以解决公路超载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)

公路治超新规出台:

“不超不挣钱”怪圈怎么破?

做好劝返分流保障措施。到2018年7月,禁止不合规车辆运输车上高速公路。

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。

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2.75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车型。

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。

战榆林说,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

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,统一标准车型有个过渡期,