



**耐克中国增速持续放缓 体育品牌竞争加剧**

**事件:**近日,耐克发布了2017年第三季度财报。数据显示,耐克在多个细分市场都获得了销售增长,其中,中国区以15%的增长继续占领增幅第一的位置。

尽管如此,中国区营收增速连续6个季度放缓的事实,却让耐克公司很难为这份财报高兴。2017年前两个财季,耐克中国区的营收增长率分别为21%和17%。在2016财年的四个季度,耐克在大中华区的营收增长则分别为30%、28%、27%和23%,增长速度呈明显下滑趋势。

**点评:**3·15被爆出“气垫门”事件的耐克,最近日子不大好过。尽管已经对售出的300余双球鞋进行了退款,但是短期内耐克中国区形象受损的影响依然存在。

当下,耐克更大的危机来自于越来越多的竞争对手。老对手阿迪达斯依然是最大的威胁,2016年阿迪达斯中国区营收增速28%,远远超过了耐克。另一方面,优衣库、ZARA等非体育用品公司也想从中分一杯羹,这无疑增加了耐克的压力。

随着大众健康、运动的意识越来越强,体育用品的需求也越来越多、越来越细,这对运动行业既是机遇,也是挑战。事实上,很多品牌的长期统治都不易给新一代消费者带来新鲜感。面对这种局面,唯有不断生产不同层次风格的产品,提升产品更新速度才能不断满足消费者日新月异的需求。

## 共享单车企业被约谈

**事件:**近日,广州市交委约谈了摩拜、ofo、小鸣、小蓝4家平台企业,要求加强投放车辆的运营管理。目前,广州的共享单车投放量已达40万辆,伴随而来的“乱停放”问题开也始引发各界关注。事实上,早在去年12月,深圳市就发布了《关于鼓励规范互联网自行车的若干意见(征求意见稿)》,在全市划定了1100多处停车位,首次对共享单车的停放进行了规范。从那时起,南京、长沙、成都、北京等地都相继针对共享单车停放问题提出了管理措施。

**点评:**当下,“满城尽是共享单车”已成为多个城市的普遍景观。但共享单车数量的快速增长,让“单车停放”这一长期难题又浮现出来。

靠近马路中间、占据汽车停车位……共享单车出现在不规范的位置,既给公众造成困扰,也让单车运营者头疼。只是,共享单车面临的问题远不止这些。近日,未成年人因骑共享单车遭遇意外的事件时有发生,是否人人都有资格使用,城市里是否有安全的自行车道供“骑士”们骑行,也逐渐成为大众关注的问题。另一方面,越来越频繁的“花式”营销手段也表明共享单车的竞争日益白热化,这种“倒贴”的手段能持续多久,未来是一家独大还是几分天下,都还是未知数。

## DHL加大华南投注 跨境电商增长强劲

**事件:**3月24日,德国邮政敦豪集团旗下DHL电子商务宣布其在福建强化跨境电商物流服务的计划,进一步拓展华南市场,DHL电子商务也将扩大深圳及香港操作中心,每年可处理8100万票货物。

根据DHL的预计,中国跨境电商业务市场蓬勃发展,预计2021年规模将达到8390亿美元,占全球市场份额的40%。其中,华南区的发展势头尤为强劲。据估算,未来四年,中国的跨境电商的年增长率为27.4%,DHL自然不愿错失这一发展机会。

**点评:**目前,中国的跨境电商业务主要集中于华南和浙江地区,华南地区的业务量占比达到60%。

由于跨境电商可以直接贯通厂商——电子商务平台——消费者,相比于传统跨境B2C业务少了许多流程,也把过去跨境业务的“一箱”变为了“一个”,因此在消费个性化趋势愈加明显的当下,跨境电商的潜力无疑是巨大的。

跨境电商分为进口和出口,中国的跨境电商中出口达到80%。对于这片蓝海,国内快递企业早已蠢蠢欲动,纷纷在海外设立子公司、海外仓、推出专线和包机产品,并以直营+加盟的模式设立网点。以顺丰为例,截至去年6月30日,其在海外拥有网点33个,海外子公司10个。

值得注意的是,当下很多跨境电商仍旧处于亏损状态。境内外的物流和快递企业,在加快布局的同时,也在不断寻找更为合适的盈利模式。(本报记者 罗筱晓)

## 多层次孵化+内部创新 成都高新区游戏产业首破百亿关口

**本报讯**(记者李娜)3月27日,记者从成都高新区获悉,2016年成都高新区网络游戏产业聚集企业300余家,从业人员达1.3万人,51家规模以上游戏企业实现营业收入120.5亿元,首破百亿关口,同比增长43.5%。

根据《2016年中国游戏产业报告》显示,2016年中国游戏产业规模达1655.7亿元,同比增长17.7%,移动游戏用户规模达5.28亿,同比增长15.9%。成都素有“游戏第四城”“手游之城”的称号,2016年,成都高新区着力打造完整游戏产业链,游戏产业生态环境得以不断优化,同时成都高新区从科技、人才、知识产权等领域实现了充分的政策供给,成都电子竞技、游戏、动漫、电影、音乐、文学、虚拟现实产业正在实现跨界融合,已形成了在国内具有比较优势的泛娱乐生态系统。

“未来还将引入电子竞技赛事活动,进一步丰富游戏产业生态。”成都高新区经贸发展局相关负责人表示,随着国内主流游戏企业、专业服务机构的纷纷落户,以及腾讯嘉年华、全球开发者大会、腾讯众创空间双创沙龙等行业品牌活动的落地,成都游戏产业生态环境持续优化,成都高新区将以更大力度、更高效支持游戏产业发展,为企业发展创造更肥沃的创新创业环境。

## 节能环保优势明显却难得市场青睐

# 装配式建筑初级阶段“烦恼”致企业“望而却步”

本报记者 李娜

推进建筑业改革发展,提高设计水平和工程质量——建筑业被写入今年的政府工作报告,这被外界视为建筑业改革发出的最强音。在此之前,国务院办公厅则颁布《关于促进建筑业持续发展的意见》明确提出,力争用10年左右时间使装配式建筑占新建建筑面积的比例达到30%。随后,全国各省市扶持和激励政策接踵而至,更是出台一系列管理措施确保目标达成。

近日,四川省住建厅建筑管理处相关负责人表示,政府投资项目应大力采用装配式建筑,每年建设用地供地面积中,必须采用一定比例的装配式建筑,并逐年提高比例。此外,采用装配式建筑的建设用地,土地出让款可约定分期缴纳。

业内人士分析称,随着一系列利好政策的出台,未来三到五年,装配式建筑的发展将迎来“黄金时代”,但记者在实地走访调查中发现,装配式建筑模式在实际推广过程中仍存在不少障碍。

### 建筑市场持“观望”状态

数百米之间距离,一边是车间内轰鸣的生产线作业,一边是平地已建成四层的商业体,期间不断有楼房建筑“配件”从车间运往施工地……这是记者日前在位于成都天府新区的中建科技成都有限公司看到的一幕,这便是被业内形容为“像搭积木一样建房子”的建筑产业新气象——装配式建筑。

据悉,装配式建筑在我国已探索实践多年。2013年,国务院一号文件《绿色建筑行动方案》提出大力推动建筑产业化。2015年,以“标准化设计、工厂化生产、装配化施工、一体化装修和信息化管理”为主要特征的建筑产业化从“概念风”转为“接地气”的实践,随后住建部批准《工业化建筑评价标准》为国家标准,上海、深圳等多地政府相继出台政策加速推广装配式住宅与建筑工业化产品。2016年至2017年间,国务院亦连续发文,明确要大力推动装配式建筑的发展。

记者了解到,相较于传统建筑模式,装配式建筑优势在业内已成共识。全国人大代表、河北隆基泰和实业集团董事长魏少军通过调研发现,传统建筑业能耗约占社会总能耗30%,钢材消耗量占社会钢材消耗总量的50%,每年产生建筑垃圾15~24亿吨。而通过工业化生产、装配式施工,不仅能够显著改善施工作业环境,还能有效减少现场的资源浪费,提高施工效率和质量,其中能够缩短工期40%以上,减少建筑垃圾70%以上。

“装配式生产后,原来3000人的工作,现在只需要200人就能完成。”对于装配式建筑的产业优越性,中建科技成都有限公司副总经理陈仲吉与魏少军持一致观点,但他同时表示,由于多方面局限,建筑市

本报记者 马学礼

世界枸杞看中国,中国枸杞看宁夏。

作为枸杞的原产地,宁夏枸杞凭借独特风土条件形成的超群食品品质,成了国内枸杞产业的“风向标”和价格晴雨表。与此同时,宁夏枸杞产业也已成为宁夏农业增效、农民增收的战略性主导产业之一。

然而,产业快速发展的同时,科技含量低、产品附加值低、区外枸杞产品竞争力提高等诸多内外因素也在一定程度上影响着宁夏枸杞产业水平的进一步提升。

在这种情况下,当地发出了“再造宁夏枸杞产业新优势,打造枸杞产业升级版,建设中国枸杞之都”的战略构想,并确定了基础研究、良种培育、基地建设、精深加工、品牌建设、文化引领等六大工程。

然而,有专家表示,“打造枸杞产业升级版,建设中国枸杞之都”不可能一蹴而就,需要持久发力,宁夏枸杞产业能否突破发展瓶颈,仍需时日来验证。

## 农舍窗前田园景 新村门外产业园



图为3月27日四川省泸州市塘口村的美丽村景。近年来,四川省泸州市纳溪区以严守耕地保护红线为核心,利用田园风光和农村房舍规划传统农耕带动乡村种养殖业、农事体验基地;依托传统村落保护、新村建设项目规划乡村旅游示范片和农产品“加工厂”,让农家院坝成风景、新村周围产业园,建设既具现代文明、又有田园风光的美丽乡村,构筑可持续发展的“粮食堡垒”。

视觉中国 供图

场仍对此持“观望”状态,未能实现普遍推广。

来自中投顾问产业研究中心的行业报告印证了陈仲吉的说法。据《2017~2021年中国装配式建筑行业深度调研及投资前景预测报告》显示,2015年我国装配式建筑面积约4400万平方米,总产值约1287亿元。然而,就整体而言,我国装配式建筑还处于起步阶段,在全国新建筑中比例不足5%。

### 高成本下“望而却步”

记者了解到,装配式建筑在多地早有试水。以四川为例,2015年,成都投建首个装配式建筑幼儿园,建筑面积3000余平方米,除梁和柱石现场用混凝土浇筑外,楼板、墙和楼梯板均在厂里提前完成,预制率达到43%。但这种“先行先试”并未让以装配式建筑为核心内容的建筑产业化在当地实现大面积推广。

成本过高普遍被认为是推广难的关键症结所在。位于四川乐山市的西南新型房屋低碳产业园,现属于中新房华构住宅工业有限公司,是四川最大也是最早从事建筑产业化的企业之一。该企业副总裁汪明分析,和传统方式相比,装配式建筑造价通常高出10%至15%,正好挤掉了开发商的利润空间,尽管规模化生产可降低成本,但只有当单个项目规模达到3万平方米以上时,才有望实现与传统方式成本持平。

“投资商对成本敏感,即便在新工艺面前,当政府的政策性奖励和补贴不足以抵消成本增加时,开发企业便会对此望而却步。”中建三局成都公司天府新区兴隆安置房项目经理欧华锋称,当前装配式构建配套工厂和生产线不成熟,强调标准化、统一化则导致批量生产产能、个性化空间不足,此外受模具和运输限制,装配式构建尺寸不能过大、距离施工现场也不宜过远,这些问题均影响了装配式建筑的广泛应用。陈仲吉也坦言,目前中建科技成都有限公司每一装配式生产点只能辐射周边150公里内的工程项目。

眼下,为了促进建筑产业转型升级,全国各省市均加大力度推进装配式建筑产业应用。汪明表示,装配式建筑产业最终要依靠市场化来实现可持续发展,但在产业初始阶段,政府支撑不可或缺。

### 政府扶上马,企业当自强

在刚刚落幕的第二十二届中国国际建筑贸易博览会上,一场以“装配式不可挡——建筑装饰行业全面升级的必由之路”为主题的峰会吸引国内外超过2500家企业聚焦讨论。远大住工副总裁沈丹预测,随着中央和地方一系列政策的出台,建筑行业转型升级也在加快,未来三至五年,建筑产业化将迎来黄金时代。

但在全国人大代表魏少军看来,虽然国家和各地方出台了多项促进建筑产业化发展的政策,但缺乏针对性的政策制度,实施方案的研究

提升枸杞生产加工企业的产品附加值,加快质量增进和成本优势的双重提升

## 宁夏寻找枸杞产业新优势

渐萎缩,加之产品附加值低,宁夏枸杞逐渐在市场竞争中失去优势。

相比之下,国内其他枸杞产地如青海、新疆、甘肃、内蒙古等省区大力扶持枸杞产业,种植面积不断扩大,生产成本也保持在低位。在内蒙,枸杞被定为“三北防护林工程”的林种,在荒地上进行大面积种植,淡农每种一亩枸杞可获得60元~120元不等的补贴;在新疆,枸杞主要种植在较为贫瘠的低产田,生产成本低。因此,近几年来,宁夏主要产区的中宁县出现大量种植人员外流现象,他们大多远赴青海、甘肃、新疆、内蒙古等地承包荒地进行枸杞种植。一项调查显示,仅青海就有数千名来自宁夏中宁的枸杞“种植能人”。

徐正宝、徐正华就是其中的两位。这些年,他们在青海种的枸杞干果价格一路上扬,从每斤8元涨到了现在的22元。

“很多中宁的淡农带着苗木去青海、甘肃种枸杞,再把那里产出的枸杞带回中宁来卖。市场就这么大,这些地方枸杞产业发展的势头迅猛,严重威胁宁夏枸杞产业的领军地位和市场话语权。”宁夏杞鑫苗木公司的严志忠表示,由于青海等地生产的枸

### 枸杞科研机构凤毛麟角

杞颗粒大、卖相好,对宁夏枸杞销售造成了很大冲击。

不仅如此,科技含量低也是制约宁夏枸杞产业发展的一个重要因素。据了解,目前,宁夏枸杞加工转化率仅为15%,枸杞深加工尚处在较低层次的形态转变,主要以原料和初级产品出售为主,科技含量和附加值低,再加上质量安全及标准体系不完善,这些都无法满足再造宁夏枸杞产业新优势的现实需求。

内忧加外患,宁夏枸杞产业转型升级如箭在弦上,不得不发。

枸杞市场的巨大需求,给宁夏枸杞产业的转型升级留下了广阔空间。2016年,当地发出了“再造宁夏枸杞产业新优势,打造枸杞产业升级版,建设中国枸杞之都”的动员令,明确了率先实现枸杞产业现代化的总目标。在此基础上,推动签订了《宁夏回族自治区人民政府中国科学院科教合作协议》,为宁夏枸杞等优势特色产业的发展注入了创新因子。

### 首都机场跑道大修努力降低影响

**本报讯** (记者刘静 通讯员陈嘉佳)记者日前从首都机场了解到,4月2日零时至4月29日24时,北京首都国际机场(以下简称“首都机场”)将连续28天全天关闭中跑道,实施中跑道大修三期工程。施工期间,首都机场将由三跑道运行变为双跑道运行,直接导致高峰小时跑道容量下降,并可能出现夜航时间延长、航班正点率降低等情况。经行业主管部门批准,首都机场与空管局及19家航空公司达成一致,对中跑道大修期间的航班进行调减,在确保运行安全的同时,尽最大努力保证旅客出行便利,将对航班造成的影响降至最低。

此次中跑道大修包括约13万平方米的跑道道面大修和约7万平方米的联络道道口改造项目,总施工面积达20万平方米,是2015年大修工程面积的6倍。

### 18家船公司调整码头作业费

**据新华社电** (记者安蓓)国家发展改革委27日称,继第一批11家集装箱班轮运输公司之后,近日又有东方海外、阳明海运、万海航运、太平船务、川崎汽船、以星航运、阿联轮船等7家集装箱班轮运输公司主动致函国家发展改革委和交通运输部,承诺规范码头作业费(THC)收费行为,调整收费标准。

去年以来,根据企业反映,国家发展改革委会同交通运输部对我国市场上集装箱班轮运输公司收取码头作业费等附加费的行为开展了执法检查。据测算,两批共18家船公司码头作业费调整每年可减轻进出口企业负担约46亿元。