

从抱团抵制到资源共享,一些驾校对互联网学车平台的态度出现反转——

重庆驾培行业兴起“互联网+”

互联网平台的介入让场地、价格、教练等信息公开透明,高价培训将难以生存

本报记者 黄仕强

从全面抵制到资源共享,在1个多月的时间里,重庆一些驾校对互联网学车平台的态度出现反转。

“3·15”前夕,重庆市超20家驾校发出一份声明,称与目前重庆驾培市场上刚刚兴起的互联网学车平台并非合作关系,呼吁用户不要轻信宣传,并表示将拒绝来自互联网学车平台的学员入学、训练或使用场地。

4月18日,此事却突然发生反转,峰华、互邦、福凯等8家驾校,宣布与互联网新兴平台斑马学车达成合作伙伴关系,这意味着重庆市首个“互联网+传统”驾培联盟正式试水。

“目前,联盟已‘满月’,传统驾培行业的洗牌时代或将来临,‘触网’势在必行。”有业内人士表示。

互联网驾培引发“变革”

自2017年以来,在传统驾驶培训行业,刮起一阵互联网的“东风”。2月7日,国内知名互联网驾培平台斑马学车宣布“杀人”重庆,抢食重庆驾培行业的30亿元蛋糕。《工人日报》记者了解到,在此之前,已有好梦学车、小开

学车等多个互联网驾培平台欲走“O2O”的路子,给山城带来驾培行业的“变革”。

此前,作为国内较早进入驾培行业的互联网平台,斑马学车在深圳等城市已“尝鲜”成功。入渝时,该平台一手收购了两家实体驾校平台,并在重庆人和、回兴等区域布局5家线下门店,年内将实现30家左右的社区“便利店式”布局。

记者调查发现,重庆的互联网驾培平台与驾校争市场大都打起“价格战”。互联网驾培机构的最低价在3200元左右,其中,斑马学车的最低价更是不到3000元,而驾校行业的收费大都超过了3500元。

“我就是报的互联网驾校,只花了3000多元,我们好几个同学都是报这个驾校。”刚刚答辩完的大四学生周小鸿告诉记者,现在他即将离开学校,在学校报驾校已经不太方便,又要实习、找工作,地点也不固定,报互联网驾校的灵活性更强,并且价格还便宜。

“互联网平台的介入,最直接的效应就是将行业价格透明化。”重庆某大型驾培平台资深人士坦言,以往不少驾校借助区位优势,培训单价高达5000多元,互联网平台的介入,让场地、价格、教练等信息均公开透明,市民学车选择余地更大,高价培训将不再存在。

他还表示,在互联网平台的介入、价格空间收缩的同时,重庆驾培行业竞争愈发激烈,传统驾培行业“变革”也一触即发。

从“相杀”到“相爱”

面对互联网驾培平台的来袭,传统型驾校除了与其“厮杀”之外,还抱团抵制,3月,20多家驾校联合发出抵制互联网驾培平台的声明。

重庆市民营企业家联合会驾培分会会长张毅表示,目前互联网学车平台在运营中,出现了一系列问题,对市场和驾校的正常培训造成了不良影响。“比如一些平台没有场地,却把一些驾校的场地照片发在网上做宣传,学员报名后才发现不是网上看到的场地。”张毅说。

在部分业内人士看来,所谓一些驾校抵制互联网学车平台,更多的是对其未来发展的忧虑。

据运管部门的数据显示,截至2016年,重庆市有驾校375所,年培训能力达170万人,但年招生数量只有80万人左右。僧多粥少,让部分驾校生存艰难。而互联网学车平台的切入,更让一些传统驾校经营雪上加霜。

然而时隔仅一个多月,包括峰华、互邦、

福凯等8所驾培行业“大佬”与互联网驾培平台斑马学车达成合作伙伴关系,成立“互联网+传统”驾培联盟。

峰华驾校负责人杨莉容透露,此次与斑马学车进行试水合作,拿出了近10块场地资源,以及位于盘龙的科目二考场。

与此同时,其他7所驾校在网络平台斑马学车挂牌的场地达50余块。

“互联网渠道的学员入场学车,不再犹抱琵琶半遮面。”斑马学车CEO贾俊介绍说,过去由于多种原因,互联网平台对场地的安排及公示往往比较“含蓄”,不利于学员直观迅速地选择就近的练车场地。

“驾校要更好地拥抱互联网,必须将现有的资源共享模式理顺。”市场观察人士曲云超指出。

市场蛋糕或将重新分配

互联网驾培联盟相继使出低价及相关人性化的服务的“大招”,传统驾培行业应该如何接招呢?

有业内人士表示,互联网的到来,并不是要让传统型驾校“没饭吃”。

好梦学车相关人士称,互联网学车平台应该成为驾校的招生“神器”。现在的学车人

群多数是年轻人,他们愿意用互联网购买教学服务,传统型驾校实现“互联网+”,是完成品牌重塑的重要路径。他坦言:“在驾培行业,教练是关键。传统型驾校通过提高学员学车体验,实现‘超车’也不是不可能。”

“传统型驾校应该充分发挥共享经济的理念,积极‘触网’,把闲置的车辆、场地用好。”有业内专家表示,重庆市目前闲置教练车达12000辆,若按“每20辆车配套8000平方米场地”的要求来计算,闲置场地面积近500万平方米,这是巨大的浪费。与此同时,由于信息不对称,许多学员常常找不到合适的驾校,或者大量学员积压在某几个场地,练车时间少,效率低下。

中国交通运输协会驾校联合会秘书长刘治国表示,传统驾培机构需提高质量和效益,做好“专、精、特、新”,坚持走品牌营销和差异化之路;同时顺应驾校学员年轻化的趋势,实施驾驶培训素质教育,积极拥抱互联网,实现线上线下融合发展。

“‘互联网+传统’驾培联盟为驾培行业改革探索了一条新路,重庆市场蛋糕或将重新分配。”多位驾培业内人士认为,比较传统型驾校和互联网学车平台,两种模式各有缺点,可以取长补短,共同发展。

财政部:

穆迪下调中国评级是基于“顺周期”评级的不恰当方法

本报北京5月24日电(记者北梦原)国际信用评级机构穆迪24日发布公告,将中国主权信用评级从A3下调至A1,同时将评级展望从“负面”上调至“稳定”。对此,财政部有关负责人表示,此次穆迪下调我国主权信用评级,是基于“顺周期”评级的不恰当方法。

该负责人表示,穆迪关于中国实体经济债务规模将快速增长等观点,在一定程度上高估了中国经济面临的困难,低估了中国政府深化供给侧结构性改革和适度扩大总需求的能力。

据了解,穆迪在报告中指出,2018年中中国政府直接债务将达到GDP的40%,2020年将达到45%。对此,财政部负责人表示,截至2016年末,我国政府债务27.33万亿元。按照国家统计局公布的GDP初步核算数74.41万亿元计算,2016年我国政府债务的负债率为36.7%,低于欧盟60%的警戒线,也低于主要市场经济国家和新兴市场国家水平,风险总体可控。

该负责人表示,新预算法实施后,我国逐步依法建立了地方政府规范的举债融资机制,政府债务规模增长势头得到有效控制,2016年我国政府债务的负债率与上年相比变化不大。今后,随着我国供给侧结构性改革的不断推进,政府举债受到严格控制,政府债务规模将保持合理增长,加上我国GDP有望继续保持中高速增长,也将为地方政府债务风险防控提供根本支撑,2018年~2020年我国政府债务风险指标与2016年相比不会发生大的变化。

摸不透的比特币

跳出价格的过山车来看,比特币现象仍然算是一笔“现实财富”

本报记者 杜鑫

聊起比特币,一个惊叹号已不足以表达惊讶。

前不久,在全球范围内爆发的勒索病毒指定以比特币作为赎金,让一度从公众视野中消失的比特币再次成为焦点。

随后,一波疯狂让比特币成为投资界的网红。5月24日9点30左右,Bitfinex比特币价格最高达2310美元,折合人民币约15922元;火币网比特币价格突破15000元整数关卡,最高达15500元,至此,国内比特币价格近30天涨幅已达115%。

在媒体跟进报道比特币价格7年涨75万倍的同时,人们想起了那个也许是世界上“最悲催”的吃货——2010年,一名比特币持有者花了价值30美元的1万枚比特币买了两个披萨,他认为每个比特币价值0.003美元,这是史上首宗以比特币作为支付货币的交易。

对于比特币价格的疯长,很多业内人士在私下都摇头表示“摸不透”。但是,意料之外,也有情理之中:火币网特邀分析师表示,本次比特币大涨行情并不来自于国内投机者,反而主要来自于海外投资者的做多情绪高涨,使得国内外比特币价格差距逐渐变大,国内比特币价格成为世界比特币“价值洼地”,从而带来补涨行情。

OKCoin币行分析师则认为,比特币的价格浮动由复杂的市场因素决定,其中包括投资用户的信心、市场的供给水平、政策消息的影响及其核心价值的认可度的提升或降低。此外,进入第二季度以来,日本、俄罗斯、美国西弗吉尼亚州等地都纷纷传出政策层面对比特币的利好趋势。

相比比特币价格疯长,更让人惊讶的是,在市场对比特币是否具有投资价值仍存争议的时候,比特币竟然可以如此任性生长。比特币价格在2013年暴跌的“事故”

早已淹没在比特币创富的“故事”中。在这一波疯长中,涌入的不少新投资者也许连比特币是什么都没有弄明白。

对于比特币,有观点认为,比特币并非货币当局发行,不具有法偿性与强制性等货币属性,不是真正意义上的货币。比特币背后既没有主权国家信用背书,又没有相对应的实体资产作为支撑。绝大多数的参与者只是认可比特币交易价值,而没有意识到其本质是一个击鼓传花的游戏。

不过,在由OKCoin币行联合《证券市场红周刊》及雪球近日共同主办的新金融·新科技——全球投资策略峰会上,雪球投资达人路明却分析说,黄金和钻石之所以有价值,第一个原因是稀缺性,第二个是开采成本高,第三个是大家都认同其信用。而比特币具有稀缺性,“开矿”成本也很高,在一定范围内比特币已成为信用载体。

尽管对比特币是否具有投资价值仍存争议,但是警惕风险却是业内共识,路明建议投资者小规模配置类似比特币的新兴资产。而火币网特邀分析师则表示,由于比特币应用价值难以进行估值,目前币价已创下历史新高,投资者获取收益的同时,应谨防风险随时到来。

由于受技术、政策等多方面因素的影响,比特币价格的未来走势很难判断。但是,跳出价格的过山车来看,比特币现象仍然算是一笔“现实财富”。有评论指出,比特币对货币属性转换、货币职能演变、虚拟货币进化和货币体系改革的思想震撼和思想启迪值得人们长久品味和细细考量。

(本报北京5月24日电)

深度观察

新华社记者 张辛欣 何雨欣

移出濒危名单,纳入常态化监管。此外,住房城乡建设部还对2012年~2015年执法检查后被责令整改的共计60处国家级风景名胜区复查结果。

复查结果显示,根据有关文件要求,住房城乡建设部复查了列入濒危名单的吉林仙霞台等11处国家级风景名胜区。整改情况目前均已达到整改要求,整改验收通过,决定将其

产业政策是否背离市场,对外资是否一视同仁,C919核心技术是否来自国外,“中国制造2025”试点示范有哪些制度创新……在24日上午举行的国务院政策例行吹风会上,工信部副部长辛国斌、工信部装备司司长李东就热点话题回答中外记者提问。

《中国制造2025》对内外资企业一视同仁

近日,有国外机构提出《中国制造2025》政策只适用于国内企业,没有对内外资企业一视同仁。对此,辛国斌认为存在误读。

辛国斌说,《中国制造2025》的所有政策措施是普遍适用于内外资企业的,对于所有企业都是一视同仁,并不存在限制外商投资的做法。特别是高科技领域,更不存在打压外企企业的说法和做法。

“高科技产业从来都不是靠保护发展起来的。核心技术也是花钱买不来的。”辛国斌说,政府给予一定的引导和扶持是各国的通行做法,但是创新归根到底要靠企业,我国在推行《中国制造2025》实施过程中,一直秉承开放发展、合作共赢的理念,利用各种双边、多边合作机制积极开展国际合作,为企业间务实合作创造良好环境。同时,也注重激发企业活力和创造力,并且通过重大科技专项、重大工程来攻克技术瓶颈和短板。

辛国斌说,目前发达国家在一些技术、装备和产品方面对我国实行出口禁运和严格限

新华社记者 张辛欣 何雨欣

帮助优质出口企业打造国货精品,推动消除内外贸“质量高差”,树立“三同”产品消费信心,实现质量效益双提升。

中国是世界第一大轮胎生产国,2016年全国轮胎产量6亿多条,规模以上轮胎企业有600多家。长期以来,我国轮胎企业大而不强,国内消费者认可度不高,价格远低于国外品牌同类产品,严重困扰轮胎行业的发展。

国家质检总局检验司以出口工业产品质量安全示范区为平台,以消费者关心的消费品为重点,在广泛调研基础上,组织建立和完善消费品“三同”工作推进和保障机制,旨在

国家质检总局检验司司长孙康文介绍,为加快供给侧结构性改革,提高质量供给水平、提振消费信心,山东检验检疫局大力推动轮胎“三同”工程,与中国出口轮胎质量技术促进委员会共同制定了《“三同”措施助推轮胎产业供给侧改革工作方案》。

据国家质检总局检验司司长孙康文介绍,为加快供给侧结构性改革,提高质量供给水平、提振消费信心,山东检验检疫局大力推动轮胎“三同”工程,与中国出口轮胎质量技术促进委员会共同制定了《“三同”措施助推轮胎产业供给侧改革工作方案》。

边救援力量和专家,协助地方政府全力做好被困人员搜救等事故处置工作,尽最大可能减少伤亡,坚持科学施救,安全施救,严防次生事故发生。二是要求山西省安监局、山西煤监局依法依规开展事故调查,尽快核实事故有关情况,查明事故原因,严肃追责;要协助地方积极做好被困人员家属安抚工作。三是向全国发出警示通报,要求各地区和矿山企业深刻吸取事故教训,举一反三,采取有力措施,扎实开展煤矿全面安全“体检”,深入排查治理安全隐患,狠抓各项安全防范责任和措施落实,坚决遏制重特大事故发生。

随着产品军民融合的逐步推进,中国航天科工正形成国内先进、经营规模较大、专业配套齐全的产业体系,成为国家自主可控信息系统产业的领军企业。

“我国近来加大了对测绘地理信息行业的布局,相关市场潜力巨大。我们发挥专业优势,服务雄安新区建设。1:5000的分辨率,一天完成雄安新区的测绘工作,两周内完成图像分析,可以及时发现私搭乱建。”中国航天科工二院23所副所长胡庆荣说,“新区未来设置的功能区域,如何避开河道和不利地势,从雷达提供的图像信息就可以分析出来。”

“依靠自主知识产权占领市场是我们想要实现的。现在我们公司已经实现70%的民品化。”李同金说。据了解,我国在航天技术民用方面,目前已经覆盖汽车、电子通信、医疗仪器等多个领域。一批具有自主知识产权的新技术,正走向大众市场。

国家级风景名胜区复查结果公布

本报讯(记者赵剑影)日前,住房城乡建设部通报了2015年列入濒危名单以及2012年~2015年执法检查后被责令整改的共计60处国家级风景名胜区复查结果。

复查结果显示,根据有关文件要求,住房城乡建设部复查了列入濒危名单的吉林仙霞台等11处国家级风景名胜区。整改情况目前均已达到整改要求,整改验收通过,决定将其

产业政策是否背离市场,对外资是否一视同仁,C919核心技术是否来自国外,“中国制造2025”试点示范有哪些制度创新……在24日上午举行的国务院政策例行吹风会上,工信部副部长辛国斌、工信部装备司司长李东就热点话题回答中外记者提问。

《中国制造2025》对内外资企业一视同仁

近日,有国外机构提出《中国制造2025》政策只适用于国内企业,没有对内外资企业一视同仁。对此,辛国斌认为存在误读。

辛国斌说,《中国制造2025》的所有政策措施是普遍适用于内外资企业的,对于所有企业都是一视同仁,并不存在限制外商投资的做法。特别是高科技领域,更不存在打压外企企业的说法和做法。

“高科技产业从来都不是靠保护发展起来的。核心技术也是花钱买不来的。”辛国斌说,政府给予一定的引导和扶持是各国的通行做法,但是创新归根到底要靠企业,我国在推行《中国制造2025》实施过程中,一直秉承开放发展、合作共赢的理念,利用各种双边、多边合作机制积极开展国际合作,为企业间务实合作创造良好环境。同时,也注重激发企业活力和创造力,并且通过重大科技专项、重大工程来攻克技术瓶颈和短板。

辛国斌说,目前发达国家在一些技术、装备和产品方面对我国实行出口禁运和严格限

制。希望中外双方今后都要进一步扩大开放、深化合作,欢迎各国企业积极参与到中国制造业建设中来。

C919关键技术我国自主掌握

对于有关“C919大飞机很多关键技术来自海外,我国造的只是一个空壳”的说法,工信部予以澄清。

李东说,C919项目涉及上万个配套件,有数百家企业参与,需要把众多零部件按照科学的规律集成创新成一个整体飞上蓝天。

我国攻克了飞机发动机一体化设计等100多项关键核心技术,形成了以中国商飞公司为平台,包括设计研发、总装制造、客户服务、适航取证、供应商管理、市场营销等在内的我国民用飞机研制核心能力。随着C919首飞成功,以中国商飞为核心,联合中航工业、辐射全国,面向全球的较为完整的具有自主创新能力的产业链正在形成。

“下一步,C919还要多次飞上天空,进行国际标准的适航试验,这个过程中要突破很多技术,这些核心技术也将掌握在我们自己手里。”李东说。

辛国斌说,在《中国制造2025》的组织实施过程中,出现了一哄而上的倾向和苗头,为了引导地方错位发展,工信部根据各地的比较优势,将在下一步的试点示范区建设上坚持一市一案,研究制定有针对性的实施方案,成熟一个,推进一个。

辛国斌说,还要在示范区大力推进简政

放权,补齐事中事后监管的短板,更加注重改进对企业服务,不断提高制度供给质量和水平。

提速降费还会再加速

对于社会普遍关注的网络提速降费问题,辛国斌说,电信资费收费是一个系统,做任何调整都需要进行系统的改造和联网测试,涉及大量的工作,希望消费者能够理解。工信部将持续推动三家基础电信企业加快工作进度。

工信部数据显示,5月1日起三家