



视觉中国 供图

事件:日前,京东宣布将“京东金融”品牌正式升级为“京东数字科技”,并成立子品牌“京东农牧”。京东农牧通过与中国农大、农科院等机构合作,研发推出智能养殖方案,建设丰宁智能猪场示范点。今年4月,腾讯已正式开展“养鹅”项目,阿里巴巴于6月推出“ET农业人脑”项目。

点评:互联网巨头涉足农业最早的不是BAT,也不是京东,而是网易。2009年,网易CEO丁磊宣布进军养猪业,这一度成为行业内的一段谈资。如今,网易旗下的“味央猪肉”已经备受市场认可。

互联网企业对农业的青睐,一方面是由于人工智能的普及,通过互联网、物联网、大数据技术,可以大幅提高养殖效率。另一方面,随着国家高度重视养殖行业环保问题,散户养殖逐渐退出市场,大规模养殖场占有率逐渐提高,我国的养殖业正在向专业化、集中化方向演进,这也为互联网企业的介入提供了条件。一直以来,我国农业发展都难以全面实现大规模、高度机械化的目标。或许,随着互联网公司加快智能布局,传统农业将迎来意想不到的变化。

全国煤炭消费量连续两年正增长

事件:近日,由“煤控研究项目”总课题组编写的《“十三五”煤控中期评估与后期展望研究报告(初稿)》正式发布。据估算,2018年全年煤炭消费量将比上年增长约4000万吨。

上述《报告》认为,增长主要来自电力、钢铁、建材、化工等行业,居民用煤明显下降。

点评:2016年,国家发改委、国家能源局联合印发的《能源发展“十三五”规划》提出,到2020年,中国煤炭消费比重应降到58%以下,煤炭消费总量控制在41亿吨以内。

虽然出现了连续两年的增长,但目前我国煤炭的产能、产量仍然处于饱和水平,煤炭消费没有大幅反弹的基础。此外,由于固定资产投资增速放缓、消费增长保持稳定,且重点用能部门产能由扩张转换到收缩周期,国家制定的2020年“58%和41亿吨”的目标预计可以实现。

总体来说,伴随全国经济平稳增长和新旧动能转换,再加上清洁能源的加快替代和能效提升的压力,我国煤炭消费已有进入下行通道的趋势。预计在未来,煤炭和清洁能源均占据能源结构重要地位的局面,将持续很长一段时期。

民营火箭公司蓝箭航空完成B+轮融资

事件:近日,民营火箭公司北京蓝箭空间科技有限公司(蓝箭航天)创始人兼CEO张昌武透露,公司已于9月完成B+轮3亿元人民币融资。至此,蓝箭航天累计融资金额超8亿元人民币。

蓝箭航天曾在10月27日在酒泉卫星发射中心发射了中国首枚民营运载火箭“朱雀一号”。火箭一二级分离成功,但因三级出现异常,搭载卫星最终未能入轨。

点评:“朱雀一号”虽然发送失败,却让许多普通人第一次知道了中国民营航空的存在。除了蓝箭航空,中国另外两家民营商业火箭公司北京星际荣耀空间科技有限公司和北京零壹空间科技有限公司也分别完成A轮和B轮融资,合计累计融资超14亿元人民币。进军商业航空,充足的资金是必须的前提。数据显示,2017年,全球商业航天初创企业共获得超过40亿美元的投资,其中,主要从事火箭制造和发射服务的蓝色起源获得19.41亿美元;中国企业共获得约3亿美元,其中差距一目了然。

当然,除了资金,相比于先出发的外国商业航空,中国民营航空企业需要多一些耐心,也需要多一些包容。

(本报记者 方大丰)

智慧工程平台实时动态管理工程施工

本报讯(记者王群 通讯员张宇成)利用无人机定期对施工现场进行巡航拍摄,直观了解地上工程建设进展;对混凝土生产过程、大坝碾压等关键施工工艺进行数字化监控……记者日前从中国能建葛洲坝二公司媒体见面会上了解到,在日常工程施工中,该公司已通过集纳了大数据、移动互联网、物联网等技术的智慧工程建设管理平台,实现对施工现场人力、材料、设备等关键资源的动态管理,对施工质量进行基于知识库的实时反馈控制,以保障工程进度、质量与安全目标的全面达成。

智慧工程作为一种新型的工程建管模式,是基于工程数字化管理与智能化应用之上的先进的工程建设管理模式与生产组织形态,是信息技术、工业技术与管理技术的深度融合。以位于江苏镇江的句容抽水蓄能电站工程为例,作为工程施工承包单位,该公司采用“规划统一、专业子系统集成、整合创新”的总思路,服务“两型两化”(数字化智能型电站、信息化智慧型企业)电网企业创建。

“预计2025年句容抽水蓄能电站工程建成后,这里将呈现出‘高山出平湖’的壮美景观,不仅会还原一座绿水青山,更将再添一座‘金山银山’。”中国能建葛洲坝二公司董事长、党委书记陈立新说。据了解,电站投运后每年可节约燃煤消耗量约13.4万吨,减排烟尘约0.18万吨。

值得一提的是,中国能建葛洲坝二公司从上世纪70年代建企以来,始终注重通过让劳模走上关键岗位引领企业发展。据该公司工会主席王雪介绍,目前公司拥有国家级、省部级劳模26人,一些重大工程的项目经理均为省部级及以上的劳模,通过发挥劳模的“传帮带”作用,培养更多的年轻技术能手和业务骨干,为企业长远发展提供人才支撑。

本报记者 彭文卓

说起坐飞机,在早年还是一件很时髦的事情。无论是笑容满面的空姐、国际范儿的设施,还是定制的英文报纸……各大航空公司开服务风气之先,让飞行成为了一种享受。现如今,坐飞机已经不再是什么新鲜事,几百元就能买到一张机票。不过,以往飞行中那种不计成本的服务模式恐怕也要改变了。

天津航空官网近日发布消息称,从10月28日起,除尊享经济舱外,其他经济舱旅客将不再享受免费餐食。据说,单纯取消飞机上供应免费餐饮一项,每年至少可以帮天津航空省下2亿多元。

事实上,天津航空并非首家取消飞机免费餐食的航空公司,早在天津航空之前,祥鹏航空、中国联合、春秋航空、西部航空等多家航空公司已取消了普通机票的免费餐食和饮品。

为什么越来越多的航空公司取消了飞机上免费餐饮?当航空公司变得“精打细算”,消费者的飞行体验又将会发生什么样的改变?

乘客有不同看法

“天下没有免费的午餐,天上也没有了!”

近日,海航集团成员企业——天津航空发布消息,天津航空将全面推出国内航班差异化服务:为购买不同类型机票的旅客提供不同额度的免费托运行李服务。旅客可根据自身需求,通过天津航空官网、值机柜台按需购买逾重行李额度;同时,除尊享经济舱外,其他经济舱旅客将不再享受免费餐食,如有需要可进行购买。这也将是国内第一家取消普通经济舱餐食的非廉价航空公司。

天津航空公司客服人员表示,取消餐食的原因是出于更人性化收费服务的考虑。“此前航班上有配备餐食,但有些旅客不需要会造成浪费,所以变成可选择性的消费,取消餐食后有需要的自行在官网或者机场购买,不需要的可以不用购买。”

客服人员还表示,取消免费餐之后,机上的免费饮料也一并取消,目前机上只提供免费饮用水。

记者在天津航空公司官网的机上餐食菜单中看到,共有12种餐食品种,价格在25至75元不等。其

中,川府印象、齐鲁经典、粤味膳房等套餐的价格是75元,最便宜的优选套餐25元,包括米饭、水果、榨菜、小吃。

“虽然飞机餐很难吃,但却很方便,非廉价航空还应该提供机餐。”“不提供也好,很多人随便吃两口就丢了,实在太浪费了,但票价也应该该降下来。”……采访中,记者发现,对于取消经济舱的免费餐食,乘客也有不同看法。

根据海航控股2017年的财报显示,其去年运输旅客7169万人次,餐食成本为15.23亿元,占营业成本的2.94%,平均为一名旅客提供餐食的成本为21.45元。国航、东航和南航每份餐食的成本则为25元~33元。根据去年天津航空1300多万的旅客运输量计算,取消飞机餐可为天津航空每年省下至少2.8亿元。

有业内人士认为,天津航空取消国内航线免费餐食服务表面是减少相关直接成本,实则是测试国内市场对以付费餐食为代表的辅助性服务的接受程度。

低成本航空提供差异化服务

相关资料显示,祥鹏航空在几年前就提出,所有航班经济舱均不提供免费餐食,仅限在部分航班提供经济舱的付费餐食。春秋航空也在官网上声称,航班上不提供免费餐饮(除商务座外)……

那么,在未来,航空公司取消免费餐食会不会成为趋势?

中国民航大学航空运输经济研究所所长李晓津表示,天津航空主要是以短途航线为主,从市场消费的需求看,短途航线的乘客可能更愿意追求低廉的价格,长途航线的乘客更看重服务,所以,国航、南航等一些以长途航线为主的航空公司可能不会考虑取消免费餐食。

值得注意的是,眼下,低成本的概念已被各大航空公司广泛接受,廉价航空与全服务航空的界限已经越来越模糊。

据了解,传统的全服务航空公司,一般会为乘客提供飞机餐食和行李托运服务,这些服务价格已经计算在机票价格内了,但低成本航空公司则致力于提供差异化服务,如有需要,餐食、行李托运以及机上娱乐设施都可以单独购买,以此降低票价和运营

成本,提高自身竞争力。

在全球航空市场,低成本航空飞行服务市场也正在迅速崛起。相关数据显示,近10年来全球低成本航空的市场份额从2003年的12.2%快速提高至2017年的30%。其中,欧洲低成本航空的市场份额超过40%;亚太地区10年间市场份额从3.4%提高至25.7%。

同时,低成本的运营模式对于航空公司和旅客几乎是“双赢”。对旅客而言,低成本航空公司提供差异化服务给了旅客很大自主权。根据需求定制服务,基础票价相较其他航空公司更低。而对于航空公司来说,免除航空餐、更少的免费行李托运费、更窄的座位间距等,意味着更低的运营成本和更高的收入。

以低成本航空公司代表——欧洲瑞安航空为例,瑞安航空在其航班上向旅客有偿提供餐饮服务,虽然该公司多次在客户满意度排名中垫底,但客座率和利润率远超同行。

辅营收入变得更重要

在越来越多航空公司取消餐饮项服务的背后,是航空公司特色服务的崛起。

例如,春秋航空推出了“机票+自选增值服务×产品”的组合产品模式,包括餐饮产品、行李额度产



东方IC 供图

养老机构“后继乏人”症结在哪里

本报记者 邹偶然

实习生 王琳琳 通讯员 曾晓江

家住杭州西湖边的张奶奶有一个简单的愿望:住进养老院。

“儿子女儿上班都很忙。他们每个礼拜都会回家看我,但毕竟每天都是我自已,想找个说话的人。”张奶奶说,自己身体还不错,但自从老伴儿走了之后平日很寂寞。

然而,家门口就近的养老院满员,一张床位要等一年。有床位的私立养老院太贵,这事便搁置了下来。

张奶奶的遭遇并非个例。随着人口老龄化进程的不断加快,我国正经历着世界上规模最大、速度最快的老龄化进程。银发时代的到来,同时也产生了许多社会问题。到底如何才能为老年人提供安全便捷、健康舒适的服务呢?日前,记者调查采

本报记者 吴丽蓉

今年24岁的韩慧泽或许是自己身边为数不多的还在从事养老服务行业的年轻人。

3年前,韩慧泽从老年服务与管理专业大专毕业后,进入北京一家养老机构当养老护理员,照顾老年人的饮食起居。然而,3年过去了,与她同专业的同学几乎都转行了,留在养老行业的已是少之又少。

如今,我国养老服务业呈现蓬勃发展的态势,并被认为是未来很长一段时间具有广阔的增长空间,“银发经济”虽被广泛看好,但养老服务的从业者却有着他们的职业困惑。

韩慧泽当初选择就读老年服务与管理专业,就是因为听说这个行业很有前景。然而,当她毕业后做养老护理员的工作时,很多人却表示不理解:年纪轻轻的90后居然愿意去做养老工作?

访了杭州部分养老产业从业者,以期找到答案。

供需不匹配

“我想住到1号楼,可是他们(指养老院)一直没给我安排。”住在杭州滨江区阳光家园养老院3号楼的方奶奶颇为无奈。记者了解到,阳光家园1、3号楼为生活能力可自理老人区,1号楼的条件更好。方奶奶曾多次反映,希望能换房子,但是一直没能如愿。对此,该养老院社工部主任王恺表示,虽然目前已是杭州规模最大的公建民营的养老院,但也已经出现床位不够的情况。

据统计,2017年底,全国60周岁及以上老年人口达到了24090万人,占总人口的17.3%。联合国老龄社会的标准是60岁以上人口占总人口比例10%,或65岁以上人口占总人口比重达到7%。

据了解,我国目前的养老服务机构可划分为高端、中高端和中低端三类,中低端收费标准较

低,配套设施相对来说不齐全,服务人员较少,但入住率高。这类养老机构以公办居多,数量较为庞大,整体处于小而散的格局。民营养老机构的收费标准较高,软硬件设施注重老年人居住的舒适性,部分已形成良好的口碑,床位明显出现供给不足的情况。

在杭州和睦老人公寓社工部工作的赵杰表示,目前养老机构的从业人员较为缺乏,加上这一群体的文化水平较低,即使招到人也需要进行岗前培训及再教育。王恺也承认,养老院招人难问题是共性,目前阳光家园也缺少有从业经验和专业技能的护理人员。

行业缺乏吸引力

养老机构的从业人员还出现了“后继乏人”的现象。杭州乾迅公司涉足养老行业多年,其创始人闻俊表示,行业人员的薪酬待遇、职业地位和竞争

一位养老服务从业者的困惑

行业。她依然认为养老行业前景广阔,只是目前行业内的一些规定和标准有待完善。

如今,从事养老服务业的人才短缺是行业内颇受重视的话题。北京社会管理职业学院老年福祉学院院长杨根来表示,按照保守数字估算,目前我国对养老护理员的需求在1200万人左右,养老机构中的养老服务人员总数与实际需求相差甚远。

养老服务人才的培养力度也正在加大。杨根来介绍,全国范围内开设老年服务专业的高职高专院校已从2014年的65所达到173所。他认为,院校可以和企业在人才培养方面共建共享,建立人才培训基地,

品以及保险、酒店、境外WiFi等各类出行周边产品等,这类组合产品近年来备受消费者青睐。

对于航空公司来说,除了卖机票的收入之外,其他的营收渠道还有很多。比如对超重行李收费、付费选座、向合作伙伴销售里程和积分、机上免税品销售、机上广告等,这些统统被称为辅营收入。

从目前来看,辅营收入正成为航空公司一项重要的营收来源,甚至可以占到营收的一半。2017年,美国廉价航空公司Spirit Airlines(精神航空)48.4%的收入都来自机票以外的费用,相比之下,国内最大的廉价航空公司春秋航空去年辅助营收为7.9亿元,虽然同比增长11.8%,但是占营收的比例只有7.2%,与欧美发达国家相比还有不少距离。

2014年,中国民用航空局曾下发《民航局关于促进低成本航空发展的指导意见》,提出多项政策保障措施,推动中国低成本航空的发展。专家预计,2030年我国低成本航空所占份额将达到20%至30%,覆盖消费人群15亿人。

今年6月,天津航空还发布了一则公告,允许乘客在一些国际航线上进行提前付费选座,区域是经济舱的第一排和安全通道座位,根据航线的长短,定价分别为100元和500元。另外,海航旗下的首都航空也在去年推出了在部分国际航线上付费选座的服务。

如果说低成本模式可以为乘客提供更多差异化选择,那么机票以外的辅营收入无疑将变得越来越重要。

通道不够完善,这是目前遇到的最大的供需关系问题和症结所在。“虽然大家都看好养老产业这一朝阳产业,但真正愿意学习老年护理与管理方向的学生并不多。”

9月25日,被视为杭州“新一轮就业创业政策”的《杭州市人民政府关于做好新形势下就业创业工作的实施意见》发布,于10月1日起施行。其中的政策之一是鼓励高校毕业生到养老、家政服务和现代农业从业就业。

以浙江树人大学为例,该校设立了护理学、老年服务与管理(以下简称“老管”)等相关专业及两个行业学院。

此外,浙江省还成立了由教育厅牵头的浙江省家政服务人才培养培训联盟,通过组织机制优化,加快家政服务人员培养,推进家政服务发展,提高家政服务质量,提升教育服务社会的能力。

闻俊认为,养老机构从经营层面需要注意三个方面:一是企业文化的建设,让更多的人认同这个文化;二是建立相关标准,体现在服务体系、运营体系;三是风控,需要从各个层面上防止老人发生意外。

浙江省家政服务人才培养培训联盟秘书长朱红缨表示,老年管理只是一个领域,从大学生培养来讲,这是一个学科概念,它既可以从从事养老院的服务,也可以从事老年教育服务、研发老年人的产品等,如今社会需求大却供给不足,应该有更多的专业来培养人才,人才是行业发展的核心推动力。

农业大数据+金融科技破解农村融资难题

也期盼市场发挥主体作用,逐步加强标准化建设。

北京师范大学中国公益研究院发布的《中国老年人政策进步指数省级政策创新报告》提出,养老人才队伍建设的优惠举措将逐步推广和落实,持续进行人才培育的创新将成为一个趋势。

值得一提的是,今年9月,中共中央、国务院发布《关于完善促进消费体制机制进一步激发居民消费潜力的若干意见》,提出大力发展老年护理和长期照护服务,引导家政服务业专业化、规模化、网络化、规范化发展。养老、家政服务将成为下一步消费升级重点。

亲子类消费 助商圈吸引客流

本报记者 王伟伟 摄

北京一家百货商场内,家长们正陪着孩子在一个以阅读为主题亲子乐园里过周末。

近年来,以亲子体验类消费为主的新业态成为各百货商场的“标配”,通过增加亲子业态和体验类业态来延长消费者在商场的停留时间,吸引客流量,提升商圈人气。

本报记者 王伟伟 摄