

# 新消费驱动中国旅游业进入新旅程

哪个行业最能直观地反映当今中国人的消费现状?毫无疑问是旅游这个传统又现代的行业。国家旅游局刚刚公布的元旦假期数据称,国人的消费方式已经发生了改变,这转变的背后亦是经济新常态下中国经济发展的现实投射。在此背景下可明确的是,2018年中国旅游产业将在结构和内容上发生更深层次的变化,有融合、有创新,更有大浪淘沙般的行业洗礼。

## 旅游产业发展一枝独秀

在刚刚过去的元旦期间,国内旅游人数和收入均实现了两位数增长。经国家旅游局数据中心综合测算显示,2018元旦假期全国共接待国内游客1.33亿人次,同比增长11.08%,实现国内旅游收入755亿元,同比增长11.22%。

仅2017年上半年,国内旅游人数就高达25.37亿人次,旅游收入2.17万亿元。综合全年来看,尽管具体数据尚未公布,但2017年中国旅游产业承接的旅游人数超过50亿人次毫无压力。

在旅游消费持续景气大背景下,过去一年的中国旅游产业高速向前。交通、住宿、餐饮、景区都已呈现全域旅游态势,千万个具体项目又更新出与其他产业交融相促的形式。

不久前,中国旅游研究院与蚂蜂窝联合发布了《重新发现世界:全球自由行报告2017》(以下简称报告)。报告指出,中国已全面进入“碎片化旅游时代”。90后新消费主体的登场,正自下而上地加速着供应链的迭代,消费移动化、需求个性化、目的地IP化、产品细分化的趋势日益明显。

旅游消费需求端的变化已传导至上游供给端。事实上,近年来,伴随着中产阶层规模的扩大,新的消费群体推动了我旅游业新消费业态出现,进而掀起了一轮旅游供给侧结构性改革。2016年12月出台的“十三五旅游发展规划”中则提出要大力推进旅游产品创新,扩大旅游新供给。一场围绕旅游消费业态升级,转变发展理念的行动已经在路上。

## 新消费催生“旅游+”新业态

过去一年,旅游供给侧结构性改革深入推进,“旅游+”成为旅游业与其他产业融合发展的新模式,湿地旅游、中医药健康旅游、体育旅游、冰雪旅游、工

业旅游、森林旅游、研学旅游等争相发展,旅游的功能得到极大扩展,也为人们旅游消费提供了新的选择。

以研学旅游为例,我国研学旅游在教育政策推动下获得了迅猛发展。数据显示,我国游学人次自2014年后迅速增长,境内游学人数由最初的140万将增长至2017年的340万,境外游学人数由2014年的35万将增长至2017年的85万。游学市场一年比一年火热。低龄化已成为国内游学市场的一大特征,家长对孩子游学侧重点考虑更加理性。

作为人们追求极致精神满足的代表,近年来以极地旅游为代表的高端旅游获得了爆发式增长。以登陆南极的中国游客数量为例,从2008年的不足100人次到2016年的3944人次,九年间增长了近40倍,中国已成为全球第二大赴南极旅游客源地。

执惠旅游的调查显示,2017年国内多家极地高端旅游企业都表示舱位采购规模继续扩大。中国旅游协会导游、执惠旅游承办的首届中国极地旅游论坛上,与会嘉宾也普遍认为平民化、年轻化、个性化旅游时代已经到来。

国家旅游局旅游规划专家王兴斌表示,2017年国内旅游业保持了中高等速度增长,这离不开宏观经济大环境的支持,人们收入增加,日益富裕,文化品位提升,对更高层次的消费内容自然会扩大,更加注重生活品质。

值得关注的是,新业态的出现反映了消费升级带来的消费需求变化。但是,人们对优质服务、产品的评判标准却没有变,反而更加挑剔,这要求企业在快速发展过程中需要时刻高标准、严要求,为消费者提供质量信得过的产品和服务。

## 提升发展质量迫在眉睫

近40年来,我国旅游业从空白发展到如今全球规模最大,成为旅游大国,成就不可谓不大,但这只是规模和数量上的领先,现阶段还称不上旅游强国,在发展速度、数量和质量、效益之间还存在不平衡的问题。

2017年就发生多起旅游服务质量问题,比如曾引起网络热议的五星酒店客房清洁问题,多家知名高星级酒店被曝“床单枕套不及时更换”“马桶里洗抹布”“用马桶刷刷杯子”等,这些事



情竟发生在五星酒店,令人瞠目结舌。此中原因之一便是外部监管不够,处罚力度不足,涉事酒店违法成本低,导致酒店太过于追求利益最大化。

根据去年12月份公布的《2017第二季度全国星级酒店经营情况平均指标统计》数据,全国三星及以上酒店整体平均出租率不足60%,即使北京、上海这些地方,三星及以上的酒店整体平均出租率分别只有65.5%和69%。根据国内高星酒店行业运营情况来看,平均出租率低于70%基本意味着处于微利甚至亏损状态,国内高星级酒店企业生存状况堪忧。

王兴斌认为,这些年国内酒店业发展速度、数量上去了,但发展质量和效益没有提上来,许多星级酒店处于亏损境地,这是目前国内酒店业面临的现实困境。在缺乏良好经济效益情况下,酒店经营者则缺乏提供高质量服务的动力,出现心有余而力不足的现象,如此则会陷入恶性循环。

管中窥豹,从酒店业存在的问题就能看出旅游产业发展在高速增长下的服务质量的缺失,而诸如景区宰客等问题更是层出不穷。而当前旅游市场,企业承担着市场服务主体的作用,在激烈的市场竞争中,盲目追求市场规模而忽视了对产品、服务的质量。

王兴斌认为,未来旅游企业扩张要慎重,不要盲目追求快、求大,一定要重视效益,练好内功,不断提升经营管理水平才能走的更长远。业内专家也普遍认

为,中国旅游产业要想更健康发展,提升质量远比注重发展速度更为重要。

目前,旅游产业仍是民间资本投资比例占比最高的产业之一,2017年火热的旅游产业投资让业内人士欢欣鼓舞。巅峰智业创始人刘锋表示,“过去一年旅游投资比较火爆,原来以为是虚火,但去年跟以往不同的是旅游投资真的火了,许多投资者、开发商动真格,开始干了,口号少了。所以去年整体的旅游投资势头很猛。”

展望2018,刘锋预判,热点还会继续受到追捧。他认为,与旅游相结合的跨界创新项目将会成为焦点,“比如康养、体育旅游、户外运动、特色小镇、田园综合体等”。此外,与乡村振兴相关的旅游投资仍是旅游投资热点,同时旅游与科技方面的结合也会有一些新的进展。

2017年是公布和全面实施“十三五旅游发展规划”的全面开局之年,也是提出建设世界旅游强国三步骤发展战略,开启旅游发展的新目标、新征程的一年。结合国家经济宏观政策我们不难看出,旅游产业与生态建设、乡村振兴、新型城镇化、产业转型升级都有着紧密的结合点,特别是地方政府推动发展方式转变、经济结构调整,这将带来旅游业新的发展机遇。业内专家表示,在新的理念下,2018年,我国旅游业将继续成为我国新常态下转型升级发展的风向标。

据新华网

# 国内钢价继续下跌 铁矿石价格有所上升

虽然跌幅有所收窄,但国内现货钢价仍处在下行通道。特别是近期国内出现大范围雨雪天气,需求端更见萎缩。铁矿石市场有所反弹,但港口进口矿库存再次刷出新高。

据国内钢铁资讯机构“我的钢铁”提供的最新市场报告,在2018年的第一个交易周内,国内现货钢价综合指数报收于155.44点,一周下跌1.88%。钢价整体还是继续处在下跌的通道内,但跌幅较之前有所收窄。

据分析,在建筑钢材市场上,价格持续下跌。全国主要市场的主流规格螺纹

钢均价为每吨4295元,一周跌157元。钢材期货市场一度曾有震荡走强的迹象,但现货钢市的成交依然偏弱,只有局部地区低价位的成交尚可。随着国内大范围雨雪天气来袭,市场成交明显缩量,商家报价持续松动。

在板材市场上,价格整体下行。其中,热轧板卷价格震荡下行,全国主要市场主流规格的热轧产品市场均价为每吨4308元,一周下跌45元。中厚板价格震荡下跌,全国主要市场主流规格的普中板平均价格为每吨4257元,一周下跌32元。目前,从整个钢材市场来

看,社会库存不仅是“不降反升”,而且升幅在加大。在需求偏弱的情况下,商家出货的压力不断加大。

铁矿石市场则处在稳中有升的运行态势中。据“西本新干线”的最新报告,在国产矿市场上,节后河北地区铁精粉价格小幅上涨,吨价涨幅在10元左右。近期部分地区高炉开工率有所回升,对铁矿石的需求有所好转。而国内矿山的开工率维持低位,矿山低价出货的意愿不强。进口矿价格连续上涨,截至1月4日,普氏62%品位铁矿石指数为每吨76.4美元,较节前上涨

据新华网

# 汽车业新一轮合资潮:跨国车企“抢嫁”本土品牌

随着中国新能源汽车市场的不断壮大和自主品牌的崛起,跨国车企一改过去的观望态度,纷纷“抢嫁”本土品牌,在中国市场展开了新一轮合资。

## 新能源车领域爆发合资潮

近一段时间,跨国车企在中国市场展开了新一轮合资,新能源车成为合作的主要内容。

2017年12月15日,华晨与雷诺组建的全新合资公司——华晨雷诺金杯汽车有限公司在沈阳正式成立。另一公司业务主要涉及轻型商用车和新能源汽车领域。

通过建立新的合资公司,华晨金杯与雷诺汽车将在新能源汽车和轻型商用车技术开发、产品研发及市场销售等方面,展开全方位合作。在新合资公司的产品规划中,当下仍以金杯产品为主,同时逐步引入雷诺的相关技术,对金杯、华颂等产品进行更新换代,部分老旧产品逐步淘汰。新合资公司的第一款车型 Master 预计在2020年上市,可能与新能源车同步导入,和金杯预计也将在2020年前后导入新车型。

事实上,除华晨与雷诺这对组合外,不少跨国车企已与国内汽车企业组建了主要生产新能源汽车的新合资公司。例如,早在2010年,戴姆勒集团就与比亚迪汽车合资成立了腾势汽车公司,专门生产纯电动汽车产品。

而在刚刚过去的2017年,更是发生了多起跨国车企与本土品牌的合资事件:

2017年6月1日,安徽江淮汽车集团股份有限公司与大众汽车集团于德国柏林正式签署合资企业协议。合作双方将共同成立一家股比各占50%的合资企业,进行新能源汽车的研发、生

产和销售并提供相关移动出行服务;

同日,北京汽车集团有限公司与合作伙伴戴姆勒股份公司签署了一份框架协议,双方宣布将通过在华对新能源汽车领域的投资,进一步加强双方的战略合作;

2017年8月22日,福特汽车宣布已与安徽众泰汽车股份有限公司签署了一份合作备忘录,2017年11月,新合资公司——众泰福特汽车有限公司正式成立,将打造一系列采用合资公司自主品牌经济型纯电动乘用车产品。

2017年8月29日,雷诺日产与东风新设立合资公司,在出资比例方面,东风为50%,雷诺和日产各出资25%,共同开发纯电动汽车。

此外,在新能源汽车整车领域出现合资潮的同时,新能源汽车零部件领域的合资潮也已悄然开启。

2017年9月中旬,国际变速箱巨头采埃孚宣布和北汽集团子公司海纳川筹备成立电动汽车合资企业,为中国市场生产电动汽车部件;2017年10月19日,华域汽车公告称,已与全球最大的汽车零部件制造商之一的麦格纳签署合资协议,共同开发电驱动力系统。

## 市场与政策成新合资主因

中国汽车工业协会发布的最新数据显示,2017年前11个月,我国新能源汽车产销双双超过60万辆,同比增长分别达到49.7%和51.4%。其中,纯电动汽车产销分别完成53.2万辆和50.4万辆,同比增长达到56.6%和59.4%。

中汽协副秘书长叶盛基表示,按照这样的速度,2017年新能源汽车销量有可能突破70万辆大关,新能源汽车已成为中国汽车产业的战略重点。

业界人士认为,面对中国新能源汽车市场的巨大商机,任何一个跨国车企

都没有理由忽视。跨国车企此次与本土企业合资,就是为了抢占中国的新能源汽车市场。而中国政府重视发展新能源汽车,特别是重视发展电动汽车的决心,也更加坚定了跨国车企的信心。

与此同时,即将出台的双积分政策也倒逼跨国车企不得不将发展重心更多地放在新能源汽车上。

过去很长一段时间,活跃在国内新能源汽车市场的一直只有本土车企,跨国车企迟迟按兵不动。不过,按照即将出台的《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源积分并行管理办法》(即“双积分政策”)要求,车企必须拥有一定比例的新能源积分,如果油耗积分过多导致新能源积分为负数,车企下一年度将直接停产。

正是在政策和市场的双重推动下,雷诺、大众、福特、奔驰等著名跨国车企,看上了江淮、众泰、北汽这些本土企业,急忙“联姻”。

目前,一些跨国车企正在将其新能源汽车产品引入现有的合资企业,而另一些跨国车企则选择寻找新的合作伙伴,推出全新的电动车品牌。

但中国汽车技术中心首席专家吴松泉认为,对跨国车企来说,电动车的开发成本非常高,所以在国内找一个能把成本降到最低的中方合作伙伴,就成为了很好的解决办法。

## 在新一轮合资中抢占先机

与过去以市场换技术为目的的合资潮不同,面向新能源汽车领域的新一轮合资潮彰显了本土品牌的崛起。

在华晨与雷诺组建新合资公司的新闻发布会上,雷诺集团董事长兼首席执行官卡洛斯·戈恩表示,“中国不仅是全球最大的汽车市场,也是汽车行业的风向标。”这说明,经过三十多年的发

# 多地试水探索“自动驾驶” 智能化交通还有多远?

日前,一则北京首条自动驾驶测试路落地亦庄的消息,让公众将目光再次聚焦自动驾驶领域的发展。

记者注意到,近年来,除北京外,包括深圳、上海等多座城市纷纷在车辆自动驾驶领域“试水”,地方及国家层面也陆续出台相关文件,研究和规划未来智能汽车相关领域的发展。

## 多地“试水”自动驾驶 北京将建自动驾驶测试路

1月3日,北京市交通委相关负责人介绍,北京首条自动驾驶测试路将落地亦庄。

据悉,除了部分试点道路,未来,北京将对道路设施进行改造,推广无人驾驶技术,让“车路协同”。此外,北京还将对道路的信号、标志、标线等进行改造,让无人驾驶车辆可以识别。

其实,在车辆自动驾驶领域“试水”的城市并非只有北京,上海、深圳、重庆等地近年来也有所行动。

例如,中国首个“国家智能网联汽车(上海)试点示范区”封闭测试区早在2016年6月就在上海嘉定正式开园。该示范区可为无人驾驶、自动驾驶和V2X网联汽车提供众多场景的测试验证。上海由此成为中国首个智能网联和无人驾驶试点城市。

2017年12月2日起,搭载“智能驾驶公交系统”的深圳巴士集团公交车开始进行试验运行。测试线路全程1.2公里,车速10至30公里/小时,途中设有海梁、深巴、福田3个站。

此外,2017年12月,重庆市经信委也透露,重庆将分三期建设首个全阶段智能网联汽车测试示范区。据介绍,该示范区三期工程拟于2019年在两江新区、渝北区等区域,建成融合5G通信,覆盖城市、山区、高速、隧道和桥梁等道路场景的开放道路测试试验区。

## 地方出台规范:北京发布首个自动驾驶路试细则

随着自动驾驶技术进入人们视野,其是否违法违规也引发人们讨论。

目前的《道路交通安全法》还没有把无人驾驶和机器人驾驶的问题纳入,按照目前道交法规定,机动车必须由合格的驾驶员按规定进行驾驶。此外,在道路交通的设备、指挥以及引导方面,自动驾驶领域还处于空白。

有法律人士此前曾分析,因为法规盲区,无人驾驶可视为一种危险驾驶行为,一旦自动驾驶失控导致严重后果,车内乘员或要承担相应的法律责任。

不过,在地方层面上,已经有一些指导性规范出台。

去年12月,北京市交通委发布了《北京市关于加快推进自动驾驶车辆道路测试有关工作的指导意见(试行)》和

《北京市自动驾驶车辆道路测试管理实施细则(试行)》两个文件,这也是全国首个关于自动驾驶道路测试的指导规范。

上述《指导意见》和《实施细则》规定,在中国境内注册的独立法人单位,可进行自动驾驶相关科研、定型试验,可申请临时上路行驶。申请道路测试须具备自动、人工两种驾驶模式,可在两种模式间随时切换。

在路测阶段,不管车辆是否能完全自动驾驶,必须配置驾驶员应急。具体为,每辆车都要配备有一定驾龄经验、熟悉自动驾驶系统的测试驾驶员,正常情况下,测试驾驶员监控车辆的运行,在特殊或紧急情况下,由测试驾驶员接管测试车辆进行驾驶操作,确保车辆行驶安全。此外,测试的车辆还必须安装监管装置,可以随时监测驾驶员的驾驶行为。

有评论分析称,北京市通过这份指导意见,明确表达出了一种支持新技术,理解新技术的态度,切实为自动驾驶技术的实验提供了平台和政策支持。

## 多部门释信号 研究探索自动驾驶相关领域

记者注意到,除了地方层面,近半年来,国家层面对外公布的一系列文件中,也释放出探索规划自动驾驶的信号。

去年7月,国务院发布的《新一代人工智能发展规划》明确,发展自动驾驶汽车和轨道交通系统,加强车载感知、自动驾驶、车联网、物联网等技术集成配套,开发交通智能感知系统,形成中国自主的自动驾驶平台技术体系和产品总能力,探索自动驾驶汽车共享模式。

9月,国家发改委透露,已启动国家智能汽车创新发展战略起草工作。11月,交通运输部公布的《关于全面深入推进绿色交通发展的意见》也提出,在“自动驾驶”等领域尽快取得一批突破性科研成果。

在平台建设方面,工信部2017年12月发布的《促进新一代人工智能产业发展三年行动计划(2018-2020年)》,设定了到2020年建立可靠、安全、实时性强的智能网联汽车智能化平台,形成平台相关标准,支撑全国自动驾驶等目标。

前不久,在2018年全国交通运输工作会议上,自动驾驶也成为高频词。会议提出,把握自动驾驶等新需要,推动交通基础设施数字化、网联化、智能化发展,加快建设和形成装备与设施协同的数字化交通基础设施。

此外,会议还强调,提前研究自动驾驶等新技术的就业替代效应,培养一支知识型、技能型、创新型的劳动者大军,培育合格的交通强国建设者。

可以预见,未来,自动驾驶汽车真正走进你我生活,或已不再遥远。

据新华网

# 银监会两天三策防范商业银行风险



监管层防范金融风险,弥补监管短板呈加码态势。银监会6日下发了《商业银行委托贷款管理办法》(下称《委托贷款办法》),这是继5日连续发布关于《商业银行大额风险暴露管理办法》公开征求意见稿、《商业银行股权管理暂行办法》之后,再次强化对金融风险管理。

根据《委托贷款办法》,商业银行不得接受下列资金的发放委托:受托管理的他人资金、银行的授信资金、具有特定用途的各类专项基金(国务院有关部门另有规定的除外)、其他债务性资金(国务院有关部门另有规定的除外)、无法证明来源的资金。

“简言之,委托人必须以自有资金委托贷款。”国有银行相关业务人士表示。他认为,上述有关受托资金来源约束意味着:资管产品不能委托银行放贷;委托人不能借用借来的钱委托放贷,包括企业或个人不能用贷款资金再委托放贷套取利息;不能挪用资金用来委托放贷。

新规尤其明确贷款用途不得用于五大类不符合国家法律法规、宏观调控及产业政策的规定,尤其是不得用于股本权益性投资或增资扩股(监管另有规定

除外),以及不得用于债券、期货、金融衍生品、资产管理产品投资的重点规定。

“这使得委托贷款业务能够更好厘清边界、回归本源、服务实体,可以降低金融过度杠杆化以及避免委托贷款用途异化等风险隐患,具有很好的监管和指导作用。”多位银行业相关人士对记者表示。在他们看来,本次《委托贷款办法》对委托贷款的资金来源和资金用途做了严格限制,对市场主体影响较大。一是券商、基金子公司资管计划等非标准通道难以以为继,二是房地产、地方融资平台等以往委托贷款的重点投向领域,此次会受到严格限制。

事实上,监管层强化金融风险管理的举措还体现在了5日发布的商业银行股权管理和大额风险暴露管理上。

“部分商业银行在授信中‘垒大户’,搭便车”现象有望改观。“国有银行人士表示。而在银监会相关负责人看来,新规明确了单家银行对单个企业/集团的授信总量上限,进一步规范银行同业业务,有助于引导银行将更多资金投入实体经济,提高中小企业信贷可获得性,改善信贷资源配置效率。

据《经济参考报》