

7月1日起全国铁路调图 复兴号日开行量增至170.5对

记者从中国铁路总公司获悉,2018年7月1日零时起,全国铁路将实行新的列车运行图,16辆编组“复兴号”动车组首次投入运营。调图后,全国铁路“复兴号”动车组日开行数量将由现在的114.5对增加到170.5对,可通达23个直辖市、省会城市和自治区首府。

据中国铁路总公司有关负责人介绍,“复兴号”动车组2017年6月26日投入运营以来,以其良好的乘车体验广受旅客欢迎,车票供不应求,但因每列编组仅为8辆,运力为576人。春运等高峰期,铁路部门将2列8辆编组“复兴号”重联运行,以增加运力。根据旅客需求,

铁路部门研制生产了每列16辆的长编组“复兴号”动车组,每列定员达到1193人,是8辆编组“复兴号”的2倍,也可方便旅客在全列车内通行。

这位负责人介绍,新的列车运行图实施后,长编组“复兴号”动车组计划在京沪间每日投入运行3列,开行“复兴号”动车组列车6趟,车次分别为上海虹桥至北京南G2/3次、G10/11次、G118/149次。后续,将安排16辆长编组“复兴号”动车组在京广、沪昆高铁等线路上开行。

据新华社

74家重组概念股预报业绩 14家上半年仍将亏损

据Wind数据统计,截至6月7日,两市的重组概念股中,有74家发布了半年报预报,49家公司预测,今年上半年净利润同比有不同程度的增长,(以预告净利润最大变动幅度这一指标排序,下同),但是,也有14家公司预测,今年上半年将出现亏损。

从预报类型来看,有12家公司预计扭亏;从公司类型来看,有6家ST类公司出现在这49家公司中,不过,有4家ST公司将继续亏损。

这些亏损的公司,对于上半年业绩亏损的原因进行了解释,综合来看,经营状况未能好转,是主要原因,公司产品售价将下降,毛利率同比降低,且导致存货减值损失计提同比增加;建设项目持续支付款项,带息负债增加,导致利息支出同比增加。“上半年原材料价格较同期上升,产品毛利水平下降;受汇率变动影响,上半年度汇兑损失增加。”

还有公司在解释中提及,虽然公司合并了新的企业,“预期对公司2018年半年度财务报告的营业收入有较大改善,但因设备2017年购入,现在仍处于产能爬坡期,预期二季度主营业务利润仍为亏损;同时,另有项目二季度仍处于建设期,营收贡献有限,以上诸因素导致上半年业绩亏损较大。”

不过,有的企业亏损,也有企业预测上半年业绩将大幅增长,预计净利润同比增长超过100%的有24家公司,这些公司中,有10家左右的公司预计同期净利润将超过1亿元(按预告净利润下限这一指标排序,下同),此外,还有7家公司,预计同期净利润不会超过1000万元。

在这74家公司中,不少公司预计上半年净利润增幅较大,原因则和此前并购的事项有关,“并购公司经营良好,为公司整体业绩提升带来积极影响。”

不过,净利润同比增长之下,也有企业在上半年预计将获得的净利润金额“少得可怜”。

震客环保在一季度报告中预测,2018年二季度扭亏,净利润约为50万元至150万元。业绩变动的原因,公司解释为,因报告期内受行业环境及PET进口禁止相关政策的影响,公司有色聚酯纤维毛利率,有色纱线的毛利率上升等综合影响所致。

需要注意的是,还有几家公司,业绩预测显示,是在盈利与亏损之间“骑行”。例如,神开股份称,对于今年上半年的业绩预测内容为不确定,预计今年上半年的净利润在-300万元至300万元之间,对于业绩变动的原因,公司称,是因为报告期内,公司承接的订单上升,预计公司销售同比回升,导致本期利润较上年同期有所增长。

据新华社

财经现场

提示

中国物资再生协会再生塑料分会副会长王永刚表示:第一就是老百姓首先要少消费,绿色消费;第二就是要重复利用;第三要提倡回收,怎么让它更好地回收,最后实在不行再进入生活垃圾填埋或者焚烧。

“限塑令”尴尬: 三大外卖平台年消耗73亿个塑料包装

外卖叫多了,“限塑令”尴尬了……一年至少消耗73亿个塑料包装!

2008年6月1日起,我国发布限塑令,在全国范围内禁止生产、销售、使用厚度小于0.025毫米的塑料购物袋。

到今年,“限塑令”已经发布十年了,调查发现,在商场、超市按照规定严格执行,但在菜市场,不合格的塑料袋还是屡禁不止。

商超使用量下降 菜市场难杜绝

记者在北京几家大型超市看到,超市使用的塑料袋基本上都印了尺寸规格,塑料袋的厚度都符合“限塑令”的要求。结账时,塑料购物袋也都有相应价格。

记者也发现,很多消费者都有很强的环保意识,来超市购物时自己携带购物袋。

数据显示,限塑令实施以来至2016年,全国商超塑料袋使用量普遍减少2/3以上,累计减少塑料购物袋140万吨左右。但是在菜市场这样的小型商贸市场里,个体经营者免费提供塑料袋的问题仍普遍存在。

效果打折扣原因多 快递外卖消耗成增量

经过十年的努力,“限塑令”虽然取得了一定成果,但受价格因素、新增需求等多方面原因的叠加,效果也逐渐减弱。目前,大家并没有明显感受到塑料垃圾废弃和污染的减少。



在各大超市,虽然使用塑料袋需要收取一定费用,但是选择付费的年轻人消费者仍不在少数。据了解,10年前“限塑令”出台时,我国城镇居民人均可支配收入15781元,而去年为36396元,但塑料袋的价格却与10年前持平,因此收费对消费者来说约束有限,并且现在由于快递外卖的兴起,塑料垃圾还出现了增量。

从2008年限塑令开始实行到2016年,全国主要商品零售场所所使用的塑料购物袋,共节约了约700亿个,平均计算下来每年大概节约87.5亿个。但是如今,快递包装和外卖盒越

来越多,成了新的问题。据统计,2016年全国快递行业消耗塑料包装约147亿个,而国内三大外卖平台一年至少消耗73亿个塑料包装,加起来远远超过每年节约下来的塑料购物袋。

林业环保科技股份有限公司包装事业部总经理杨刚表示:之前做超市的背心塑料袋,后来停产了,因为随着国家的限塑令,要求市场上要减少这种袋子的使用。快递袋从去年开始,去年大概用了不到1亿条,今年的年产量大概4亿条。

除了这些问题之外,现有的有偿使用,实际上也为商家提供了可观的

利润。记者了解到,多数塑料袋的批发价格每个仅为几分钱,外卖盒的成本也不到1元,均远低于商家收取的费用。在有利可图的情况下,商家减少使用塑料包装的动力不足。

回收处理难 限塑仍需从前端入手

在“限塑令”当中也提到,要提高废塑料的回收利用水平。但在现实生活中,面对大量消耗的塑料包装和塑料垃圾,我们是否有办法能进行高效率的回收处理呢?

在北京东城区的一个垃圾资源回收站里,每天都有专门负责的工作人员,从周围社区回收各种各样的垃圾。但是,其中回收的塑料制品所占比例非常低,大概只有9%左右。

北京天龙天洁再生资源回收利用有限公司总经理刘权认为,主要是居民喝水的塑料瓶,还有一些油壶。塑料袋如果污染以后是不可回收的,还有一些塑料袋的回收成本非常高,目前这些袋子还没有一个正常的渠道进行消纳,回收起来非常困难。

据了解,目前大部分塑料袋底部印有回收标志,是可以回收和再生利用的,但是因为居民不注意垃圾分类,回收困难,只能进行焚烧或者填埋,这也对环境产生污染。事实上,国际上对塑料污染治理着力点都是限制使用。今年5月,欧盟就提案将立法扩大“限塑”范围,全面禁止塑料餐具。专家表示,我国限塑环保也应当从消费使用行为入手。

据央视财经

移动支付 如何平衡便捷与安全



“移动支付风险正逐渐成为主要的支付风险类型。”日前,中国支付清算协会副秘书长马国光在移动支付安全与创新研讨会上指出了行业所面临的挑战。当下,移动支付亟待与便捷与安全之间找到平衡点。专家认为,加大大数据建设可更高效地帮助消费者在支付时证明“你是谁”。

移动支付连续多年保持高速增长,渗透了居民交通出行、消费购物、日常缴费等方面,为百姓生活提供了便捷高效的服务。

中国人民银行的统计数据表明,一季度,银行业金融机构共处理移动支付业务109.63亿笔,金额70.82亿元,同比分别增长17.84%和16.76%;非银行支付机构处理网络支付业务1101.91亿笔,金额51.13亿元,同比分别增长13.4%和93.15%。

“移动支付在改进体验、便利百姓的同时,其风险也随之发生变化,呈现出隐蔽性、复杂性、交叉性等新趋势。尤其是移动支付账户盗用和欺诈时有发生,给用户资金造成一定损失。”马国光表示,移动支付需要安全升级,跟得上效率的提升。

中国银联年初发布的移动支付安全调查报告显示,八成以上的受访者通常使用二维码扫码支付,近五成人群即使在二维码来源不明的情况下,仍会因为优惠信息扫码。“一些消费者扫了‘李鬼’二维码被钻了空子,有的扫了来源不明的二维码被植入木马病毒,还有人贪图扫码注册账户的赠品而导致个人信息被窃取。”中国银联云闪付事业部张源说。

目前,大数据技术的运用已成为市场机构颇为重视的风控方案。招商银行零售网络银行部总经理助理刘波介绍,通过大数据分析,支付机构和风控机构支付的时间和地点、登录的移动设备和时长、浏览的习惯和喜好,更高效地判断“你是谁”。

工商银行网络金融部合作处处长谢翔表示,以前,银行想通过电子证书和密码器这种强认证方式把风险控制在支付前,但安装硬件大大影响了客户的支付体验。“现在,各家机构在安全方面都尽量做到无感,对涉案账户进行黑名单管理,加强中后台的数据分析,通过大数据发现可疑交易。”

“在大数据时代,移动支付的安全离不开数据隐私保护。”蚂蚁金服安全管理部总监郑亮表示,从数据留存、数据展示到数据使用,再到数据核算,需要全流程进行保护,防止数据泄露危害消费者支付安全。

据新华社

新能源产能过剩日益凸显 90%造车新势力将遭淘汰?

提示

长安汽车总裁朱华荣预测,未来3—5年,车企的关停并转,兼并重组将不再是新闻,大部分的汽车品牌将被无情地淘汰,其中90%的造车新势力将成为先烈,而这甚至还是理想的结果。

重庆车辆检测研究院有限公司(国家客车质量监督检验中心)新能源汽车专业副总工程师叶磊统计的由发改委核准的15家造车企业,其产能总计约为90万辆,相比外界对造车新势力建设速度的质疑,更令其担忧的是目前我国新能源汽车行业日益凸显的产能过剩风险。

伴随部分造车新势力开始进入交付期,业界对其的关注度正与日俱增。在“2018(第九届)全球汽车论坛”上,造车新势力无疑成为众多热点中较为引人注意的一个。

未来3—5年 90%造车新势力将被淘汰

造车新势力的兴起,很大程度上源于其背后资本力量的推动。在长安汽车总裁朱华荣看来,资本市场的高度重视,必将带来汽车产业新一轮的大发展;但同时也将改变整个汽车产业的竞争格局,对产业的长远发展带来众多挑战。“过度的投资或者过度的竞争都会带来社会资源的浪费或者一系列后遗症。”

据朱华荣介绍,目前,国内共有汽车企业180家,其中32%(57家)的销量为零;在96家乘用车企业中,20%的销量为零;在118家中国乘用车品牌中,16%的销量为零。从另一方面来看,在乘用车市场中,排名前十的车企市场占有率已经达到87%,而在工信部

注册的新能源车企累计达到503家,其中16家拿到发改委的核准目录,6家通过工信部审核。由此可见,大量的车企经营状况堪忧,且市场集中度越来越高。

基于以上数据,朱华荣预测,未来3—5年,车企的关停并转、兼并重组将不再是新闻,大部分的汽车品牌将被无情地淘汰,其中90%的造车新势力将成为先烈,而这甚至还是理想的结果。

“汽车产业是一个技术资金密集型的企业,需要综合多种学科和管理体系,是令人敬畏的,光有钱是造不了车的。资本的进入并不会破坏产业竞争和发展的规律,对于某些投机者和搅局者来说,汽车产业将会是他们的铁饭碗”,朱华荣坦言。

兼并重组渐起 新能源产能过剩日益凸显

对此,重庆车辆检测研究院有限公司(国家客车质量监督检验中心)新能源汽车专业副总工程师叶磊认为,“接下来会看到很多传统企业在兼

并重组或者收购一些不具备造车能力的造车新势力。但从长期来看,对新型造车企业并不是约束,反而有一个良好的发展环境。”

叶磊统计的由发改委核准的15家造车企业,其产能总计约为90万辆,相比外界对造车新势力建设速度的质疑,更令其担忧的是目前我国新能源汽车行业日益凸显的产能过剩风险。

据《新能源汽车蓝皮书》(2017)规划,至2020年新能源汽车企业目标(包含传统汽车企业以及造车企业)产能将达到609万辆左右,相比2017年的55.6万辆将大幅增加。另据工信部牵头编制的《汽车产业中长期发展规划》(2020年我国新能源汽车总产能将达到200万辆。届时,我国新能源汽车产能将达到销量的3倍之多。

叶磊认为,国家发展改革委5月下旬发布的《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》也正是基于这一原因,“接下来会看到很多传统企业在兼

据新华社