

春运火车票15日开始发售

近六成车票网上购买将无需验证码



为期40天的2017年春运将于1月13日开始,按照30天的预售期,春运首日火车票将从本月15日开售,热点地区的抢票高峰将在本月下旬出现,预计1月20日左右将出现首个全国范围的客流高峰。

预计发送旅客3.56亿人次

增加3156万人次,增长9.7%。

2017年春运,全国铁路安排开行3570.5对图定旅客列车。在此基础上,节前增开566对旅客列车,其中增开动车组列车236对;节后增开698对旅客列车,其中增开动车组列车308对。为此,2017年铁路春运客运能力大幅增长,节前、节后日均运能分别增长7.5%、7.1%。春运图定旅客列车和增开旅客列车的车票均于12月

15日开始发售。

据铁总有关负责人介绍,2017年春运,铁路部门将发挥“四纵四横”高铁成网及3200多公里新线运力优势,让回家的路更畅通。目前,全国铁路运营里程已达12万公里以上,其中高速铁路超过2万公里,西部地区铁路超过5万公里。

2017年春运,全国铁路客运能力同比增长7%以上。

进一步方便旅客购票

为进一步方便旅客购票,全国铁路共设车站人工售取窗口10267个(其中取票窗口2897个),自动售取票机11233台,代售点15443个(其中乡镇代售点6127个),电话订票119000线,增加乡镇代售点769个,增加自动售取票机2397台。12306网站开发在列车运行过程中实时查询旅客购票信息的功能,从2017年1月1日起进一步完善实名

制火车票挂失补办办法,增加旅客在列车上和到站检票前丢失火车票的补办服务。

另外,全国铁路公安机关自12月1日组织开展了打击倒票的“猎鹰-2017”行动以来,截至目前,共破获倒票案件147起,打掉倒票团伙窝点16个,查缴车票1.2万余张,收缴假票8000余张。

(新华社北京12月10日电)

万科试水众筹自持能破高房价?

近期,北京土地市场再次引发关注。最近的一次土地出让中,北京市将土地供应方式改“价高者得”为“限房价、竞地价、竞自持、评方案”,最终出让价格远低于预期,但住宅部分开发商百分之百自持不得销售,其中位于海淀永丰的两块地被万科收入囊中。“企业自持地块的推出是房地产供给侧改革的有益探索,将颠覆房地产市场的传统认识和既有模式,擅长创新的万科要探索用众筹模式控制居住成本,与政府一道为高房价破题。”万科集团副总裁、北京区域首席执行官刘肖在接受记者采访时表示。

A 企业自持引导住房回归居住属性

在过去单一“价高者得”的出让方式下,由于土地供应紧张,地价畸高,一线城市的住宅项目“被高端化”,房价地价陷入联动上涨的困局。以企业自持商品住宅的形式出让土地无疑是两难困境中的一次制度创新。

中国土地勘测规划院副院长邹晓云认为,此次土地供应方式调整的积极意义在于探索用市场化手段解决部分买不起房的人的居住问题,需要关注的风险是开发商是否具备租赁房源的管理运营能力。

企业自持就意味着未来的产品价格标签是租金而非房价,直接反映的是居住成本。这一范本的成功打造和推广,将在市场中成为“可流通可重复利用”的稳定的住宅供应,不仅能够减轻当前的住宅供需压力,还有利于形成稳定的市场

B 百分百自持的账怎么算?

在当前北京炽热的土地市场,海淀永丰18号、19号地无疑热的发烫。但百分百自持的盈利模式又让很多开发企业望而却步。自持的帐怎么算?万科选择用众筹来破局。

刘肖表示,万科在这个项目的主导思路是从传统的“开发销售模式”转变到“经营服务模式”,通过众筹破局,运营解题,邀请众筹企业加入到开发环节,建成后共同持有,通过2B或2C的模式租赁。

这样,从一开始就把需求和供给对接,既解决了前期投资开发资金成本高的问题,也节省了推广销售等中间环节的高额成本。

刘肖透露:“这块地周边新房在售价格已经是8—10万元/每平米,自持的土地出让价格不到一半,相当于我们的租金回报

率已经比同项目高了两倍,因此设定的5%租金回报率的目标实现是有保障的。”

据了解,万科已经调研了中关村附近多家“高精尖”企业,多数企业对于共享资产增值收益和资产所有权的众筹方案非常感兴趣。

市场有需求,作为最重要的生产要素——土地、资金条件都具备,在刘肖看来,玩转百分之百自持需要的仅仅是转变盈利模式。而对项目盈利存疑的背后,是当前言必称转型的开发企业,是否从理念上真正接受告别超额利润,是否从经营管理水平上做好了向服务模式转型的准备,是否从产品业态上构成了在开发以外环节获取价值的产业链。

(新华社北京新媒体专电)

“退卡难”问题突出 高额工本费依然是谜 聚焦 公交卡 服务收费乱象

新华视点

近日,中国消费者协会通报36个城市公交卡办卡、退卡服务体验调查结果,服务限制条件多、收费不合理等问题普遍存在。记者调查发现,在一些城市,“退卡难”问题依然突出,各个环节限制条件多多。此外,有的城市对公交卡收取数十元工本费,而事实上其成本仅有几元钱。

办卡退卡皆限制条件多多,不退押金或余额情况较普遍

“补一张小小的IC卡要花3天时间,还得到不同网点跑两次,真是麻烦。”几个月前,南宁市民李先生补办丢失的市民卡,虽然卡补好了,但旧卡里的余额不能立即到账,还需要3天后到离他家很远的指定网点再次办理手续。

李先生的遭遇并非孤例。中消协调查显示,一些城市在办卡、退卡服务过程中设置了诸多不合理限制条件。

在发卡环节,个别城市不够及时。如呼和浩特申请办卡7天之后才能取卡;在充值环节,一些城市限制最低充值金额,并要求按5或10的倍数充值;在挂失环节,南宁等城市

规定挂失后72小时才能生效。其中,反映问题最集中的是退卡环节。部分城市不能随时退卡。海口、兰州、呼和浩特须持卡满6个月才能退卡;南宁须持卡3个月后才能退卡,而如果卡片损坏,则余额要3天后才能到指定网点领取。

此外,押金或余额不退的情况较普遍,即使在卡片完好的情况下,青岛、长春、银川、乌鲁木齐只退卡内余额,不退押金。在重庆,如果卡片折损、卡号不清无法识别,则押金和余额均不退。

除设置各种限制条件外,一些城市还违规收取不合理费用。南京市市民卡公司规定,办理

“金陵通”公交卡要收取功能服务费20元,而且不能退卡。“以前收押金还可以退,现在这个所谓‘功能服务费’则是直接收钱了。”南京市张先生说。

南京市消费者协会一名负责人表示,根据集成电路卡应用和收费管理办法,为控制发行费用可按照一定标准向用户收取押金,但“公交、供水、供气、供电、铁路、邮电、交通等公用性业务的行业或具有行业垄断性质的企业提供生产经营业务,推广使用IC卡所需费用,通过对用户的业务价格补偿,不得向用户单独收取费用。”南京市市民卡公司的做法,涉嫌在垄断领域以垄断价格侵害消费者利益。

工本费或押金明显高于成本,押金利息去向不明

今年4月至10月,全国工商部门开展了整治公共企业限制竞争和垄断行为的专项执法行动,其中明确,公共交通企业收取的工本费或押金不能明显高于成本价。

而目前,在全国很多城市,消费者在办公交卡时都需要缴纳押金或工本费。由于没有全国统一标准,各地收取的押金在10元至30元不等,异形卡及纪念卡另有更高额度收费标准。一些城市还在办卡或退卡过程中收取工本费,数额为6元至15元不等。

那么,一张IC卡的成本究竟有多少?记者近日以采购一卡通的名义向生产企业咨询。其中一家企业表示,如果采购量超过100万张,每张成本1元

左右。另一家企业表示,成本2元左右。

一个可参照的案例是,今年7月,在未经物价局核准收取几千万元公交卡押金一事被曝光后,郑州市将办卡的押金从30元降至10元,其中因丢失、损坏等原因要求补发新卡的,按每张卡6元的标准向用户收取工本费。

中消协商品服务监督部主任皮小林说:“依据实际体验时有的城市退卡扣除6元工本费的口径,在被体验的36个城市中,有31个城市存在明显高于成本价收取工本费或押金的行为。”

这些巨额押金、沉淀资金产生的利息,是一个不小的数字。记者发现,多个城市的办卡须知中,都明确

充值金额“不计息”,而押金利息的去向也并不公开。

皮小林表示,公交公司没有自由处分押金及其派生收益的权利,其使用应当依照法律规定且需公开透明,公交公司不应当享受押金所产生的包括利息在内的各种派生收益。

中国农业大学法学院教授刘俊海表示,根据物权法中对“孳息”法律性质的界定,押金产生的利息应归押金的所有权人。“发卡企业的这种行为,已经涉嫌违反了不当得利的法律条款”。而按照民法通则规定,“没有合法依据,取得不当利益,造成他人损失的,应当将取得的不当利益返还受损失的人”。

(新华社北京新媒体专电)

集公交卡退卡处

退卡难

设置各种限制条件

入世15年 数字之变

15年前,随着卡塔尔多哈世贸部长会议上的一声槌响,中国成为世界贸易组织(WTO)第143个成员。

目前,中国已成为全球第二大经济体,世界第一大贸易国,世界第一大吸引外资国,世界第二大对外投资国……

从GDP贡献率看

2001年

中国实际GDP对全球贡献率为0.53%

对全球实际GDP增长率的拉动度为0.03个百分点

2015年

中国实际GDP对全球贡献率为24.8%

对全球实际GDP增长率的拉动度为0.6个百分点

从出口看

从进口看

中国货物贸易出口额由2001年的0.3万亿美元跃升至2015年的2.3万亿美元



增长了6.67倍
年均增长率为16.1%

增长了6倍
年均增长率为14.32%

从吸引外资看

中国实际利用外资规模

从2001年的496.7亿美元

增加到2015年的1356亿美元

是过去的2.7倍



从对外投资看

由入世之初的几十亿

到2015年的1456.7亿美元

占全球流量的9.9%

创下历史新高

金额仅次于美国,首次位列世界第二位



除了规模变化, 我国贸易结构不断优化

长期以来加工贸易

占据了我国总贸易额

约70—90%的比重

2015年下降到31.5%



2011年一般贸易

首次超过加工贸易

成为拉动出口的主要力量

跨境电商交易额

2012年2万亿元

2016年预计6.5万亿元



预计未来5年

中国进出口总额将达到8万亿美元

利用外资总额将达到6000亿美元

对外投资总额将达到7500亿美元

出境旅游将达到7亿人次

为世界带来更多的发展机遇

“中国入世的第一阶段主要是分享红利,第二阶段是红利互动,中国开始给予世界更多红利。”商务部研究院国际市场研究部副主任白明说。

从提出“一带一路”倡议,到发起成立亚洲基础设施投资银行;从积极稳妥推进人民币国际化,到借助G20峰会积极参与全球治理。随着越来越多“中国方案”和“中国智慧”的推进,国际人士认为,中国开始承担更多国际责任,为全球治理变革开拓新空间。

(据新华社电)
制图/孙发强