

热点直击

风波不断的网贷竞争更趋白热化

P2P“突围”路在何方

作为互联网金融重要的组成,告别野蛮生长的P2P(网贷),正面临日趋白热化的市场竞争。如何在竞争中立足?从参与专业展会与客户面对面,到搭建云交易平台,再到着眼细分市场推出创新产品,P2P谋求多元“突围”的脚步正日渐清晰。

新近发布的《中国P2P借贷服务行业白皮书2014》估算,2013年整个行业线上平台交易额高达约1100亿元人民币,较上年增长近8倍。不过,始自去年末的“跑路风波”,让一度野蛮生长的P2P陷入前所未有的信任危机,P2P们亟须重建信任、重塑形象。

在首届上海互联网金融博览会现场,各网贷平台纷纷派出精兵强将,普及网贷行业知识、推介自身经营模式和优势。事实上,参与专业展会并不是P2P主动“开放”,与投资者近距离接触的唯一方式。本月7日,知名P2P平台“你我贷”举行了首期开放日活动,邀请投资者前往公司实地考察。投资界人士表示,面对面的沟通交流,不仅可以使投资者对P2P的实力、运营模式和风控策略有更为深入的了解,也有助于提升其对P2P平台和整个行业的信任度。

博览会现场,刚刚正式上线的易联天下打出“国内首个金融资产云服务交易平台”的标签。易联天下还设置了一整套透明的资产评估和交易规则,以实现金融资产交易的快速撮合,精准填补市场空白。寻找市场的“短板”和空白,或是P2P成功“突围”的重要方向。

互联网金融平台“当天贷”日前上线。已经有越来越多的P2P从“全能平台”转型为专注某一细分市场的专业化平台。2012年底上线的“好帮贷”,就专攻车贷、装修等消费类贷款。对此,《理财》周刊总编辑周虎评价说,在行业监管趋于严格、利润空间逐步收窄的背景下,寻找细分市场的机会,或成为未来P2P竞争的新趋势。

文/新华社记者 潘清 (据新华社电)

非京籍入学审核释放加严信号

北京重申随迁子女

“五证”不全不予入学

据新华社电(记者丁静)北京市教委28日发布《随迁子女入学有关情况的说明》,重申随迁子女“五证”不全不予入学。

这是北京市教委今年入学季以来第三次强调随迁子女等非京籍儿童入学要求“五证”的信息。有关人士认为,这是北京市严格非京籍“五证”审核的信号。

《说明》指出,“五证”审核是为了更好地保障符合条件的进城务工人员随迁子女接受义务教育权利。根据相关政策,学生在流入地必须先具备入学资格,入学后才能建立学籍;在不合格学校就读的,不能建立学籍;没有学籍回户籍地就读的,户籍地学校必须依法接收并建立学籍。北京市将继续坚持非京籍“五证”审核要求。“五证”包括适龄儿童父母或其他法定监护人本人在京务工就业证明、在京实际住所居住证明、全家户口簿、在京暂住证、户籍所在地街道办事处或乡镇人民政府出具的在当地没有监护条件的证明等相关材料。

2014年,北京市幼升小和小升初被称为“史上最严”入学季。京籍儿童严格就近入学,而非京籍儿童则严格审核“五证”。一些家长反映,被很多人忽视的“暂住证”突然成为审核的“硬杠杠”,让不少家长措手不及。

现场

皖首座500千伏智能变电站投运



6月24日,安徽电网第一座新建500千伏智能化变电站投运,为2014年迎峰度夏注入了强劲动力。工程总投资约3.6亿元,其建成投运缓解了安徽北部电网紧张局面。张峰摄

本版编辑 王薇薇 徐达
美编 夏一
本版邮箱 jrbjrcj@163.com

近8年来最大范围铁路调图7月1日启动——

动车主力领跑 安全速度并重

视点

本报记者 齐慧

7月1日起,中国铁路将迎来近年最大幅度的列车运行图调整。调整之后,每天将有近5000列列车在密如蛛网的10万公里铁路线上穿梭运行。为什么要进行如此大范围调图?新图有哪些变化?列车安全运行如何保障?在新的运行图即将使用前夕,记者对这些问题一探究竟——

从7月1日零时起,全国铁路将实行新的列车运行图。铁路部门表示,此次调图主要是根据市场实际需求,将现有的运行图方案进行优化,有不少新的亮点。

优化客运

增开旅客列车60.5对

7月1日,我国铁路将首次开行东南沿海、西南、东北3个地区往新疆的列车,其中,福州、昆明、长春等地到新疆的列车,路程都在4000公里以上,填补了长大线路的空白。这是铁路部门经过广泛调研之后,根据市场需求确定的。

据统计,此次调图共增开旅客列车60.5对。各大铁路局因地制宜地提出了新的开行方案。成都局西南17对出川动车的开行,将拉近成都、重庆与我国东部、中部发达城市之间的距离;南昌局首开的进疆直通列车,将填补赣闽两省无进疆列车的空白;济南局管内,由济南开往张家界的“张家界号”首趟旅游专列将正式开行。

值得一提的是,调图后普通旅客列车品质得到提升。不仅部分普通旅客列车的旅行速度进一步提升,部分普通旅客列车改为空调列车,旅客乘车环境得到改善。据中国铁路总公司相关负责人介绍,此次有7对车体进行了改造,普通列车由120公里每小时提升至160公里每小时,快车变特快,但价格不变。部分普通旅客列车提高等级,旅行速度进一步提升,其中杭州—哈尔滨1470/1、1472/69次改为特快列车,全程运行时间压缩16小时59分。

增开动车

高铁联网优势更大

此次调图,还有一组数据引人关注:7月1日调图后,全路旅客列车总数达到2447对,其中动车组列车1330对,占旅客列车总数的54.4%,超过一半。

据了解,为实现动车组开行的突破,一批新的高铁线路在7月1日开通。北京南站首次开行到厦门北的高速动车组列车,这是北京通往厦门地区的首趟高速动车组列车。北京西站开行至南宁的列车,途经桂林、柳州,实现了北京与两座城市的全程高速贯通;还新增了北京西至运城北列车,首次实现从北京乘坐动车组通往山西省省会以外的城市。

据西安铁路局介绍,大西高铁太原南至西安北高铁客专开通运营,西安到太原的行车时间将由现在的10个小时缩短至3小时以内,秦晋正式进入“高铁时代”。

“发挥高铁成网优势,增开跨线长距离高速列车也是此次调图一大亮点。”中国铁路总公司相关负责人表示。

利用高铁连网规模已成的优势,铁路开通了长距离高速列车,以利于通行。长大线的开通,让客运专线运输能力得到有效提升。京沪、京广、京哈等高铁,石太客



专、杭深等客流饱满的干线能力得到扩充,其中京沪高铁最大区段动车组列车对数达到101对,京广高铁最大区段动车组列车对数达到100对。宜万线宜昌东至利川段开行动车组列车,初期安排17对。

客运专线运输能力安排更加适应市场需要,普遍实行日常、周末、高峰运行图。高铁客运能力日均增加7.0万,增长3.8%。

完善货运

提速直达具竞争力

从7月1日起,中欧货运班列苏(州)满(洲里)欧(洲)集装箱国际联运班列将每周开行一列。预计至2015年,班列发运频次将提高至每周2列。这是此次调图中关于货运的重要举措,将提高铁路在货运领域的竞争力,也让铁路货运更接“地气”。

为更好满足高附加值货物运输需求,铁路方面对既有4对时速160公里的特快班列开行时刻进行了优化。据透露,预计在8月1日,铁路还将与大型物流企业合作,计划增开北京—广州、北京—上海、上海—深圳3对时速160公里的直达电商班列。

此次调图,铁路部门还按时速120公里开行了16对快速货物班列和徐州—郑州—西安—阿拉山口、苏州—满洲里、郑州—二连3列班列及其到重庆、成都、武汉的接续班列,进一步满足市场对于快速货运列车的需求。

铁路调图还增加和改善了线路,提高直达列车比例,以此提高货运竞争力。安排普通货物班列75列,点对点大宗直达货运班列82列,始发直达、阶梯直达货物列车387列,这些列车市场稳定、发到站相对固定,能满足到站时限要求较高的货物运输需求。

此外,调图后,和谐型货运机车担当的普通货物列车首次全部实现按时速80公里达速运行,此举增加了部分货流需求旺盛区段货物运输能力。

访谈

聚焦需求编制“市场图”

——访中国铁路总公司运输局调度部负责人

本报记者 齐慧

中国铁路总公司运输局调度部负责人接受《经济日报》记者专访时表示,此次调图的一个明显特点是,铁路部门把目光聚焦在市场需求和民众出行需要上,科学编制“市场图”,优化出行方案,促进运能最优化和最大化。

问:此次“7·1大调图”是基于怎样的考虑?

答:从2007年至今,今年的“7·1大调图”应该说是范围最大的一次。而且,从去年开始,铁路就开始实行一年两次大调图,以市场需求为依据,将调图变为常态化。

之所以今年调图范围广、规模大,原因有三,首先,路网不断完善,我国高铁网已具规模;其次,动车组数量大规模增加,和谐号电力机车等质量水平有所提升;三是市场需求有变化,铁路客运需求不断增加,也催促着尽快调整。

问:此次调图在理念上与往年有很大不同,有人也称之为“市场图”,您怎么看?

答:往年调图更多是考虑铁路自身运输生产需求,自铁路转企改制以来,我们转向以市场为导向,更贴近市场需求。

为了这张“市场图”,从今年2月我们就开始进行市场调查。上半年能投入多少新线,多少技术装备,动车、高铁、货车运力有多少,都进行了统计分析。此外,还了解了技术改造的情况。同时,对技术路线标准进行了重新优化查定。

问:今年的调图中开行了很多跨线长列车。为什么要开这些长线?怎样保

障安全?

答:今年开行了多条长大的路线,很多都在4000公里以上。在开行前,我们做了充分的市场调研,一是以航空线路作为参考;二是根据目前掌握的客流方向及中转情况进行市场调查;三是从目前仍是线路空白的地区调查,开发一些填补空白的列车。

越是跨线长大的路线,越是对安全保障要求高,马虎不得。为此,我们加强了设备的维修监管,加大了检修的时间和力度。针对可能发生的突发情况,制定了应急预案,采取灵活的处理方式解决突发问题。

问:从调图上看,目前动车组列车已超过一半,您怎么评价高铁的这一数量?

答:高铁在技术和运力上都有很强的优势,随着铁路的发展,为了满足客货运和人们出行的需求,今后我们的动车会越来越。而且,现在高铁不是太多了,现有高铁还满足不了所有旅客需求,既有线并不会都停掉,还要开一些需求好的车次。比如,武广高铁开通后,我们把老的武广线由72对降到63对,可开通4年后,根据市场需求,又恢复到77对。因此,不论是高铁还是普通列车的增减,完全是由旅客需求决定的。

目前,高铁与公路比还是有价格优势的,加上安全便捷,受到人们广泛欢迎。很多热门区段的高铁已经出现“一票难求”的情况,这说明增加动车比例是符合公众出行需求和市场规律的。

公立医院控规模会否加剧“一号难求”

本报记者 吴佳佳

新闻深一度

公立医院无序扩张现象的出现,很大程度上与我国长期以来没有建立起合理的补偿机制有关。今后的发展思路,应重在调整结构、系统整合及促进均衡。公立医院“控规模”还要依靠患者的合理分流和提高基层医疗资源利用效率来进行

产生了“虹吸效应”。

统计显示,目前全国单体医院规模超过4000张病床的已逾10家,而美国最大的医院床位只有2200张。专家指出,作为中国医疗卫生服务主体的公立医院,其规模的不断扩张,一方面增加了医疗服务的供给,另一方面却带来了更多的不经济,增大了财务和经营风险,以及医疗资源配置的无效率。这样造成的结果是,大医院“一号难求”、“一床难求”并未因规模扩张而缓解,医疗费用却在上升。

国家卫计委统计显示,2012年公立医院有122.6万名医师,而民营医院只有17.8

万名;从医院等级看,1624家三级医院拥有约53万名医师,而6566家二级医院只有61万多名医师。如此悬殊的医师配备,医疗行业生态迫切需要公私比例结构合理化,以形成参照和竞争。

促进患者合理分流

“公立医院无序扩张现象的出现,很大程度上与我国长期以来没有建立起合理的补偿机制有关。今后的发展思路,应立足于在宏观调控下,适度有序发展,重在调整

结构、系统整合及促进均衡。”国家卫计委规划与信息司司长侯岩说。

李斌表示,下一步要控制公立医院规模过快扩张,合理把控单体医院的规模和标准,加强重点专科建设,重点做好儿科、妇产、精神卫生、老年护理、康复等学科能力建设。同时,鼓励社会办医,重点支持社会信誉好、管理能力强的民办医疗机构发展,优先支持社会力量办非营利性医疗机构。此外,推动分级诊疗制度建设过程中要以医联体为平台,推动优质资源下沉基层,引导患者到基层就医,落实对口支持和医生下基层政策,建立基层首诊、双向转诊、急慢分治、上下联动的分级诊疗制度。

“公立医院‘控规模’还要依靠患者的合理分流和提高基层医疗资源利用效率来进行。”专家指出,要合理引导患者到合适的基层医疗机构就医,避免集中涌进大医院。同时,加强不同层级医院之间的合作,真正实现大医院与基层卫生服务机构之间的“双向转诊”。

控制公立医院过快扩张

公立医院综合改革是我国医药卫生体制改革的一项重点,目前仍有部分难点问题未取得实质性突破。比如,近年来,我国公立医院规模仍然不断扩张,床位数量急剧上升,但是大医院仍然“一号难求”、“一床难求”。优质医疗资源都集中在大城市大医院、公立医院,对基层医疗机构和民营医院