



高铁Wi-Fi落地 掘金碎片化时间

本报记者 宋磊 实习生 王晓慧

铁路Wi-Fi比拼空中Wi-Fi, 成本低覆盖广

约三周之前,东方航空完成了国内首个通信卫星宽带空地互联商业航班“首秀”,将Wi-Fi带上了三万英尺的高空,乘客利用Wi-Fi网络信号在飞行中实现网上冲浪。

连同此前成功进行空中上网飞行测试的国航,以及即将进行空中上网验证飞行的南方航空,中国民航三大航空公司已基本具备空中上网能力,步入“网络时代”。

“谁能解决旅途中的信息隔离状态,谁就能获得主动。”一位高铁人士面对媒体采访时作出如是评价。

青岛四方车辆研究所的新进展,极有可能加速铁路Wi-Fi和空中Wi-Fi的比拼。与空中Wi-Fi相比,高铁Wi-Fi目前最大的竞争优势就在于,Wi-Fi航班上仍然不能使用手机。因而,高铁上的系统覆盖范围和使用人群都要广得多。

业内人士告诉记者,高铁Wi-Fi的技术难度和高铁时速相关,速度越快,难度越大,并且在过隧道的时候,信号可能会受到影响。不过整体而言,高铁Wi-Fi从运营速度、技术难度、技术成本相比空中Wi-Fi都要低,覆盖人群也更大,因此经济性会更好。

东航方面表示,Wi-Fi航班商业试飞将持续到今年9月30日,其间,旅客上网是免费的。据了解,无论使用何种技术模式,在飞机上实现空地互联服务,成本都是较为昂贵的,远高于地面互联网服务的成本。与国外空中Wi-Fi的高收费相比,东航测试期启用的“免费模式”,或许旨在培养潜在消费者。无论是铁路Wi-Fi还是空中Wi-Fi,找到一种合适的盈利模式都是一件比较艰难的事,但都是非常令人期待的。

时速350公里,重要的是不掉线

今年春运期间,广铁集团在湖南始发的23组普速客车车底,安装了280台无线Wi-Fi装置。在安装了“无线Wi-Fi旅客列车综合服务系统”的列车车厢,乘客只需开启智能手机或电脑的Wi-Fi功能,再在浏览器中输入网址railwifi.cn,就可以免费进入铁路列车Wi-Fi系统。系统设有列车影院、旅客资讯、旅行指南等内容。

高铁上能否上Wi-Fi,并不是铁路部门一家能够决定的,这还需要电信运营商的密切配合。我省电信业的一位业内人士称,之前我省电信业运营商曾在济南至青岛之间的动车组列车上提供过3G无线网络信号供旅客体验,在运行时速超过190千米/小时情况下,旅客可以顺利地进行通话、上网浏览、看电影、玩游

戏、视频点播和移动办公体验。山东大学信息科学与工程学院教授邢建平说,列车在慢速运行的情况下,对无线技术的要求相对低一些,但是目前中国高铁实验室测试运行速度能达到580千米/小时,正常运行时速已达到350千米/小时的情况下,如何实现Wi-Fi不掉线保持用户上网流畅,显得尤为重要。

邢建平表示,在高速运行的高铁动车上,运营商能提供优质的网络服务,这对未来可视通信、移动智能交通和掌上应用的发展有前瞻性意义。

据介绍,青岛四方车辆研究所研制的“基于现代信息技术的轨道交通乘客信息服务系统”,具备卫星直播电视、卫星上网以及3G/4G上网功能;系统后台采用大数据分析和云计算技术,客户端软件适用于Android、ios、Winphone等不同操作系统的手机、平板电脑、笔记本电脑等智能终端,具备较高的先进性和较好的兼容性,可应用于铁道客车车载旅客信息服务系统。



邢建平表示,在高速运行的高铁动车上,运营商能提供优质的网络服务,这对未来可视通信、移动智能交通和掌上应用的发展有前瞻性意义。

据介绍,青岛四方车辆研究所研制的“基于现代信息技术的轨道交通乘客信息服务系统”,具备卫星直播电视、卫星上网以及3G/4G上网功能;系统后台采用大数据分析和云计算技术,客户端软件适用于Android、ios、Winphone等不同操作系统的手机、平板电脑、笔记本电脑等智能终端,具备较高的先进性和较好的兼容性,可应用于铁道客车车载旅客信息服务系统。

平台“入场费”或成赢利点

业内人士普遍认为,高铁Wi-Fi拥有巨大的市场发展潜力,率先

涉足高铁Wi-Fi业务者将占得市场先机。一项调查显示:在地铁公交上、等人时、无聊时、厕所里使用手机上网的比例分别为67.4%、59.9%、70.0%、43.9%。

根据中国互联网络信息中心公布的《第34次中国互联网络发展状况调查报告》,截至2014年6月,我国网民规模达6.32亿,其中,使用手机上网的人群规模达5.27亿。

这也从侧面反映出来,一旦高铁Wi-Fi应用于现实,它的受众群体无疑很可观。

不过,高铁Wi-Fi的使用群体显然足够庞大,但是习惯了“免费午餐”的低头族手机党们,是否愿意为此掏钱买单,显然需要深入的市场调查。

“如果价钱不贵、支付又方便的话,有一部分人也许会考虑付费。既能满足旅客的需求,又能获得收益,对于铁路来说,是双赢的事情。”一名互联网行业从业者认为,高铁Wi-Fi有用户基础,但高铁Wi-Fi的研制和改造费用可观,不可能全部寄希望于旅客这一条财路。

我省电信业一位业内人士认为,高铁Wi-Fi免费模式或将吸引众多的用户群体,“初期利用免费模式,让用户形成习惯。”该业内人士表示,等用户群培养成熟后,运营商和终端厂商等产业链再共同发展。仅靠几款手机显然支持不起整个产业,必须在公共场所大规模布局,寻找合适的流量计费模式;最后,发挥软件厂商的作用,譬如Wi-Fi管家这样的服务,不应该让用户去考虑热点和位置,要提供良好的用户体验。

他认为,直接向用户收费的做法比较落后,用户也不易接受,“来自广告商方面的收益才是业内看好的。”

该人士说,用户势必要经过连接Wi-Fi的登录界面这一关,“登录界面的订制广告蕴藏着巨大的商机,随着访问量的增加和技术逐步成熟,会慢慢形成一个产业链,到时候一切都会水到渠成。”

一位互联网人士这样认为,高铁Wi-Fi平台搭建好后,互联网应用、电商、新媒体等进入平台的“入场费”或许成为盈利点。“Wi-Fi接入高铁,其实也意味着平等、协作、包容、分享的互联网精神正在‘渗透’到铁路服务系统中,也许会改变运输服务系统的整体格局。”

专家认为,碎片化的时间里,简单易操作的手游最能延续用户的放松状态。在列车上,漫漫旅途构成了乘客一块巨大的“碎片化时间”,对于移动互联网内容服务商来说,也是一块亟待开发的金矿。

邢建平也认为,可以预期的是,未来以网路为代表的3G、4G应用,特别是基于网络的应用会更丰富;在使用环境上,新的应用将从动车、高铁扩展到航空、航海领域,并拉动车载掌上产业等。

废钢冶炼等待税收优惠救赎

本报见习记者 刘相华

在环保节能压力的背景下,废钢铁冶炼加工行业应运而生。

今年6月工信部公示第三批《废钢铁加工行业准入条件》企业名单,我省上榜企业数量达到8个。但记者调查发现,受政策、财税制约,以及市场的无序竞争,导致成规模的废钢铁加工企业始终走不出“越大越亏”的怪圈。

废钢利用大势所趋

“传统工业的炼钢,是使用铁矿石的高炉炼钢,今后随着环保要求提升,利用电炉进行废钢炼钢的程度将越来越高。未来我国钢铁工业能否生存和具有国际竞争力的先决条件,就是节能和环保,而利用废钢铁炼钢的电炉炼钢技术,恰恰满足这两方面要求。”山东玉玺集团有限公司一位李姓工作人员介绍。这家位于邹平的大型废钢回收加工配送企业,是山东省内首批符合工信部废钢铁加工准入条件的企业。

一组数据或许可以印证废钢冶炼行业的乐观。现阶段,我国炼钢的主要原料有两种:铁矿石和废钢。前者是自然原生资源,具有不可再生和逐年减少特征。后者是再生资源,每8-30年一个循环周期。每用1吨废钢,可以节约1吨标准煤,减少2-3吨铁矿石开采和4-5吨原生矿开采;用废钢炼钢比用铁矿石炼钢节能60%、节水40%,减少排放86%的废气、76%的废水和97%的废渣。

山东银丽金属利用有限公司总经理王祥伟在接受记者采访时表示,废钢回收可大量节约炼钢能耗,电炉流程生产环节少,流程短,原料处理过程要简单得多,而且随着电炉技术进步和冶炼过程时间的缩短,能耗还会进一步下降。

政府似乎已看到这种紧迫性。根据《废钢铁产业“十二五”发展规划建议》,到2015年,年加工配送能力20-100万吨的大型废钢加工配送中心要从目前的20家左右增加到100家。

卓创资讯分析师边斌对记者表示,“城市矿山”是未来废钢市场的新兴战场,着力点就是报废汽车的回收利用,这将是一个千亿级的广阔市场。

来自东兴证券的最新研报指出,按照成熟市场报废汽车占汽车保有量6%-8%的水平来计算,2015年我国年报废汽车量将达到900万-1200万辆,2020年将达到1200万-1600万辆。仅按照报废车辆中废钢铁、废轮胎、废塑料和废有色金属含量进行统计,行业规模到2015年将达到1778亿元,如果包括零部件再制造和相关设备需求,行业整体规模将远超过2000亿元。

从国内现实情况来看,报废汽车拆解处理行业却处于“农耕时代”。“我国汽车保有量大幅上升是近十年的事情,所以汽车报废规模不大,而且主要都是地下工厂手工拆解,这对行业形成了制约。”在边斌看来,汽车拆解行业要迎来大发展,除了汽车保有量的因素外,行业进入门槛、强制报废制度等政策的制订与落实必不可少。

规模越大越亏

与此同时,受房地产持续低迷、钢企钢材库存压力巨大

以及高炉炼钢利润低等各种综合因素影响,废钢市场持续走弱,生存环境难言乐观。玉玺集团上述人士直言,目前废钢铁行业存在企业规模越大越亏钱的怪现象。

中钢协最新的数据显示,7月中旬国内重点钢企粗钢产量1807.66万吨,日均180.77万吨,比上旬减少0.68万吨。7月中旬重点钢企钢材库存量1480.84万吨,比上旬末增加33.49万吨。钢材销售困难,与废钢企业“规模越大越亏钱”、“干得越多亏得越多”的环境不无关系。

2008年,国家中止了自2002年以来对再生资源回收行业的增值税,下达了利废企业可按其开具的发票抵扣10%税额的优惠政策。2009年,国家实施对废钢回收企业增值税先征后返,对废钢企业征收17%增值税,返70%增值税额。2010年征17%,返50%增值税额。2011年暂时中止优惠政策。从2011年开始至今,废钢铁加工企业按17%全额征收增值税,不再退税。

虽然主流钢厂废钢消耗总量负增长,一些不符合国家产业政策的小钢厂“吃”废钢却很有积极性。他们与不规范的小废钢回收企业一起,买废钢和卖钢材均不开票,用高于规范废钢企业税前价格100~200元/吨的现金价收购废钢铁,与规范的钢铁企业和废钢铁加工配送企业争夺优质的废钢铁资源。此举在抬高废钢价格的同时,也使不达标的产品扰乱了钢材市场。

“从济南到邹平这段距离之内,分布着大大小小上千家小钢厂,这些钢厂规模小,对原料要求不是特别高,采购政策灵活,在成本控制上较规模企业有明显的优势,再就是在节能减排方面没有投入压力,被查封后又可以改头换面,重新经营。”上述玉玺集团人士表示。

据记者了解,目前长流程炼钢成本比用废钢炼钢成本要低,在国内钢铁行业比较艰难的情况下,很多钢铁企业为降低成本,在炼钢时减少了废钢铁的加入量。一些原本用短流程炼钢的电炉企业,也采用热水铁水代替废钢铁炼钢。成本这一现实问题,成了影响废钢单耗上升的障碍。

业内呼吁退税政策

随着第三批废钢加工行业准入条件企业名单的公布,目前国内共有130家大中型废钢铁加工企业入围。这130家废钢铁加工企业,年加工废钢总量占到国内废钢铁社会回收加工总量的80%左右。

2012年9月工信部《废钢铁加工行业准入条件》公布前后,废钢行业内盛传,入围的大型企业将享受2010年曾实施的“返50%增值税”的优惠。

“实际上,自从2011年开始,企业再也没得到返税优惠,一直执行的是17%的增值税政策。”王祥伟说,由于废钢加工市场没有统一的价格参考、收购标准和税收指导,加之地方上的小钢厂兴风作浪,导致整个市场无序竞争加剧,甚至出现了大企业斗不过小企业的现象,导致整个废钢加工市场的利用率始终徘徊在10%左右。

据悉,山东当地的上规模废钢加工企业正在积极加入全国类的行业协会,抱团争取更大的话语权。一些企业正在试图扩大生产规模,向当地政府申请政策扶持补贴。