

网络巨头进军在线旅游 千亿蛋糕还有谁能分享



以及旅游预订网站带来哪些发展机遇?或许我们可以从国际巨头身上得到一些启示。

提升在线搜索水平

据悉,旅游相关的信息在谷歌每天的检索中占了很大的比例。据高盛分析师估计,谷歌全球毛收入中8%至10%来自于在线旅行网站。其实,谷歌早在今年5月份就收购了一家在线旅游指南和评价网站,并已发布一个三栏式的用户界面,用户可以按照图片、视频、博客、新闻等来筛选搜索结果,然后通过更多的过滤精确选择。

目前国内也开始出现一些垂直旅游搜索网站,像去哪儿、酷讯、麟讯等,但百度、搜狗、腾讯等国内著名的互联网搜索引擎和互联网巨头似乎尚未在在线旅游领域有所作为,国内在线旅游搜索仍有很大提升发展空间。或许谷歌在旅游搜索上的做法能带给国内企业一些启示,毕竟有限的市场谁先抢占谁就先得。

做足点评推荐功课

一直以来,国内最大的在线旅游网站携程的模式是收取机票

、酒店等供应商的佣金,但这种经营模式正不断受到挑战。用户的在线评论和推荐,为旅游者及商务人士带来经验分享,正不断提升旅游者对旅游购买决策的影响力。因此,从长期来看,在线旅游网站面临的挑战是能否在搜索结果上加上值得信赖的点评和推荐。

国内企业在旅游点评和推介方面的功课尚未做足。同程网的研究人员发现,有相当一部分的旅游资讯门户网站不能很好地满足在线旅游预订用户的实际需要,主要表现在旅游攻略不实用、信息不全面等几个方面。因此,旅游预订和资讯网站要充分研究用户的消费习惯,努力提高信息质量。

重视社交网站作用

社交网站 Facebook 收购的 nextstop 也是提供在线旅游点评类的网站,其核心价值在于本地化的信息以及约10万条的用户评论。这些内容充实到 Facebook 上,可以提高用户的黏度,更好地吸引广告商。

在国内,7天连锁酒店在其官网上推出试用版“快乐7天”的社交社区,中青旅遨游网也推出了“开心社区”。有业内人士表示,在

社交社区,通常都有比较齐全、真实的用户资料,这是旅游酒店业非常看重的。艾瑞咨询也认为,旅游厂商与实名制社交网站相结合将是一种全新的运营模式。

强化网上预订服务

在我国,在线旅游企业虽未充分开展网上旅游计划和预订等旅游服务,但也有不少先行者。国内51766旅游网目前不但与酒店、旅行社、机票代理商展开密切合作,还和国内各大旅游景区进行资源整合。截至今年6月,51766旅游网能为用户提供385058余种旅游产品和服务,遍及全球各大旅游目的地,用户只需轻点鼠标,就能购买到最具本地化的旅游服务。

国家旅游局发布的2009年旅游经济运行报告显示,2009年我国网上旅游服务收入仅占旅游总收入4.95%。而美国在线旅游销售收入则占到了旅游市场总收入的39%,可见我国在线旅游行业的未来将有广阔的发展空间。谁能以更透明、更灵活、更有活力的服务去迎合消费者的要求,谁就能抓住这一市场机遇。

(摘自《人民日报》和麟/文)

西部水泥冷热不均

7月初,中共中央、国务院在北京召开了西部大开发工作会议,中央将加大对新一轮西部大开发的政策支持力度。中西西部水泥产业再次引起投资者热切关注。但从目前情况看,中部、西南、西北不同区域下的水泥业前景略有不同,从前期投资来看,西南区域甚至于有产能过剩之忧,而西北地区则在中材集团等大型企业提前介入整合之下,显现出更强的增长潜力和控制力。

水泥价格: 西南跌 西北涨

记者从中国水泥协会、数字水泥网等方面获悉,今年上半年,我国西部地区水泥产量为2.3亿吨,同比增长25.9%,增速远高于东部和中部地区。但是,西部地区水泥出厂价格则呈持续下降态势,特别是西南地区尤甚。

需要指出的是,西北地区仍是水泥产业价格和利润的“高地”。据数字水泥网监测数据显示,2010年5月和6月全国水泥市场平均价格分别为368.95元/吨和367.66元/吨。新疆、甘肃、青海三地区价格均出现不同程度的上涨,其涨幅最高的为新疆地区,上涨20~40元/吨。

记者还注意到,目前兰州市水泥价格为450元/吨,西宁市为450元/吨,银川市为420元/吨,乌鲁木齐为480元/吨,拉萨市为570元/吨,远高于全国平均水平。

水泥需求: 西北地区仍将保持高速增长

中国水泥协会会长雷前治向记者表示,今年二季度水泥业呈现出“东部需求趋于回暖、中部相对平稳、西部保持高速增长”的总特点,在延续去年发展惯性的同时,进一步表现出高速增长态势逐步往西部移的新特点。

“去年的高增长地区主要是中西部结合地区如陕西、四川、贵州,而今年青海、甘肃、新疆等地区需求旺盛、利润较高。”雷前治说。

但他同时指出,中部地区由于新建新型干法线较多,产能会在下半年集中释放,届时中部地区水泥价格将有所回落,竞争更趋激烈;西部地区仍将保持高速增长,利润仍会维持在比较高的水平,特别是宁夏、青海、甘肃、新疆地区。

水泥产能: 央企整合维稳西北市场

粗略统计,2010年西北地区新投产的产能估计4000万吨左右,上半年投产有1/3,所以下半年还将有2/3熟料产能投产。但是,这些产能多数集中在今年4季度,所以在2010年将不会全部释放,而是在2011年上半年才能全部释放。

业内人士分析指出,从供给和需求比较来看,虽然2010年西北地区新增产能比较大,但由于需求较强劲,大部分产能真正点火时期是在年底,今年释放到市场上的部分产能可以被市场消化,所以今年下半年西北地区市场价格仍将亮丽,预计2011年上半年西北地区部分市场才会出现变动。

另外,值得关注的是,“中材集团对西北地区的整合日渐深入,其通过对天山股份、赛马实业、祁连山等公司资产优化,产业布局将更合理,由此未来西北地区变动可能不会过于激烈,而是显现出更强的增长潜力和市场控制力。”一位业内高管说。

(摘自《上海证券报》于祥明/文)

最近,全球互联网企业两大巨头谷歌和Facebook分别收购了ITA和nextstop两家在线旅游企业,表明了他们进军在线旅游行业的决心;同时,早就涉足在线旅游的微软必应也新推出旅游搜索。一时

间,在线旅游热了,大家都在等待分享这个市场上千亿美元的大蛋糕。反观国内,除了有携程等以预订服务为主的网站以及去哪儿等几个旅游搜索网站外,在线旅游网站在提供旅游推荐和旅游管理的在线服务方面似乎还没有太多的动作。这样一个新兴的市场,将会为国内的搜索网站、点评推荐网站

私募基金最爱年轻公司 中国未来投资机会将在新兴产业

今年以来的中国股市几乎领跌全球,不过,这并没有妨碍上海尚雅投资管理公司总经理石波的投资情绪。

“中国是新经济体,容易适应新经济的发展,没有包袱和负担。而美国等发达国家就不一样了,拿美国汽车业来说,其发动机等产业发展得非常好,他们的转型付出的成本非常高。因此,在中国、印度等新经济体发展低碳经济、科技产业等有着非常好的前景,未来的投资热点也会向这些方向转移。”石波说。

正是因为看好新能源、新技术、新经济模式的投资机会,在今年中小盘科技股的强劲走势下,重仓科技股的高雅系得以最终走出了与暴跌的指数完全相反的不俗行情。

在私募之间的比拼开始从业绩竞赛走向规模竞赛的当前,已经管理了12只产品,资金规模达16亿的高雅投资,如何在未来的市场竞争中保持自己的特色和优势?未来的高雅是否持续看好新经济领域的投资机会呢?

“别的国家的资本结构,大都是科技、消费、健康产业等占主导地位。因此,对于中国来说,未来的投资机会也将集中在战略新兴产业当中,而不再是传统产业。”

发掘未来的“价值公司”是需要眼光和悟性的。在石波看来,经济危机的时候最容易爆发工业革命。而现在,我们正面临第四次工业革命,即低碳经济和新能源。同样,这次革命也将会带来很多的投资机会。

低碳领域里,石波依然比较看好和低碳有关的清洁能源技术、新能源汽车、建筑节能技术、水处理、绿化、环境治理技术等领域的公司,特别是储能工具——电池技术。“电池和电池材料未来都会有爆炸性的增长,5年内,电池材料的市场空间将会有70倍的增长,10年内,整个新能源汽车的市场将达到2万亿美元。还有智能电网,未来10年投资改造规模将达到4万亿,预计整个低碳经济和战略性新兴产业未来10年需要18万亿的投资。可以说,储能技术是新能源革命的核心,而智能电网是新能源革命的高速公路。”

除了低碳革命外,IT产业也发生了其发展过程中的第三次革命,即3G加移动互联网革命。石波认为,未来10年,移动互联网会出现一个井喷的状态,即智能终端加云计算服务的商业模式。“智能终端的需求量,将以10倍的速度成长,特别是物联网,让机器间、机器和人之间也能建立通讯联系,这中间也会有10倍的发展空间。物联网是互联网的3倍,移动互联网是互联网的10倍,这些都是革命性的变化。”

移动支付也是投资界普遍看好的板块,石波认为从智能手机的销售商到终端的制造商,再到内容提供商,都面临着一个很大的市场机会。当然还有与时俱进的消费与服务行业,包括健康产业、户外运动等主流消费方式,医疗健康产业等。“未来,最重要的投资机会在年轻公司、服务型企

(摘自《网易财经》)

保险投资两相宜 万能险走俏市场

今年上半年,股市楼市这两个公众参与度最高的投资市场,均出现较大的调整。所以,投资者中也出现大面积亏损。对股市楼市都没有太大信心,那么大多数人会选择怎样的方式投资理财呢?据平安保险的资深课长王先生介绍,在当前经济环境不容乐观的情况下,株洲平安保险公司的万能险却销售火热,有越来越多的投资者把目光放到了保险类理财产品上来。归根结底万能险热销的主要原因,是由于一段时期以来,股市低迷,房市微妙,市民投资理财渠道狭窄,而万能险以四平八稳的保底收益加上可能的高收益,赢得了市场的认可。

存取灵活保底利率

万能险是介于分红险和投资连接险之间的一种投资型寿险,它的主要特点就是既有投资收益又享有保障。一般来说,万能险产品都有保障收益。万能险设有投资和保障两个账户,投保人缴纳的保费一部分进入保障账户,一部分进入投资账户,至于



保险账户和投资账户的额度分配,则完全取决于投保人。投保人可以根据不同时期的保障需求和财力状况对二者进行调节,确定保障与投资的佳比例,让有限的资金发挥最大的作用。

对于其中的投资账户资金而言,万能险的收益与一般理财产品相当。万能险因为有保底收益,所以其投资风险相对较低。如果再加上复利利息和免征利息税,收益率将会更高。如平安保险的保底利率为1.75%,但实际收益率一般会高于保底利率,各保险公司每月都会公布当月实际收益率,其高低取决于各公

司的投资能力。

此外,万能险可部分提前支取,也就是说,假如投资者缴费5年后,账户价值为10万元,急需资金5万元,可部分支取,而不影响账户收益,待将来有钱时可补交进去,只要部分支取后,保证账户价值不低于一定金额即可,如不低于5000元。

不是储蓄替代品

不过,万能险一般须缴纳初始费、管理费等,如首年初始费为5%~10%不等,缴费前5年内均有费用收取,缴费5年内退

保,损失较大。

值得提醒的是,投资者不能将万能保险产品视作银行储蓄的替代品,消费者所缴的保费并非全部用于投资增值。万能险的收益率,是指投资账户中资金的收益率,而非全部所缴保费的收益率。这也是投资者购买万能险时存在的最大误区,往往以为自己缴纳的全部保费是投资的基数。因此,在购买保险之前,投资者必须详细地了解清楚该保险的所有细节问题。

对应通胀收益稳健

平安保险的王先生告诉记者:“万能险具有活期存款的流动性和高于定期存款的收益,是应对通胀的不错选择。但是,万能险的稳健投资风格决定其收益不会像股票、基金以及高收益的投资账户般可观,尤其是初期3到5年投资效果可能不明显。不过,由于万能险是复利计息,长期滚动收益较为可观,建议投资者用做养老金、教育金等中长期规划理财,长期持有。”

(摘自《株洲网》张妮妮/文)

煤炭产业企业家的投资信心有所上升

煤炭产业企业家的投资信心有所上升,这使煤炭产业的固定资产投资数量和增速都可能进一步提高。根据经济日报社中国经济景气研究中心和国家统计局中国经济景气监测中心联合发布的“中经煤炭产业景气指数第二季度报告显示,中经煤炭产业景气指数为101.4点,比上季度上升0.7点,继续保持平稳增长走势。报告分析,

煤炭产业投资信心上升

基于出口环境的好转,煤炭产业的出口额有望在下季度转负为正。随着企业发展后劲的增强,全年煤炭产业的销售情况仍将处于平稳增长区间,企业利润将稳步增加。原煤产量同比增长率自2009年一季度触底反弹之后,连续四个季度保持强劲上升态势,而在

今年二季度首次出现回落。经初步统计,今年二季度,我国原煤产量为83550.6万吨,比上季度减少883.8万吨;同比增长18.1%,增速较上季度下降9.0个百分点;环比下降1.0%,环比增速较上季度下降2.7个百分点。随机因素带动原煤产量增长约1131.1万吨。据分析,这主要是在煤

炭企业并购重组和安全生产的作用下,煤炭产能扩张受到抑制。预计2010年我国原煤产量稳中有降,增长速度将逐步放缓。报告预计,二季度后,煤炭产业仍将保持较好发展势头,但增速将减缓。预计三季度,煤炭产业将继续处于“绿灯区”,其景气度在短期内大幅提升的可能性不大。(摘自《每日经济新闻》周晓芳/文)

民营航空挑战高铁 欲低价进军京沪线

京沪高铁预定单程票价可能在600~800元,这个消息让民营航空公司欣喜不已。不少民营航空公司表示,如获准开通京沪航线,有信心将票价控制在500元以内,其中春秋航空公司则明确向记者表示最低可至400元。有分析认为,民营航空公司进入京沪航线,将是制约京沪高铁定价的重要因素。

总投资2200亿元、全长1318公里的京沪高铁已于7月19日开始铺轨,京沪高铁的票价一直是各方关注的焦点。此前有交通专家表示,京沪高铁的票价可能会在600元至800元之间。据悉,沪宁高铁开通后,301公里单程票价最低为146元,折合每公里0.48元。按铁道部定价原则推算,京沪高铁最低票价为632元。业内人士表示,由于京沪高铁投资更大,速度更快,开通更晚,票价将只高不低,预计800元左右较为可能。交通部有关负责人也曾透露,京沪高铁单趟的运营成本即在800元左右。

不过,京沪高铁即使将票价定为600元,可能仍然难以对多数民营航空公司构成威胁。不少民营航空公司称,如获准开通京沪航线,有信心将票价控制在500元以内。春秋航空新闻发言人张武安告诉记者,目前该公司上海至天津的航班单程票价最低为399元,而京沪航线和沪津航线里程相近,对航空公司来说成本相差不大,因此有信心将京沪航线的票价控制在最低400元左右。据他估计,京沪高铁预定单程票价600~800元将对高成本的三大国有航空公司造成影响,可能鼓励更多旅客选择低成本民营航空公司。

事实上,此前武广沿线就出现过高铁票价高于飞机票价的情况。不过,武广线全程1069公里,尚处于火车优势区间,不少旅客为避免机场往返而宁愿选择高价火车。而京沪高铁已处于航空优势区间,即使加上机场往返时间,总旅行时间也低于火车出行。

从经营成本及市场竞争格局等多种因素分析,高铁票价应介于民航票价与普通铁路客运票价之间。如近两年刚刚投入运营的韩国高铁票价,是一般铁路票价的1.34倍,约是同线路飞机票价的63%到72%。然而,对总投资高达2200亿元的京沪高铁来说,如此低价运行显然难以维持。

(摘自《证券时报》张若斌/文)

