

2 焦点 Focuses

新华社三问巴铁项目：技术创新还是变相敛财？

目击：巴铁仍占路，测试存波折

8月2日，“巴铁”开始进行路面测试，记者调查发现，“巴铁”占路测试一个多月，当地村民反映生活受到影响，测试过程一波三折。

5日，记者来到位于河北省秦皇岛市北戴河区车站村的“巴铁”测试路段。和几天前路面测试时相比，没有了围观的人群，测试车“巴铁1号”静静停在巨大的蓝色工棚内，四周竖起黑色的幕布，一些穿着有“巴铁”字样服装的工作人员进进出出，身形忙碌。

“巴铁1号”车轮下的轨道占据两条车道，向北延伸300米，全部用护栏围挡，有专人看守，整段道路只剩下西侧的两条车道可供通行。有公共汽车或大型货车相向行驶经过这一路段时，车速明显下降。

记者看到，这条名为富民路的道路重新设置了道路标志线，并在禁行路段有黄色的“巴铁”字样。这段封闭道路中间，是北戴河车站村的出入口，恰好被护栏挡住。一些村民告诉记者，“巴铁”试验封路已经一个多月了，前段时间一直有围挡，村民日常出行很不方便，“可憋屈了”。

记者了解到，“巴铁”进行首次路面测试时，过程并不顺利。一位“巴铁”工作人员告诉记者，在2日测试当天，还在匆忙调试；测试开始前半小时左右，一组为“巴铁”提供动力的电池出现故障，测试推迟了1个多小时。

“巴铁”项目是否被政府批准？

有媒体报道，秦皇岛市和北戴河区相关部门均不了解“巴铁”项目。巴铁科技监事、股东白志明向新华社记者表示，河北当地政府知晓此事：“我们和政府有签约意向和框架协议。”

巴铁科技董事长助理李亚妮告诉记者，

公司和秦皇岛市政府签订了战略合作协议，和北戴河区政府签订了项目合作协议，内容是在北戴河设立实验线路1公里，但因道路条件不满足，调整到300米。协议里还包括建设10公里示范线，后续120公里的线路也在规划中。

记者就与巴铁公司达成协议一事联系了秦皇岛市委宣传部及北戴河区宣传部门。随后北戴河区新闻中心工作人员联系记者，称受秦皇岛市委宣传部委托，以邮件形式进行了回复。

邮件显示，秦皇岛市旅游旺季车流较密集，该市一直试图解决交通拥堵问题。今年4月，秦皇岛市人民政府与巴铁科技签订战略合作协议，拟在秦皇岛市建设“巴铁”项目研发中心。7月，秦皇岛市政府与巴铁科技选定北戴河区车站村富民路部分路段做为“巴铁”试验线。巴铁科技主要进行轨道铺装、临时站台修建、模型试验车组装试运行及临时组装厂房建设。合作期限截至2016年8月31日，试运行期满后另行协商。在合作期限内，北戴河区车站村富民路试验线路段无偿提供给巴铁科技使用。试运行期满后，依据协议约定，公司方需将路面原样修复。

融资疑云：私募是否违法？

有媒体报道，华赢集团有限公司、北京华赢凯来资产管理有限公司（下称华赢凯来）、巴铁科技和中国建设企业联合集团有限公司（下称中建联）都与白志明有关，且关系复杂，怀疑其涉嫌不当使用资金。另据媒体报道，“巴铁”项目能否落地尚未明朗，就已发售理财项目募资，怀疑其涉嫌非法集资。

巴铁科技法律总监毕丹龙说，公司资金来源主要是股东出资、私募基金筹款。白志明表示，他是华赢集团和华赢凯来的董事长，后

近日，“巴铁”在河北省秦皇岛市北戴河区进行试验之后，饱受舆论质疑。疑问主要有三方面：项目是否被政府批准、资金募集是否合法、技术是否可行。新华社记者对此探访巴铁测试现场，并采访了巴铁科技发展有限公司（下称巴铁科技）相关人士和相关政府部门。



者是前者的子公司，华赢集团购买了宋有洲的巴铁技术专利，成立了巴铁科技；白志明是巴铁科技的股东、监事，未任董事长职位。中建联是华赢凯来的独立担保方。

白志明表示，“巴铁”项目总募集资金1.047亿元。其中，白志明作为股东出资4000万元，委托北京天尔投资基金管理有限公司发行了两期私募基金，针对有投资能力和抗风险能力的人群发售，100万起投，年化收益12%。一期募集2280万，二期募集4190万。资金用途是巴铁科技发展有限公司100余人的开支和前期车辆制造、

道路建设等费用。

在中国证券投资基金业协会网站记者查询发现，北京天尔投资基金管理有限公司管理的基金更新信息均为今年1月，状态均为“正在运作”。

记者在北京市企业信用信息网看到，“北京华赢凯来”的企业信息下方有3条警示信息。包括两条行政处罚信息，其中一条提到该公司因“未依法登记为有限责任公司或者股份有限公司，而冒用有限责任公司或者股份有限公司名义”等，处罚内容为罚款1万元。此外，该公司还有一条“经营异常名录”信息，列入原因为“通过登记的住所或者经营场所无法取得联系”。“北京华赢凯来投资担保有限公司”也有2条行政处罚信息，其中一条为“擅自散发宣传品”。

记者在民政部网站看到，民政部公布的第四批“离岸社团”“山寨社团”名单中，“中国建设企业联合会”位列其中，此前白志明曾作为该协会会长。

记者致电北京市金融工作局“局长信箱”，接电话的工作人员表示未公示过打击非法集资的黑名单，也不能对华赢凯来是否涉嫌非法集资进行判断。

北京通商律师事务所合伙人李洪积表示，“巴铁”项目募资的不合理之处在于，项目仍处于试验期、距离应用相距甚远，在这样的情况下募资并承诺12%的年化收益率，存在误导和欺骗嫌疑。但是否真正存在欺骗行为，还需要分析私募基金的用处，对此，公司外部人士自然不得而知。

北京辽海律师事务所合伙人谷辽海表示，围绕“巴铁”的企业中，多家公司与同一人相关，虽然没有明确违法，但会造成关联交易的风险，需要引起投资者与监管层的重视。

技术之争：

巴铁“信心满满”，专家对此存疑

技术可行性也是“巴铁”受到质疑的重要原因。有媒体认为“巴铁”有体积大、重量大、转弯难度大、乘客逃生难、底部过车会对车辆造成压迫感等问题。

对此，白志明表示，“巴铁”车底会设置电子灯光技术处理，类似于地铁隧道中的广告消除压抑感，并解决向后倒车的幻觉问题。

针对“巴铁”重量问题，白志明表示，每节车厢满载重量36吨，四节车厢加起来100多吨，压强分布在60米长、8米宽的面积上，路面可以承受。

针对转弯难度大的问题，白志明表示，“巴铁”每节车厢间的软连接与两节公交车软连接的原理相同，根据“巴铁”转弯半径数据，一般路口都没问题。小汽车转弯需提前脱离“巴铁”，而“巴铁”车身将安装红绿灯系统，可以与路面交通信号灯互相感应联动。针对逃生、过桥问题，白志明表示，“巴铁”都可以依靠技术改进解决。

国家发展和改革委员会综合运输研究所城市交通室主任程世东表示，从技术角度看，“巴铁”的构想实现难度较大。首先，“巴铁”重量大、重心高，很容易侧翻，存在一定的风险。其次，“巴铁”对道路宽度要求高；而且，“巴铁”下方给车辆的高度只有2米左右，不能保证全部车辆通过，即便路面足够宽，“巴铁”也受桥高度的限制。第三，基于轨道的宽度，“巴铁”的转弯半径必然很大，拐弯时“巴铁”底下的车辆通过也有一定的风险。第四，“巴铁”不容易解决道路交叉口通行的问题，由于转弯半径大，“巴铁”不适合大部分的道路交叉口，在解决道路交叉口交通拥堵的问题上意义不大。（李德欣 丁静 王晓洁 庞元元 罗晓光）

[上接 P1]

此外，大众体育消费也正在崛起。乐视体育首席运营官于航向记者表示，根据国外体育产业发展经验，付费是体育转播、体育视频等领域的主流收入方式。尽管国内用户目前还没有形成付费习惯，但随着多样化的体育赛事内容和高品质体育节目的出现，国内付费观看体育赛事和节目的用户数也将大幅增长。他透露，从4月推出付费业务至今，乐视体育的付费用户数已超过150万，远超此前预期。

由21世纪经济研究院与京东联合发布的《2016中国体育消费生态报告》显示，2015年京东用户体育消费金额较2013年增长了4.6倍，其中运动手环、跑鞋、运动手表等体育装备的销售额增长迅猛，骑行运动、游泳、垂钓等专业性较高的运动的相关消费，在京东的消费增长也一路上行。

于航认为，大众体育消费是体育产业的基础，目前国内大众体育消费已从单一的体育服饰消费，发展为对体育场馆、专业健身、健康营养等多方位的消费需求，这将不断优化体育消费领域结构，催生出个性化、定制化、智能化的体育服务，并大幅扩展国内体育产业的范畴，对整个体育产业发展将大有裨益。

机遇 产业热点不断显现

多位业界人士在接受记者采访时表示，随着体育产业不断发展，相应的投资机遇也逐渐显现。

中投顾问产业研究中心等市场机构研报指出，目前我国体育产业已从以往单一的体育赛事，发展为上游体育赛事、竞赛表演和健身，中游赛事转播、体育传媒，再到下游体育用品、体育彩票等衍生消费在内的成熟产业链，这使得市场规模不断扩容，创投机遇不断涌现。未来一阶段，体育赛事运营、体育装备、滑雪、马拉松、足球、体育旅游、户外运动等领域将成为产业热点，并有望吸引大量资本进入。

天星资本认为，目前我国体育产业刚进入产业化发展初期，在赛事、场馆、俱乐部、运动员等领域的市场化程度较低，整体运营水平也不高。例如，中超俱乐部2015年总收入为25亿元，但整体亏损达到15亿元。而2013年西甲联赛收入达到140亿元，德甲、英超联赛的收入规模则超过200亿元。不过，这也给体育产业创造了大量的创投机会。因此，赛事、场馆、俱乐部等领域，未来将吸引更多资本关注。

天星资本认为，随着未来体育产业不断调整优化，投资机会在于产业链的核心环节，即赛事运营，包括竞技体育赛事与大众健身类赛事。同时，体育服务业也充满机会，体育营销与场馆运营领域值得关注。

于航表示，除了体育赛事运营、体育节目制作播出、体育场馆运营等领域外，众多“小而美”的细分领域同样充满创投机会。他举例，在具体的体育运动领域，像足球、羽毛球、跑步等均有广泛的群众参与和消费基础，针对这些运动的参与者，提供诸如场馆预约、民间比赛、私人教学等服务，都有做大做强可能。

此外，申万宏源研报指出，除了上述领域外，体育传媒、竞技表演、体育彩票、体育中介等领域也有着不错的创投机遇。目前，A股市场有26家公司已涉上述领域，足见这些领域同样有着不容小觑的创投潜力。

河南煤矿安监局局长严寅初要求：把防范和遏制煤矿重特大事故作为煤矿安全监察工作的“牛鼻子”来抓

本报讯 近日，河南煤矿安全监察局召开专题会议，学习贯彻近日习近平总书记、李克强总理关于安全生产工作的重要指示、批示精神，传达贯彻马凯副总理等国务院领导同志在全国安全生产电视电话会议上的讲话。党组书记、局长严寅初出席会议并讲话。严寅初同志就贯彻落实总书记重要讲话、总理重要批示和全国安全生产电视电话会议精神提出了明确要求：第一，要认真学习总书记重要讲话和总理重要批示精神，将思想和行动统一到党中央、国务院的决策部署上来，把防范遏制煤矿重特大事故作为我们煤矿安全监察工作的“牛鼻子”来抓。习近

平总书记、李克强总理关于加强安全生产工作的重要指示批示非常具体、非常有力，给我们从事安全生产工作的同志们指明了方向，明确了工作的重点，我们务必认真学习，坚决贯彻落实。第二，要进一步坚定践行“1223”工作理念的信心和决心。充分认识牢固树立“1223”工作理念是贯彻习近平总书记系列重要讲话的要求，是落实上级决策部署的要求，是做好全省煤矿安全工作的要求，是履行煤矿安全监察机构职责的要求，大家要进一步坚定践行工作理念的信心和决心。第三，要进一步加大贯彻“1223”工作理念的深度和力度，从思想上认识上找差距、从监察执法上找差距，从监

察效能上找差距、从服务企业上找差距，提升贯彻工作理念的深度和力度。第四，要进一步增强做好煤矿安全监察工作的紧迫感和使命感。一是上半年全省煤矿安全生产形势总体平稳，但全省煤矿灾害的基本面没有变，煤与瓦斯突出矿井、水文地质条件复杂矿井、冲击地压矿井三类矿井的产能占全省煤矿总产能62%，仍将对煤矿安全生产造成重大威胁。二是发生煤矿重特大事故的几率仍然较高。从陈四楼煤矿“4.10”、大平煤矿“3.3”和鹤煤六矿“10.4”煤与瓦斯突出事故以及金昌煤矿“3.2”顶板事故暴露出我省对煤矿事故防控能力还不强，发生重特大事故几率仍然较高。三是煤

矿重特大事故隐患排查治理体系尚未实现新的突破。重特大事故隐患的排查治理仍然任重道远。四是煤矿企业经营困难，有的举步维艰，煤矿干部队伍特别是技术人员不稳定，推进煤矿企业主体责任落实难度加大。五是我省兼并重组煤矿的问题逐步显现，主体责任落实不到位、安全投入不足、监管难度加大等问题随之显现，给煤矿安全带来了诸多不稳定因素。六是要认真落实“党政同责、一岗双责、失职追责”要求，牢记有权必有责、用权受监督，从天津港爆炸事故、深圳滑坡事故的严厉责任追究中吸取教训，切实改进煤矿安全监察工作，做到履职尽责。（记者 任二敏）

2016 泰州创客峰会启动 润泰总裁张世元成签约创业导师

由江苏省泰州市科技局承办、共青团泰州市委、市人力资源和社会保障局协办的“2016 泰州创客峰会”于8月5日在锦泰宾馆举行。著名天使投资人徐小平、科技部火炬中心孵化器管理处相关负责人出席本次峰会并发表演讲。润泰股份创始人张世元凭借在资本领域卓越表现受邀成为峰会12位

签约创业导师之一。

峰会由泰州市常委、常务副市长、宣传部部长卢佩民主持。泰州市委书记、市人大常委会主任蓝绍敏致欢迎辞。峰会期间还进行“泰汇创”——泰州创客联盟网站启动仪式、国家“双创”政策解读、嘉宾演讲及互动、挑战“资”“我”等主题活动。来自泰州全市各

类创客与会期间和嘉宾进行精彩互动。

张世元，润泰化学股份有限公司董事长、高级工程师、泰州市劳动模范。2016年获得“十二五”全国石油和化工行业环境保护先进个人、中国涂料协会副理事长、中国涂料产业百年百强企业家。张世元具有近30年的企业管理及资本运作经历。2015年联姻毅达资

本。润泰股份资本运作覆盖新材料、物流、金融、医药多个领域。

张世元表示，自己成为泰州市润杰新材料有限公司的签约导师后，将密切跟踪签约对象的发展态势，适时做好指导，努力为泰州“大众创业、万众创新”贡献自己一份力量。（周日照）

滴滴收购优步中国：出行市场裂变才刚刚开始

7月28日网约车新政公布这天，滴滴出行把北京地区司机的抢单奖从100块降到了60块。

开了两年专车的冯伟（化名）感慨良多，“抢单奖从开始的120块，降到100块，再降到60块。但我现在并不在乎，因为抢单奖规定司机每天接22单以上，我根本完不成。”

两年前，冯伟开着自己的GL8商务车成为专车司机，“那时候我每个月可以挣3万块，因为有补贴，司机挣得多，乘客花得也少。滴滴和优步的补贴战真激烈，滴滴司机每一单都补贴，有的1.2倍，有的2.2倍，优步则是每周拉满60单，直接给司机打款8800块。”

但现在，网约车新政规定，网约车平台公司不得有为排挤竞争对手或者独占市场，以低于成本的价格运营扰乱正常市场秩序。8月1日，滴滴出行宣布收购优步中国业务。冯伟担心，专车市场一家独大后，“可能更要减补贴，并且涨价了。”

网约车新政明朗之后，滴滴和优步中国两大巨头便迫不及待地证实了合并的消息，让网约车市场格局瞬间裂变。与此同时，在新业态的冲击和带动下，传统出租车市场也在进行一场去产能变革，而汽车租赁公司也嗅到了网约车平台的机会，裹挟着汽车金融，向区域巨头化方向发展。

出行市场的格局变革才刚刚开始。

网约车平台集中化

多份市场调研数据表明，滴滴收购优步后将成为国内网约车市场独一无二的领导



者。

易观智库最新报告显示，2015年第4季度，滴滴出行、Uber和神州专车分别以84.2%、17.4%、14.9%的活跃用户覆盖率排名国内专车市场前三。

艾瑞咨询检测数据显示，今年6月滴滴与优步月度活跃用户之和，占据整个市场活跃用户数比例的83%。

这个从2014年才因补贴迅速爆发的市场为什么两年多之后就急于进行整合？

易到总裁彭钢认为，滴滴收购优步中国是商业模式的必然。“它们的合并说明，单靠补贴去发展某个市场的道路是不通的，也就是说，通过补贴，将出租车、公交车的乘客拉到网约车市场，不利于整个行业的发展。”他说。

以至于滴滴收购优步中国某种程度上意味着，“他们不是简单地为了杀死竞争对手，而是在不用补贴模式的时候，没有那么大的订单量和营业额了，如何支撑几百亿美元的估值？”

“这个时候必须合在一起，降低成本，给投资方一个交待。”彭钢对记者表示。

难以持续的补贴和低价

对司机和用户来说，市场主体过于集中的隐忧，直接表现在定价权的争夺。滴滴出行明确表示补贴和奖励将继续。其回复记者称，移动出行行业发展前期，补贴的目的主要是降低用户使用门槛，只是一种阶段性的市场推广方式，滴滴会在补贴方面根据实际情况进行智能调节。

“中国移动出行市场还刚刚起步，目前移动出行在中国的渗透率仅在1%左右，还有巨大的发展空间。”滴滴出行的回复称。

价格方面，神州、首汽约车和易到三家提供的都是收费较高的专车服务，而低于出租车价格的只有人民优步和滴滴快车两款产品。

“亏钱运营不是一个企业的正常状态，是不可持续的。”中国政法大学知识产权研究中心特约研究员李俊慧说。

“今后快车的定价标准也要高出出租车，因为出租车是政府指导价，限制高价，以作为公共市场的补充。平台也是要核算成本的，政策不明朗时可以有想象空间，现在底线已经出来，就得理性了。”他说。

新政确定了网约车高品质服务、差异化经营的定位，让在网约车巨额补贴下雨雨飘摇的传统出租车公司吃了定心丸。

网约车还是改变了传统出租车公司。“对