

1.09亿 | 英国拨款支持无人驾驶和低碳汽车技术研发

为参与无人驾驶技术全球产业竞争,英国政府近期陆续出台多项支持措施,并于4月11日宣布为多个无人驾驶和低碳汽车技术研发项目提供总额高达1.09亿英镑的资助。

据英国政府介绍,共有24个与车联网和自动驾驶技术相关的研发项目以及14个与低碳汽车技术相关的项目获得了这一轮的资助。

获得资助的项目包括研发在城市交通枢纽间通勤的自动驾驶公交车,这类载具能以队列形式自动在城市道路上行进,可高效应对日常交通出行的需求。

此外,不少低碳排放项目是由宝马、福特等跨国汽车公司领衔研发,包括高性能车用电池、降低车身重量以及改善电气化水平的技术、提升燃料系统效率等。

英国商务大臣格雷格·克拉克说,低碳以及无人驾驶汽车是未来重要的产业技术,英国政府决心通过产业发展战略打造竞争优势,让英国处在这个革命性领域的最前沿。

为推动未来交通系统技术发展,英国政府已出台一系列鼓励措施,包括对电动车以及混合动力车等低排放汽车的购置补贴;3月还公布一项计划,将结合业界力量在英国中西部地区建立一个无人驾驶汽车和车联网技术的测试设施集群。按项目规划,未来将在现有的无人驾驶汽车和车联网技术测试中心基础上,逐步在英国汽车工业较发达的西米德兰兹地区形成一个测试设施相对集中的产业带。

14座 | 希腊按救助协议向德国公司移交多地机场

据希腊国家通讯社雅典通讯社4月11日报道,希腊当天正式将14座地方机场的管理权移交给德国法兰克福机场集团旗下法兰克福机场集团希腊公司。

根据法兰克福机场集团2015年与希腊共和国发展基金签署的协议,该集团以12.3亿欧元的价格获得希腊14个地方机场为期40年的管理、运营及开发权利。法兰克福机场集团在协议中承诺将改善这些机场的服务质量并增加客流量。

根据该协议,法兰克福机场集团将在接管后的前四年里投资3亿欧元,在其中5座机场建设新的航站楼,并修缮所有14座机场的设施。这14座机场包括一些旅游胜地的机场,比如米克诺斯、圣托里尼、罗德岛。

这14座地方机场的私有化是根据希腊与债权人达成的救助协议实施的。

据新华社

英国 3月通胀率与上月持平

英国国家统计局4月11日发布的数据显示,3月英国年化通胀率为2.3%,与上月持平,连续两个月超过央行2%的通胀目标。

数据显示,食品和服装价格上涨是3月通胀率上涨的主要因素。

尽管3月通胀数据与2月持平,但市场分析人士警告,这可能只是一个短暂的动向,因为英镑贬值而产生的价格上涨压力一直存在。不过多数分析师不认为英国央行急于提高利率,因为担心这样会进一步削弱经济增长动力。

英国零售业联盟最新公布的数据显示,3月英国零售数据同比下降了1%,这表明物价上涨正在逐渐挤压居民消费能力,而消费正是去年“脱欧”公投以来英国经济增长的主要动力。

巴西 外企在国内航空公司股份占比放宽

巴西旅游部4月11日宣布,政府将允许外国企业最多100%控股本国航空公司。

巴西总统特梅尔去年曾试图修改外企控股巴西航空业比例,但被参议院否决。参议院认为,外企控制巴西国内航空公司可能影响支线航空的发展,旅客罕至的区域航线有可能被取消。但在总统保证外企不会100%占领巴西航空市场后,参议院最终通过了这一提案。

巴西旅游部长马科斯·贝尔特朗认为,资本市场开放将让更多企业投资巴西航空市场,对增加目的地和提高竞争力都有促进,同时机票价格也有望下降。

这项措施也是巴西旅游部激励国家旅游业的措施之一,其他措施包括开放电子签证业务等。今年下半年,巴西将开放针对美国、加拿大、日本和澳大利亚游客的电子签证。

届时,这些国家的游客在网上即可申请签证,审批时间也将缩短至48小时。巴西旅游部表示,针对中国和印度游客的电子签证正在研究之中。

法国 劳工成本位列欧盟第五

欧盟统计局近日公布的欧盟各成员国劳工成本统计数据显示,欧元区与欧盟成员国平均每小时劳工成本分别为29.8欧元和25.4欧元。法国以每小时35.6欧元的劳工成本位列第五。

统计数据显示,当前欧盟各成员国间劳工成本仍存较大差距。具体而言,丹麦以每小时42欧元的劳工成本成为用工最贵的国家,比利时为39.2欧元、瑞典为38欧元、德国为33欧元。

劳工成本较低的国家,如罗马尼亚为5.5欧元、保加利亚为4.4欧元,凸显了欧盟内部各国间劳工成本的不均衡态势。

近年,法国政府通过竞争力与就业减税(CICE)、企业责任契约等经济改革政策有效地为企业减负,降低了劳工成本,在一定程度上增强了企业的竞争力。但法国在雇佣劳工时的非工资项目成本,如社会分摊金等方面仍为欧盟内部最高的国家,达到了33.2%,高于欧盟平均水平的23.9%。

北京商报综合报道

美联航逐客推动机票超售立法

上个月刚刚获得《PRWeek》公关大奖的美联航CEO恐怕得把奖杯还回去了——本周,美联航向公众成功展示了“品牌自杀”的最佳方式:从强制驱逐到殴打乘客,再到拒不认错,最后为言语攻击。当然,这一暴力逐客事件的背后,除了有在美亚裔长期面对的种族歧视问题,更值得关注的还有美国航空公司超售“常态化”的隐患。在白宫、国会议员纷纷介入的当下,这一事件或将推动关于限制机票超售等行为的立法。

道歉迟来

美联航暴力逐客视频被发至社交网站后,引起了公众的巨大反响。眼看事件不断发酵,美联航方面率先发了声明,但当中只针对机票超卖这是事实进行道歉,只字未提被打乘客。美联航不痛不痒的表态令民意加速沸腾,美联航CEO奥斯卡·穆尼奥斯不得不亲自出面发表声明,对“不得不重新安排这些乘客表示道歉”,称美联航正抓紧与相关当局合作,并进行详细自查。然而,该声明仍被网友视为十分冷漠且毫无诚意。

更令外界愤慨的是,美国航空界大老、大陆航空公司前CEO戈登·贝塞恩在接受采访时公然力挺美联航暴力殴打乘客的做法,甚至批评受伤乘客“幼稚得像个孩子”。值得注意的是,现在的美联航正是由联合航空与大陆航空两大航空公司于2011年合并而来。因此,贝塞恩的立场就能够说明很多的问题了。

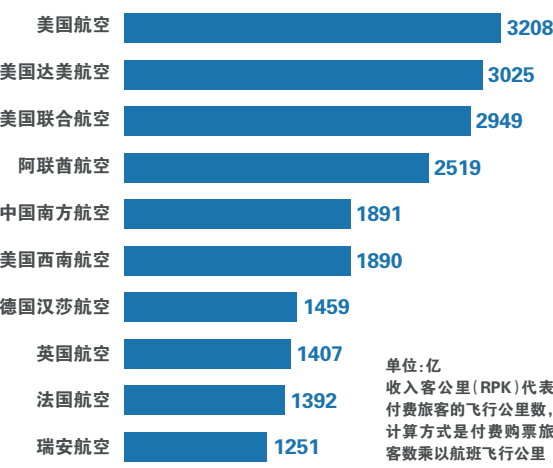
美联航的傲慢回应激起了网民的愤怒,在Facebook上,“抵制美联航”、“拒绝乘坐美联航”等标签迅速走红,很多网友或分享自己乘坐美联航的负面体验,或宣布以后绝不乘坐美联航飞机,或直接贴出截图显示已退订美联航机票。

重压之下,穆尼奥斯在4月11日再次发表声明,表示同情并致歉,称将对局势及其政策进行“彻底审查”,结果将于4月30日前公布。他在声明中称:“我深深地向被强行拖出航班的客户致歉,也向所有该航班的乘客道歉。没有人应该受到这样的错误对待。”

品牌自杀

当然,美联航CEO这“迟来的道歉”恐怕难以止损。在美国社交媒体网站上,不少网友还分享以往乘坐美联

▼ 2016年全球客运规模最大的十家航空公司



单位:亿
收入客公里(RPK)代表
付费旅客的飞行公里数,
计算方式是付费旅客旅
客数乘以航班飞行公里

航的种种负面体验,显见此次顾客受欺事件并非美联航个案。有网友称,美联航超售机票已经成了家常便饭,“几乎每次从美国回中国的航班都是超卖”。

当地时间4月11日,约有25名越南裔和亚裔美国人在芝加哥机场外面集合示威游行。示威者高举英语和越南语标语,对美联航粗暴对待越南籍美国公民的做法表达抗议。

被打乘客仍在住院治疗,且已经聘请了律师准备提起诉讼。来自美国律师界的一些观点认为,一旦这件事走上司法程序,对美联航来说将无异于“自杀”,美联航或将为此承担高额的赔偿。美国华裔律师刘龙珠针对这一事件分析表示,涉事乘客可以起诉航空公司、警察局、航空管理局,甚至售票机构。乘客可申请精神伤害赔偿,通常是医疗费费的3-4倍;乘客还可据此申请惩罚性赔偿,可申请精神伤害赔偿10倍以上的数额。算下来,理论上乘客可申请的赔偿在500万美元左右。即便双方最后选择和解,乘客也有望拿到100万美元以上的赔偿。

除此之外,美联航很有可能失去布局已久的在华市场。早在2015年,就有国内媒体报道称,在中国赴美游客

聚焦 Focus

伊朗大选在即 鲁哈尼迎来劲敌



4月12日,在伊朗首都德黑兰,伊朗前总统马哈茂德·艾哈迈迪-内贾德(前排右一)在内政部登记时展示证件。新华社/图

伊朗第12届总统大选候选人登记程序已正式启动,注册活动从4月11日起持续至4月16日。伊朗内政部宣布,伊朗宪法监护委员会将启动审查程序对候选人进行资格评估,并于4月27日之前公布合格候选人名单。

根据伊朗内政部大选时间表显示,在5月19日总统大选之前,候选人将有20天的竞选期;4月28日开始,持续至5月17日。

伊朗前总统艾哈迈迪-内贾德突然宣布参选在伊朗国内引发不小的轰动。内贾德表示,伊朗最高领袖给他做出指示,不要作为候选人来登记。领袖的意见不是禁令,是建议,这一建议不是参加登记的障碍,来自不同阶层民众的压力促使他参加选举,他将坚持在选举中做出的道德承诺。

而发生在本月初的叙利亚空袭事件也给本次大选带来了一些不确定性。现任总统鲁哈尼之所以在过去数年获得民意支持,主要是由于主导了伊核协议签订,打破了西方制裁。但特朗普上台后,不断推出针对伊朗的制裁,尤其是此次武力攻击叙利亚,将在很大程度上提升伊朗国内的民族主义情绪,保守派和强硬派借机炒作反美舆论,主导选情走向,鲁哈尼的连任前景变得不明朗。如果伊朗强硬派上台,势必奉行全面抵抗美国政策,届时美伊矛盾必然主导中东局势。

北京商报综合报道

老龄化加剧 日本如何转危为机

不知何时起,“不婚主义”、“丁克家庭”开始成为全球年轻人追求的时尚。在日本,越来越多的年轻人选择不去生育下一代,伴随而来的“少子化”现象让历届日本政府颇为头疼。

日本国立社会保障人口研究所近日发布的一份人口报告显示,日本的生育率在今后半世纪也难以挽救,总人口在2053年将首次低于1亿人,至2065年,该国或将只剩下8808万人。

同时,日本将发展成为一个严重的老龄化社会,老人占总人口的40%。届时,日本男女寿命也将提高,男性平均寿命从目前的80岁提高到84岁,女性从86岁提高到91岁。

中国社科院日本研究所所长张季风在接受北京商报记者采访时表示,“无论是‘人口老龄化’问题还是‘少子化’问题都不能上升到‘危机’的高度,因为这是人类社会发展的必然趋势。其实,全球都在受人口问题困扰,日本之所以如此突出,一个原因是日本的人口问题来得比较早,另一个原因就是日本政府的危机意识比较强”。

张季风认为,日本的人口问题重点并不是人口的减少,而是人口结构的变化。“老年人在增多,但新生儿却在减少,导致日本民众对社会保障资金的需求越来越强,这无疑会加大政府的财政负担”。

目前,安倍政府为有效推动生育,准备提高对年轻家庭的支持力度,积极考虑的措施之一就是出台“免费教育”。日本财政部估计,为实施免费教育,政府每年预算将得增加5万亿日元。

随着日本老龄化的日益严重,日本的养老产业也随之水涨船高,目前已成为日本的支柱产业之一。

居家养老是日本最主要的养老方式,而提供居家养老护理服务的机构数目也众多。截至2013年,日本提供日间照料服务的机构为3.6万余家,并且越来越多的营利性企业也参与到了这一细分领域。

日本养老与养老服务业是一个劳动密集型产业,又非常具有地域性,所以呈现出一种分散的产业形态。尽管如此,以日医学馆、倍乐生、Message等为代表的机构还是脱颖而出,成为了养老服务产业的领头羊。

正如张季风所言,“日本政府很早就已经意识到这一问题的严重性,一直以来都在致力于对抗‘老龄化’。可以说,针对‘老龄化’的对策,日本已经走在了世界的前端。而解决问题的关键不是遏制,而是应对。如果可以将老年人视为一个消费群体,寻找商机,开发面向老年人的产业,那么困扰日本政府的人口问题也是可以化为机遇的”。

北京商报记者 陶凤 实习生 高蕊