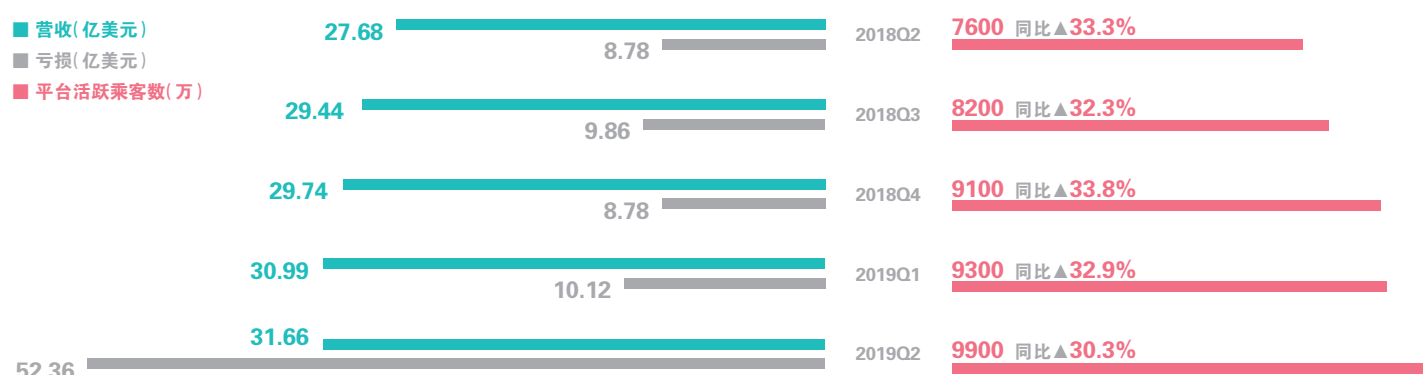


▼ 2018Q2-2019Q2 Uber财务及平台活跃乘客数情况



F 聚焦

意大利执政联盟闹掰了

意大利政坛仿佛中了“短命”的魔咒，执政联盟刚刚成立一年有余，便已摇摇欲坠。就连意大利前总理伦奇都看不下去了：“立即投票重新大选将是疯狂的。”据意大利安莎通讯社11日的报道称，在接受采访时，伦奇发出了上述呼吁。几天以前，因为一条高铁项目，意大利执政联盟终于撕破脸，重新大选似乎成了唯一的出路。但令人担心的是，就算重新大选再给意大利一次新的机会，仍旧有许多问题不是靠一次大选就能解决的。

“受够了五星运动党对联盟党的阻挠。”意大利副总理兼内政部长、联盟党党首马泰奥·萨尔维尼正式宣战，按照他的说法，执政联盟已经失去了执政基础，唯一出路是重新大选。当地时间9日，萨尔维尼直接向参议院提交了对现任总理孔特的不信任动议。显然，联合执政的一年多时间里，萨尔维尼并不痛快。

意法高铁是导致意大利执政联盟“闹掰”的导火索。当地时间7日，联盟党和五星运动党刚刚为此互投了反对票。在五星运动党看来，这条连接法国第三大城市里昂和意大利北部工业重镇都灵的高铁，本身就不是一笔划算的生意，成本过高、破坏环境都是它的负面。但在联盟党眼里，这条铁路却有着不一样的意义，他们认为意法高铁对以出口为导向的意大利经济至关重要，创造就业和刺激经济增长都是这条铁路的潜在价值。

复旦大学欧洲问题中心主任丁纯在接受北京商报记者采访时解释称，五星运动党总体来讲还是比较民粹化的，该党是知识分子搞起来的，有很多理念性的东西，不是一个成立时间很长且有执政经验的偏务实的党派，很多东西倾向于理念先行，因此在环境方面的理念往往会碰到阻碍。相比起来，萨尔维尼与联盟党还是比较强势的，理念性的东西肯定无法说服他们。

事实上，五星运动党与联盟党从一开始就不是一路人。去年3月，意大利总统大选落下帷幕，带有极右翼色彩的联盟党和民粹主义政党五星运动党组建新政府，但用了3个月之久，意大利才打破了组阁僵局。而两党的分歧也是显而易见的，在移民、税收政策等多个方面，两党都站在了对立面。

道不同不相为谋。萨尔维尼或许有强硬的资本，一份最新民调显示，联合执政一年多来，联盟党的支持率升至约38%，而五星运动党支持率不断走低，跌到约17%。

丁纯认为，意大利政府的“闹腾”不稀

奇，从历史上看意大利政府一直比较短命，而且目前两个政党本身就是极端政党，因为都没有赢得绝对多数单独组阁，分歧不小。而且极端政党还有一个问题，例如五星运动党，虽然人气高，但没有执过政，真正碰到了执政或者其他的问题，会存在经验不足的状况。而且许多大权还在联盟党手里，如此一来五星运动党的铁杆选民也会不满。

盟友可以通过重新大选进行洗牌，但很多问题却没那么简单。据了解，意大利总统马塔雷拉目前并不倾向于解散议会，因为政府应在9月准备2020财年度预算，10月交由议会表决。值得注意的是，去年意大利就曾因为预算的问题一度与欧盟剑拔弩张，如今意大利政坛风云再起，也将意大利的经济和社会再度拖拽到更大的不确定性当中。

彭博社10日的报道还提到，萨尔维尼在一次讲话中提到，并未将意大利从欧元区或者欧盟拉出，并承诺将与欧盟就意大利2020年预算进行建设性对话。但这种说法却与其2018年大选时候的宣言相矛盾，彼时他还将欧元描述为“经济衰退的主要原因，欧元是为德国和跨国公司量身定制的货币，与意大利和小企业的需求相悖”。

38%

联合执政一年多来，联盟党的支持率升至约38%，而五星运动党支持率不断走低，跌到约17%。

丁纯称，意大利执政党与欧盟一直不对付，联盟党和五星运动党都属于极端民粹政党，此前伦奇、贝卢斯科尼都属于支持欧洲一体化的。此外，之前的主流政党特别是贝卢斯科尼所在政党，虽然偏右，但很会搞经济，至于民粹政党特别是五星运动党，承诺比较多，包括增加养老金等内容，但他上台之后，经济不太好。对意大利来说，未来要解决的问题还有很多，比如如何进行改革让财政赤字降下来，还有银行债务、失业率等问题，特别是在经济改革方面，有很大的考验。但值得关注的是，虽然五星运动党和联盟党都是民粹政党，不过他们对中国的态度都比较友好。

北京商报记者 杨月涵

亏损滚雪球 Uber 黑暗中打转

雄心勃勃上市之后，Uber的增长神话轰然坍塌。二季度的财报更让人忧心不已，最大亏损、最慢增速，Uber的共享故事越来越难讲了。虽然盈利是几乎所有“独角兽”的软肋，但事实上，缠绕Uber的噩梦还有安全问题、公共交通问题。自动驾驶的曙光还没来，业务模式又遭到质疑，Uber仍然在黑暗中打转。

烧钱不止

上市之后，Uber也摘不掉“烧钱”的大帽子。与流血上市时的惨状一样，Uber的二季度财报也不出意外地让人失望了。上周五美股收盘后，Uber公布了今年二季度财报。不同于此前Lyft高增长后的大涨，Uber本季因营收利润双双不及预期而大跌。

具体来看，二季度，Uber的营收为31.7亿美元，虽然同比增长了14%，但相较于此前的增速已经大幅放缓。这也是Uber公布的最慢季度增速。其中，Uber的出行业务仅增长了2%，为史上最低。与此同时，Uber的净亏损也从去年同期的8.7亿美元扩大至52亿美元，其中有39亿美元是与IPO之后的股票薪酬有关。

“2019年是Uber投入的峰值年。”为了解释业绩，CEO科罗拉西表示，随后两年Uber亏损额将显著降低；“无疑未来Uber业务将实现盈亏平衡”。但他没有透露具体措施，仅称目标是在今年下半年营收实现30%的增长。华尔街不愿意听苍白的解释。财报发布后，其股票盘中交易中跌幅高达12%，截至发稿，Uber股价大跌了6.8%，为40.05美元/股。

在科罗拉西口中，Uber依然有止损的希望。但事实却证明了Uber对于开源节流的企图。上周五，Uber发布声明，冻结在美国和加拿大从事软件和服务工作的员工的招聘。Uber发言人当天表示，这一暂停将会持续到今年年底，理由是这些团队已经超额完成了今年的人员招聘目标。

对于Uber来说，类似裁员的行为不是第一次了。就在上周，Uber表示将在全球裁员400名营销人员，相当于裁减了全球营销团队1/3的人员，即从1200人缩减到800人。就亏损、停止招聘是否与亏损有关及盈利是否是公司目前的压力，北京商报记者联系了Uber媒体联络中心负责人，不过截至发稿还未收到具体回复。

对于亏损，互联网分析师杨世界表示：“从全球网约车市场来看，Uber在前期的资源储备方面还可以，毕竟这是一个新兴的行业，没有前面的经验。虽然亏损同比扩

大，但我感觉只是短暂的行为，比如京东之前投入巨资去做物流，对整个产业的提升也有帮助。”

高增长泡沫

“只要我们真的想做到收支平衡，我们就可以推动公司做到收支平衡。在我看来，毫无疑问，这项业务最终将平衡并可实现盈利。”科罗拉西信心满满，但从财报数据来看，网约车的高增长神话早就成了过去时。

今年二季度，Uber的活跃乘客数量达9900万，高于9830万的市场预期，但与去年同期33.3%的增速相比，Uber二季度的活跃乘客增速已放缓至30.3%，这被外界认为是Uber财务状况恶化的主要原因。受活跃用户数的影响，Uber的核心平台贡献率指标（核心平台运营利润占核心平台运营收入的比例）也仅为8%，去年同期为18%。

这些数字都指向一个问题，属于网约车的高增长时期已经不再。因此，Uber的想法是多元化及收紧自动驾驶。Uber的外卖业务Uber Eats是这份财报里为数不多的亮点。数据显示，Uber Eats的月活用户数同比增长了140%，收入暴涨72%至5.95亿美元。而根据Uber的说法，今年早些时候，Uber自动驾驶部门获得软银、丰田等联合财团的10亿美元投资。一旦自动驾驶研发成功并能够投入市场使用，将会大大降低来自司机补贴的成本。

但外卖治标不治本，自动驾驶仍处于不成熟阶段，要想缓解烧钱问题，Uber和Lyft的共同想法都是对价格进行调整。Lyft管理团队曾告诉投资者，他们已在6月上调了部分城市的网约车服务价格，并大力宣传该公司即将推出的定价算法。而Lyft在三季度业绩指引中，也包含了“适度的价格调整”。

杨世界告诉北京商报记者，在一个新兴的行业的前期阶段，企业不可能把商业势能释放出来，比如Uber，但未来还是看好这个行业的。如果互联网、5G后续发展起来，网约车行业也会发生翻天覆地的变化，市场是属于有积累的先来者的，毕竟他们拥有庞大的社会资源。

加剧拥堵

烧钱还只是业务层面的问题，毕竟也有分析师对市场前景持乐观态度，比如加拿大皇家银行资本分析师马克·马哈尼仍看好Uber和Lyft的长期业务前景。他预计，整个潜在市场的总订单量预计将达到2.5万亿美元，Uber将受益于其市场领导地位。

但当Uber们成立的初衷都开始被质疑的时候，一切就更加麻烦了。受Uber和Lyft委托，交通咨询公司Fehr&Peers调查发现，虽然Uber和Lyft的车辆行驶总里程占比较小，仍给交通加剧负担。结果显示，在Uber和Lyft的平均行驶里程中，只有54%到62%的车辆是载客状态的，这意味着：“未载客”的空驶车辆行驶里程，占据了两者总车辆行驶里程的1/3。

对于这一打脸结果，Uber全球公共交通政策主管Chris Pangilinan在博客中回应：研究表明，过去十年共享出行服务的使用量有了巨大增长，尽管目前看来网约车应用程序的使用，可能会给交通流量带来压力，但是与私家车和商业交通用车量所带来的压力相比还是小了很多。”对此，前纽约市交通专员Janette Sadik Khan不留情面地说：由于Uber和Lyft增加了城市交通的压力，已经造成了数十亿美元的损失。他们已经破坏了现有的交通模式。”

杨世界认为，商业是有利有弊的，能否在社会的发展过程中提升市场效率才是关键。其实，网约车行业形成之后还是有一定的积极作用，在某种程度上培育了用户的使用习惯，这与共享单车类似。

为了让自己的业务模式更具有现实意义，Uber也开始积极与公共交通合作，与美国、加拿大、英国、澳大利亚的多个城市公共交通机构合作，开始在Uber App里提供车票销售、残疾人接送等服务，并且参与公交系统的运营。但美国研究基础设施的布鲁斯金协会研究员表示：“与Uber这样的网约车公司建立合作关系，最终会导致乘客逐渐远离公共交通。对公交系统来说，与网约车公司达成合作协议是一种危险的游戏。”

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

美国股票回购潮暗藏经济隐忧

由于美国经济持续扩张，加上特朗普政府减税影响，过去一年多来美国企业将大量现金投入到回购股票中。上市公司回购股票本是提高股价、增强投资者信心的好事，但分析人士警告，一旦企业过度执着于回购股票，可能导致实体经济因投资不足而错失长期增长机遇。

目前美国经济已进入历史上最长的扩张周期，经济持续扩张为企业盈利创造了有利的宏观环境。同时，特朗普政府2017年底推出税改，吸引企业将囤积在海外的利润汇回美国。因此，从2018年起资金充裕的美国上市公司开始大幅增加股票回购力度。

2018年，标准普尔500指数成分股企业全年用于股票回购的资金达8064亿美元。美国投行高盛预计，今年标准普尔500指数成分股企业股票回购金额将达到9400亿美元新高。

花旗银行全球首席股票策略师罗伯特·巴克兰表示，由于新发行和增发的股票不足以弥补回购的股票数量，美国正在经历“去证券化”，股票日益稀缺对本轮股价上涨构成重要支撑。

美国市场研究机构基准投资公司首席执行官凯文·凯利表示，企业回购股票推高股价，其带来的财富效应会对实体经济有积极影响，尤其是持有公司股票的员工将因股票回购而受益。

不过，马萨诸塞大学经济学教授威廉·拉让尼克对新华社记者表示，股票回购让最富有家庭更加受益，但对工人收入和福利增长有损害。他警告说，企业争相将资金用在推高股价上，而非用于扩大生产能力或推出创新产品，这令股票回购成为美国经济的顽疾。

巴克兰表示，企业用于回购的资金原本可以用于投资，这些资金被用来抬高股价，而没有用来发展实体经济。

瑞银集团分析师大卫·莱夫科维茨对新华社记者说，在这轮美国企业股票回购潮中，美国高科技企业占有很大比重，而科技企业不像传统企业那样有那么高的资本需求，不需要大规模建设工厂和购买设备。

莱夫科维茨还表示，去年美国企业的股票回购潮跟美国企业海外资金汇回国内的税收优惠有关，预计随着税改效应减退，未来回购金额可能出现回落。 据新华社