责编 杨月涵 美编 李烝 责校 唐斌 电话:64101946 bbtzbs@163.com

中欧班列逆势突围 市场化改革渐近

2011年3月19日,第一列中欧班列自重庆开出,如今已十年有余。7月10日,北京商报记者从国铁集团获悉,截至目前,中欧班列累计开行突破4万列,达到41008列,开行超过百列的国内城市达到31个,通达欧洲23个国家的168个城市。

十年间,中欧班列逐渐跑出广度和深度,但运营严重依赖地方财政补贴却是其一直挥之不去的"阴霾"。不过自去年以来,由于疫情对空运及海运的影响,中欧班列实现逆势发展。由此,能否在快速增长后摆脱补贴,找到合适的商业模式,并实现市场化转型,则变成了摆在中欧班列面前的下一个课题。

强劲增长:中欧班列迎来历史机遇

十余年来,中欧班列开行量及运箱量稳步提升,运送货物货值占中欧货物贸易的比重也从2015年的1%增长至2020年的7%。新冠肺炎疫情发生以来,中欧班列累计向欧洲发运1199万件、9.4万吨防疫物资,战略意义凸显。同时,中欧班列在2020年实现逆势增长。全年开行1.24万列、发送113.5万标箱,同比分别增长50%、56%,年度开行数量首次突破1万列。

今年上半年,中欧班列延续强劲发展态势,开行数及运箱数同比分别增长43%、52%,单月开行数量均超千列。在国内,已有29个省区市开行中欧班列;在境外,中欧班列通达欧盟、俄罗斯等亚欧大陆不同地区。

在国际贸易体系中,速度快的空运及运价低的海运长期处于运输主导地位,处于两者之间的铁运并未太受重视。但在疫情冲击下,空运、海运迎来大面积延误和取消,两种运输模式运力严重不足。随着抗疫物资的运输及后续复工复产的推进,大量运输需求堆积,中欧班列迎来历史机遇。

"中欧班列的比较优势是突出的,因为它的价格比空运便宜,时间比海运也会节省至少1/3。"铁路专家、同济大学教授孙章在接受北京商报记者采访时表示,集装箱技术和时间偏好的盈利模式让中欧班列变得可行。

以重庆至杜伊斯堡为例,中欧班列单程大约需15天,而海运大约需一个月。北京商报记者此前获悉,如果是需要中转的班次,海运目前大约还需额外加上一个月的滞港时间。海运集装箱也正面临一箱难求的困局,价格猛涨至此前2-3倍。

在孙章看来,即便后疫情时期,中欧班列依然保持着强劲的竞争力:"对国内来说,东西部的差距会缩小,现在西南也是口岸,新疆也是口岸,就有助于改善资源分布不均衡的情况。对国际上来说,中欧班列很受德国、法国、西班牙等国家的欢迎,这种比较优势始终存在。虽然增长幅度不会像疫情期间一样,但依然会继续快速发展,这个作用不可替代。"

未来趋势:市场化改革初探

中欧班列快速发展,但它也有绕不开的问题。例如建设初期,部分城市大量投入,导致"空箱"问题出现。而市场化运营则是避免"空箱"的关键。随着相关政策的落实及货源逐步充实,中欧班列综合重箱率(已装货物的集装箱比例)已经达到98.4%。

此外,中欧班列严重依赖的各地补贴也有逐渐退坡之势。5月26日,随着机车的长鸣声,保定市首列零补贴常态化运行的中欧班列——由泰通国际运营的75054次中欧班列(保定-莫斯科-明斯克)满载货物,从保定市京雄保国际智慧港缓缓开出,驶向白俄罗斯首都明斯克。

国家发改委在去年6月曾发文表示,今后一个时期,中欧班列将大力推进机制创新、模式创新、规则创新、技术创新,进一步激发中欧班列市场活力和创造力,促进班列与经济社会融合发展。

事实上,在市场化改革方面,浙江等地已积累一定探索经验。由浙江义乌开出的"义新欧"是中国第一条由民营企业经营的中欧班列。这与"全球最大的小商品集散中心"义乌有源源不断的外贸货源不无关系。6月16日,"义新欧"中欧班列的开行量达到1000列,比去年提早4个月。更为亮眼的是,今年义乌回程班列箱量增长了48.9倍。

运贸结合:可持续的商业模式?

对中欧班列来说,寻求市场化改革,找到合适的商业模式是关键。复旦大学国际问题研究院俄罗斯中亚研究中心副研究员马斌曾撰文指出,以国内货物通过中欧班列运往国外为例,其流程一般是境内货运委托人与地方线路平台公司签订货物运输协议,线路平台公司再与境内外铁路运输承运方签署协议,由它们分别负责境内段和境外段的实际运输业务,并最终将货物交付给境外收货方。

除了简单的通过运输收取运费,中欧班列目前正大力推进运贸结合,拓展商业模式。6月20日召开的中欧班列统一品牌五周年工作座谈会提出,着力增强中欧班列持续发展动力。加快中欧班列信息平台、智慧口岸建设,推进中欧班列与丝路海运、西部陆海新通道等联动发展,积极推动"运贸一体化",积极探索开行"人文班列""旅游班列"。

"在中欧班列覆盖国内绝大多数省份的情况下,依据线路开行质量优化其结构和布局是中欧班列发展的当务之急。"马斌认为,合理的中欧班列布局应是围绕中西部地区的交通枢纽打造中欧班列的货物集结中心,形成"东中部出口基地+中西部集结中心"的模式。

北京商报记者了解到,中欧班列在空间布局上已铺画三条通道,分别经西部的阿拉山口、霍尔果斯口岸,中部的二连口岸,东部的满洲里、绥芬河口岸出境。而作为五大中欧班列集结中心,西安、成都、重庆、郑州、乌鲁木齐的辐射力和影响力也持续攀升。上半年,五大集结中心中欧班列运量占全国的62%。

但北大产业经济学教授曹和平也对北京商报记者提到,运贸结合模式的发展并不简单:"运输就是过境,贸易则要加上配送、临港加工区等,并且把便利贸易的中介和金融收益加进去。因此我们认为运贸模式比专门过境的模式好,但我们更鼓励运输、贸易、服务这三位一体。运贸结合最重要的是需要在45公里左右建配送中心,75公里有小城市,150公里有大城市,但在中东和近东欧还没有联系起来,协调上还需要在未来加强。"

孙章也告诉北京商报记者:"本身交通运输和贸易也是一回事,以后特别是在零换装、零换乘方面发力,直接从起点到终点,不用转运,这就很有优势。智能化管理是一个重点,这意味着在通关等问题上需要多国家协同。今后智能化的技术,比如传感器等,能像快递一样,使调度指挥系统对车辆位置了如指掌。"

北京商报记者 陶凤 王晨婷 阮航达/文

新华社/图

西街观察 Xijie observation

中概股回不到从前

陶凤

6月最后一天低调上市后,滴滴接连被监管处罚。7月9日晚间,国家网信办发布通报,因严重违法违规收集使用个人信息,继"滴滴出行"全网下架后,滴滴旗下另外25款App全部下架。

7月10日,国家互联网信息办公室就网络安全审查办法征求意见,要求掌握超过100万用户个人信息的运营者赴国外上市,必须向网络安全审查办公室申报网络安全审查。

征求意见稿明确,网络安全审查重点评估采购活动、数据处理活动以及国外上市可能带来的国家安全风险。主要考虑包括国外上市后关键信息基础设施、核心数据、重要数据或大量个人信息被国外政府影响、控制、恶意利用的风险等因素。

滴滴豁开的口子可能越来越大。上市后仅10天,滴滴出行市值蒸发超200亿美元。以此为节点,无论"准"中概股还是未来的"潜力股",都在经历一场真正的梦醒时分。

2014年,以阿里巴巴、京东等超大型中概股成功上市为代表,中概股赴美IPO迎来丰收年。五年后,阿里和京东二次上市齐聚香港。

如今,老面孔回归潮涌,新玩家冒险抢跑,中概股再也回不到从前。

这是滴滴的故事,讲得又不仅限于滴滴自己。以滴滴为代表的互联网公司,以及各领域手握大量数据信息的平台企业,将要审慎面对前所未有的外部复杂环境,以及内部从严监管。

应变,将成为中美之间新的主题。置于时代的大背景下,中美要随时迎接彼此关系中产生的新变化,以及由此引发的新问题新碰撞,难以回到过去,也难以揣测将来。

中国与美国,仍会坚持管控分歧,但更要适应在摩擦中前进。在中美经贸不脱钩与安全体系建构方面寻求新的平衡,需要更加精细化的分类治理,还迫切需要专门领域的制度变革。

对赴美上市的中概股群体而言,需要解决包括特殊历史产物VIE架构的上市后遗症,也包括"数据跨境"背后的安全审查与风险防控,还涉及不同国家不同制度下,多方利益主体的超强博弈。

今非昔比。就不同领域的公司个体而言,大数据安全的底线防范、个人隐私保护的终极保护、跨境上市监管规则的重塑,都将在它们身上得到更加深刻而具体的实践。

尽管上述问题存在极大的不确定性,但可以确定的是,存量市场表现平平,增量市场上又失去想象空间,若解决不了数据安全、个人隐私等问题,滴滴只能眼看着自己的高估值不断下坠,更可能迷失在自己踏入的资本赛道。

滴滴身后,仍不乏跃跃欲试的企业。与其说在等待时机,不如说在围观当下。回忆幸事,顺利登陆海外,享受红利,乘时代的风。掂量风险,遗憾退市,曲线回归。警醒未来,数据何其重,隐私再无小事。

随着平台经济爆炸式的大发展,曾经以规模为王的互联网科技企业,都将面临来自监管机构和各种诉讼的压力。不仅在中国,也在大洋彼岸的另一端。

虎牙斗鱼合并被按下暂停键前,美国37个州的总检察长对谷歌提起诉讼,认为其在应用商店领域存在反竞争行为。

来自监管的重压向来不分国界。强化反垄断和防止资本无序扩张,正在变成新常态,并很有可能自滴滴之后,进入前所未有的2.0。

京津冀七年 产业转移破局

京津冀协同已经走过七年旅程,七年来,京津冀产业链与创新链融合发展情况如何?7月10日,首都经贸大学、社会科学文献出版社共同发布了《京津冀蓝皮书:京津冀发展报告(2021)》(以下简称"蓝皮书"),对此进行了分析解答。在京津冀产业协同过程中,北京发挥了辐射带动作用,不过由于三地产业结构错位、梯度差异大,产业转移仍有较大的发展空间。专家认为,未来,三地应联合培养"顶尖"人才,以改变京津冀人才流失现状。

三地逐渐形成产业分工

"十四五"规划提出,要推动京津冀产业链与创新链深度融合:"北京依托自身强劲的创新动力,辐射带动津冀两地产业转型升级,是实现京津冀城市群产业链与创新链融合的关键举措。"蓝皮书中这样写道。

近些年,京津冀三地跨区域产业活动和创新联系更为活跃,北京外溢效应明显,天津和河北积极承接北京部分产业的疏解转移,三地间逐渐形成了产业分工。

北京创新研发成果的津冀应用就是一个例子。北京商报记者从中关村创业大街了解到,其在河北邢台建设了邢台中关村创业大街项目,将帮助现有科技型企业走出去发展:"研发在海淀、应用在邢台",合作双方共同打造"中关村创业大街——京津冀协同创新港项目"。

数据显示:"十三五"期间,天津市共引进北京项目3062个、投资到位额4482亿元。截至2020年底,河北省累计承接京津转入法人单位24771个、产业活动单位9045个。

首都经贸大学特大城市研究院副院长叶堂林对北京商报记者表示,通过京津冀三地在打通产业链条上的联动发力,京津冀汽车产业形成了完整全链条、蔬菜产业链进一步延伸、大数据产业有效实现优势互补、新能源装备产业链处于全国领先水平、智能终端产业链领跑全国,京津冀五大产业实现同频共振,形成了产业链式发展。

体制机制一体化欠火候

不过,由于北京制造业的疏解和津冀承接缺乏有效衔接,对津冀地区的辐射带动仍相对有限。北京知诚社会组织众扶发展促进会会长任壮在接受北京商报记者采访时表示,目前京津冀产业协同仍存在问题,三地产业结构互补互融的一体化方面,前期对接不充分;津冀两地的营商环境水平、政务服务水平及政府信用等方面与北京还存在差距;三地产业链条完整度和先进性与东南地区也有差距。

蓝皮书研究指出,京津冀产业结构错位、梯度差异明显。从产业结构来看,2019年北京三次产业结构为0.3:16.2:83.5,第三产业占比高达83.5%。2019年天津三次产业结构为1.3:35.2:63.5,第三产业占比为63.5%。而河北在2018年实现服务业超过第二产业,2019年三次产业结构为10.0:38.7:51.3,第三产业占比仅为51.3%。

此外,2020年京津冀三地人均GDP分别为167638元、90175元和47419元,在全国排在第1、第7和第26位,河北人均GDP仅分别为北京、天津的28.3%、52.6%,在全国排在倒数第6位,造成河北承接京津产业转移、合作共享能力不足,引才难、留才难问题始终存在。

"目前的关键掣肘就是从体制机制上一体化程度不够,从组织、人社、财政、规划、民生等方面需要进一步协同。未来可以三地联合建设科技服务和高端制造产业配套新城。"任壮说。

"人才链+产业链"两链融合

由于产业梯度大、营商环境水平参差,京津冀人才流失问题亟待解决。根据蓝皮书,2016-2019年,京津冀人才净流入占比分别为-0.4%、-1.9%、-2.9%、-4%,人才净流出且流出规模逐渐扩大,其中2016-2019年北京人才净流入占比分别为-0.7%、-2.3%、-2.8%、-3.9%,排除北京非首都功能疏解和严控人口的影响,津冀人才流动也从2016年、2017年的流入状态转变为2018年、2019年的流出状态。

津冀正处于新旧动能衔接交替的时期,传统产业加快调整,新动能培育还需时日,在承接北京产业转移方面存在不会接、接不住、留不下的问题。

对此,叶堂林建议,要确立人才链和产业链两链融合的发展格局,制定《京津冀产业人才协同规划》,创新京津冀两链融合发展体制机制,比如建立京津冀产业人才工作联动合作机制、京津冀人才链与产业链融合发展评估机制等。

他还建议,以京津冀"顶尖"人才联合培养"顶尖"人才,由京津冀人才一体化发展部际协调小组牵头,以北京云集的产业顶尖人才为核心,联合津冀两地产业顶尖人才组建导师团队,建立产业顶尖人才选拔培养机制,分产业在京津冀高等院校、高层级科研机构和重点企业中选拔有实力、有培养前途的青年专业带头人作为省市"顶尖人才"培养对象,实施产学研联合培养。

北京商报记者 陶凤 吕银玲