

# 科技巨头为何频频

克、高通CEO安蒙、三星掌门人李在镕、特斯拉CEO马斯克……细数一下，今年以来，跨国科技巨头频频访华，名单还真长。

跨国科技巨头频频访华，展现了中国市场的强大吸引力。

当前，世界经济面临极大不确定性，新冠疫情、高通胀、乌克兰危机、金融领域动荡等不利因素，带来了持续不断的挑战。世界经济前景黯淡，中国经济成为难得的亮点。

从软环境看，中国坚定不移推进改革开放，又有超大规模的消费市场，为中外企业提供了广阔的发展空间。中国贸促会5月30日发布的《2023年第一季度中国外商营商环境调研报告》显示，97%的外资企业对去年四季度以来中国政府出台的外资政策评价为“满意”以上，超七成受访企业表示在华产业链布局将维持现状或将对在华产业链进一步本土化。

从硬实力看，中国有成熟、完整、高效的工业生产体系，制造业规模已连续13年居世界首位。中国有世界最大规模的科技人力资源，工程师数量约占全世界1/4，每年培养的工程师相当于美国、欧洲、日本和印度的总和。中国有强大的创新支撑发展能力，科技进步贡献率提高到60%以上，2022年中国PCT国际专利申请量继续排名首位，占全球申请总量的1/4以上。

无论是硬实力还是软环境，无论是消费市场还是产业配套，对跨国科技企业来说，中国都是无可取代、难以放弃的合作共赢之地。

跨国科技巨头频频访华，也体现了美国“脱钩断链”行为的不得人心。

美国自2018年起就推动对华“脱钩断链”，采取对中国商品加征关税、限制中国企业赴美投资、打压中国高科技企业等种种措施，企图抑制中国科技创新与产业升级。几年过去，美国“脱钩断链”并未达到预期效果，损人害己的同时，破坏了国际经贸秩序，损害了各国企业利益。

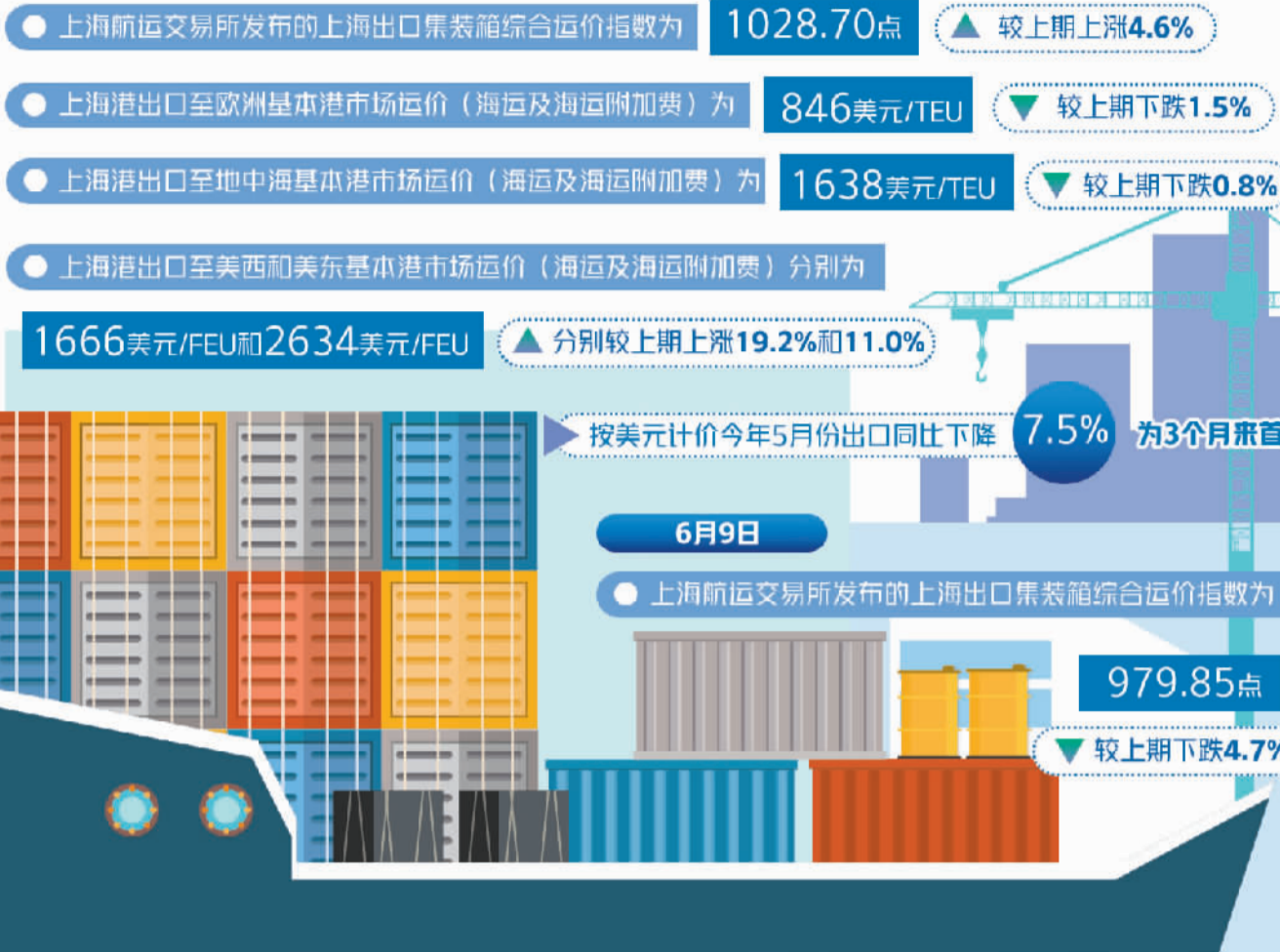
澳大利亚战略政策研究所(ASPI)今年3月发布的研究报告显示，在其目前追踪的44项技术中，中国的全球领先优势扩大到37项，涵盖国防、太空、机器人、能源、环境、生物技术、人工智能、先进材料和关键量子技术等领域。美国商会发布报告称，与中国脱钩将使美国投资者每年损失250亿美元资本收益，美国GDP因此损失最多高达5000亿美元。

今年是共建“一带一路”倡议提出10周年，面对逆全球化思潮抬头、地缘政治博弈加剧等不利因素，中国以实际行动向世界分享中国发展机遇，积极推动构建开放型世界经济。

中国发展离不开世界，世界发展也离不开中国，一个更加开放的中国将在世界经济中发挥更加重要的作用。科技巨头频频访华，显然不是个别人的冲动，而是众多跨国企业经过慎重观察和投资实践，不约而同对中国经济投下的信任票和支持票。期待彼此间的理解、尊重与合作，推动全球科技创新，推动世界经济发展。



# 集装箱运输市场待复苏



5月末至6月初，上海出口集装箱运价连续两周上涨，6月2日上海航交所发布的上海出口集装箱运价指数(SCFI)报收于1028.70点，单周涨幅达到4.61%。继今年4月连涨四周后再度重返千点大关。

分航线来看，3月份以来，亚欧航线运价率先止跌回升，进入4月后，跨太平洋航线开始稳步上涨，其中上海至美西航线涨幅领先，于4月14日创下近3年来的最大单周涨幅29.10%。但在“五一”长假前货量不如预期的影响下，多数航线运价有所回落。5月底6月初，集装箱航线运价再度出现大涨走势，上海至美西航线涨幅领先为25.36%，其次为上海至美东航线，涨幅为11.37%，上海至南美航线涨幅为11.30%，另外上海至波斯湾航线也有2.85%的涨幅。

去年，国际集装箱运价曾一路下跌近80%。近期，价格阶段性恢复至疫情之前的水平，总体仍有波动。集装箱运价前期上涨的原因是什么？

从近期集装箱运输需求看，全球集装箱海运贸易量仍然维持负增长。截至2023年4月，克拉克森集装箱贸易月度指数为114.2点，同比下降3.7%。但3月至4月中国出口需求表现良好，根据海关总署统计，今年3、4月份我国以美元计价的出口贸易额同比分别上涨14.8%、8.5%，港口空箱堆存水平已从高点回落，用箱需求正在逐步恢复。另外，4月份为“五一”长假前的提前出货时期，加之部分美国大型零售商也已开始补库存，供求关系得到好转，支撑了前期上海出口集装箱运价的上涨行情。

分航线来看，欧美地区通胀影响仍在，且库存保持高位，主干航线运输需求仍然较为低迷，货量相对有限；而波斯湾、南美等南北航线运输需求回暖，货量增长明显。与此同时，4月下旬是新一轮美线集装箱运价谈判的时间段，班轮公司普遍通过停航和降低航速进行运力供应的控制，从而推升即期运价，使其获得更有利的长约价格。但由于欧美需求依旧疲软，货量没有明显回升，以致“五一”长假前出货潮不如预期，多数航线运价出现回落走势，原本船公司发出5月1日的运费涨价计划也失去支撑。进入6月，多数班轮公司继续推涨6月出运航次的价格，尤其是远东至美西航线，运价出现反弹。

根据克拉克森数据统计，3月集装箱船舶的总闲置运力占比平均为4.6%，同比增加11.18%。根据容易船期的数据统计，3月份主干航线实际发船量仅为计划发船量的87%左右，同时跨太平洋航线的实际运力投放量持续减少，而亚欧航线的实际运力投放量小幅上升。从船舶航速来看，一季度集装箱船舶航速呈现明显下滑趋势，3月末虽然出现小幅回升，但仍维持在历史低位。4月开始，集装箱船舶闲置运力小幅下滑，5月

上旬总闲置运力占比再度回升至4.4%左右，总体仍然维持较高水平。

由此可见，4月的国际集装箱运价回升主要是由于“五一”节前的贸易商集中出货以及班轮公司运力供应收紧共同导致，5月全球集装箱贸易需求不如预期，中国出口贸易额同比止涨下滑，运价继续走弱，进入6月后，虽然运价指数短暂重回千点大关，但全球集装箱贸易需求仍面临较大不确定性，运价短期内下行压力依然较大。

集装箱运价未来走势如何？

需求方面，美欧地区仍然存在需求总体疲弱、库存压力较大等问题，亚欧航线运价近期在欧洲消费疲软的影响下持续小幅下跌。后期随着全球各地去库存化接近尾声，货量有望逐步恢复。但今年第三季度国际集装箱运输市场的传统旺季是否能如期而至，还有待美欧地区通货膨胀影响减弱、市场消费有所改善、商品去库存进程顺畅、地缘政治紧张局势缓解等预期的实现。在全球需求整体偏弱的背景下，中国出口集装箱运输需求仍然面临严峻挑战。

供给方面，今年1月至5月集装箱船交付量累计110艘，67.2万TEU，同比增加137.1%，其中主要部署于主干航线的8000TEU以上的集装箱船交付量大幅增加120.2%。根据克拉克森的数据统计，当前集装箱船手持订单仍有895艘，740.9万TEU，同比

增加5.6%，预计全年交付量同比上涨84%，而运力拆解非常有限，市场面临供给压力。

此外，船用燃料价格上涨的预期增强，船公司利润持续收窄，主干航线运价下跌的空间有限，国际集装箱运价已基本触底，并出现季节性回升走势。近期美西码头港口关闭，也将对美国供应链造成一定程度破坏，降低美西航线运力周转效率，在一定程度上推升美西航线运价。但是，随着集装箱运力

集中交付高峰的到来，以及考虑到国际贸易仍然存在较多不确定性因素，运价未来的上涨幅度和持续时间仍有待观察。预计至第三季度传统旺季来临，在进口商加紧备货及补库的推动下，国际集装箱运价有望获得一定支撑，但总体来看，运力过剩仍然是未来国际集装箱运输市场所面临的主要问题。

(作者系上海国际航运研究中心航运发展研究所副所长)

## 链接

### 青岛港加大空箱疏运力度

本报记者 刘成

近年来，青岛港突出自身区位优势及硬件设施等优势，不断放大一体化发展红利，多种方式强化港口枢纽能级，提速东北亚国际航运枢纽中心建设。今年以来，青岛港货物吞吐量、集装箱量保持稳健增长，1月份至5月份，货物吞吐量同比增长4.9%，集装箱同比增长11.7%，共新增集装箱航线12条。

青岛港抓住航运市场“空箱回流”机遇，提速东北亚空箱调运中心建设。“尽管‘一箱难求’已经成为过去式，但从长远看，空箱始终是重要的港航资源，空箱中心可以对拓展腹地市场提供更加有力的支撑，吸引更多货物集聚青岛港。”青岛前湾集装箱码头有限责任公司空箱管库副经理表示。

针对东北亚空箱调拨基地建设，青岛港协同马士基、地中海、达飞、中远等船企，构建以青岛港为枢纽，辐射日照、烟台、渤海湾多个港口的空箱一体化服务中心，同时一手抓前沿场地挖潜，一手抓空箱疏运，在堆场管理中融入现代化手段，确保进口空箱“进得来，卸得下”，确保空箱快速增长，有效稳固腹地客户。今年1月份至5月份，青岛港装卸空箱同比增长16%。

“东西双向互济、陆海内外联动”的发展策略，是青岛港高质量发展的关键

之举，也是在复杂多变背景之下，稳定吞吐量、集装箱量的重要法宝。今年以来，青岛港持续织密干支航线网络，新开航线10条，总数达到223条，航线增长带来运力提升，为客户提供更多的选择。

深化协同发展，进一步优化作业流程、提高操作效率，也是青岛港赢得客户信赖的重要因素。一方面，青岛港内部强化码头之间协同，运用信息化手段强化各作业码头配合，创新推出“集装箱虚拟操作部”，有效解决泊位计划协同等难点，促进装卸效率进一步提高。在新流程助力之下，5月份集装箱泊位效率同比提升30.55%，非作业待时压缩58.08%，外贸干线泊位效率提升33.58%。

“经过一体化发展，我们与日照港等兄弟公司的协同配合更加顺畅，开展标准化操作升级，促进了集装箱一体化突破发展攻坚行动落地见效。”青岛前湾联合集装箱码头有限责任公司计划信息主任胡金菊介绍。目前，青日驳运干线分支线平均在港时间1.5天以内，大幅提升了中转处理时效和客户满意度。截至5月底，青岛港携手日照港、航运集团累计操作青日驳运船舶399艘次，船舶平均操作效率同比提升111.69%。



近日，村民在江西省新余市渝水区水北镇藤江村铁皮石斛种植基地采摘石斛花。近年来，当地因地制宜发展林下经济，利用林下土地种植数百亩铁皮石斛，带动农户增收致富。 谭建荣摄(中经视觉)

## 求真

# 多家国企发布理财产品？假的

“大飞机”APP、“八纵八横”APP、“国开基建”APP，这些所谓有“国资国企背景”的理财APP千万不要下载安装。近期，多家国企相继发布声明打假，称被不法分子冒用名义行骗，提醒投资者务必警惕，谨慎区分。有关专家表示，投资者面对宣称有“国资国企背景”的理财APP，特别是在难以实地考察的情况下，要多方辨别，谨防被骗。

今年6月以来，多家国企发布声明称，被不法分子冒用名义、伪造授权文件，通过非法线上投资平台，推出有其公司背景的理财APP。

6月11日，中国国家铁路集团有限公司微信公众号发布声明称，接到来电咨询，反映一款名为“八纵八横”APP程序自称是国铁集团授权推出的理财产品，发布“呼南通道建设”“沿海通道建设”“京兰通道建设”等9款虚假投资理财项目。6月12日，国家开发银行全资子公司国开基础设施基金有限公司发布声明称，有不法分子利用互联网及移动端传播一款名为“国开基建”的金融理财APP，冒用公司名义开展非法金融活动；同日，中国船舶工业贸易有限公司微信公众号发布消息称，某APP软件冒用中国船舶工业贸易有限公司名义、伪造公司授权文件，通过非法线上投资平台，开展“线上航运投资业务”。此前，中国商用飞机有限责任公司、中国稀土集团有限公司等也通过不同渠道发布了类似声明。

为什么诈骗分子敢如此明目张胆打着国企名义进行诈骗？专家表示，在以往的投资者投资经验中，具有国企背景的理财公司在经营业绩、安全保障等方面相较于其他企业表现较好；传统观念认为，相较于“名不见经传”的理财公司，有国资国企背景的知名大型企业背书的平台和理财产品“跑路”概率低、风险可控，且可以获得优质资源。“投资者一听说产品有国资国企背景，很可能就会提高信任度。”中国人民大学重

□ 近期，多家国企相继发布声明打假，称被不法分子冒用名义行骗，提醒投资者提高警惕，谨慎区分，不要迷信所谓的“国资国企背景”，谨防被骗。

□ 面对宣称有“国资国企背景”的理财APP，投资者应认真识别理财平台资质，投资前要仔细阅读平台的投资细则和声明等信息材料，关注产品本身而非理财产品的出资背景。

阳金融研究院院委兼合作研究部主任刘英说。北京蓝鹏律师事务所创始合伙人、主任张起淮同样提醒，广大投资者应提高警惕，注意防范风险，不要迷信所谓的“国资国企背景”，要仔细核实，避免造成损失。

面对宣称有“国资国企背景”的理财APP，投资者该如何辨别真假？

中国政法大学教授、互联网金融法律研究院院长李爱君表示，可以从几方面进行辨别。首先，投资者应认真识别理财平台的资质。其次，投资前要仔细阅读平台的投资细则和声明等信息材料。再次，关注产品本身而非理财产品的出资背景。“许多理财APP或者产品可能会以国企背景为宣传噱头，本质上只有理财APP或者产品背后的公司会对投资者的投资行为进行负责。投资者应关注拟投资产品本身的质量。”李爱君说。

专家提醒，投资应选择正规机构的理财产品，对年化利率显著高于市场利率的公司要保持谨慎。在日常生活中注重保护自己的个人信息，不下载安装陌生应用。北京反诈中心提示，投资者应从官方正规渠道进行理财，并注意风险。如已遭受损失，应立即向

公安机关报案。

值得注意的是，这已不是国企第一次发布相关声明。今年1月份，中国船舶工业贸易有限公司便已发布类似声明。面对一再被冒用，国企除了及时发声和澄清外，还应该做哪些工作？

专家认为，国企应及时向公安部门、司法部门举报、提起诉讼，采取法律的武器要求诈骗分子停止冒用行为、进行损害赔偿等，在维护自己合法权益的同时保障投资者的利益。目前，对相关问题的发现难的情况，可以提供网上查询系统和建立举报机制，供投资者进行资质查询和对诈骗行为进行举报。

针对网络诈骗，有关部门已多次开展专项行动。今年6月15日，中央宣传部、公安部联合启动“全民反诈在行动”集中宣传月活动，进一步加强反诈宣传力度，不断提升群众防骗意识。在此期间，公安部将组织国家反诈中心发布《2023版防范电信网络诈骗宣传手册》，部署各地反诈中心深入基层、贴近实际，针对易受骗群体开展有针对性的防范宣传。“多部门要加强联动并形成监管合力，形成一张法制网，让诈骗行为无处藏身。”刘英说。

□ 中国经济网记者 马常艳