

专家：人民币汇率不会超过6.2

■ 本报记者 陈璐

人民币从2020年年初开始升值,到去年6月份达到高峰,其后一直保持升值状态。2月28日,国家统计局发布中国2020年国民经济和社会发展统计公报,显示2020年全年人民币平均汇率为1美元兑6.8974元人民币,比上年升值0.02%。

据悉,近日毕马威中国首席经济学家康勇在接受采访时表示,对人民币汇率持乐观态度,认为今年人民币汇率会保持一个相对较强的态势。“中国经济的复苏、美元的贬值、中国加大开放吸引外资流入三方面因素都会支撑汇率走势,但是其走势也不会特别强,人民币对美元汇率突破6的可能性不大。”

清华大学战略与安全研究中心客座研究员卞永祖在接受《中国贸易报》记者采访时表示,除了上述三个支撑因素外,人民币国际化也是其中之一,即国际上对人民币的实际需求也是重要支撑。

但卞永祖认为今年人民币对美

元汇率很难突破6.2,基本上会维持一个双向波动略高一点的状态。

2月23日至24日,美联储主席鲍威尔在国会听证会上重申了宽松立场。但美国银行美国利率策略师表示,随着美国经济数据好转,市场将在今年晚些时候讨论美联储的加息问题。高盛集团专家团队则指出,加息时间可能在2022年底。

卞永祖认为,美元可能会紧缩,这已是很多人的预期。疫苗接种为美国经济恢复正常带来希望,经济形势好转,不需要量化宽松,要防止经济过热,可能会加息和缩表。当然,还有一种可能性不容忽视,经济还未复苏,但目前流动性充裕,对通货膨胀已经有一定的影响。但目前来看,美联储不太愿意缩表。美国总统拜登准备发布1.9万亿美元的应对疫情经济刺激计划,已获众议院批准,这一计划目的是维持一个相对宽松的状态,但是要长久维持宽松很难,毕竟通货膨胀、美元信用

下降都会促使缩表的到来。

“现在人民币基本上已经摆脱了那种美元一升值、人民币就贬值的状态。”卞永祖强调,一是人民币越来越不以美元为锚货币,而是以一篮子货币汇率基准,美元与人民币的相关性在进一步减弱。二是货币表现还是取决于各国的经济情况。从复苏的质量上来讲,可能需要投资者的判断,中国经济的复苏具有这种可持续性和长久性,对就业的拉动也会更大更好一些,因而,无论美元缩表与否,对人民币的影响可能会较轻。

环球银行金融电信协会(SWIFT)近日发布的数据显示,今年1月,在基于金额统计的全球支付货币排名中,人民币保持全球第五大最活跃货币的位置,占比2.42%。与2020年12月相比,人民币支付金额总体增加21.34%,而同期,所有货币支付金额总体减少5.86%。

5G究竟有没有重复投资?

在5G建设即将大规模铺开之初,如何杜绝基础设施重复建设引发社会普遍关注,国务院国资委曾喊话三大电信运营商避免重复投资。

如今,5G商用已经一年多,5G的基础设施建设究竟有没有重复投资?基础设施有没有实现共享?

“中国电信与中国联通从2019年开始在全国范围内合作共建一张5G网络。目前,这张全球最大5G共建共享网络已建成投入使用,它覆盖了全国所有地级以上城市及主要县城,实现了网络规模、覆盖、带宽、速率的四个翻倍。”2021全国两会召开前夕,中国电信集团有限公司党组副书记、总经理李正茂在接受采访时如此表示。

基站是5G布局的基础性设施,但面对巨大的市场空间和巨大投资之间的矛盾,如何低成本高效地建设一张覆盖广、速度快、体验好的高品质5G网络,成为了摆在每一家电信运营商面前的一道难题。

“基站的建设问题是行业多年来都在力图解决的问题。”李正茂表示,网络是电信运营商的“命根子”,和竞争对手共建共享“命根子”在过去是无法想象的。

从2G、3G、4G发展的历程来看,三大运营商以往都是各自建设网络,包括基站系统、铁塔、传输网、核心网等。但进入5G时代,情况发生了变化。5G单个网络的建设成本非常高,如果运营商还是各自建设自己的系统,势必承担巨大的投资负担。另外,用户的使用量是逐步增长的,网络建好之后很可能出现闲置,进而导致浪费,经济效益会因此受到影响。

“中国电信和中国联通于2019年达成在全世界范围内5G基站的全面共建共享,这是一个新创举。”在李正茂看来,共建共享至少有四大好处。一是共建共享的双方互为节省了投资资金。二是千亿级的网络运维成本得到了大大降低。三是有利于增强我国电信运管营业在国际5G产业发展技术与标准方面的话语权。四是促进了5G网络服务质量的提升。

李正茂透露,截至去年,国内三大运营商(中国电信、中国联通、中国移动)共建70万个基站,实现了所有地级以上城市5G网络全覆盖。如果按照传统的各自建站做法,这是不可能做到的体量。

谈及我国5G发展的现状,李正茂表示,我国电信产业从完全空白起步,经历了2G时代的跟跑阶段,3G时代的努力探索,4G时代的追赶,到现在的5G超越。现如今,无论从网络质量,还是用户规模上来说,我国已成为掌握移动网络第一话语权的国家。在这当中,电信运营商在基础设施方面的共建共享功不可没。

(张桂贵 周晶)



2月27日,马来西亚向中国科兴公司订购的首批新冠疫苗抵达吉隆坡国际机场。

新华社记者 朱炜 摄

痰盂当果盘? 创新也要讲底线

■ 吴若言

前不久,中国传统的痰盂在网上着实火了一把。春节期间,有网友意外发现,在海外某知名购物网站,有卖家以69.99美元的价格售卖中国高脚搪瓷痰盂。只是,产品名称变成了“60年代中国传统创意复古水果篮”。产品介绍这样描述,“推荐用途:家庭团聚,野餐烧烤,趴体夜店,餐馆户外……今夏,你可以在野餐或聚会时向家人和朋友带去这份礼物,冰一瓶香槟,开启一个美好的夜晚……”不仅如此,为了方便买家理解,产品卖家还贴心地在商品页面配上图片。各色水果、长棍面包甚至香蕉,无不在这“中国传统创意复古果篮”

的映衬下显得鲜美诱人。

然而,作为“中国传统佳品”,此等果篮在国内社交网络一经曝光却引得舆论一片哗然。毕竟,从上个世纪走来的大多数中国人,的确对这件“佳品”记忆犹新。只不过,在传统中国人的记忆里,这件产品却从来就和“果篮”构不成CP。恰恰相反,大多数人对这件商品的用途都是在吃完水果之后的某个夜晚时刻……

事实上,国外有人将痰盂当作果篮的段子已经不是第一次见诸国内网络。只不过此前多数人只把它当作中外文化差异的一种表象来看待。可是,此次网络曝光的

信息却告诉我们,这样文化的差异并非单纯源自国外消费者的主观臆想,至少现在更有可能是来自国内某些跨境电商经营者们的有意误导。

近年来,跨境电商将旧物赋予新意,已然成为一种潮流。将小捆树枝略加包装,冠以宠物磨牙棒的名义对外销售,在提升产品售价的同时,也能维持不错的销量;将国内精美的茶叶盒(罐)出口到海外,作为宠物逝去后的最终归宿,不但提升了商品的原有价值,也能为失去爱宠的主人在心灵上给予抚慰。跨境电商想有所创新,赋予传统旧物新的使用价值本无可厚

非。小树枝变身磨牙棒也确是眼光独到。只是新价值的赋予不能过于挑战传统道德的底线。毕竟,从痰盂到果篮,这令大多数中国人在感情上都难以理解的新“物设”,如果真的被国外友人所知晓,他们又将怎样看待?更何况,法治社会里,消费者本应对商品享有知情权。这样肆意修改“物设”,将装置污物的痰盂愣要说成是传统果篮的做法,是否已经违背商品交易的基本准则?

当前,中国比以往任何时候都更加充分地融入国际市场。尊重与包容本应成为国与国、民与民交往的重要前提。将痰盂当作果篮的

“创新”,即便利用东西方文化差异将之出口到国外,也终会因为缺乏对消费者的尊重而难以得到市场的广泛认同,更可能给中国数千年礼仪之邦的声名造成损害。

做人,要有尊严;做事,要有底线。这是中华文化世代传承的优良传统。网络固然为东西方交流提供了新的平台,但并不意味着在此之上,就可以摆脱一切道德束缚。那些为了己一私利,蔑视甚至篡改传统的所谓创新,终将有一天会因为谎言被揭穿而丧失其意义。只有彼此尊重的平等交往,才能始终在历史的长河中熠熠闪光。

中俄企业共话经贸合作

本报讯(记者 钱颜)2月25日,2021“友城合作 共创未来”系列活动——中国青岛与俄罗斯彼尔姆边疆区经贸合作对话会举行。中俄两国科技创新、农业、制造业和经贸等领域的60余家企业的代表共聚“云端”,谋求合作发展机遇。

上合示范区党工委书记、管委会主任刘建军表示,国际友城是青岛与世界各地加强交流合作、促进共同发展、增进人民友谊的重要窗口和渠道。青岛与彼尔姆在2006年11月就签署了友好合作关系协议,双方在经贸、文化、教育、体育等领域展开了真诚务实的合作与交流,取得了诸多成果。此次活动将推动双方在更广领域、更深程度和更高层次上的合作,开创国际间城市交流合作新范式。

上合示范区党工委书记、管委会副主任孟庆胜在对话会上向各

方介绍了上合示范区相关情况,希望大家为上合示范区建设贡献智慧,搭建合作之桥,共同打造“一带一路”国际合作新平台,构建上合组织命运共同体。

作为目前唯一一个面向上合国家及“一带一路”沿线国家开展地方经贸合作的示范区,上合示范区对俄合作优势明显。目前,位于其核心区域的俄罗斯中心已经启动建设,中心建筑面积16万平方米,定位为宜居宜业的产城综合体,是上合示范区最先启动的上合组织国家国别中心。中心将突出俄罗斯文化特色,融现代技术和俄罗斯传统元素于一体,通过产业共赢、科技合作、文化交流、商业往来,以人流带动物流、商流和资金流,打造成为俄罗斯海外最大的“俄罗斯城”和中俄合作的新平台、新桥梁。

中国信创产业迎来发展黄金期

■ 刘育英

芯片、整机、操作系统、数据库、中间件……技术封锁下,中国信创产业正在迎来发展黄金期。

所谓信创产业,指信息技术应用创新产业,其核心在于通过行业应用拉动构建国产化信息技术软硬件底层架构体系和全周期生态体系,解决核心技术关键环节“卡脖子”问题。

近日由中国电子学会、众诚智库发布的《中国信创产业发展白皮书(2021)》梳理了中国信创产业发展现状。

报告称,2006年,“核高基”(核心电子器件、高端通用芯片及基础软件产品)被列为16个重大科技专项之一,标志着信创产业的起步。

信创产业生态系统主要由基础硬件、基础软件、应用软件、信息安全四部分构成。众诚智库研究总监马婧对记者表示,经过多年发展,目前中国的芯片、网络、操作系统及周边配套产品基本实现了从无到有、从可用到好用的跨越式进步。在基础硬件的CPU芯片领域,中国已涌现出龙芯、兆芯、飞腾、海光、申威和华为等CPU头部企业,但在14纳米及以下结点的先进制程,设备、材料、EDA/IP、制造等上游核心环节与国外领先龙头差距很大,目前仍采用“外循环为主+内循环为辅”的模式,急需

补齐短板。

报告称,未来三年,信创产业将开始在重点行业领域全面推广,迎来黄金发展期。据众诚智库初步估算,2021年,中国信创产业市场规模达到3000亿元,未来三年市场规模达到万亿元(人民币)级。

马婧表示,美国能够针对中国进行科技封锁,正是因为美国垄断了上游核心技术,主宰了整个产业发展。为了避免类似的现象重复发生,中国必须要坚持自主创新,解决“卡脖子”问题。

目前,中国已出台相应政策支持信创产业发展。例如在芯片领域,2014年9月,中国成立国家集成电路产业基金,彰显国家意志。从投资企业数量看,国家集成电路产业基金在芯片制造、设计和封测领域分别投资了11家、15家和6家,占总投资企业数的24%、32%和13%。

不过,中国发展信创产业也面临诸多瓶颈。马婧认为,首先是技术瓶颈,在信创产业的每个细分领域都存在着大量技术瓶颈,需要逐一攻关。在人才方面、生态方面,中国的信创产业需要更多硬核科技公司坚持投身于对“卡脖子”核心技术的研发创新,甚至需要长期大力投入在基础科学研究领域。

国际需求旺盛 新春航空货运表现“亮眼”

■ 崔国强

2月21日上午10:30,记者在北京大兴国际机场看到,南方航空货运物流公司国内航空货站很是繁忙,工作人员正在为下午3:05起飞的CZ6188次航班出港货物进行安检操作。

“春节期间,共保障进出港航班683班,进出港货物量约350吨。”南航货运物流公司货站事业部大兴货站安全质量运行室主任史德武告诉记者,2月21日大兴货站国内出港货物航班有95班,与春节之前2月11日的21班相比,货物航班大幅增长。

对于货运情况的变化,史德武了然于胸:春节前,大兴货站主要运输疫苗和药品;今年春节,受“就地过年”因素影响,物资需求比往年旺盛,主要运输的是礼品、快件等;近期货物航班量进一步增加,复工复产步伐加快。

郑州机场货运业务同样红

火。截至2月18日,郑州机场累计完成货运量9.15万吨,同比增长117.7%;其中国际地区6.72万吨,同比增长201.6%;全货机班次同比增长122%,全货机货运量同比增长194.5%。

“郑州机场货运业务增速迅猛,主要是航空货源结构发生很大变化,防疫物资、宅经济、快时尚、快邮小包裹等运输需求快速增加。同时,国际客运航班大规模停滞,腹舱运力尚未恢复,郑州机场以全货机、国际和地区货运为主的发展模式有较强优势。”河南航空货运发展有限公司董事长常晓涛认为,全货机运力的高需求态势在2021年得到了延续。

在价格上,货运舱位价格同比涨幅较大。近期,郑州始发欧线货运市场价格为30元/公斤左右,美线货运市场价格为35元/公斤左右,而去年同期欧线货运市场价格

约为15元/公斤左右,美线货运市场价格约为18元/公斤左右。

今年新春,航空货运表现亮眼。中国民用航空局发布数据显示,今年春节期间,货运航班数量较前两年有较大幅度增长,国际及港澳台货运航班2553班,较2020年春节假期同期增长212.48%。

春节期间货运航班数量大幅增长,与民航业主动调整货运运力结构、畅通国内国际双循环渠道直接相关。民航资深人士林智杰告诉记者,以往,国际航空货运有七成运量是通过客机腹舱来完成的。但在疫情下,国际客运航班量大减,腹舱运能大幅下降。为了弥补国际货运运力缺口,民航业就采取“客改货”的形式,将客机临时改装成货机运输国际货物。

林智杰介绍说,2020年,在客机大面积停航的情况下,中国民航

完成的货邮运输量仍达到676.6万吨,相当于2019年的89.8%。

在广州民航职业技术学院副教授慕琦看来,全球各个国家和地区组织自有航空运力和租用我国国企运力开展运输,是今年春节期间航空货运数量猛增的根本原因。

“春节期间,国际疫情仍然不明朗。我国作为全球制造工厂,有包括口罩、防护服、呼吸机、检测试纸、疫苗等防疫抗疫物资的庞大产能,政府鼓励将相关物资以多种方式提供给最有需要的国家和地区。防疫抗疫物资国际运输最高效的运输方式就是航空货运。”慕琦说。

专家认为,民航货运是确保国际产业链和供应链稳定的重要一环。如果全球新冠肺炎疫情蔓延在今年还未得到根本性扭转,防疫抗疫物资的国际航空运输还是主

线。国内战略需要和国际运输需求将双重利好2021年民航货运航班的发展。

我国航空货运有利好,也有仍需努力的地方。“相较于国际巨头,我国航空货运的差距不仅仅在于全货机运力,更重要的是在于国际货物的投送能力。”林智杰说,我国还需要建设自己的国际航空运输网络。

慕琦认为,航空货运发展的资源瓶颈分别在地面和空中。地面为航空货站资源和操作效率,突出问题在国际和海外,能力尚待提升;空中为大型全货机运力,特别是发往欧洲、北美、南美、非洲等洲际航空货运,需要大型的远程全货运飞机机队,虽然国内航司采用“客改货”或“客载货”等办法解决,但是供给仍然无法满足需求。未来,应按照目标导向,着力补齐航空货运的短板。