

# 北京首家中关村民营银行获批开业

■ 闫瑾 程维妙

民营银行热度不断升温,不到一个月的时间里,已经有吉林亿联银行和武汉众邦银行先后揭牌开张,日前,市场又传出北京中关村银行即将开业的消息。记者获悉,北京银监局已于6月6日批复同意北京中关村银行开业,标志着北京市首家民营银行正式落地,成为全国第13家获批开业的民营银行。

## 定位“服务科创”

据了解,北京中关村银行注册资本40亿元,具有深厚的科技创新背景,发起股东共11家,多为注册于中关村国家自主创新示范区的科技创新企业,因此在构思阶段即提出了“服务科创”的差异化功能定位,并提出“扎根中关村,以服务三创为根本宗旨,以科技金融为最大特色,努力建设成为各类创新型企业提供全生命周期服务的综合性金融服务平台”的目标。

中关村聚集了大量的小微科创企业,民营银行设立的一大目的就是补充传统银行在服务小微企业方面的不足。曾有知情人士向北京商报记者透露,中关村银行将成为该地区科技金融改革的一个突破。

有相关人士进一步表示,北京中关村银行的设立对金融服务北京市“双轮驱动”战略和全国科技创新中心建设具有重要意义,银行成立后将立足中关村园区,致力于为科技型中小微企业提供资金支持和金融服务,运用互联网、大数据、云计算等先进技术,支持并促进中关村乃至全国的科技型中小微企业的创新发展。

## 筹建一波三折

然而,备受期待的北京中关村民营银行筹建



之路却是一波三折。早在2013年8月,中关村银行便开始筹备申请,却因首批发起方之间未达成共识且方案不成熟,导致中关村银行无缘2015年银监会首次开闸放行试点的5家民营银行。

沉寂两年后,中关村银行再次被提上日程。去年6月2日,北京银监局纪委书记肖鹰在例行发布会上披露,正在有序推进中关村银行的设立工作,初步确定十余家民间资本企业为意向发起人。11月17日,用友网络发布公告称,拟与碧水源、光线传媒、东方园林等10家公司共同投资发起设立北京中关村银行。至此,中关村银行的股东名单正式亮相。

随后的推进工作都较为顺利,去年12月21日,用友网络等11家A股上市公司齐发公告称,筹建的北京中关村银行股份有限公司已获得银监会和北京银监局的批复,应自批复之日起6个月内完成筹建工作。按照这个时间表推算,中关村银行也确实临近开张。

在此期间,民营银行热不断升温。从试点

到常态化设立,越来越多的民营企业“跑步入场”。最新统计数据显示,目前至少50家上市公司已经发布公告,拟进军民营银行。

中关村银行的筹建也愈发提速。今年5月10日,北京中关村银行召开了创立大会暨首次股东大会、第一届董事会第一次会议、第一届监事会第一次会议,但并未有更多细节流出。

对于市场较为关心的中关村银行业务模式和组织架构是否成型,记者6月7日向相关部门进行了解,截至发稿并未收到回复。

## “新手”尚需摸索期

在很多业内人士看来,初出茅庐且很多股东是“门外汉”的民营银行还将走过一段摸索期。中商产业研究院民营银行辅导咨询专家袁健认为,今年民营银行的申请审批仍将是“风口”,民营银行需要在差异化、特色化上下足功夫。

# 中国交通创新在“痛苦”中自主完成

66 时速350公里的高速列车、自主研发的大飞机C919、长达两万公里的世界最长里程高速铁路网、世界第一的高速公路网和全球第二的航空网络,以及穿梭在大街小巷的共享单车……在刚刚结束的2017世界交通运输大会上,中国交通运输的诸多成果集中亮相。

■ 杜芳

“进入新世纪以来,我国以高速公路、高速铁路、海洋和航空运输等为代表的综合交通运输体系初步建成,以新能源汽车、远洋船舶、高速铁路、大型飞机为代表的交通运输工具发展迅猛,以智能交通体系为代表的综合运输和管理系统方兴未艾。”全国政协副主席、中国科协主席、科技部部长万钢在大会上表示,中国正在从交通大国向交通强国华丽蜕变。

## 超级工程夯实交通基石

港珠澳大桥是本次世界交通运输大会关注的焦点之一。日前,这一工程的海底隧道最终接头安装成功,大桥建设进入最后收官阶段。它是世界上最长的跨海大桥,拥有世界上最长的沉管海底隧道,是中国建设史上里程最长、投资最多、施工难度最大的跨海桥梁。

这座大桥究竟有多难?港珠澳大桥岛隧工程总工程师林鸣说,“我们做出了世界上滴水不漏的沉管隧道!”构建大桥海底隧道的33节沉管,每节都超过100米长,有四层楼高,是沉管中的“巨无霸”。根据设计方案,接头处在海底约28米深处,留有12米长的空间。最终接头是一个巨大的楔形钢筋混凝土结构,顶板长12米,重达6000吨,相当于25架空客A380飞机,而接入误差只允许在1.5厘米以内。

荷兰沉管隧道专家汉斯感叹:中国工程

师是被迫地甚至是痛苦地完成了创新,这才让“一桥飞架南北,天堑变通途”。而如今的中国交通运输领域不乏与港珠澳大桥一样的超级工程,更多不可思议的交通奇迹正在发生。

在西藏墨脱县,中国公路建设踏平艰难险阻,直上雪域高原。建设者们克服高寒、自然灾害甚至死亡的考验,填补了国内公路建设史上的重大空白,结束了当地长期以来,进出物资全靠人背畜驮,翻山越岭的历史。“世界上最难修建的公路”被中国人成功建造出来。

历史上,长江口水沙淤积巨大、滩槽变化剧烈,治理难度极大,治理长江口是中国几代仁人志士的夙愿。长江口通航疏浚工程在整治建筑物结构设计及施工、现场监测、数物模研究等方面开展了大量的开拓性创新实践,突破性解决了波浪作用下地基土软化的世界级技术难题,实现了“整治扬子江、建设东方大港”的百年构想。

在攻坚克难的征程中,中国交通基础设施的建造水平大幅提高。“我们已经改变了过去粗放的道路、桥梁、隧道建设方法,变成流水线生产。”中国公路学会副理事长兼秘书长刘文杰说。

很多人可能想不到,港珠澳大桥是从工厂中造出来的。建设者采用全新的自动化生产线、智能化的板单元组装和焊接机器人系统、先进的超声波相控阵检测设备,代替了过去以手工操作为主的生产模式,大大提高了成品的质量和稳定性。这使港珠澳大桥钢结构制造技术总体达到世界先进水平,推动了整个行业的技术进步。

## 自主创新实现大步超越

在迈向交通强国的征途上,每一步都充满了艰辛,特别是遇到技术瓶颈时,下一步怎么走考验着中国建设者的智慧。

我们也曾试图借助国外先进科技的支持。在解决港珠澳大桥沉管隧道建设的技术难题时,中国建管曾与欧洲一家顶级沉管隧道技术公司洽谈合作事宜,希望引进他们的技术和经验。但是,对方提出提供20多人的团队,并要求支付1亿多欧元的相关技术咨询费,按照当时汇率,相当于10多亿元人民币。“天价的咨询费买不回核心技术”,林鸣坚信:只有走自主研发之路,才能掌握核心技术,攻克这一世界级难题。

此外,即便借鉴了一定的国外经验,仍然无法满足中国交通的现实需求。“就拿高铁建设来说,中国地域辽阔,气候与地质条件非常复杂,不可能有国外修建铁路的成套经验可资借鉴。”中国工程院院士傅志寰说,“国外引进全套技术是幻想,核心技术永远买不到,用市场换技术是一厢情愿,越是核心的技术优势越买不来。因此,中国高铁土建技术,主要源自于长期经验的积累,是自主开发的结晶。”

有人形容中国交通运输领域的飞速发展好比“忽如一夜春风来,千树万树梨花开”。实际上,无论是中国路、中国桥还是中国车,超越并非一蹴而就,其孕育和发展经历了漫长的过程。

当下,中国东部发达地区和全国省会城市大部分已经实现高铁连通。其实,早在1993年,中国铁路就开展了既有提速试验。1997年,中国铁路先后实施6次大提速,列车速度从每小时100公里,逐步提高到每小时160公里至200公里,提速范围覆盖了大半个中国。2002年,秦沈客专建成,这是中国第一条高铁,设计速度每小时200公里至250公里,设置了每小时300公里的综合试验段,为后续高铁建设积累了设计、施工经验,培养了人才。有了前人铺路,从2005年至今,中国高铁建设才进入高潮,60多条高铁线路相继建成。

“从高铁前期论证、研究、筹划到大规模建设,中国高铁历经了十几年时间,在此期间,两代铁路人为之艰苦奋斗,绝不是通过一朝技术引进,一下子发展起来的。”傅志寰说。

如今,中国交通发展遇到了更好的契机。“双创”高潮席卷、人才回流势头不减、“一带一路”效益凸显。中国已与“一带一路”15个沿线国家签署了16个双边及多边道路、过境运输和运输便利化协定,在73个公路和水路口岸开通了356条国际道路客货运输线路。非洲亚吉铁路已竣工通车;中老铁路、伊朗德黑兰至伊斯坦布尔高铁已顺利开工;雅万高铁先导段已启动建设;匈塞铁路进入开工准备阶段……

## 智慧交通开启未来征程

在交通运输大会的摩拜单车展示区,最新款共享单车“风铃”亮相,多款基于物联网的“技术验证单车”引得现场称赞声一片。

从目前已开始营业的民营银行来看,尤其是首批5家试点银行,都已渐入“角色”。例如前海微众银行、浙江网商银行植入各自股东的互联网基因,探索“无网点”的轻型发展;上海华瑞银行在上海自贸区注册,以差异化“智慧银行”为目标,成为民营银行中唯一的投贷联动试点银行;温州民商银行、天津金城银行立足本地,聚焦于小微企业和个人客户。

有业内人士表示,对于中关村这样的创新创业型区域来讲,不是简单地需要一家银行,而是需要新的融资机制,特别是能够支持创新创业的融资机制。中央财经大学中国银行业研究中心主任郭田勇进一步对北京商报记者表示,中关村银行有着不小的优势,北京是全国高科技的中心城市,高科技产业又集中于中关村,民营银行在这个区域经营,做高精技术企业的金融服务,有“天时地利”的优势。

“接下来,中关村银行要把‘人和’这块做好,发展的空间还是非常大的。”郭田勇说道,“人和”可能也会是中关村银行面临的一个挑战,因为该行此前的一批股东之间曾出现过分歧,因此当前更应该加强股东之间的团结,形成一套完整的现代银行治理结构,才能把业务做好。

从民营银行整体运营情况来看,中国人民大学重阳金融研究院客座研究员董希淼进一步指出,民营银行的地位是解决中小企业融资难,但多家试点机构尚未形成完整的产品和服务体系,支持能力有待加强;从业务模式看,“互联网+”是多家民营银行构建商业模式的重要理念和手段,但受到监管和技术等多种因素约束,与大中型银行在互联网金融领域构建生态圈并无明显差异;从客户定位看,多家民营银行积极将中小微企业和个人客户作为主要服务对象,但服务的具体行业和群体还有待进一步细分。

以“轻”取胜的超轻量级碳纤维单车、钛合金材质+真皮配饰公路单车,以及变速城市单车将成为未来新宠。

共享单车之所以在一年内火爆各大城市,很大程度上是因为它足够“智慧”。每一辆共享单车配备了自主研发的智能锁,内置“北斗+GPS”全球卫星定位芯片和移动物联网芯片。同时,在人工智能平台“魔方”和智能推荐停车点的助力下,用户体验更加良好。

智慧交通的力量不容小觑。据摩拜大数据分析统计,全国共享单车骑行的总距离已经超过25亿公里,相当于往返月球3300次。其为人们日常出行提供便利的同时,也让城市交通更加绿色,相当于减少了碳排放量54万吨,多种了3000万棵树。

智慧交通不仅仅体现在交通工具的改变上,城市交通管理也在大数据时代变得更加“机灵”。借助专业的互联网公司,交通管理部门采集、应用、分析、共享数据,并依托自主研发的技术平台、大数据管理平台,形成了一整套以交通数据中心为基础,覆盖公路、水路、民航、铁路、城市轨道交通等领域完整的信息系统构建思路及解决方案。

“智能交通的发展比我们想象的可能要快。大数据已经用于交通服务中,可以了解驾驶员和乘客需求,为他们量身定做服务。”国际道路联合会主席卡拉比拉说,“但智能交通目前也面临一些问题,比如机制问题、监管问题。无人驾驶的车辆是用算法进行控制,如果出现碰撞,处理遵循的是什么逻辑,谁该对新的技术负责呢?因此,机制和监管机构都需要调整,以适应新技术产生的问题。”

“技术往往比决策发展得快,我们希望政策帮助我们定义技术,让政策驱动技术而不是技术驱动政策。新的共享出行方案,应该与大众交通协调发挥作用。各级政府谁应该负责什么,也需要明确。”美国交通运输研究会主席尼尔·佩德森说。

智慧交通像风暴一样席卷了许多国家的城市,产生新的投资机会、新的技术进展以及新的出行方式,快速改变人们的生活。“在有更多移动能力的情况下,政府、私营部门发挥什么角色,是未来交通要面对的问题。有时候,政府要无所作为,让其他相关方介入,让优势最大化。技术不是问题,问题在于公众接受度,这需要进行相关规划。”美国工程院院士迈克·沃肯说。(据中国经济网)

# 苹果将中国本土化创新“打赏”写进条款: 用户打赏属应用内消费要分成30%

在“赞赏”这一新鲜事物上,中国开发者和苹果公司有不同理解。

苹果公司将中国本土化创新“打赏”写进条款,作出正式规定:在App内向原作者的“打赏”,属于“应用内购买”。此举将使得苹果从中提取30%的分成,而接受用户打赏的原作者或主播的收入将减少。中国一系列App包括今日头条、知乎、映客等,已经在近期改变了其iOS版本的用户赞赏的支付方式,而腾讯微信的回应最为“强硬”,直接取消了打赏功能。

6月11日,澎湃新闻在苹果开发者网站上看到的最新版《App Store 审核指南》指出,如果开发者想在iOS软件提供下述功能(比如用户订阅、游戏内虚拟货币、游戏级别、获取高端会员内容、或者提供完整功能版本等),则开发者必须使用软件内购买。

苹果继续提到,iOS软件可以使用软件内购买让消费者面向数字内容的提供者支付“小费”。相关的软件不得采用其他的按钮、外部链接或者其他方式,让消费者使用苹果之外的支付渠道。

此前,在iOS端,苹果要求,无论在何种App购买音乐、小说还是视频,都只能通过苹果App Store的支付渠道购买(也就是“App内购买”),但规定并未涉及“打赏”。

“打赏”算是中国本土化的产物。从去年开始,微信、映客、今日头条等中国互联网产品开通“打赏”功能,用户如果喜欢作者和主播发布的内容,会根据心情给一笔费用不等“小费”。在国外,类似Facebook Live等美国直播应用并没有提供这样的功能,Facebook目前允许主播在直播中展示广告,并保留55%的广告收入。

今年4月,腾讯微信公开表示,针对iOS版本下架了微信公众号内的用户对作者“赞赏”功能,将苹果和微信在“赞赏”功能上的不同理解公开化,同时苹果在中国打击打赏功能的系列行动正式开始。

目前,今日头条、知乎、映客已经在近期改变了用户赞赏的支付方式。还有一些App看似没有动静,但一家互联网公司的高管告诉澎湃新闻,实际上在未来迭代的版本中会进行更新,满足相关要求。

6月10日,知乎专栏作者收到该网站通知,应苹果公司的要求,从iOS 3.5.3版本的知乎APP更新之后,专栏打赏功能将介入IAP付费机制,苹果公司将会对打赏金额的32%当成手续费进行扣除。“iOS用户对你的赞赏可能被打折哦,安卓用户对你的赞赏不受影响。”

就微信和苹果的博弈情况来看,苹果并不认为赞赏是一个人对另一个人表达欣赏进而转账的方式,而认为,这是读者购买文章阅读的销售行为。根据苹果应用商店的规则,无论在何种App购买音乐、小说还是视频,都只能通过苹果App Store的支付渠道购买(也就是“应用内购买”)。App Store在中国支持银联、支付宝等支付方式,不含微信支付。

不过分析人士更倾向于认为,苹果盯上中国App的打赏功能,主要是希望从中国的iPhone用户身上赚取更多收入。每一笔赞赏收入,苹果会从中抽取30%的平台佣金。

(中新网)

# 九江长江公路大桥挑战世界难度

九江长江公路大桥(九江长江二桥)于2009年10月开工,2013年10月建成通车。项目建成后,先后获得江西省建设工程优质工程“杜鹃花奖”、中国公路交通优秀勘察设计一等奖、中国建筑协会“鲁班奖”、中国土木工程学会“詹天佑奖”,并被交通运输部和国家安监总局冠名为“平安工程”项目。

跨越“一江、两湖、三铁路、七道路”的九江长江公路大桥(九江长江二桥),是2004年7月国家发改委规划确定的70座跨长江公路通道之一,是“7918”国家高速公路网规划中福州至银川高速公路主线的重要组成部分,全长17.004公里,投资额36.81亿元。

该项目跨长江公路大桥主桥为双塔双索面不对称单侧混合斜拉桥,长1405米。主跨跨径818米,居目前世界已建和在建同类桥梁第七位。项目建成后,对缓解南北过江交通瓶颈制约、促进沿江地区开放开发、加强赣鄂皖三省社会经济联系、推进长江中游城市群建设、实现江西在中部地区崛起等,都具有十分重要的战略意义。

据九江长江公路大桥项目建设办公室薛志辉介绍,为建设好这座世界级跨江大桥,项目建设者向世界难度挑战,攻坚克难,大胆创新,突破了一项项技术难题。为避开地质不良区域,保证长江良好通航净空,避免往来船只撞击,减少建桥对行洪条件的影响和对永安大堤的危害,设计者们思虑再三,最终决定将主桥南塔基础设置在长江永安防洪大堤内侧二坡道平台上,基础中心线距大堤顶肩仅32米,这在所有长江大桥中是绝无仅有的。

(齐 赫)

