证券日报
2021年2月27日 星期六

2021电影业大变局 系列报道③

沈腾成200亿元“票房先生” 剧情片才是中国电影财富密码？

本报记者 谢若琳

沈腾成了中国票房号召力最强的演员。灯塔专业版数据显示，截至2月26日15时，沈腾参演的电影票房收入达207亿元，成为中国首个200亿元的“票房先生”，而他参演的电影仅有18部。

有不少人认为，以沈腾为代表的喜剧人走向大银幕，代表了中国喜剧电影的胜利。

喜剧确实是中国观众更偏爱的种类，开心麻花、大碗娱乐也趁着东风迅速崛起，站到了电影市场的主流位置。一位资深数据平台分析师在接受《证券日报》记者采访时表示，“从票房的角度看，中国的电影分为几类：大部分平庸的电影票房在5亿元以内；故事讲不清楚，但有流量明星主演的，票房约在5亿元-10亿元；剧情、演技均在线的，基本能拿下10亿元-20亿元票房；如果能感染到观众情绪，让受众产生广泛共情的，才有爆款潜质。”

春节档还是好档期吗？

中国电影市场在2021年开局就屡创纪录，灯塔数据显示，截至2月26日15时，2月单月票房达116亿元，创造了中国电影市场单月票房新纪录，也刷新了全球单一市场单月票房纪录。2月份的票房盛宴受益于春节档，目前本月票房前三名分别是：《你好，李焕英》（45.43亿元）、《唐人街探案3》（42.09亿元）、《刺杀小说家》（8.28亿元），均上映于春节档期间。

春节档是业内普遍认为可以创造出爆款电影的热门档期，也是一年中观影人数最多的档期，但对于片方来说，春节档还是好档期吗？在过去很多年中，这个问题的答案是肯定的，现在却未必。

“谁都知道春节档的火爆，这段时间竞争也是最为激烈的，每家片方都把最重磅的电影拿出来，能上春节档的绝对都是多方博弈后的‘大制作’。过去哪怕是一部票房预估千万元级别的烂片（口碑较差）只要上了春节档，也能混出几亿元的票房。”一位不愿具名的影视公司CEO认为，今年春节成了寡头时代，很多人都说是“口碑驱动票房”，但事实上票房低的电影口碑也不差。

也有不少人为《刺杀小说家》《人潮汹涌》的票房愤愤不平，这两部影片在豆瓣、淘票票、猫眼三家平台的平均得分为8.17分、8.33分，排在历年春节档电影口碑前列，但票房收入却只有8.28亿元、3.77亿元。

从创作阵容来看，《刺杀小说家》主演为雷佳音、杨幂、于和伟。导演为路阳，曾指导过《绣春刀》《金刚川》，是近年来的新锐导演之一。该片改编自双雪涛短篇小说集《飞行家》中的同名短篇小说，具有良好的剧本基础。

《人潮汹涌》主演为刘德华、肖央、万茜。导演为饶晓志，曾执导《无名之辈》《你好，疯子！》，均为豆瓣上的高分作品。而《人潮汹涌》改编自日本电影《盗钥匙的方法》，具有成熟的故事架构。

“春节档是典型的合家欢档期，很多观众一年只看一次电影，那便是在春节档，此时这部分观众选择的不是电影，是一种过节的方式。这种情况下，可以引发共情的剧情片才是大众的选择，从《流浪地球》《红海行动》到《你好，李焕英》都能唤起观众心中的情愫，是具有普世价值观的。”上述分析师举例称，《刺杀小说家》中也有父女情，但不是每个人都丢过孩子，难以产生共鸣。过去几年中，很多获奖作品都没有成为票房爆款，比如《少年的你》《狗十三》《过春天》这种残酷青春主题的内容，只有少部分人才会理解，“春节档本就不应该是所有影片的首选”。

图片来源：视觉中国

中国电影工业化仍势在必行

中国电影总票房不断突破新的纪录，这是一件让人振奋的事情。但如何维持高增长？“电影工业化”还是中国电影发展的必经之路吗？

2014年以来，电影工业化被视为中国电影崛起的重要标志。电影工业化，不像很多人直观理解的重工业、机械化、大齿轮，它的内核是强调流程、协同与分工，意味着流程的整合、观念的改变。

《流浪地球》导演郭帆曾表示，“筹备制作《流浪地球》的4年里，我和团队不止一次感受到国产电影工业化与世界先进的差距。前期筹备的8个月里，我们完成了上百万字的剧本、3000张概念设计图、8000张分镜头画稿；正式筹备期间，我们又做了1万件道具，搭建10万平方米的实景；前后7000多人参与制作，他们来自不同的国家和职业……在这个漫长的过程中，标准化流程与协调分工尤为重要。”影片上映后，郭帆也曾进行反思，他认为，“电影工业化是我们的短板”。

“喜剧片、剧情片成为受中国观众欢迎的电影类型，中国电影工业化也逐渐不再被提及，对于观众来说，这样的选择无可厚非，但对于电影背后的投资方而言，他们未来会更倾向于选择小成本的故事片。这就会造成极大的浪费，因为小成本不代表都是高票房。”上述分析师在接受记者采访时表示，《我不是药神》火了，这类型的电影再难出爆款，而《你好，李焕英》与《乘风破浪》《夏洛特烦恼》的故事也是很相近的，但没人说“漫威”和“DC”每一部电影都很接近，尽管超级英雄片都是一个套路，“这就是中国必须要走电影工业化道路的原因”。

聚焦基金动向

基金研判股市大势：公募偏谨慎 私募强调“盈利驱动”

本报记者 王 宁

近两日，市场上流传一份据称为兴证全球基金副总经理兼研究部总监董承非的内部交流会议纪要，其称“宁愿少赚不愿意多亏”；此外，前海开源基金联席董事长王宏远的发声也颇受关注，“警惕美股牛市终结对中国资产的外溢效应，投资者要量力而行。”整体来看，公募基金“偏谨慎”，强调了市场可能存在风险。

《证券日报》记者注意到，相对于公募，私募对当前市场的判断仍然乐观，例如星石投资和高毅资产等认为，“2021年的投资逻辑已从估值驱动转为盈利驱动”。

公募“喊话”警惕潜在风险

《证券日报》记者从兴证全球基金处获悉，其实董承非的上述观点并不是最新表态，该言论是在春节前于某场路演中提出的，当时不属于公开表态，且这份会议纪要并未经过本人审核同意发表。

“公司未有统一的口径对外发表基金经理的观点，也允许基金经理有不同的声音。”兴证全球基金相关人士告诉记者，至于董承非最新的观点是什么，目前尚不清楚。

根据流出的这份会议纪要来看，董承非表示对今年年初市场呈现的躁动行情比较肯定，并对2021年全年相对谨慎。他认为，市场已经脱离基本面，进入资金正反馈过程，基于对核心资产质地、与其匹配的对应估值所判断，认为“如果未来股价不大幅下跌，很长时间给投资者带来的回报会少的可怜”。

与此同时，董承非表态“已经在做一些预防性的动作，并正在监控一些总量指标”。

董承非“偏谨慎”观点广泛流传的同时，2月26日，王宏远更是直言：要警惕美股牛市终结对中国资产的外溢效应，投资者要量力而行。

王宏远认为，全球多个经济体大规模货币宽松形成的泡沫逐渐迎来拐点，刺破这一泡沫的会是通货膨胀，以及通货膨胀预期。基于此，美国长达12年的牛市很可能会结束。如果美股牛市结束，包括中国市场在内的全球市场，将会受到影响。美国现在的财政和货币政策基本上已经弹尽粮绝，只能靠世界货币效应来推动市场的上涨，美股现在风险大于收益；要警惕美股牛市结束带来的波动影响。

王宏远表示，以美股为代表的国际市场风险存在传导到中国国内市场的外溢效应风险。中国大致有100只左右的股票是所谓的核心资产，这些核心资产是跟着美股走势的，如果美股开始下跌，会有外溢效应，对这些中国核心资产股票，要做好其中部分股票面临风险的准备。

私募投资逻辑有所切换

与公募偏谨慎的观点相比，私募显得相对温和。

星石投资相关人士表示，受益于全球疫情改善、疫苗接种加快，春节期间大宗商品价格走强，市场对通胀和经济复苏预期增强，受益于价格和需求双回升的周期行业受到青睐，也就是所谓的交易通胀。但同时，市场对货币政策的担忧加大，对流动性比较敏感的成长股，也就出现了一定的调整。

对于后市，星石投资认为市场开始担心货币政策收紧导致整体调整。“无论从国外还是国内来看，当下货币政策都不具备收紧的条件。”“现阶段流动性不是市场主要矛盾，疫苗的大规模接种、美国经济政策刺激、国内经济持续优异带来的国内外经济复苏的共振，将是市场的投资主线。”

星石投资同时强调，近期A股关于大小盘切换、机构抱团瓦解的担忧不绝于耳，市场分歧加大。一方面，前期相对强势被抱团的热门行业板块连续回调，初显瓦解迹象；另一方面，受益通胀和经济复苏预期的周期品领涨。“2021年A股将从估值驱动转为盈利驱动。在国内经济复苏势头强劲，企业盈利增长趋势不变，通胀预期抬头的背景下，估值合理、业绩增长动力突出的公司更值得拥抱。未来重点关注受益于经济复苏的周期行业以及前期受困疫情的消费和服务。”

高毅资产首席投资官邓晓峰最新观点认为，2021年有可能会面对跟此前不同经济基本面和企业盈利的基本面，尤其是企业盈利方面。过去几年，市场整体投资逻辑仍然是以防守型的消费、医药叠加结构性增长行业，比如互联网、消费电子，或者以新能源为代表的公司，这个前提都是基于认为大多数行业，包括制造业的企业利润非常差的假设，同时也是基于利率下行的假设，因此，可以给头部公司更高的估值水平。

邓晓峰认为，极度的共识带来市场的极度分化，但2021年的经济基本面，跟专业机构过去的共识存在严重偏差。2021年制造业上游的行业利润可能会非常出色，大多数公司的盈利水平将超出预期，而过去防守型行业的公司，盈利增长反而处于落后的状态，叠加利率上行的压力，与当下市场共识或存在巨大的偏差。“市场将基于企业的内生增长和估值水平，重新判断、调整”。

节后66只公募基金发“限购令” 混合型基金占比近38%

本报记者 王思文

继知名公募基金限购“加码”后，2月26日，兴全沪深300指数、富国鑫旺稳健养老目标一年持有期混合、诺安沪深300指数增强等7只基金突然宣布，从近日起调整或暂停大额申购、定期定额投资业务。

《证券日报》记者梳理后发现，春节假期结束以来，已有66只公募基金发布暂停或限制申购业务，以混合型基金、债券型基金、货币市场型基金为主。

混合型基金“限购令”数量最多

在当前A股出现风格转换现象、基民认购情绪仍然火爆的背景下，这类基金为何会选择“闭门谢客”？2月26日，多位公募、私募等二级市场投资人士接受《证券日报》记者的采访，对当前基金暂停办理申购业务，大额基金的投资逻辑予以解析。

上述7只公募基金产品发布的暂停或限制大额申购公告中普遍提到，基金公司“限额”原因是为了保护基金份额持有人利益，保证基金业绩和规模的良性成长，保证基金稳定运作。事实上，基金公司宣布旗下基金产品完全暂停申购业务的举动，在公募市场上时有发生。《证券日报》记者对春节假期之后的基金公告梳理发现，至少已有66只权益类基金发布暂停或限制申购业务的公告。

混合型基金发布“限购令”数量最多，达25只，占春节后发布“限购令”基金的37.8%。其中包括不少知名公募基金，如张坤掌舵的易方达中小盘混合，冯波管理的易方达竞争优势企业。这些“限购”基金产品所涉及的基金公司也较为集中，其中易方达基金、国联安基金旗下基金发布限购公告的次数相对较多。

宣布限购的债券型基金数量共有15只，货币市场型基金数量共有11只，股票型基金数量共有9只，其中股票型基金中宣布限购的产品类型多为LOF、ETF基金。此外，还有部分由于境外市场节假日而暂停申购的QDII基金。

从基金公司角度来看，宣布“限购”基金数量较多的公募有易方达基金、中欧基金、兴业基金、华安基金、国联安基金、广发基金、富国基金。

一位港股上市公司投资部分析师昨日在接受《证券日报》记者采访时分析称：“目前公募基金的盈利模式主要还是‘规模为王’，基金规模越大，赚取的管理费越多，基金经理的分成也会相对提升。例如一只基金的规模是100亿元，那么公募基金的管理费就是1.5亿元左右。所以按这个逻辑来看，在居民储蓄大搬家的背景下，基金经理应该积极‘吸金’才对，但却有众多绩优基金经理选择‘闭门谢客’。这其实也就意味着，基金经理认为目前其管理的资金规模已经足够了，短期内不希望无限度的‘吸金’。”

“这其实是非常负责任的行为，尤其是对基金持有人和尚未持有的基金投资者来说。”上述研究员对记者坦言，“宁可少赚，也不想让跟风的基民承担亏钱的风险，是值得业内敬佩的。”

基金暂停申购原因大致分为四类

事实上，基金暂停申购的原因大致分为四类：一是基金限购最主要的原因，即主动阻止基金规无限度扩大，适度保持基金规模稳定，实现资产配置目标。对基金经理来说，适时对基金规模进行一定限制，有利于基金经理建仓和管理，从长期来看，实际上是保护基金持有人利益、保证基金业绩和规模良性成长的行为。二是基金产品在转型期间，为办理份额结转而暂停申购，以实现基金平稳转型。三是以定期开放方式运作的基金，即采取在封闭期内封闭运作、封闭期与封闭期之间定期开放运作方式的基金，会在开放期最后一日的下一个工作日起暂停办理申购、赎回及转换业务，直至下一个开放期。四是QDII基金会根据基金境外主要投资场所节假日休市安排而暂停申购。这三种暂停办理申购业务的情况都较为短暂，最短时长仅为一日。

有业内人士认为，从历史数据来看，基金限购与市场行情发展存在关系。事实上，近期有不少绩优基金经理对当前及未来股市走势有新的判断，部分公募基金近期调仓明显。据东莞证券研究数据显示，董承非管理的兴全趋势投资近期相对同行超配了低估值的地产股。

货拉拉事件追踪报道

货拉拉等网约货运平台走到“十字路口”

专家呼吁监管紧跟市场变化

本报记者 许 洁

23岁女生在货拉拉车上跳窗身亡事件，在媒体的口诛笔伐下，以货拉拉道歉并承诺整改而暂时冷静下来。

网约货运行业近几年可谓是乱象频出，司机端较低的准入门槛、混乱的收费标准、缺失的安全保障措施……虽然这次出事的是货拉拉，但是存在问题的绝对不只有货拉拉。可以说，在资本的推动下，网约货运平台实现了快速发展，但如今已经走到了十字路口。

竞相抢食C端“蛋糕” 引发首次垄断预警

据中国产业信息网数据显示：2020年-2026年同城货运市场规模将整体呈上升趋势，市场长期处于万亿元规模。在行业日益壮大的过程中，跑出了货拉拉、滴滴货运、满帮、快狗打车等头部企业，也“跑丢了”咕咕速运、蓝犀牛等一系列玩家。

巨头们前期的服务占比集中在ToB领域的物流智能运力竞争上，最近几年已经将触角伸向了C端。据艾瑞网《中国同城货运行业研究报告》显示，细分市场结构中ToC业务发展态势稳定，市场规模呈稳步上升趋势。

但在争夺C端业务的“蛋糕”中，货拉拉、快狗打车等集体“踩线”。2019年，货拉拉在全国众多区域陆续调低运费，此举引发货拉拉司机群体性不满。众多司机到货拉拉公司表达对调价的抗议。

中国物流学会常务理事徐勇认为，即使经历近几年的高速发展，中国的同城货运市场依然是一个初级市场，所以价格战是最直接有效的占领市场的手段。但不管是货拉拉还是快狗打车，都未能给同城货运带来所谓革命性的改变，偏向于C端的业务模式，也使其发展路径终究只是通过补贴烧钱来抢占市场。而这一模式，又往往愈发受制于资本。

网约货运平台价格战也引起了监管部门的关注。2020年4月24日，交通运输部发布了一封核实处理函，函中指出，货拉拉、快狗打车、满帮等平台企业存在垄断货运信息，恶意压低运价、随意上涨会员费等严重侵害货车司机利益的问题。要求相关部门配合核实查处货拉拉、快狗打车等平台企业是否存在垄断行为。货运平台企业确实存在违规经营行为的，要责令整改依法严肃处罚，情节严重的，要依法予以取缔。而这是上述平台首次受到垄断预警。

交通运输部科学研究院副院长王先进在接受《证券日报》记者采访时表示：“交通运输部历来对新业态的发展都是持谨慎包容的态度，这是毫无疑问的，所以行业才会获得比较快的发展。但规范发展、保障公共安全不能有丝毫放松。”

加强监管 让行业更加健康发展

如果说服务B端是供应链逻辑，那C端的逻辑就和打车差不多。但从ToB到ToC的拓展，不仅仅是需求的简单转移，而是需求被放大了上百倍。

“虽然网约货运行业起步比网约车行业晚一些，但在城际货运领域的增长速度非常快，每年有差不多20%的增长。”北方工业大学汽车产业创新研究中心主任纪雪洪对《证券日报》记者表示：“虽然客单价较高，但是网约货运是低频需求，和网约车出行需求没法比，因此监管可能没那么紧，但二者的性质其实是一样的。”

亦有业内人士认为，目前网约货运市场机制仍有效，行政不必过分干预。该人士称，平台向司机端或货主收取费用问题，虽然会给司机造成运营压力，但好处在于，过去司机交给信息部、其他第三方的灰色费用省去了，还实现了明朗化、公开化，受法律法规和公众监督的约束，司机权益更受保障。第二，运力平台定价，其实是想做价格标准化，并非攫取司机收益。初衷是好的，不过标准化是个难题，需要时间和成本。

在货拉拉此次安全事件发生后，记者也采访了满帮集团，但公司相关人士回复称：“目前我们（同城货运）业务还在试运行阶段，公司主要还是以货物运输为主。”

快狗打车相关人士则对《证券日报》记者表示：“我们现在已经做到了价格标准化、流程标准化、售后有保障这几个环节，但是行业存在的问题其实应该是几方一起来解决的。第一就是内部监管，对于一个平台而言，监管需要紧跟市场变化、让流程更加完善，从而适应行业的不断变化。”

纪雪洪表示：“作为非标业务，网约货运的监管比网约车更难，但如果不加强对网约货运平台的监管，这些企业就是纯市场驱动，那就只会考虑盈利、市场份额、用户等。等平台体量大了，迟早会发生类似货拉拉这样的事。只有加强监管，才能让新业态发展得更健康。”

本版主编 于德良 责 编 于 南 制 作 李 波
E-mail:zmzx@zqrb.net 电话 010-83251785