

## ● 大国博弈

## 收紧投资并购审查 贸易战图穷匕见？

■ 本报记者 张凡

自中美贸易战爆发以来，特朗普除了对华在贸易领域征收关税不断加码以外，还与国会密切配合，把中国企业作为最主要目标，推动力度更大、范围更广的外商投资审查制度改革。7月底，据美多家主流媒体披露，国会将通过《美国外商投资风险审查现代化法案》，这将使中企赴美投资并购遭遇更加严峻的挑战。

“美国收紧外商投资并购审查，对于缩小美国对华贸易逆差是不利的，因为不少中资赴美绿地投资都是为了绕开贸易壁垒或者从成本考虑而就近本地市场进行生产；这不利于美国一些早期项目获得融资帮助，不利于美国创新的发生；这也不利于一些美国产品周期走入下行通道的企业通过出售部分股权拓展中国市场。”晨哨集团联合创始人、副总裁罗小军在听说这些消息后，列出了一连串的“不利”。

美国收紧中国赴美投资并购审查从去年就已经露出迹象。2017年11月，美参众两院同时发起《美国外商投资风险审查现代化法案》，经过多轮版本修订、讨论，到现在即将通过，愈演愈烈的中美贸易摩擦导致中国赴美投资并购接连受阻，其中包括蚂蚁金服2018年初收购美国公司速汇金一案就未获通

过。美国荣鼎公司一份关于中企上半年对美投资的调查报告显示，因受困于多重政策压力，2018年上半年，中国对美国完成的并购和绿地投资仅有18亿美元。与2017年上半年相比下降92%，这是过去7年里的最低水平。

“从美国不断收紧外商投资并购审查的情况来看，也正说明了美国发动贸易战的目的是不是缩减贸易逆差。”中国人民大学重阳金融研究院研究员刘英告诉《中国贸易报》记者，特朗普的一系列动作，包括贸易战、收紧投资并购审查在内，都体现出其真正的目的是遏制中国经济崛起。

美国参院《美国外商投资风险审查现代化法案》发起者约翰·康宁的看法就证明了上述观点。约翰·康宁称，美国要通过立法防范中国通过投资实现技术转移，保持美国优势。众院发起者皮坦格则称，2010年到2016年，中国对美投资增长超过900%，许多中国投资瞄准了美国的关键技术和基础设施，威胁国家安全，必须立法改革加以应对。在此背景下，美国需要限制中国获取美国高科技和新兴技术，拖慢中国崛起脚步，保持美国经济竞争优势。

“我们理解特朗普的忧虑，但中国人均GDP目前还不到美国的

15%，对美国还没有形成威胁。特朗普这样的行为不是解决问题的方式。”罗小军表示，对外投资不仅是商业行为，更是一种民间信任投票，长期而言，特朗普妄图限制中企的投资并购不利于中美经贸关系的改善。

“贸易战没有赢家，特朗普限制中企赴美投资以阻止中国崛起也是不会得逞的。”刘英还告诉记者，中国目前所倡导的“一带一路”建设，就是引导中企到新兴市场、发展中国家去投资，以减少中国经济尤其是对外投资受贸易战的影响。况且，她判断，贸易战对中国GDP增速的影响不会超过0.5%，而美国则不同。贸易战对美国及金融的影响会滞后但绝对不会迟到，这种蝴蝶效应带来的叠加效应可能影响更大。近日，美国100多个协会联名上书反对贸易战，包括诺贝尔奖得主在内的1000多位经济学家也联名上书反对贸易战。针对特朗普的政策，美联储前主席伯南克警告说，贸易战会给美国带来金融风险。美联储前主席格林斯潘也指出，加征关税实际“由美国国民买单”。

“美国限制中企在美国的投资并购这件事应该分两面来看，既不茫然也不悲观。限制中企在美的投资并购，尤其限制有国家力量背景的中企在美并购是势在必行的，除非我们能做出巨大的突破和改变。”乾元国际集团总经理张梦奇告诉记者，美国此举并非特别悲观的事情。随着近二十年中美经贸不断加深，中国的投资在美国基本行业内已经占不了不低的地位，全部限制会影响中国企业的投资顺畅。他判断，美国对传统型行业应该不会有太多限制甚至会更宽松。毕竟在房地产行业、基建行业等领域，中国的投资举足轻重。因此，但凡行业不被美国认为有“国家安全保障”风险的话，应该还会如往常一样。

“限制中企赴美投资是不可实施的，或者不可持久的。因为，美国地方跟联邦不是一套体系。”刘英指出，中国企业在全球的基础设施等方面都具有比较优势，拥有较好的技术、经验，限制中企投资并购，美国民众的福利直接受损，企业采购成本也会水涨船高，美国经济金融风险只会来得更快一些、更猛一些。

“美国是世界上最大的市场和最发达的经济体，我们不希望失去美国市场。”罗小军表示，美国的繁荣、稳定和安全，并在国际社会积极承担责任，是中国乐意看到的，并乐意帮助的，也是国际社会稳定的基础。作为全球两大经济体，美国好中国才好，反过来，中国好美国才好，我们期待更多的是共同发展。

答案是当然不能！

8月2日美国贸易代表声明称，拟对2018年7月11日发布的对从中国进口的约2000亿美元商品加征的关税税率由10%提高至25%。对此，8月3日，国务院关税税则委员会决定对原产于美国的5207个税目约600亿美元商品，加征25%、20%、10%、5%不等的关税。如果美方一意孤行，将其加征关税措施付诸实施，中方即将行实施上述加征关税措施。

美方背离了双方多次磋商共识，单方面再次升级了贸易摩擦，想借助在贸易问题上“超限”施压来迫使中方退让的妄想绝不会得逞。

在公布该项决定时，美方解释说，实施此项目的是“为了让美国政府有更多选项以鼓励中国改变其伤害性政策与行为，为美国民众带来更多繁荣，让市场政策更公平”，同时也是为了“继续敦促中国停止不公平贸易行为，开放市场，进行真正的市场竞争”。中国有句俗语是“猪八戒倒打一耙”。意思是，猪八戒以钉耙为武器，常用回身倒打一耙的绝技战胜对手，但却往往适得其反，常用来指代“自己做错了，不仅拒绝别人的指摘，反而指摘对方”的情形。

全球化时代，各国商品通过价值链、产业链相互结合、互为存在。当下的中美贸易冲突，背景与原因深刻复杂，只是归纳为“贸易战”则显得太过简单和肤浅。面对中美贸易结构性的不平衡问题，美国选择把贸易问题作为切入点首先挑起双边纷争，指责中方的种种作法完全没有依据，把单边主义的“美国优先”理论发挥到了极致，就是想在“倒打一耙”中获取超额利益。

除了不断增加直接课税的商品的数量与规模，这一次美方又决定提升课税的标准，意欲借助“超限”施压的方式使一贯岿然不动的中方手忙脚乱而逼迫中国结城下之盟。这使得中美双边贸易关系又被美方软硬兼施的两手策略推到了最为困难也最具挑战的境地。美方的变本加厉不仅没有顾及美国普通民众的利益，更是对中国利益的严重侵害，更对国际贸易的艰难复苏进程带来了负面冲击。

美方试图施压的手法不会起到任何效果。中国不可能在发展的问题上让别人牵着鼻子走，现在不会，将来也不会。因此，针对美方的“超限”施压，为了捍卫自身合法权益，中国做出了反制措施以遏制贸易摩擦升级，以捍卫自由贸易和多边体制，捍卫世界各国共同利益。中国的反制措施是于情于理于法的必然。美国政府枉顾WTO多边贸易规则和WTO框架下的义务，以国内法来作为处理国与国之间的贸易摩擦的基础，试图采取单边行径满足并解决自身关切，置对方的合理利益于不顾的贸易霸凌行为，中国政府自然会根据《中华人民共和国对外贸易法》《进出口关税条例》等法律法规和国际法基本原则实施反制报复措施。

令人不解的是，美国政府在公布提高征税幅度这一消息的同时，又四处散风，表示要和中方恢复有关贸易问题的谈判。国际贸易问题不光是商品的交换和利益的获得，而更多的是退让的折中、要价的平衡与冲突的妥协。正因为如此，中方对中美通过磋商解决贸易领域的问题与冲突从未放弃过。对话永远是解决问题的最好方法，但是所有的对话都应当是平等的、相互尊重和言而有信的。中美经贸关系中那些看似难以调和的冲突与矛盾其实都能找到解决办法，这就要求美方诚心诚意地坐下来认真严肃地与中方谈判，一旦形成共识必须言而有信地执行，而不是出尔反尔。

美方挑起的中美贸易纷争给中方带来了巨大的压力和挑战。但是，凡事都是一分为二的，坏事也可以变成好事。对于历经数十年高速发展的中国对外贸易而言，该从更深层次加快贸易便利化的机制支撑和市场多元化的激励制度入手，扭转长期低附加值和高代价发展的局面。挑战可以转化为机遇。来自外部的挑战只能坚定进一步改革开放的主动性。积弊犹存，即以改革去之，我们要通过进一步开放市场、合理减轻税负、不断改善营商环境等方法实现经济管理方式的转变，为对外贸易的高质量发展提供更大助力。

## ● 投资环境

## 古巴出台新规简化外资项目审批程序

据新华社报道，古巴政府8月2日宣布对现行《外国投资法》部分条例进行重新修订，简化对外商投资项目的评估和审批程序，以吸引外资、推动本国经济发展。新规将于今年9月1日正式生效。

古巴现行《外国投资法》规定，外资企业必须就投资项目制定一份完整的可行性研究报告，才能向古巴政府提交申请。新出台的法规将降低外资项目评估门槛，允许外资企业提交初步可行性研究报告后即可启动申请程序，同时延迟部分文件提交时间、简化申请步骤。此外，新规还对相关劳动制度、部分条例表述等进行进一步明确和规范。

## 尼日利亚要求主要贸易伙伴增加投资

据尼日利亚《抨击报》近日报道，该国负责投资和技术的政府机构在阿布贾举办国际研讨会，要求与尼日利亚贸易往来较多的15个国家增加对尼投资，内容包括开设工厂、分享相关技术等。有参会企业表示，目前推动尼日利亚经济发展的技术90%以上来源于进口，尼每年花大量的资金用于购买技术，政府试图通过吸引外资和技术，减轻资本流失对本国的影响。与尼日利亚贸易往来较多的15个国家包括美国、英国、泰国、巴西、南非、法国、德国、西班牙、印度尼西亚和中国。

(本报编辑部整理)

## ● 项目信息

## 奥地利启动蓄电池企业寻求技术合作

该公司成立于1937年，是一家可提供高质量工业电池、动力系统及电源的企业，2016/2017年销售额就达到2.7亿欧元。公司每年生产、销售450多万支启动蓄电池，是戴姆勒、奥迪、宝马、卡特彼勒、利勃海尔等跨国公司的供应商。该公司希望在中国寻求合作伙伴。

联系方式：  
贸促会驻德国代表处  
邮箱：ccpitmu@outlook.com

## 韩国公司出口石棉滤清器

公司：KEMIK Corporation  
负责人：LEE JONG-IL  
传真：82-31-737-2120  
出口产品：石棉滤清器  
网址：www.samplers.co.kr  
(以上信息仅供参考)  
(本报编辑部整理)



由中铁六局集团有限公司总承包建设的越南首条城市轻轨日前在河内成功完成正线送电和热滑测试，标志着该项目正式具备电客车运行条件，为下一步开展联调联试和商业运营奠定了基础。  
新华社记者 陶军 摄

## 创新引领，南岗科技园开启“加速跑”模式

■ 陈思

从一片农耕之地到一大批国内外知名的企业包括世界500强企业、央企和上市企业的纷至沓来，再到形成集合汽车、家电、现代物流三大支柱产业体系，合肥新桥机场附近的南岗科技园，正焕发出蓬勃生机。

“全力支持园区内大企业扩产扩能将是南岗科技园未来继续快速发展的一个重要抓手。”南岗科技园管委会党工委书记、主任马建华介绍，南岗科技园将成为合肥展开国际合作的试验田。

产业是一个现代化工业园区的灵魂。园区的众多大项目拉动了产

业的聚集，持续迎来大跨越。目前，园区内已经有企业95家，其中规模以上企业33家，大企业发展势头迅猛，战略性新兴产业如雨后春笋，长安汽车、马牌轮胎、中外运等知名企业的人驻不仅拉动了投资，更提升了科技园的影响力。以龙头企业为标志，南岗在过去的十年中形成了以汽车及零部件、家电及配件、现代物流为主要支柱的三大产业体系。经过十余年的发展，南岗科技园已完成总投资近300亿元。

2016年南岗科技园管委会的正式成立，是高新区、蜀山区合作建

园体制机制改革的再次突破，也标志着科技园将进入下一个跨越阶段。同年，园区获得安徽省新型工业化产业示范基地(汽车及零部件)、安徽省第五批产业集群专业镇(家电)、国侨办批复园区建设侨梦苑暨侨商产业聚集区、科技部批复园区建设合肥国家中德智能制造国际创新园……

作为全球最大的白色家电制造商，惠而浦公司在世界各地都设有研发中心，位于安徽合肥的研发中心是全球七大研发中心之一。南岗科技园的惠而浦中国借助惠而浦全

球的平台，实现资源共享，大大缩短了产品研发周期，让研发的产品真正做到全球属性。

园区内的科希曼电器有限公司，拥有先进空气源热泵技术，它以新能源利用方式，为全球家庭与商业空间提供空气能冷暖一体化及中央热水解决方案。在2018年全球智能制造大会上，科希曼以“合肥制造”空气源热泵名扬京津冀，大放异彩，成功打响合肥制造业独树一帜的品牌。

深耕物流行业16年的合肥维天运通公司是业内知名的运力资源

平台，拥有300万名以上的重卡会员，占全国营运重卡总量的70%……

“智能工厂不仅为合肥的主导产业链向高端延伸创造了契机，增强了合肥的国际竞争力，也将为中国制造2025贡献力量。”惠而浦中国董事长艾小明表示，前期在南岗科技园的投资是双方良好合作的开端，合肥智能工厂将成为惠而浦全球三大智能制造示范工厂之一。

这一切都说明南岗科技园正勾画着西部加速跨越的新蓝图，已站在“加速跑”的起跑线上。

## 外商投资道路运输业享受国民待遇

## “有路大家行车，有水大家行船”

■ 本报记者 张凡

8月3日，中国政府网公布《国务院关于取消一批行政许可等事项的决定》(简称《决定》)，取消外商投资道路运输业审批，外商投资合伙企业设立、变更、注销分支机构备案等11项行政许可事项。

《决定》指出，取消外商投资道路运输业审批后，交通运输部要督促地方交通运输主管部门通过以下措施加强事中事后监管：外商投资道路运输业享受国民待遇，严格按照国内道路运输经营相关规定进行管理，依法办理“道路旅客运输经营许可证”“道路货物运输许可”等相关行政许可事项。此外，《决定》也要求交通运输部完善道路货物运输安全相关规定，加强安全检查，对违法违规行为，依法进行处罚。

此前，7月18日国务院常务会议作出了“取消外商投资道路运输业审批”的决定。交通部新闻发言人吴春

耕则在7月26日的发布会上指出，交通部将加强与商务部的沟通协调，研究废止两部联合制定的《外商投资道路运输业管理规定》及相关配套文件，确保此项改革落地。

吴春耕说，多年前，交通运输部就提出“有路大家行车，有水大家行船”的口号。多年来，我国切实履行加入WTO的承诺，积极有序推进我国道路运输市场开放。自1988年8月批准第一家中外合资道路运输企业至今，交通运输部共批复了3000余项外商投资运输业的申请，外商投资道路运输业总额超过600亿元，主要集中在东部沿海地区及道路货物运输、汽车维修领域，为中国道路运输行业有序利用国外资金、吸收借鉴先进技术和经验，推动产业转型升级，加快实现道路运输现代化发挥了重要作用。

但外商投资交通运输业还存在

不少问题。经济学家宋清辉坦言：“此前，在交通运输领域存在外商投资道路运输经营及道路运输相关业务不能够完全享受国民待遇的情况，使得外商在该领域的投资积极性不高，从而影响了行业的健康发展。”

宋清辉还告诉《中国贸易报》记者，《决定》在一定程度上能够有效地解决这个问题。例如“取消外商投资道路运输业审批”这一改革落地之后，预计下半年交通领域有效投资将会进一步扩大。

“外资将更快地进入物流、交通运输体系，《决定》和负面清单的效应在今年年底会凸显出来。”中国交通运输协会电商物流产业分会秘书长律景昌也作出了相近的判断。

据相关数据显示，今年上半年铁路运输业投资额增速为-10.3%，道路运输业投资额增速为10.9%，分别低于去年同期的1.9%、23.2%。

在业内人士看来，《决定》中的这些措施与正式施行的2018版负面清单相得益彰。2018版负面清单中就涉及到交通运输、商贸流通等领域。律景昌说：“交通、物流领域这一系列对外开放措施，对外商来说是一个拓展市场的好机会。以前在交通运输领域，外商投资项目只能借助一些国企，尤其是央企的力量来介入地方项目的投资。现在取消种限制以后，外资就可以直接深入到了干线、地方级的道路运输、物流业进行投资。”

律景昌认为，交通运输业的进一步开放，对于地方政府的招商引资也是一个机会。在交通基础设施领域而言，一个最显著的特点就是投资回报周期比较长。现在的格局则是在国投资的基础上，外资进入可提供重要的补充，带来资金、技术和先进的管理理念。

“对于外资而言，则会有两个市场是可以去拓展的。”律景昌说。一是投向物流园区，原来的物流园区中有90%是政府主导的，这部分园区就出现了跑马圈地的问题，真正运营起来的园区很少。在这样的情况下，外资进入以后，可以实现园区的“聚新、聚金、聚智”；二是投向保税区 and 内陆自贸区，内陆一些自贸区是在保税区的基础上建立起来的。全国95%的保税区的业务、功能到现在还未完全应用出来，这部分就是交通运输业或者物流业的延伸，也是外商可以大展身手的市场。

当然，这些措施里还有一些需要改进的地方，如政府对交通运输业的监管，行政干预手段仍然存在，给进入该行业的外商带来一定的投资顾虑。”宋清辉希望在未来，交通运输业对外开放的力度更大一些，以激发外资的投资热情。

贸易「超限」施压就能迫使中方退让？  
■ 本报特约评论员 荣民