

贸易战或给海外园区带来机遇

■ 张凡

“祸兮福之所倚，福兮祸之所伏。”《老子》里这句话将挑战与机遇可互相转化的道理讲得明白透彻。将这句话套用到当前海外园区发展，那就是中美贸易战的爆发并不一定是世界末日，或许还是一次发展的机遇，可以从一定程度上缓解一些园区存在的招商难等问题。

当前，美国对中国商品开始征收新一轮关税，中美贸易战进一步升级。从目前的情况来看，贸易战将持续一段时间，对于有涉美业务的中企而言，无非要面对三种情况：一是在美国市场份额较大，并且产品具有不可替代性，关税给企业带来的成本都将转嫁给美国消费者；二是在海外没有布局的中企，可以通过调整产能，将出口美国的产品转由其他国家的下属企业生产，可避开关税壁垒；三是在海外没有工厂的中企，在美国高关税的压力下，要么放弃美国市场，要么被迫出走。

众所周知，中国对美出口达到5000亿美元，美国是一个十分庞大的市场。这么大的市场规模是“一带一路”沿线国家、非洲国家市场短

时间内难以替代的，如果中国企业放弃了，中国会失去外贸增长的一个重要动力，也会使我国经济受到重创。

因此，笔者认为，如果企业有一定的经济实力，尤其是上述第二、三种情况的企业，选择出走或部分出走也不算是很坏的选择。对于走出去的企业而言，海外园区由于拥有驻在国的优惠政策、良好的配套设施等优势，可以成为企业海外投资迈出第一步最好的落脚点。对于园区发展而言，这不仅仅是有了新的入驻企业，而且还可以带动园区配套产业的发展，在一定程度上解决园区招商难问题的同时，也为当地贡献了税收和就业。

从当前中国海外园区的布局来看，主要集中在俄罗斯、东南亚、非洲等国家和地区。这些地区完全可以承接来自中国的产能，而且人力资源、自然资源成本较低，最关键的是美国对这些地区商品征收的关税较低。例如巨石集团，曾经就是为了避开欧美市场对中国商品的关税壁垒，通过落户埃及的泰达合作区

达到曲线进入欧美市场的目的。如今，巨石集团已经成为全球最大的玻璃纤维生产商。

尤其是在当前“一带一路”建设持续推进的背景下，我国与“一带一路”沿线国家、地区的贸易投资也越来越频繁。选择俄罗斯、东南亚、非洲等国家和地区的海外园区入驻，不仅可以较容易获得中国和当地资源，还可以进一步促进中国与“一带一路”沿线国家之间各类资源要素的流动，帮助企业开拓多元化市场，逐步降低我国外贸对美国的依赖度。最为明显的是，这些海外的工厂不仅可以将产品出口到欧美等国市场，同样可以转销国内，为我国扩大进口贡献力量。也正因为如此，一些完全依赖出口存活的企业走出去之后，也会逐步调整为依靠国内市场、国外市场两条腿走路的格局，并进一步优化其布局，从而提高企业抗风险能力。

基于以上，海外园区发展或许会迎来一次春天。海外园区运营企业当牢牢把握机遇，在做好宣传的同时，也要为迎接更多企业入驻做

好准备工作，从而实现自身的转型升级。在这样的情况下，笔者认为，做好以下三方面工作尤其重要：一是与驻在国高层沟通，给入驻企业争取更多的优惠政策和打造更加良好的营商环境，让出海企业“宾至如归”。二是做好产业链布局工作，在众多申请入园的企业中，产业搭配需要花费一番功夫，严防同类企业扎堆过剩的同时，还要借此机会完善产业布局，找准园区定位。三是做好信息预警工作，严防美国“长臂管辖”，利用驻在国海关给入驻企业的进出口业务找麻烦。

还记得美国著名记者萨拉·邦焦尔尼所写的《离开中国制造的一年》一书中讲述的全家一年内不买“中国制造”的真实故事。她从中得出的结论是，离开“中国制造”的生活是不可想象的，生活质量受到了严重的影响。不过，从目前中企大规模海外投资的情况来看，虽然中美之间爆发了贸易战，但除非特朗普坚壁清野，不让国籍为中国的企业生产的商品入境，否则就不会出现那本书中描述的情形。

● 投资环境

尼日利亚需3万亿美元弥补基础设施差距

据尼日利亚《国家报》近日报道，尼日利亚劳工大会(NLC)总裁阿巴巴·瓦巴在阿布贾举行的基础设施峰会暨全国土木工程建筑、家具和木材工人联合会(NUCECFWW)成立40周年大会上讲话时指出，基础设施对于一个国家的重要性不容小觑，尼日利亚将在未来26年内需要约3万亿美元来弥补基础设施上的差距。瓦巴表示，落后的基础设施已经严重影响了国民经济的各个部门，其中影响最大的部门主要

包括能源、交通、铁路、公路、内陆航运、教育、住房、农业和信息通信技术。尼日利亚虽然拥有大量的资源，但因为缺乏基础设施作支撑，资源优势无法发挥。以电力为例，尼日利亚人口接近2亿，但发电量不到4000兆瓦，而南非的发电量已达到5500兆瓦。工业部门因电力不足而无法满负荷运转。据估计，尼日利亚在未来26年内至少需要3万亿美元来弥补该国的基础设施差距，需要每年约1000亿美元的资本投资。

摩根大通称经济冷战或将到来

CNBC近日报道称，近几个月以来中美之间的关税战或许只是长期经济冲突的开始，来自完全不同文化背景的世界前两大经济体正在寻求各自的发展道路。摩根大通亚太区执行总裁Jing Ulrich表示，现在需要考虑的是，目前的贸易战是否会演变为经济冷战。目前双方仍有机会重新回到谈判桌

前，并且依然存在达成某些和解的可能。贸易战的持续，将导致双输的局面，世界上任何一个国家都不会从中获利。Ulrich同时认为，中国不会因为外界压力改变国内政策。但随着贸易战的持续，中国政府在降低国民经济对借贷的依赖、将经济转变为消费驱动模式过程中受到的压力将更加巨大。

厄瓜多尔希获得9.95亿美元外国直接投资

厄瓜多尔《商报》近日报道，厄总统莫雷诺与其经济和生产团队对《生产促进法》和《繁荣计划》的经济措施成效进行了3小时的讨论，主要讨论了三个问题：第一，在吸引投资方面，预计今年将有80家公司在该国投资约25亿美元。此外，将有9.95亿美元外国直接投资，较去年增长62%。厄政府期望以此恢复自2015年逐渐减少的外国直接投资。2015年13.22亿美元外资中大部分来自矿业。至2021年，厄政府目标为获得103亿

美元新投资。第二，在调整燃油补贴方面，厄政府通过调高工业柴油和汽油价格，今年和明年将分别获得4270万美元和1.2亿美元的收入。第三，在厄《生产促进法》中规定的税收减免方面，至9月19日，已获8.9万纳税人补缴税款6520万美元，占今年计划补缴税款6.02亿美元的10%。其中，3390万美元为即期收取，剩余为分期收取。厄销售和石油类进口的增长有助于推动经济增长，增加今年的税收收入。

数字化对西班牙经济增长贡献率达30%

西班牙《欧洲通讯社》9月25日报道，西班牙 Indra 旗下 Minsait 公司发布《2018年数字化成熟度报告》，指出数字化已经成为西经济增长的推动力，2015年起对西GDP增长贡献率可达30%。大部分大型西企对未来数字技术的重要性有明确的认识，45%的公司已经制定转型计划，74%的企业在领导层中引领

变革，41%的企业将人力和经济资源明确地用于转型。但报告同时指出，过去几年西并未让数字化在提高经济附加值中发挥更大作用。放眼未来，鉴于西传统资本被技术取代、人力资本持续优化以及投资研发力度保持等，西经济具备获得数字化最大利益的可能性。

(本报编辑部编译、整理)

中色股份完成股权交割 控股印尼达瑞矿业

本报讯(记者 葛岩)记者日前从中色股份获悉，中色股份与印尼布密资源(PT Bumi Resources Minerals Tbk)在9月20日于雅加达举行股权交割仪式。股权交割完成后，中色股份持有印尼布密资源全资子公司达瑞矿业51%的股份，这标志着中色股份成为印尼达瑞矿业控股股东。中国驻印尼使馆临时代办李汉清、中色股份总经理王宏前、中色股份副总经理王金平、中色股份财务总监刘宇、布密资源董事长尼万、布密资源CEO萨塔力出席仪式。

李汉清表示，近年来中印两国关系进入了一个新的发展阶段。双方高层互访频繁，政治互信不断增强，中色股份与布密资源完成股权交割可谓正当其时，企业发展大有可为。

王宏前表示，开发达瑞项目将有效缓解我国铀和铅金属的需求压力，推动我国有色工业大型成套设备出口印尼市场，促进我国和印尼在矿业领域的合作。达瑞项目是中色股份践行“一带一路”倡议的重要项目，中色股份将努力把达瑞项目建设成为中印两国产业合作的典范。中色股份投资达瑞项目可谓强强联合，必将进一步激发双方的比较优势，发挥协同效应，提升核心竞争力。此次股权交割是双方密切交流合作的开始，相信两家公司会有更多的合作机会，实现更大的发展，为构建更加紧密的中印命运共同体作出更大贡献。

达瑞铅矿位于印度尼西亚北苏门答腊省，是世界上未开发的高品位铅矿床之一，金属资源量属超大型，矿石品位高。该项目设计采选处理能力100万吨/年，预计2021年年底建成投产，生产总服务年限约为17年。

印尼是“21世纪海上丝绸之路”的重要支点，我国的“一带一路”倡议和印尼的“海洋强国战略”高度契合。投资达瑞铅矿项目显示了中色股份积极践行“一带一路”倡议、努力推进两国产业合作，为实现互利共赢、为促进两国的经济社会发展贡献力量。

● 项目信息

加拿大出口废水处理设备

公司名称: IPEC Consultants
出口产品: 废水处理设备
电话: (604) 291-7150
传真: (604) 291-7190
电子邮箱: info@ipecc.ca
网址: www.ipecc.ca

韩国公司出口PH检测仪

公司: DAEYOON SCALE INDUSTRIAL CO.,LTD.
负责人: SEO IN HO
电话: 82-2-858-6807
传真: 82-2-866-9422
出口产品: PH检测仪
网址: www.dyscale.co.kr
(以上信息仅供参考)
(本报编辑部整理)



由中国企业承建的“一带一路”建设重要项目越南首都河内吉灵—河内东线轻轨近日开始了试运行。中铁六局作为该项目EPC总承包商，负责技术设计、供应物资、建设安装、人员培训和工艺移交等工作。图为越南河内拍摄的轻轨试运行现场。新华社 吴明进 摄

中巴经济走廊首个水电投资项目进入全面施工阶段

本报讯 中巴经济走廊首个水电投资项目卡洛特水电站9月22日顺利实现大江截流，标志着该走廊优先实施项目进入全面施工阶段。

在当天卡洛特水电站项目施工现场举行的截流仪式上，巴基斯坦能源部长奥马尔·阿尤布·汗表示，中巴经济走廊建立在两国长期友好关系的基础上，是两国的共同利益所在，将为巴基斯坦经济发展提供动力。他说，卡洛特水电站建成后，不仅可以为巴基斯坦带来廉价的清洁能源，还能为当地民众创造更多

就业机会。

中国驻巴基斯坦大使姚敬表示，中国与巴基斯坦新政府已就共同推进中巴经济走廊建设达成共识，双方将保证包括卡洛特水电站项目在内的走廊项目顺利完工。他说，在走廊下一步建设中，双方将会更加关注包括教育、健康以及减贫在内的社会领域发展。

项目投资开发方中国三峡集团表示，作为“丝路基金”成立后投资的第一单，卡洛特水电站项目是巴基斯坦首个完全使用中国技术和中

国标准建设的水电投资项目。同时，该项目也为数十家中国企业制造的机械设备提供了“走出去”的有利平台。

卡洛特水电站项目位于巴基斯坦旁遮普省卡洛特地区，是吉拉姆河梯级水电规划的第四级。项目总投资约17.4亿美元，总装机72万千瓦，年发电量约32亿千瓦时，以建设、拥有、运营、移交为投资模式，30年运营期满后无偿转让给巴基斯坦政府。

(刘天 蒋超)



中企助比港吞吐量全球排名跃升57位

■ 宦翔

比雷埃夫斯港(简称比港)是希腊最大的港口，也是21世纪海上丝绸之路在中海区域的重要枢纽。2008年，原中远集团获得比港2.3号集装箱码头特许经营权。2010年9月，在中方接管3个月后，集装箱码头便开始连续实现单月盈利，仅用2年就补偿了之前的全部亏损。2016年4月，中远海运集团收购比港港务局67%的股权，并于同年8月接管经营比港港务局。如今，比港集装箱吞吐量全球排名已从并购时的第93位跃升至第36位，成为全球发展最快的集装箱港口之一。

“技术实力是比港集装箱码头高效运营的重要保障”

中远海运“天祥”号集装箱船缓缓驶向比港集装箱码头，船长顾明章站在这艘两万箱级货轮的甲板上，望着码头上连排的集装箱和成群的桥吊，感慨不已：“中方接管比港之前，我们很少在这里靠泊。一来货物少，二来码头工作效率偏低，一艘3000箱的船通常要在这里停一周之久。”

桥吊的作业速度是衡量码头工作效率的重要指标。“中方刚接手

时，在2号码头，每台桥吊每小时只能装卸15个箱子，如今这个数字已达到27。”中远海运比雷埃夫斯集装箱码头有限公司操作总监王继航告诉记者。

码头上，桥吊分为蓝色和黄色两种。“黄色的是比港原有的，不少设备老化，年久失修。中方接管后翻修了老的桥吊，并逐渐投资建造了新的蓝色桥吊。”王继航介绍，3号码头西侧的桥吊都是目前世界上起升高度最高的桥吊，最大起升高度54米，外伸距达到72米，可以装卸26列宽的集装箱船，而目前世界上最宽的集装箱也只有24列宽。“技术实力是比港集装箱码头高效运营的重要保障”王继航说。

“从上海港出发，货物最快15天可到达欧洲目的地”

以比港为中心，一条航线向四周辐射开去，抵达地中海沿岸国家39个重要港口，一幅互联互通的图景跃然纸上。

“希腊是由地中海进入欧盟地区的南大门。”中远海运比雷埃夫斯港有限公司总裁傅承求说，“以比港为支点，互联互通带活了区域经济

发展。”

比港南面地中海，北临巴尔干半岛，是地中海地区重要的交通枢纽。在海路上，这是欧洲大陆距离远东最近的深水大港，也是欧洲大陆、地中海沿岸地区距“苏伊士运河至直布罗陀”主航线最近的港口之一，是船舶通过地中海前往大西洋、通过红海前往印度洋、通过土耳其马尔马拉海前往黑海的良好中转港，连接巴尔干半岛、南欧地区、黑海地区、西欧、中东及非洲等地区，为海上贸易提供便利。

依托比港，铁运和海运网络实现了有机融合。中欧陆海快线从这里出发，途经马其顿斯科普里和塞尔维亚贝尔格莱德，北至匈牙利布达佩斯。这条联通中、欧、西、北欧的铁路通道，是2014年由中国和塞尔维亚、匈牙利、马其顿共同商定建设的。通过海铁联运，海运集装箱抵达比港后，经中欧陆海快线抵达奥地利、捷克、波兰等国，可为远东至中东欧腹地提供更为便捷、低成本的道路。

过去，远东地区的货物经由海路进入欧洲，通常需绕道直布罗陀海峡后北上抵达西北欧，然后再在

陆地上进行分拨。从地图上看，中欧陆海快线把这条漫长的弧形航线“拉直了”。

“这是货物由海上进入欧洲大陆最便捷、最快的一条通道。”中远海运集运(希腊)有限公司董事总经理兼中欧陆海快线有限公司董事总经理苏旭东告诉记者，“从上海港出发，货物最快15天可到达欧洲目的地。”

在欧盟框架内，中欧陆海快线项目通过与沿线国家的铁路公司合作，实现互利共赢。目前，班列开行频次已增加到平均每周17班左右，客户数量已增加到735家，覆盖希腊、马其顿、塞尔维亚、匈牙利、保加利亚、捷克等国。

“我们有信心和中国伙伴一起把这个项目做好”

泛雅典体育场紧挨着“鸟巢”，雅典卫城旁边就是长城……在中远海运比雷埃夫斯集装箱码头有限公司的办公楼内，一组组中国和希腊风景名胜照片并挂在墙上。这不仅是两大文明交相辉映的真实写照，也是公司和谐氛围的生动体现。

在比港项目中，有15名中方员工和约3000名希腊员工。该项

目为当地间接创造就业岗位8000多个。

傅承求坦言，作为由中资企业投资、中希最大的合作项目，获得当地民众的认可比港项目改善经营、开展合作过程中必须做好的工作。

中企刚进入比港时，除了设备老化、经营模式不同外，由于当时希腊经济低迷，各行各业工资缩水，希腊民众对外资有抵触情绪。“我们害怕工作机会被抢走。”中远海运比雷埃夫斯集装箱码头有限公司商务经理塔索斯·瓦姆瓦卡斯回忆道。

中方团队恪守欧盟和当地法律法规，同时积极营造和谐的工作环境。比港周围很难找到吃饭的地方，员工只能自带午餐，很不方便，中方便决定由公司提供免费午餐；每逢盛大节日，公司会举办庆祝活动，并给每位员工的孩子准备礼品……

“事实证明，中国企业是真诚的合作伙伴。在这里找到了归属感和认同感，我们有信心和中国伙伴一起把这个项目做好。”瓦姆瓦卡斯表示。

“我们投资比港，就是为了通过合作，给双方带来实实在在的收获。”傅承求说。