

# 中国巴西构建农业全方位合作

■ 本报记者 张海粟

中国和巴西作为金砖合作机制中的两支重要力量，又分别是亚洲和美洲的最大新兴市场经济体代表，双方在农业领域已经建立良好的合作伙伴关系，在农业领域的合作也日益受到世界的瞩目。

“近年来，中国同巴西、阿根廷等南美农业大国加强合作的重要性日益凸显。”中国社科院拉美所副研究员孙洪波在接受《中国贸易报》记者采访时表示，中巴在农业领域的合作具有极强的互补性，巴西是世界级农牧业生产大国、出口大国，被誉为“21 世纪的世界粮仓、肉库”，中国则是全球最大农产品进口国，随着我国消费结构的不断升级，我国对优质农产品的需求旺盛，长期有较大的供需缺口；巴西是全球最主要的农产品出口国之一，大豆、玉米、糖、乙醇、咖啡等品种出口量均排名世界第一，中国作为巴西大豆主要进口商，每年进口的大豆中

约 46%来自巴西；同时，以中粮集团为首的中国企业多年来深耕南美，以“一带一路”沿线国家和地区为重点发展全球业务，已建立起连接东南亚、南北美洲、澳大利亚等世界粮食核心产区 140 多个国家和地区的运营网络和贸易通道，中巴农业合作前景可期。

根据巴西农业部公布的数字，中国内地是巴西农产品第一大出口目的地，去年巴西农产品出口额达到近 1020 亿美元，其中向中国内地出口达 356 亿美元。

中巴两国应在良性互动的基础上，持续释放两国农业合作潜力。孙洪波建议，首先中巴要充分发挥双边农业互补优势，进而探讨全领域合作；中巴可以考虑在粮食、水产、畜牧等其他细分产业构建全方位合作，打造农牧业合作示范基地。

孙洪波分析，世界人口分布不

均衡，全球耕地分布差异较大，亚洲人多地少，而南美洲土地增产潜力巨大。目前，巴西农业仍处在“开疆拓土”的发展阶段，耕地面积仍在不断扩大。而且，巴西也注重发展农业科技。“因此，中巴要重视进行土地开发利用、农产品深加工、种质改良、物流体系、农业科研等全产业链合作。”孙洪波提出，中企可结合巴西当地农业发展需求，探索在产业链前端向当地农户提供化肥、农药、种子、农机服务等；在产业链后端投资建设农产品收储、物流设施等，比如中粮集团在巴西拥有 19 个物流仓储设施和 7 个加工厂，对全产业链关键环节进行布局，这有利于实现中巴农业合作的长远发展。

此外，中国对巴西的农业投资也是两国农业合作的重要内容。中粮集团在南美耕耘已久，而巴西是中粮集团在南美洲业务开展最广泛、最深入的国家，投资金额超过 19 亿

美元，通过打造中国与巴西等农牧业生产和出口“超级大国”的粮食通道，逐渐构建起自有的国际供应链体系，成功迈入世界粮食市场中心，让南美粮仓直达中国人的餐桌。孙洪波认为，中粮集团的成功为我国企业参与国际竞争和农产品贸易全球化以及中巴开展全方位深层次农业合作提供了有益参考。“随着中国与巴西在全球农业产业链、价值链、供应链等环节的话语权和影响力不断提升，双方可以进一步开拓第三方市场。”孙洪波谈道。

2018 年国际金融危机以来，拉美国家整体看向亚太，依托自身农业优势向东亚、东南亚大量出口农牧产品。当下，世界政局风云变幻，但农业流通格局相对稳定，“中国同巴西两国完全可以在农牧业领域构建长期、稳定、可靠、互惠的战略合作伙伴关系。”孙洪波总结道。



图为正在进行装卸作业的钦州港集装箱码头。 新华社记者 曹祎铭 摄

据海关统计，2019 年前 10 个月，我国货物贸易进出口总值 25.63 万亿元，比去年同期增长 2.4%，延续平稳发展态势。其中，出口 13.99 万亿元，增长 4.9%；进口 11.64 万亿元，下降 0.4%；贸易顺差 2.35 万亿元，扩大 42.3%。10 月份，我国进出口总值 2.71 万亿元，下降 0.5%。其中，出口 1.51 万亿元，增长 2.1%；进口 1.2 万亿元，下降 3.5%；贸易顺差 3012.8 亿元，扩大 33%。

记者注意到，2019 年 1 至 9 月，我国进口增速持续放缓，1 至 10 月累计进口额系首次出现同比下降。中国世界贸易组织研究会副会长霍建国在接受《中国贸易报》记者采访时表示，“国内经济下行压力加大，中美经贸摩擦影响持续显现，加上人民币汇率在一段时间内贬值，这三者是造成我国进口增速放缓的主要原因。此外目前我国国内投资主要依赖大型国企和大型项目的兴建，而大型国企投资和大型新项目的减少会造成进口需求的降低。”

对于中美经贸摩擦造成的冲击，霍建国认为，“中美贸易摩擦对我国进口贸易造成的影响肯定是在存在的，同时这种影响是持续性的。因此，我们需要采取有效的应对措施，要积极拓展新市场，加强‘一带一路’合作。第二届进博会的举办，能起到刺激进口的作用。另外，同东盟经贸合作的不断深入对我国进出口贸易平稳发展也具有重要意义。”

人民币汇率的过度升值或贬值对贸易都是不利的，保持汇率的基本稳定是大国的首要责任。霍建国指出，伴随我国金融市场的不断开放，以及人民币国际化进程的加快，特别是我国汇率形成机制在不断引入市场化改革后，人民币汇率阶段性的波动已成为常态。人民币的中心汇率同国际上主要的货币相比，其波幅和影响均是有限的，可以说，人民币是目前全球最稳定的货币之一。这一稳定是由中国经济的内在稳定性决定的，也是由中国外向型经济发展的规模和开放程度所决定的，更是由中国宏观经济政策的稳定性决定的。

霍建国表示，“我国服务业还没有真正发挥出巨大的作用，尤其是高端服务业发展太慢。继续扩大服务业对外开放，同时提速自贸试验区建设并不断扩围，将有利于吸收外资，外贸外资的稳定有利于稳定人民币汇率，促进外向型经济发展。”

民营企业是我国外贸发展的重要力量，对民营企业的支持政策到位，激活民营企业发展活力，同样是稳外贸的关键环节。我国自 2018 年实施的个税调整和 2019 年 4 月启动的增值税减税政策，以及持续推动的“放管服”改革力度仍在不断加强，全国范围内打造良好营商环境的工作正在持续推进，这些对民营企业和中小微企业的减负都具有明显作用。今年，国家已经针对机场、码头、铁路收费提出了明确的下调标准。此外，在商业用电收费方面，也提出了下调的标准。相信国家采取的连续减税降费措施一旦实施到位，必将大大减缓企业的运营成本，缓解企业经营的压力，整体营商环境将进一步获得实质性改善。

## 前十月我国货物贸易保持平稳发展

■ 本报记者 苏旭辉

## ●连线自贸区 打造世界级国际品牌集群 助力自贸区建设

■ 本报记者 张凡

日前，由中国贸促会贸易投资促进部主办，中国贸促会湖北自贸服务中心、贸仲委湖北分会、武汉市贸促会、湖北申简通律师事务所承办的 2019 武汉东湖自贸论坛落下帷幕。在这次论坛上，世界国际品牌发展委员会执行主席刘毅发表演讲时表示，世界国际品牌商品贸易是自贸区、自贸港建设的抓手，这为自贸试验区、自贸港建设提供了新的视角。

“商品的流动与交易是所有人流、物流、资金流、思想流、文化流的基础与支撑，离开商品贸易谈自贸区、自贸港建设就是空谈。而做大做强世界国际品牌商品贸易，则是自贸区、自贸港在国际贸易方面发力的核心。”刘毅表示，国际贸易的所有活动的基础是商品，因此，商品本身的质量、数量、好坏、优劣就十分重要。自贸区、自贸港建设与发展，必须以世界国际品牌商品贸易为牵引。

刘毅认为，世界国际品牌商品贸易的质量决定了自贸区、自贸港国际贸易的高度，世界国际品牌商品贸易的数量决定了自贸区、自贸港国际贸易的宽度，世界国际品牌商品贸易的强度决定了自贸区、自贸港国际贸易的深度。

刘毅举例说，纽约在 540 米长的华尔街两旁有 2900 多家世界级金融机构和世界级国际品牌商品外贸机构，那里没有假冒伪劣商品的立足之地，加之纽约港是北美洲最繁忙的港口，这使纽约一举奠定了世界大都市的基础；迪拜，虽然是沙漠中的围城，却因为一直坚持对品质品牌商品贸易的重视，而成为了令世界不可小视的世界级国际品牌商品集散地。

“由此可见，品牌的力量不可忽视。我们分析这些国际化自贸区、自贸港发现，它们是由各行各业的世界级国际品牌集群支撑起来的。”刘毅说，建设世界国际品牌集群贸易是自贸区、自贸港成功与腾飞的保证。他认为，自贸区、自贸港打造国际品牌集群可从以下几个方面着手：构造良好的软环境，推动企业形成精益求精、一丝不苟的工匠精神的企业文化；充分利用国际标准、国际规则，发展各行各业的国际品质品牌商品的龙头企业，尤其是制造业、服务业领域；以世界级国际品质品牌商品为抓手，形成各行各业的世界级国际品牌集群；以世界知名展会为纽带与窗口，展现自身实力等等。

“必须要注意的是，自贸区、自贸港本身必须是世界级国际品牌，否则也不可能成为世界知名的自贸区、自贸港。”刘毅说。



双鹿电池是浙江宁波一家有 65 年历史的电池生产企业，经过持续技术创新，提升自动化、智能化制造水平，成功实现逆市增长。2018 年，该公司电池产量 29.5 亿只，同比增长 11%，70% 以上产品出口到国外，占到全球碱性电池产量的八分之一，成为全球第三大碱性电池生产商。图为研发中心工作人员在测试电池原材料的成分。

新华社记者 翁忻旸 摄

## 借鉴国际经验 紧抓氢燃料电池车发展期

■ 本报记者 刘国民

料电池技术作为重要的战略领域。2017 年 12 月，日本经济产业省更新发布《氢能及燃料电池战略路线图》，规划了实现氢能社会的目标和技术路径。

中国也积极制定氢燃料电池汽车发展规划。2016 年，我国明确了发展氢燃料电池汽车的技术路线图，提出到 2020 年、2025 年燃料电池汽车规模累计分别达到 5000 辆、5 万辆。近年来，我国氢燃料电池汽车发展迎来重要窗口期，特别是 2019 年氢能首次被写入政府工作报告，这将进一步助推氢能和燃料电池汽车产业加速发展。

而从世界范围内的发展趋势看，氢燃料电池客车发展加速，技术、零部件等都在持续改进。蓝皮书显示，相关产品技术性能显著提升。国外奔驰、丰田等整车制造商

纷纷推出燃料电池客车。亚历山大丹尼斯有限公司（Alexander Dennis, ADL）正在计划制造氢燃料电池客车。在燃料电池客车方面，国内进行研发投入的主要企业有宇通客车、北汽福田、东风汽车、上汽等。其中，宇通客车的第四代燃料电池客车，续航里程达到 600 公里，相比上一代客车成本下降 50%，加氢只需 10 分钟。

同时，国外丰田、本田、现代、宝马等重点企业在燃料电池关键零部件领域已进行重点部署且成效显著。截至目前，我国已初步构建了涵盖燃料电池电堆及关键材料和部件、燃料电池动力系统、燃料电池汽车和氢能基础设施等产业链，形成亿华通、上海重塑、苏州弗尔赛等重点企业。

作为一项重要支撑装备，加氢

基础设施也在同步发展。根据 H2Stations 统计，目前，全球已有超过 386 座加氢站投入运营，以中国、日本、韩国为主的亚洲区域占比最高。目前，我国正在使用的加氢站 26 座，主要集中在广东、上海和江苏等地区。

尽管我国在氢燃料电池客车领域取得一定成果，但与国际先进水平相比，我国氢燃料电池汽车产业链相对薄弱。从氢能供应体系来看，我国未形成规模化的车辆推广和车用氢气供应体系。蓝皮书为此建议：

坚持创新驱动，加强氢燃料电池客车核心技术攻关。深入实施创新驱动发展战略，开展氢燃料电池客车核心技术提升行动。以企业为主体，联合产学研多方创新资源力量，集中突破燃料电池电堆、燃料电

池系统、燃料电池整车及氢能供给系统等核心技术。

探索特色示范，打造区域联动协同发展效应。充分发挥地方政府发展氢燃料电池汽车的积极性，在长三角、京津冀、珠三角等资源优势强、产业基础好的重点区域开展燃料电池客车区域协同示范工程，以点带线，以线覆面，加速优化燃料电池氢能基础设施区域空间布局，持续推动燃料电池汽车产业链完善和规模扩大，形成区域联动效应。

深化对外开放，开展氢燃料电池客车国际交流合作。依托国际组织建立氢燃料电池客车国际交流平台，定期开展交流互动，加强国际经验分享，共同推动氢燃料电池技术创新、产业链整合、产业合作、标准法规制定和市场推广等工作。

# 工业设计引领制造业转型发展

■ 本报记者 张伟伦

时代背景。距上一次发布关于工业发展的若干指导意见已经过去了 8 年，先前的意见不再适应现在的制造业发展所需。”工信部产业政策司产业发展处崔伟在本届设计节院士与前瞻论坛上说，随着新一轮科技革命和产业革命的到来和兴起，设计理念从内涵到外延，从机制到模式都已经发生了很多变化，设计专业化的趋势日益明显。同时还应看到，设计能力不足已成为影响制造业领域转型升级的瓶颈问题和重要因素之一，在设计基础研究与数据积累、设计工具与方法、设计人才培养、试验验证以及公共服务能力等方面仍亟待加强。

“《行动计划》的出台呼应了当前制造业强国不断推进的进程”。崔伟表示，这一计划强调，要围绕制

造业短板领域精准发力，不断健全产业体系，改善公共服务，提升设计水平和能力，推动中国制造向中国创造转变，中国速度向中国质量转变，制造大国向制造强国转变，为中国高质量发展提供支撑。

据了解，围绕制造业设计能力，《行动计划》列出了 5 大具体目标：一是要在高档数控机床、工业机器人、汽车、电力装备等一系列制造强国建设的重点领域实现原创设计的突破；二是在系统设计、人工智能设计、生态设计等方面形成一批行业、国家标准，开发出一批好用、专业的设计工具；三要提高公共服务能力，高水平建设国家工业设计研究院，提高工业设计基础能力和公共服务水平；四要在 4 年左右的时间，创建 10 个左右以设计服务为特色的服

务型制造示范城市，发展壮大 200 家以上国家级工业设计中心，打造设计创新骨干力量，引领工业设计发展趋势；五是积极推广工业设计“新工科”教育模式，创新设计人才培养方式，创建 100 个左右制造业设计培训基地。

“企业是制造业发展的主力，当前广大制造企业应更加重视设计这一环节，而非简单地制造、加工。传统制造流程往往是制造业企业有需求，再去进行设计。然而在设计赋能制造业转型过程中，设计行业应主动引领制造业，让好的设计能积极、有效地与制造业融合发展。”深圳市设计联合会秘书长刘振在接受《中国贸易报》记者采访时说。

“工业设计在中国台湾经济发

展中扮演了十分重要的角色，台湾制造业得益于设计领域的优势，通过文化创意产业的带动，把创意元素植入到制造业中，成功实现了转型，推动了台湾经济的持续发展。”台湾形象策略联盟执行长林采霖在接受记者采访时认为，中国大陆地区基于深厚的文化底蕴和广大的市场资源，在制造业设计层面发展潜力巨大。

记者了解到，制造业领域的设计是一种把技术转化为能满足消费者各种消费需求的产品的过程，这里面既有工业技术的解读，也有文化的植入，还有审美的情趣。与美国、德国、日本等工业设计强国相比，我国的设计行业整体发展起步较晚、相对落后，在当前制造业发展转型中，迫切需要补上工业设计这块短板。