

发挥各自优势 中日韩企业交相辉映

■ 本报记者 张伟伦

在第七届中日韩工商峰会期间,三方企业围绕“科技引领合作,创新促进发展”和“绿色改变生活,健康和谐发展”两个议题进行了广泛探讨。中日韩工商界纷纷表示,近年来,虽然面临全球经济复苏艰难曲折、世界大变局不断演变的大背景,但三国经济依旧表现亮眼。中国经济总体平稳、稳中有进,韩国经济保持稳定发展,日本经济总体保持复苏态势。同时在企业层面,三国也表现出了各自优势,这为今后开展“中日韩+X”合作模式奠定了基础。

“科技与创新这两个话题密不可分,也是中日韩能够合作的关键。比如在中韩两国合作建设方面,中国在前端技术方面具有优势,日韩后端技术的发展更为成熟。”北京广视科技有限公司总裁付英波表示,当前三国面临的很多问题都很相似,也都拥有很大的市场,合作互补性强并且合作潜力巨大。当前一段时期,三国合作,深度挖掘人工智能技术,将会为区域合作发展和全人类生活的提升作出贡献。

“全球化的科技合作是极米快速发展的保障。”成都极米科技股份有限公司董事长钟波在接受《中国贸易报》记者采访时说,6年来极米的成长与深化同日韩企业的合作密不可分,公司引进了一大批日韩研发人员,他们的研究思维在中国科研环境下派生出了很多新产品,这些成果不仅在中国市场上深受欢迎,有的还进入了日韩市场。

“例如在去年,极米科技的一款名为‘阿拉丁神灯’的家用投影仪仅在日本上市数月,就取得了日本家用投影机市场份额第一的成绩,占据日本家用投影机市场25%份额。”钟波介绍道,在产业协同方面,公司与日

本光学团队深度合作,实现了光机自主研发生产,在对光机亮度、色彩不断优化,还降低了成本。公司和韩国企业在音响、芯片以及工业设计方面开展合作,也取得了不错成果。

记者在采访中发,三方企业在合作中也正在通过实现本土化挖掘更广阔市场。滴滴出行高级副总裁曲越川在专题研讨时说,推动低碳和环保是三方的合作共识。他表示,滴滴在中日韩市场的开拓过程中实现了技术研发的合作,日韩企业积极参与其中不仅是滴滴成长的关键,也使其更好地适应了日韩当地市场。据介绍,目前滴滴已和日本300多家出租车公司进行合作,进入了日本20个城市。考虑到日本司机大部分是年长者,滴滴将手机的小屏换成了更方便的大屏,调大了字体。“明年东京奥运会,滴滴

和日本企业将通过合作,为全球旅客带来更好的出行体验。”他说。

“当前中国提出了大众创业、万众创新,韩国提出了以人为本的第四次工业革命,日本也将社会5.0(Society 5.0)作为各项工作的核心。三国虽然都提到了创新,但也有各自特征。”日本三菱电机株式会社特别顾问山西健一郎认为,中国更侧重于制造业的创新发展,韩国在工业精益化方面具有优势,日本则将推动社会生活各环节向智能化迈进。中日韩三国应同时推动初创企业发展,注重创新的多样性。

“中国营商环境的改善有目共睹,加之市场广阔,因此吸引日韩企业进入中国的可能性越来越大。相信随着环境、健康等领域技术层面的进步,很多公共事业将得到更大发展,带来巨大商机。”日本株式会社伊藤洋华堂社长三枝富博在第七

届中日韩峰会期间接受本报记者采访时表示,中国在知识产权方面取得了积极进展。随着中国进一步开放,日资企业进入将更加便捷。这将为三国在科创领域的合作带来更大助力,同时也有利于三国在科技领域发挥各自比较优势,提升企业的研发积极性。

“中日韩三国都面临着低生育率和人口老龄化等问题,而大气污染、土壤污染也迫使我们让粗放式的经济增长成为过去,今后科技因素将对经济影响更大。”韩国三星经济研究所社长朴起舜表示,包括三星在内的很多韩企在数字产品领域正扩大优势,日本企业则保持着在产品零部件和光学领域的领先地位,当前中国移动互联网产业发展很快,并且拥有庞大的移动互联网用户数量,这可以为中日韩共同研发新型技术和服务提供基础。

◆ 国际商情

土库曼斯坦对华出口冰淇淋

据土库曼斯坦门户网站报道,近日土新月公司收到来自中国的110吨奶油口味冰淇淋订单。该公司成立于2004年,是土知名冰淇淋生产厂商。公司生产的冰淇淋在土有很大消费群体,在全国各地设有专卖店。公司首批冰淇淋已抵沪,江宁波,那里的民众喜欢土国风味冰淇淋。从明年1月开始,公司将分批向中国出口数十吨冰淇淋。

哈首次用集装箱向中国出口玉米

日前,一列载有32个集装箱共计1000吨玉米的列车从哈萨克斯坦“霍尔果斯——东大门”经济特区无水港出发,运往中国新疆乌鲁木齐。阿拉木图州农业生产企业代表奥马罗夫说,阿拉木图州今年玉米播种面积达到8万公顷,收获约55万吨。以往阿拉木图的玉米一般通过货车出口至吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦和乌兹别克斯坦,本次对中国发货使哈当地生产企业对开拓新销售市场充满期待。

“霍尔果斯——东大门”经济特区无水港由中哈联合投资建设,为国际集装箱多式联运提供专业的内陆码头服务。作为“丝绸之路”经济带核心区重要节点,霍尔果斯口岸已成为中国面对中亚、西亚乃至欧洲距离最近、最便捷的口岸。

老挝鼓励扩大生产以减少进口

据老挝《巴特寮报》报道,为减少老挝对邻国进口商品,老挝政府成立了进口管理委员会,以控制进口,促进国内生产,鼓励民众使用国内商品和生活生产资料。
(本报编辑部综合整理)

两大湾区全球化程度各有短长

■ 本报记者 刘国民

粤港澳大湾区与旧金山湾区都是国际上的重要湾区。旧金山湾区是美国西海岸以高新技术中心闻名的世界科技创新中心,“硅谷”已成为世界各国高科技聚集区的代名词。两者在新经济发展上具有一定的可比性。日前,中国社科院中国产业与企业竞争力研究中心在京发布了《产业蓝皮书:中国产业竞争力报告(2019)No.8》(以下简称《产业蓝皮书》),对两个湾区进行了详细比较。

在新经济产业发展方面,《产业蓝皮书》显示,粤港澳大湾区新经济产业的覆盖面广,产业生态相对成熟,产业市场潜力巨大。全球先进制造业、新一代信息技术、生物技术、高端装备制造、互联网、新材料、国际金融、文化创意等战略性新兴产业和现代服务业,正成为粤港澳大湾区新经济发展的核心主导产业。而旧金山湾区包括硅谷是美国乃至世界信息技术的摇篮和中心,主要新经济产业有信息技术业、生物医药业、金融业、对外贸易和旅游业等。作为曾经的军事电子产品生产基地,随着半导体、微处理器和基因技术的出现,科技创新推动的硅谷崛起成为旧金山湾区新经济发展的最大助推力。

《产业蓝皮书》分析认为,新经济产业在两大湾区的发展主要有两个相同点。一是科技创新产业都是两大湾区的主导产业。以信息通信、电子制造、航空航天装备等为主的高新技术产业是硅谷的支柱产业,谷歌、脸书、惠普、英特尔、苹果公司、思科、特斯拉、甲骨文等多家互联网巨头均坐落于旧金山湾区;而粤港澳大湾区的电子信息产业与装备制造业也蓬勃发展。二是都形成了较为成熟的新经济发展生态。新经济产业在旧金山湾区与粤港澳大湾区的发展主要有两个不同点。首先科技创新产业集聚度不同。旧金山湾区的硅谷相对较为集中,高新技术企业集聚程度较高;而粤港澳大湾区的高新技术企业主要集中在深圳,企业集聚发展的程度相对较低。其次产业结构复杂度不同。旧金山湾区产业结构简单集聚,粤港澳大湾区产业结构相对更复杂多元。

科技创新能力是现代湾区新经济发展的强力引擎,大学是科技创新的动力和源泉。《产业蓝皮书》对此统计分析认为,旧金山湾区和粤港澳大湾区都已成为世界名校聚集的区域,但旧金山湾区知名大学的整体排名要远超前于粤港澳大湾区。旧金山湾区虽有世界顶尖的大学,但总量相对较少;粤港澳缺乏顶尖大学,但梯队完备,潜力大。

《产业蓝皮书》通过观察入围《财富》世界500强的湾区企业榜单发现,粤港澳大湾区入围企业的数量较多,但企业平均营业收入和利润规模相对较小;从行业分布来看,旧金山湾区入围企业的产业集中度相对较高,高新技术企业特征非常明显,粤港澳大湾区的产业分布相对较为分散,电子制造、汽车工业、互联网、房地产、金融保险和能源等行业产业协同有优势;从区域分布来看,粤港澳大湾区知名企业相对集中于香港、深圳和广州等经济相对发达城市,旧金山湾区知名企业在硅谷城市带中的分布相对较为分散。

湾区全球化程度越高,参与全球经济交流的程度越深,全球经济枢纽的地位就越重要。为此,《产业蓝皮书》比较了两大湾区进出口贸易额、航空运力和海运运力。

从进出口贸易额来看,2018年,粤港澳大湾区进出口贸易额增长至2万亿美元左右;2018年,旧金山湾区所在的加州地区进出口贸易额增长至1654亿美元。从进出口贸易额的比较来看,粤港澳大湾区进出口额不仅高于旧金山湾区,还远远高于旧金山湾区所在的加州进出口额。

从联通世界的航空交通运输方面来看,2018年,粤港澳大湾区进入国际机场协会(ACI)公布的《全球最繁忙机场排名100强》的国际性机场所在地有广州、香港、深圳、澳门、珠海5个;而旧金山湾区国际性机场仅有旧金山机场、奥克兰机场、圣荷西机场3个。2018年,粤港澳大湾区机场货邮吞吐量超过830万吨,远远高于旧金山湾区机场货邮吞吐量的规模。无论是从机场数量还是运输规模来看,粤港澳大湾区机场群目前已经远远超过旧金山湾区的机场群。

在世界海运交通运输方面,英国劳氏日报历年都对全球100大集装箱港口进行排名。可以看出,粤港澳大湾区2018年的上榜港口共有6家;旧金山湾区上榜企业仅有奥克兰港1家,2018年排第73位。从上榜百强港口的集装箱吞吐量来看,2018年,粤港澳大湾区港口(仅包括广州、深圳和香港港口)集装箱吞吐量为6721万吨,远超同年旧金山湾区港口(仅包括奥克兰港)集装箱吞吐量(255万吨)。不难发现,在海运交通基础设施和运输规模上,粤港澳大湾区都远远超过旧金山湾区。



日前,国务院关税税则委员会发布了《关于2020年进口暂定税率等调整方案的通知》(税委会[2019]50号),明确了从2020年1月1日起,将对859项商品(不含关税配额商品)的进口关税进行调整。图为顾客在上海绿地全球贸易港商场购买进口商品。
本报记者 张凡摄

跨境电商快速发展 国际协调仍待推进

■ 本报记者 刘国民

日前,《国务院关于同意在石家庄等24个城市设立跨境电商电子商务综合试验区的批复》发布,在石家庄市、太原市、赤峰市等24个城市设立跨境电商电子商务综合试验区。加上此前设立的35个跨境电商电子商务综合试验区,目前中国跨境电商电子商务综合试验区数量已达59个。足见国家对跨境电商发展的高度重视。

“此前我国已经有了35个跨境电商电子商务综合试验区。从整体发展现状来看,前5家占据了80%的市场份额,先开始努力的肯定是具有很大优势的。跨境电商电子商务综合试验区也都在建

立对应的产业生态体系。”河南保税集团总裁、中国跨境电商50人论坛主席徐平介绍说,“跨境电商发展的环境已经非常成熟,尤其是现代互联网技术的应用,现代科技给予了支撑,这一点在全世界都是毋庸置疑的。在中国,利用互联网进行交易的思维已经深入人心,已经具备广大的消费市场,网购人群的规模越来越大。在国家政策层面,各国对跨境电商给予了高度重视,政府的支持是最关键的。”

放眼国际,徐平也观察到跨境电商发展存在的困难。“跨境电商和所有的电商平台一样,首

先要回答流量从哪儿来的问题。现阶段来看,流量的获客成本已经越来越高,行业内的共识是超过了线下的成本。流量是决定交易的,现在交易在短期内不是问题,但长远来讲这是一个问题。”徐平说。

“国与国之间的跨境电商商务,国际间还没有一个国家间互认认可的让跨境电商电子商务获得便捷发展的新规则。比如一个国家市场的购买力越旺盛,对这个国家来讲,它付出的成本会更高,卖出国会有更有优势。目的是收不到企业所得的税,税到底怎么承担是需要回答的问

题。”徐平建议,各国参照中国目前对跨境零售出台的新政策办法,结合个人零售、小额贸易,包括小额的私人进物流途径,探索一个新的监管模式,推动国际间建立一套新的规则。

在徐平看来,跨境电商另一个待解决的问题是物流问题,物流成本限制着跨境电商发展。“物流方面首先是前端的揽收,到目的国的时候,需要集单、分散,这需要物流公司具有高度的国际协同性。目前从全球范围看,除了传统的几大物流企业之外,其他物流商很难参与跨境电商物流。”徐平说,物流占到

整个跨境电子商务资源的60%,跨境电商对时效性要求非常高,这个挑战非常大。

“建海外仓确实可以解决物流问题,卖家可以提前把货备存到另外一个国家。对有能力的卖家企业来说,建海外仓可能是解决问题的办法。但是,我认为它又引出了另外一个问题。对小微企业型的卖家来讲,建海外仓会增加库存和资金周转压力。如果卖不出去,货物怎么办?因此,重组跨境电商物流体系非常迫切,只有建立、打通物流通道才能解决跨境物流问题。”徐平说。

加快推进海南自贸港建设正当时

■ 蔡振伟

党的十九大以来,习近平总书记先后在11个重要场合和时间节点的重要讲话中,就自由贸易港建设作出重要论述和指示。党的十九届四中全会提出,要加快自由贸易试验区、自由贸易港等对外开放高地建设。

关于海南自由贸易港建设,习近平总书记先后作出了“逐步探索”、“加快探索”、“加快推进”以及“推动建设”等多项重要指示,体现了党中央对海南自由贸易港建设的高度重视和殷切期待。一年多以来,在国内外广泛关注之下,海南自贸试验区和自由贸易港建设稳步推进,“可视性”成果日益增多,各项改革任务推进明显提速。当前,进一步加快推进海南自由贸易港建设可谓正当其时。

第一,按照中央确定的海南“四步走”发展目标,到2020年,海南自贸试验区建设取得重要进展,为逐步探索、稳步推进自由贸易港建设打好坚实基础,当前加快自由贸易港的研究和制度设计是建立自由贸易港政策体系的必由之路。

第二,近年来,国际经贸形

势风云变幻,中国经济发展面临的形势愈加复杂严峻,外界对中国进一步扩大开放的期待在提高,对中国能否按照既定的扩大开放承诺落实开放举措保持高度关注。按照习近平总书记提出的落实开放措施“宜早不宜迟,宜快不宜慢”的精神,海南作为中国向世界展示扩大开放的窗口,自由贸易港建设速度必须要加快。

第三,经过一年多紧锣密鼓的建设,海南着力补短板、筑基础,诸多改革试点任务和重要先导性项目取得阶段性进展,自由贸易试验区的主体框架和“1+N”政策体系基本搭建完成并日益完善,为推进自贸港建设奠定了良好的基础。

按照中央提出的目标,到2025年,海南自由贸易港制度将初步建立。展望未来,海南的“窗口”价值将日益凸显,海南应增强紧迫感、危机感、责任感,以更大的智慧和勇气推进自由贸易港建设。

其功能已经由最初的以航运、加工和转口贸易为主,逐步扩展到金融、物流、跨境电商、高端服务业等领域,日益向综合性、多功能的方向发展。海南自由贸易港的政策制度体系,应按照“当今世界最高水平的开放形态”的理念进行设计,既要充分借鉴新加坡、香港、迪拜等地的成熟经验,又要注重结合经济全球化和全球价值链分工发展趋势,更加关注服务业、信息技术产业和数字经济的发展变革带来的人员流动、数据跨境流动等方面需求。在以贸易和投资自由化为重点的基础上,通过高度市场化、国际化、法治化的制度设计,重点在服务业准入、资金流动、人员流动、数据跨境流动的便捷和自由化上实现突破,从而吸引物流、资金流、人才流、信息流、数据流和技术流的集聚。

加快推进海南自由贸易港建设相关立法进展。从国际成熟自贸港的发展规律来看,完备的法律体系确立了自贸港的核心制度安排,是保证其良好、有序运转的基石。就海南自由贸易港立法而言,一方面可为自贸港的

政策制度、设计提供法治化保障,为海南“大胆试、大胆闯”提供指引,免除地方和领导干部“闯滩涉险”的后顾之忧。另一方面,将有助于展示我国扩大开放的决心,有效回应各方期待。当前,海南自由贸易港立法工作已提上日程,应从推进国家治理体系和治理能力现代化的高度出发,加快相关立法工作,一体涵盖与自由贸易港建设密切相关的财税体制、贸易和投资自由化便利化制度、监管体系、营商环境等内容,明确中国特色自由贸易港的内涵、原则、运行和管理制度等法规,为自由贸易港建设的推进保驾护航。

压茬推进自贸试验区建设和自由贸易港建设。当前,海南面临双重任务,既要按照自贸试验区建设要求,通过先行先试为全国提供可复制可推广的制度创新成果,又要按照自由贸易港建设任务,通过对标国际最高标准经贸规则,形成独特的、“不可复制”的制度,打造我国面向全球的开放高地。在“区转港”的过程中,海南应处理好两者的关系,一方面,按照中央12号文件

提出的发展目标,继续将各项改革和试点任务有效实施和落地,另一方面,要将“区”和“港”建设有机结合,在旅游业、交通运输、医疗健康产业等领域部分产品进口上率先试点“零关税”,在高新技术产业、现代服务业等集聚的部分园区率先实施自贸港政策,争取尽早取得更丰硕的“早期收获”成果。

着力构筑旅游业、现代服务业、高新技术产业的落地平台。海南经济发展基础较为薄弱,产业结构相对单一,在较短时间内恐难以弥补。随着自由贸易港建设步伐加快,大量的产业和资源将相继涌入,海南应着力发挥自身“海陆空”优势,精心打造好南繁科研育种基地、全球动植物种质资源引进中转基地、深海科技城、博鳌乐城国际医疗旅游先行区、文昌航天城等产业承载基地,平台和平台落地,有效增强对三大重点产业的承载能力。

(作者系中国南海研究院海上丝绸之路研究所助理研究员)