

编者按:

随着中国人民政治协商会议第十三届全国委员会第四次会议3月4日在北京召开,标志着中国正式进入两会时间。由于2021年是“十四五”开局之年,“十四五”规划和二〇三五年远景目标纲要草案备受关注。《中国贸易报》的两会报道也将围绕其中与经贸合作相关内容,采访专家和全国人大代表、全国政协委员。今天,是相关人士对“一带一路”、制造业转型升级、中欧投资协定、碳达峰与碳中和等经贸热词的解读。

■ 本版撰文 本报记者 张凡

“十四五”高质量共建一带一路的十大建议

“当前,我们要正确把握‘一带一路’倡议的定义。总体来说,‘一带一路’是国际经济合作倡议,尽管它需要政治、文化等方面来配合,但仍是一个以国际经济合作为主的倡议。也就是说,‘一带一路’不能搞成一个筐,什么都往里面装。”中国人民大学商学院教授、重阳金融研究院高级研究员陈甬军近日在中国人民大学重阳金融研究院举办的迎春论坛上介绍了由他牵头的课题——《“十四五”期间高质量共建“一带一路”的路径》的初步研究成果。

自从提出以来,共建“一带一路”取得了卓越成效。陈甬军说,主要的表现就是“一带一路”的理念被各国广泛接受,点燃了世界各国人民在新时期合作发展的热情,“实践证明,‘一带一路’确实是中国和世界合作发展的一个很好的平台。”

“在新冠肺炎疫情这一不确定因素对全球经济造成很大影响的情况下,‘一带一路’特别彰显了它的成效。我估计去年中国GDP增长2.3%中,就有0.3%左右是由于‘一带一路’拓展了与

各个国家的经贸合作关系相关。”陈甬军说。商务部数据显示,2020年全年中国对“一带一路”沿线国家非金融类直接投资177.9亿美元,增长18.3%,占全国对外投资的比重上升到16.2%。

在此基础上,陈甬军提出了“十四五”期间高质量共建“一带一路”的十大建议:

一是建设更高水平开放型的新经济体制,全面提高对外开放水平。“一带一路”能带动整体对外开放水平,“一带一路”也离不开全面提高对外开放水平这个宏观背景条件的支持。例如,加入RCEP、推动加入CPTPP、建设海南自由贸易港、建设21个自贸区、办好进博会等等,都是推动“一带一路”高质量发展的平台。

二是研究制定“十四五”期间共建“一带一路”的国家专项规划。国家的五年规划中一般有专项规划,比如国土资源规划、区域发展规划等等。随着“一带一路”建设的不断推进,也需要制定“一带一路”建设的专项规划,特别是在控制投资规模方面要有规

划。为了保证“一带一路”建设走深走实,重点要把每个项目都做好,建议五年的投资规模控制在1000亿美元左右。

三是构建国际产业链,助力构建新发展格局。新发展格局中的双循环与“一带一路”是相辅相成的,“一带一路”和双循环为贸易、投资、科技合作提供了新平台。

四是根据新发展理念和新技术革命发展趋势,加强互联互通建设的数字化水平和绿色发展水平。这是大势所趋,也是新发展理念在“一带一路”建设里的重要体现。课题组建议,在“一带一路”建设,特别是互联互通建设的总体规模中,数字化水平和绿色发展水平要达到40%以上。

五是建设与国际资本市场有机接轨的“一带一路”投融资平台。“十四五”期间,要遵循国际惯例和债务可持续发展原则,健全多元化投融资体系的要求,进一步建设与国际资本市场有机接轨的投融资平台。

六是建立公开透明的项目建设信息发布机制。2019年的一份关于吸引

国际私有资本参与“一带一路”沿线国家基础设施建设的研究报告认为,各方可以建立有效的政企合作平台,来推动“一带一路”项目的融资和实施。其中,建立公开透明的项目建设信息发布机制就是一个具体的措施,这可以和建设与国际资本市场接轨的投融资平台结合起来推进。

七是引进第三方机构参与评估合作建设国家的债务可持续性。若引进有公信力的第三方机构参与评估某个国家的债务情况,诸如到底要不要进行举债建设,举债的规模是多少、债务可持续性到底怎么样等等这些问题都得以解决,就可能使“一带一路”建设在国际舆论和实际推进方面能取得比较好的效果。

八是形成多元互动的人文交流机制的协调组织。建议参考抗疫工作的领导机制,在中央领导小组的领导下把各个部委的行动协调起来,做好人文交流工作。

九是创新“一带一路”国际合作高峰论坛开会的形式,建立省部重点项目

建设协调机制。例如,未来在召开总论坛时,可设立新疆、福建、广西、海南等省份的分论坛,把中央号召与各地区的发展结合起来,更好推动“一带一路”建设。从而在这个基础上,考虑建立省部“一带一路”重点项目建设协调机制。

十是切实加强软实力建设。这就要有效传播“一带一路”内在的合作共赢的理念和机制,激发沿线国家的参与积极性和热情。建议相关部门编写与“一带一路”相关的通俗易懂的出版物,向广大群众、企业家和基层干部宣传,推动“一带一路”倡议更加深入人心,更好被国际社会所接受。

“中国的供给和沿线国家的需求相吻合,是‘一带一路’建设的必要条件。充分条件就是当地的技术水平、自然环境、当地居民情况、政府是否批准等因素。当充分条件和必要条件相结合,就能实现‘一带一路’的高质量发展。”陈甬军认为,“一带一路”合作共赢是有经济学理论基础作为支撑的,他对“十四五”期间高质量共建“一带一路”充满信心。

全国人大代表、中国铁建重工集团董事长刘飞香 用好区块链推动工程机械产业升级

无论是国内还是国外,随着“一带一路”建设的推进,中国的工程机械设备也随着一大批基础设施工程项目的开展更为人们所熟知。当前,随着数字化技术不断发展和产业链的不断调整,我国工程机械产业迎来前所未有的挑战和机遇。

“工程机械从生产制造到售后服务需要跨行业、跨地域,在生产效率、运营成本、实施进度、售后服务等多方面存在较大提升空间。”来自装备制造业的全国人大代表、中国铁建重工集团董事长刘飞香就此深有体会,并带着相关建议来参加全国两会。

在刘飞香看来,工程机械行业目前存在着以下问题:上下游产业链信息不透明,产业协同亟需优化;生产实施变更频繁,需求响应速度亟需提升;产业链条复杂,信任成本高企;产品服务效率低、售后服务困难……

对此,刘飞香认为,可利用区块链去中心

化、可信、高效等技术特点,为上述问题的解决提供有效的管理环境和技术创新支持,从而构建工程机械行业产业区块链,推动相关企业上链,建立高效协同生态。不过,这需要政府和企业共同来推动。

为此,刘飞香提出以下建议:

一是建立工程机械行业产业区块链联盟组织。由政府指导,高校、区块链公司、国内大型工程机械制造企业、大型物流企业等牵头成立工程机械产业区块链联盟,负责工程机械产业区块链的标准、模式研究,制定产业区块链数据规范、应用规范、智能合约规范、信息安全规范等,并协调联盟事务。

二是建立权威的工程机械产业公有链。在政府监督和政策扶持下,由联盟组织建设权威的跨机构、跨地域工程机械产业公有链,建立从原材料、配件、制造环节,到客户和售后服务过程的公有链生态体系。

全国人大代表、浙江吉利控股集团有限公司董事长李书福 修订铁路行业标准 促进新能源汽车出口

习近平主席在2020年9月22日的纪念联合国成立75周年系列活动中,代表中国向世界表达了“中国将提高国家自主贡献力度,采取更加有力的政策和措施,二氧化碳排放力争于2030年前达到峰值,努力争取2060年前实现碳中和”的愿望,并在11月17日金砖国家领导人第十二次会晤期间发表重要讲话时再次重申上述决定。在去年的中央经济工作会议上,中央也再次明确要做好碳达峰、碳中和工作。这就决定了“绿色低碳发展”成为了今年两会的重点关键词,与之相关的新能源汽车行业如何发展也备受关注。

“中国已经明确将发展新能源汽车产业作为国家战略,这也是践行推动绿色低碳发展的重要路径。”来自汽车行业的全国人大代表、浙江吉利控股集团有限公司董事长李书福就带着相关建议参加今年两会,为新能源汽车更好发展鼓与呼。与往年不同的是,除了继续关注技术趋势、市场发展等方面问题,今年李书福还特别关注新能源出口通道建设方面的工作,提出关于修订铁路行业标准适应电动汽车铁路运输的建议。

李书福引用了中国汽车工业协会预测数据称,我国新能源汽车不仅产量将继续扩大,2021年新能源汽车产销量将超过180万辆。在他看来,新能源汽车在国内外市场潜力巨大。

相关数据显示,2020年全年中国新能源汽车销量136.7万辆,同比增长10.9%。随着新能源汽车的普及,潜在消费市场将逐渐从一二线限购城市向三四线非限购城市扩张;随着欧洲等海外市场新能源汽车销量的提升,中国新能源汽车有望在海外获得更多发展机会。此外,包括外资、合资在内的各大主流车企,都将中国定位为重要的全球产能输出基地。

我国新能源汽车行业的迅猛发展也带来了相关产业的大量跨境物流需求。

李书福分析,中国新能源车出口主要通过海运方式,其成本高、周期长,且面临相当程度的不确定性(气候、线路安全性、海运环境恶劣带来的腐蚀),在运输过程中也带来了大量碳排放。相较海运和陆运,铁路运输有巨大的优势,尤其在长距离运输方面,在经济性、稳定性和碳排放方面全面超越海运与陆运。得益于欧盟对于铁路运输电动汽车无限制的宽松法律环境,诸多欧洲车企已经开始选择使用铁路进行长距离的包括电动汽车在内的汽车产品运输。近年来,火热的中欧班列作为汽车企业出口开辟了一条新的物流线路。

“然而,由于目前实行的铁路运输行业标准是基于数十年前的市场环境而制定的,对锂电池运输严加禁止,大大增加了新能源汽车的

运输成本和运输中产生的碳排放,影响了各大车企的新能源汽车(含包括锂电池在内的散件)出口。”李书福认为,新能源汽车的安全性设计与产品设计、制造工艺、质量管控、零部件生产、产品使用、充电和维修保养等全产业链和全生命周期密切相关。在当前市场成长的关键阶段,各大车企都把电动汽车安全作为新能源汽车产业的最重要指标,通过各种技术要求与制造标准来保证电动汽车安全,其运输过程中的安全性是可控的,因此,当下的一些铁路行业标准已经不适应新能源汽车运输需求。

为此,李书福提出以下三项建议:

第一,根据电动汽车的产品特性,对现有标准进行适应性修订。满足新能源汽车发展新阶段的市场需求,使电动汽车、锂电池散件能够依法合规,通过铁路进行高效、安全、经济的运输,助力实现中国新能源汽车产业的国内发展与全球主流市场开拓。

第二,建议行业机构、相关政府管理部门结合新能源汽车特性与铁路运输的行业管理要求,开展讨论与交流,制定相应的产品安全标准与运输管理规程。

第三,考虑市场与企业需求,适时开通新能源汽车运输专用班列,满足中国车企“走出去”以及欧洲地区日益增长的新能源汽车市场需求。

全国政协委员、重庆市政协副主席王济光
多措并举推动中欧投资协定尽快落实

中欧双边投资协定谈判的完成、中国成为欧盟最大贸易伙伴、中欧班列2020年开行突破万列大关、《中欧地理标志协定》生效……在刚刚过去的2020年,面对世界经济的不确定性不稳定性 and 新冠肺炎疫情的冲击,中欧选择了开放、合作的态度,团结一致,共同应对相应挑战。

“中欧双边投资协定谈判的完成,对于我国积极应对当前贸易投资保护主义、单边主义、改善中欧双方投资政策和环境具有积极的促进作用,是进一步扩大中欧双方互相关放投资领域、形成更多投资项目、商品服务贸易、人员流动的重要支撑。”在全国政协委员、重庆市政协副主席王济光看来,推动中欧投资协定尽快落实有诸多好处,需要从以下几个方面着手,夯实中欧投资协定的实施基础:

增添“一带一路”发展的含金量。利用中欧投资协定对投资门槛和限制的降低取消,鼓励我国企业在欧洲设立总部、研发总部,利用欧洲的院校、人才、技术等开展更多领域合作,提高中欧投资的科技含量。借助中欧投资协定、RCEP等,争取更多欧洲企业来华设立亚太区域总部,推动我国成为全球资本新的聚集区和辐射中心。

促进我国地方对欧洲的投资合作。用好我国与欧洲城市间已结成400多对友好城市的优势,在城市化战略、城市规划、文化保护开发和城市公共服务等方面加强与欧洲国家之间的交流合作。加强中欧双方在城市道路管网、智能交通、5G城市、垃圾污水处理、城市文化营造等方面的协作,促进城镇化健康发展。发挥城市外交、民间外交的有益作用,加强中欧地方之间直接投资,鼓励央企带动地方企业和民企到欧洲投资,促成地方投资成为新的投资主体。

增加中欧本币投资比例。利用欧元、人民币在全球经济中的地位,加大以中欧本币在对方的项目投资,推动人民币与欧元的直接兑换和计价,扩大中欧本币在对方的使用,推动人民币更多走进欧洲。

在当前中欧投资协定尚未得到欧洲议会的审议批准的情况下,中方可通过多种措施推动中欧投资协定尽快正式签署和生效。在外交层面,王济光认为,中方应加强与欧洲各国之间的外交斡旋,推动各国经济社会各界理解和了解中欧投资协定的重要性,推动欧洲各国达成共识。除此之外,还需要适应欧洲疫情防控形势,多方利用网络、报纸和立场较为公正客观的电视台加大宣传力度,让更多欧洲民众了解事实,争取舆论支持。

“在协定正式签署前,可根据协定的原则推动部分早期项目取得进展,通过先行项目的示范作用来彰显中欧双方推动相互投资的意愿。比如在金融领域、环保领域对欧洲开放,欧洲国家在基础设施建设、高科技企业并购重组等对中国开放。”在王济光看来,做好先行示范项目,打造一个样板间,可提升欧洲方面的签署意愿。此外,还需要启动争端解决机制,提前消除中国投资项目在欧洲国家的争议点,防范由于争端久拖不决或扩大而造成的损失,以及由此影响双方的合作意愿。