

京东企业支付 SaaS 科技服务平台欲破复杂贸易支付瓶颈

向实而生 支付科技加快产业相融步伐

■ 本报记者 刘禹松

京东科技近日发布了支付科技 To B 产业服务全景图。在这场向实而生·2022 京东支付科技产品发布会上，重点推出以支付科技助力产业数字化的三大解决方案，包括面向零售全渠道、新能源汽车、保险业的大型企业全链路支付解决方案，面向产业供应链复杂贸易场景的企业支付 SaaS 科技服务平台，以及面向银行的精细化用户营销解决方案。

“对于 B2C 行业来说，由于消费端电子支付近年来的快速发展，数字化实现进程较快。但对于涉及供应链复杂贸易场景上下游的企业来说，整个产业链中的资金流其实还远远没有达到数字化水平。”据京东科技金融科技群企业支付产品与解决方案总经理彭飞介绍，目前，实体产业正处于产业链数字化的跃升阶段，企业的信息流、物流和资金流的数字化成为这一过程的核心。信息流的数字化是实现智慧供应链管理的基础；物流数字化对串联节点、降本增效非常关键，而资金流的数字化则是普惠金融服务供应链的重要基础设施。但是，“目前，B2B 交易环节的资金收付规模相较

B2C 更大，涉及到的角色、链条环节也更多，导致数字化程度远不如 B2C 领域。支付已经成为交易环节的一大瓶颈。”

在彭飞看来，B2B 交易环节面临五大痛点：一是企业中一般都会完善的财务管理流程制度等，且不同的企业流程会有区别，企业支付的相关产品较难做到与各财务流程匹配。比如采付分离的角色权限管理问题，采购/业务人员负责采购下单、财务结算人员负责付款，这种在传统的企业管理中非常常见的采购付款分离的管理要求，却鲜有企业支付产品能够做到。

二是企业与企业交易过程中，基于业务与财务管理、审计等多方面需要，各方较关注发票流、合同流、资金流、业务流的多流合一，这也对当前企业支付产品提出了一些挑战。

三是在撮合贸易场景下，平台方如何合理合规地管理交易，是一个普遍存在的问题。

四是 B2B 贸易场景中大多数会存在金融产品，如保理产品、信用卡类产品等，金融支付与业务场景如何有效结合来控制资金安全、满足监管部门要求等，也成为一项

挑战。

五是 B2B 场景链条长、角色多，交易数字化过程中业务、产品、研发等落地效率低，动辄几个月，甚至按年计落地周期。

具体而言，以采购商为例，如何既能降低付款门槛，又能不改变付款习惯，还能实现电子回单合规化以及采购付款权限分离等问题，都成为困扰企业的难题。而对运营平台来说，接入传统的企业支付平台的难度较高，接入周期比较长等问题，也都限制了高效的收款结算，阻碍了信息流与资金流的合一。整个产业链中资金流信息流割裂、电子回单不合规；采购付款权限分离；方案接口单一、流程繁琐、周期冗长等问题，已经严重困扰 B2B 各交易环节。

据业内人士介绍，当前的一些企业支付产品无法在财税合规、匹配企业财务流程、结算时效、使用习惯等方面满足用户痛点。许多大中型企业的财务人员相对保守，日常业务中倾向于选择使用传统的线下电汇或专用财务 ERP 等方式进行收付款。再加上企业付款除现金现款支付外，还涉及票据、账期管理、融资等多种形式，造成企业交易缓

慢。但 B2B 数字化交易、数字化支付是未来趋势，众多的产业场景都在寻求破局。

京东科技此次推出的面向产业供应链复杂贸易场景的京东科技企业支付 SaaS 科技服务平台，就是力图打破这一瓶颈。记者了解到，京东企业支付 SaaS 科技服务平台包含入驻服务、支付服务、运营服务、场景服务、生态服务等板块，旨在通过账户服务、全场景支付、收款认款、资金管理等，满足企业用户的多种交易场景和需求。一方面，该平台集成了企业支付已有的易账通（企业电子钱包）、易企付（企业快捷支付）、易缴费（资金管理）等产品，面向产业链 B2B 平台及核心企业上下游等客户，通过搭建钱包账户生态实现在线支付、通过订单推送打通线下网银支付、通过收款专户实现认款自动核销，从而实现从“线上+线下”到“付款+收款+资金管理”的全场景支付；另一方面，平台提供 SaaS 服务与开放平台的双重接入模式，在满足各类客户的差异化接入需求的同时，极大简化客户接入成本，助力企业实现入驻即可用。

中国社科院金融所支付清算研

究中心主任杨涛指出，支付+科技依托于自身的通道、流量、模式、平台等优势，更多地服务于产业数字化。产业与数字化融合分为“消费互联网-工业互联网-产业互联网-产业数联网”四个阶段逐步推进，支付科技作为底层最重要的着力点，应逐步嵌入产业链各个环节，使万物通过数据产生数字化联结，更好服务于产业数字化。

易观分析金融行业中心高级分析师胡精华也表示，产业支付成为未来第三方支付的重要增长点，产业支付机构的经营着力点要从拓展渠道转向增加客户黏性，为客户提供更加多样化、个性化、高附加值的服务。产业支付厂商需将“支付+”服务嵌入到实体经济的“毛细血管”中，提供与经济结构和产业需求相适应的深度定制化解决方案，从而更好地为实体经济发展注入金融血液。

京东集团副总裁、京东科技金融科技群总裁李波表示，当前支付科技已经进入与产业紧密相融的新阶段，支付科技必须回归本源，向实而生。只有构建在服务实体经济的基础之上，支付科技的发展才是可持续的。

国际商情

俄能源行业上半年表现良好

俄罗斯能源部部长舒利吉诺夫近日说，俄能源行业上半年表现良好，能够适应困难的经济状况。他同时强调，俄国内能源市场稳定，能源供应没有问题。今年上半年俄石油产量同比增长 3.4%，电力产量同比提高 1.9%，煤炭产量与去年同期水平大致相同。舒利吉诺夫说，今年上半年天然气产量同比下降 5%。俄罗斯燃料能源综合体中央调度局的数据显示，2021 年俄石油及凝析气产量为 5.24 亿吨，天然气产量为 7623 亿立方米，分别增长 2.2% 和 10%。

希腊旅游业加速回暖

据希腊《每日报》报道，未来几个月，希腊的酒店入住率和航班上座率都将恢复到疫情前水平，2022 年希腊的旅游收入相比 2019 年有望增长 10% 左右。希腊旅游联合会主席雷索斯近日也表示，今年希腊的旅游收入有望超过 2019 年。旅游业是希腊经济的一大支柱产业，对国内生产总值的贡献率超过 20%，提供了全国约 10% 的就业岗位。2019 年，希腊吸引的国际游客达到 3300 万人次，创下历史纪录。疫情发生后，2020 年希腊仅接待了 700 万游客，旅游业收入从 2019 年的 182 亿欧元下降到 40 亿欧元。为重振旅游业，希腊政府从欧盟划拨的复苏基金中拨款 10 亿欧元，用于促进旅游基础设施建设等，预计将惠及约 80 个相关行业。

亚行预计亚太发展中经济体今年增长 4.6%

亚洲开发银行（亚行）近日发布经济展望称，亚太地区发展中经济体 2022 年国内生产总值（GDP）预计增长 4.6%。与 4 月的预测（增长 5.2%）相比有所下降。按地区来看，亚行预测东亚经济将增长 3.8%，比上次预测下调 0.9 个百分点。南亚经济增长比上次预测下调 0.5 个百分点，降至 6.5%。南亚经济增长的下调除了印度经济增长率下调之外，还体现了斯里兰卡面临经济危机的情况。亚行预测东南亚经济的增长率为 5%，比上次预测的 4.9% 略微上调。这主要由于应对新冠肺炎疫情上调的出行限制放宽，很多国家的经济和就业环境趋于改善，将对经济增长构成支撑。亚行预测亚太发展中经济体 2023 年增长率将 5.2%，与上次预测的 5.3% 基本相同，相比 2022 年有所加速。亚行认为，今年余下时间里，亚洲面临的外部风险包括全球经济增长乏力、食品价格飙升、乌克兰危机等不利因素。（本报综合整理）



中德电子电气合作稳步推进

■ 陈希蒙

德国联邦外贸与投资署（GTAI）芯片专家马克斯·米尔布雷特近日在接受记者采访时表示，多年来，中国在电子电气领域一直是德国最重要的贸易伙伴。尽管今年 3 月份受新冠肺炎疫情影响，但中国对德国出口仍增长了 4.5%；今年 5 月份，德国电子电气产品对华出口继续强劲增长 13%，中德之间的伙伴关系正在变得更加牢固。

“我们目前看到全球经济出现一定程度的‘脱钩’迹象，然而德国一直注重开放的全球市场和自由贸易。”米尔布雷特表示，多年来，中国在电子电气领域一直是德国最重要

的贸易伙伴，在进口和出口市场上都领先于美国，位居第一。

在谈到中国企业在德国电子电气领域的机遇时，米尔布雷特表示，在电气和数字行业，中国在某些领域已经跻身世界领先地位。“甚至有中国大型企业在德国投资生产设施或研发基地，尤其是在工业物联网（IIOT 或工业 4.0）、工厂自动化、传感器技术以及整车电子领域。”

他同时指出，德国汽车制造商和供应商积极参与中国市场，并与当地公司密切合作。对于那些电气和数字领域的公司而言，这可以成为其到欧洲发展的跳板。“例如，我

们看到中国对德国的电池工厂进行了大量投资；在自动驾驶和电气化零部件方面，类似的发展也是可以想象的。这对中国企业来说是一个机会。”

关于德国电子和数字领域面临的困难和挑战，米尔布雷特表示，目前该领域面临的最主要问题仍是供应链中断问题。据了解，德国电子行业的订单已排到几个月之后，但由于缺乏原材料产品，尤其是芯片，现在几乎无法处理这些订单。“芯片短缺的情况还在继续，新的产能可能还需要 2 年至 3 年才能完成。”

谈及未来一段时期德国电子电气行业的发展重点和战略规划，米尔布雷特表示，当前电池和微芯片生产是德国最重要的投资领域之一，欧洲和德国尤其希望在该领域缩小与先进水平的差距并确保本地供应。“在电池方面，我们在过去 2 年到 3 年中看到许多正在建设的新项目。在芯片领域，英特尔公司决定在德国投资 800 亿欧元，这是微芯片领域的一次重大成功。该项目完成后，我们期待在 2026 年至 2030 年左右迎来第二次投资。半导体生产将是我们未来 10 年重点工作之一。”

图为位于安徽省淮北市烈山经济开发区的安徽和晶智能科技有限公司生产车间，全自动生产线技术人员仔细查看出口德国的冰箱控制器线路板外观质量。该公司始终抓好“稳增长、增效益”工作，国内外订单业务稳定增长，上半年产值达 1.5 亿元。

中新社发 周方玲 摄

金融开放应注重实现国内外规则、标准的衔接

■ 本报记者 刘禹松

由中国人民大学财政金融学院和中国财政金融政策研究中心主办，中国工业经济杂志社协办，中国人民大学国际货币研究所（IMI）承办的“金融开放与高质量发展”前沿论坛近日举行。与会嘉宾表示，高质量发展作为中长期内我国经济发展的主题，其实现离不开金融业的支持。高水平的金融开放是推动高质量发展的根本要求，可增强人民币影响力，畅通金融资源的内外部循环机制，提高金融资源配置效率。

中国资本市场研究院院长、中国人民大学原校长吴晓求表示，金融开放主要由三个部分组成，分别是本币自由化、机构国际化、市场全面开放。目前，我国金融机构国际化步伐较快，基本完成了金融机构国际化的制度安排，而人民币自由化和资本市场全面开放尚处在探索阶段。

吴晓求认为，我国金融开放的目标在于增强中国经济的金融竞争力；实现人民币自由化；把中国金融市场特别是资本市场建设成全球新的国际金融中心，人民币计价资产成为国际投资者可选择的重要资产。进一步完善相关法制建设，消除人们对财产权安全以及国内经济可持续性特别是经济创新能力的担忧，是当前我国金融开放有待解决的重要问题。对中国而言，金融开放意味着金融资源配置边界有了很大扩展，这对推动日益庞大的中国经济非常重要。同时，它也意味着风险配置机制的进一步改善和中国金融风险的国际传递效应会明显增强。此外，金融开放还意味着人民币将会成为一种国际型货币，从而为全球货币体系提供一种新的可以选择的货币，中国社会的现代化进程也将因此进一步加快。

国务院发展研究中心金融研究所副所长陈道富表示，我国金融开放取得了积极进展。金融服务业基本实现负面清单下的国民待遇，金融市场持续扩大“通道式”对外开放，人民币离岸市场快速发展，实现了以市场供求为基础参考一篮子货币的有管理浮动汇率制度。

他介绍，我国金融开放过程有以下特点：协调推进金融服务业开放、金融市场开放和人民币汇率市场化改革；以交易环节为重点推进市场开放，在提高便利的同时把住汇兑闸门；与人民币国际化相互促进，以金融开放促人民币国际化，以人民币国际化促进金融市场开放更平稳；充分发挥人民币离岸市场作用。

他表示，现今国际环境复杂严峻，金融市场动荡，金融市场开放已实质性影响跨境资金流动和汇率，金融与经济之间的关系更趋复

杂，我国需协调中国特色与国际惯例的关系。未来的金融开放宜更好平衡“引进来”与“走出去”，特别是对外投融资合作框架；注重实现国内外规则、标准的衔接和合作，推动特定区域的规则开放融合试点，注重大国政策的外溢和相互作用。同时还需要注重与金融开放相关的安全机制和基础设施建设。

中银证券全球首席经济学家、国家外汇管理局国际收支司原司长管涛介绍，“十四五”规划明确提出要建设更高水平的开放型经济新体制，健全开放安全保障体系。其中一个重要方面是稳步推进人民币国际化，坚持市场驱动和企业自主选择，营造以人民币自由使用为基础的新型互利合作关系。

他认为，2018 年以来回归汇率政策和监管政策中性后，人民币国际化总体稳中稳中有进，汇率调控机制不断优化，市场参与者的风险中

互联互通要向宽度深度延展

■ 刘成

上合示范区多式联运中心首个分中心近日落地山东省淄博市桓台县，该分中心将依托上合示范区国家战略优势和投资平台资源，以上合示范区为桥梁纽带，加强淄博市与上合组织国家及“一带一路”沿线国家的互联互通，推动淄博市进出口贸易多元化发展，为淄博市与上合组织国家产业结构对接创造条件。

上合示范区的使命是打造“一带一路”国际合作新平台，其中国际物流是重中之重。要让物流体系发挥出平台作用，就要让互联互通向更宽更深拓展。

向“一带一路”国家开行更多国际班列线路，无疑是一种“宽”。目前，上合示范区已开行 17 条国际班列线路，通达上合组织和“一带一路”沿线 22 个国家、51 个城市，一条横贯欧亚、联通日韩东盟的国际物流大通道已经成型。

在国内设立上合示范区多式联运中心分中心，也是一种“宽”。把山东省、沿黄流域等相近的各个地区连片成网，使其通向“一带一路”国家时手续更便捷、路径更优、成本更低，享受到与国际班列大通道互联互通的红利。从这一角度出发，这个国内的“宽度”也需加紧扩展。

但要把国内的“宽度”拓展开来并非易事。首先，需要多式联运中心从顶层设计的高度规划好分中心的辐射半径，从铁路沿线选择合适的城市，科学布局，并积极对接地方政府。其次，需要本区域内对国际班列有更多的需求，就是要有足够多的企业愿意搭乘国际班列运送货物。再次，还需要当地政府有把分中心落地的强烈意愿，并给予相应的政策支持。

“深度”，则是一个新的话题。长期以来，海陆空铁等各类港口大多各行其是，近年来，虽然有融合行动，但中间转运环节费时费力费钱。以集装箱为例，海运和空运的箱体标准就不相同，海运转空运，需要拆箱换成空运箱，会浪费大量时间，增加更多成本。

多港口的协同要做深，就要解决这些桎梏。上合示范区是全球少有的海港、陆港、空港、铁路港四港齐备的区域，加上近在咫尺的邮轮港，五类港口如能深度协同，将大大降低转运成本，并将推动不同港口转运业务快速增长，进而带来港口的革命性变革，对上合示范区打造“一带一路”国际合作新平台也将带来叠加效应。而五港要实现深度协同，首先需要把“五家人”变为“一家人”，可通过共同设立新的公司，实现这个目标。变为“一家人”后，才能共同研究解决运输业标准不统一的问题，再有数字化技术加持，有助于实现无缝衔接。

宽度和深度都做强了，互联互通才会更上一层楼，上合示范区的“一带一路”国际合作新平台才能发挥出更佳的作用，延展出更多的市场效应。