

经贸会客厅

亚马逊云科技中国区商用市场与公共事业部总经理李晓芒：

中小企业不妨试试驾云出海

■ 本报记者 张凡



亚马逊云科技中国区商用市场与公共事业部总经理 李晓芒

尽管当前全球政治经济形势错综复杂,但中国企业仍然掀起新一轮的出海潮。从基础设施建设领域的龙头企业,到抖音等代表性的数字经济企业,再到近期走红的“新三样”,都在尽力打造全球化的供应链,进一步融入全球产业链,向全球价值链高端攀升。这在不断提升企业本身竞争力的同时,也为全球经济复苏注入源源不断的动力。特别是在数字经济浪潮席卷全球的当下,以亚马逊云科技为代表的全球知名科技企业纷纷抓住服务中企出海的机遇,加大在华布局,以数字科技赋能中企出海。

“伴随着中国数字经济的不断发展,中企出海也经历了不同的阶段。

在最近几年,有两个最显著的趋势:其一,企业出海正逐渐进入深水区,未来竞争会越来越激烈,本地化运营将成为企业在各个国家和地区决胜的关键因素。其二,出海企业正在经历从‘制’到‘智’,也就是数字化、智能化的升级,从向全球输出‘中国成本’‘中国规模’,转为向全球输出‘中国技术’‘中国品牌’和‘中国体验’。”亚马逊云科技中国区商用市场与公共事业部总经理李晓芒在接受《中国贸易报》记者专访时表示,亚马逊云科技服务中国企业出海已经有十几年的经验,致力于帮助各行各业各种规模的企业拓展全球业务。

在李晓芒看来,企业从单纯的产品提供商转变成增值服务提供商,到围绕本地客户需求创新产品、服务和体验,再到本地化运营的合规,都离不开云上的IoT、大数据、人工智能等技术。他举例说,正站在出海浪潮之巅的新能源车企业在海外搭建车联网、开发自动驾驶服务以及进行产品的营销和推广时,都离不开云提供的数据处理的能力和丰富的解决方案。运用亚马逊云科技覆盖全球的基础设施和敏捷灵活的车联网解决方案,比亚迪快速构建起全球云端车联网平台,为多个国家和地区业务开拓提供坚实技术云底座。

除了一些大型企业之外,在互联网的加持之下,中小企业出海的积极性也越来越高涨。据亚马逊云科技发布的中国企业上云出海趋势

洞察报告,有一组调查数据显示,在计划出海的企业中,大企业占35%,中小企业占65%,中小企业表现出强烈的出海意愿。李晓芒分析说,中小企业相较于大企业而言更加灵活,具备快速响应市场需求的能力,在以生成式AI为代表的新一轮的技术革命下,中小企业也已经成为了诸多创新的先行者。云计算在助力中小企业出海的过程中扮演着重要的角色。云计算的弹性、敏捷性和按需付费的特性,能够让中小企业与企业在最新的数字技术的应用方面站在同一起跑线上。中小企业有机会以更低成本、更灵活地应用先进的数字技术,从而降低了出海的门槛,有了更高的全球业务拓展的意愿。

正是看到中小企业出海的趋势,亚马逊云科技也加大力度帮助中小企业出海,并累积了一些经验。李晓芒介绍说,在亚马逊云科技有一个专门负责中小企业的部门,定期会在各个城市针对不同行业分享服务中小企业数字化创新的最新实践和最佳实践,也包括在出海领域的最新观察和实践。此外,亚马逊云科技还推出了多项举措,支持包括中小企业在内的出海企业加速业务发展。比如“亚马逊云科技智荟出海计划”,帮助制造企业利用跨境电商渠道出海;“亚马逊云科技智能视觉创新加速计划”,助力中国智能视觉企业的网联化和智能化。“我们在全球拥有超过

12万的合作伙伴,能够提供丰富的解决方案,涵盖多种服务,包括海外运维、代付、本地广告投放等等,全方位地支持中小企业出海。”

李晓芒分享了一个让他印象非常深刻的中小型制造业客户利用云服务出海创新的案例。一家深圳企业本身是非常传统的LED灯带生产商。在海外,它将灯带与摄像头相结合,并通过云上人工智能和机器学习服务训练出不同的、与游戏和影视相关的场景氛围,使得灯带能根据家中不同场景变幻出不同的灯光,极大提升了用户体验,也让这款灯带在海外市场广受欢迎,其价格也从原来传统LED灯的一米30多元人民币,提升至现在的一米近20美元,为企业带来了更多的利润。

实际上,不同时代企业出海在面临不同机遇的同时,也还需要面对不同的挑战。李晓芒认为,目前企业出海面临的挑战主要来自以下六个方面:

一是全球安全合规的环境日益复杂。全球已经有130多个国家和地区制定了数据保护和隐私相关的法律法规。出海企业需要在进行全球业务拓展时能够同时满足不同地区、不同行业的合规要求,并且将安全合规嵌入企业发展的每一个阶段,从设计、研发、部署到运维,都要在云上构建端到端的安全体系。

二是在全球化的过程中,企业需要全球统一的业务部署,可以随

时调配资源,以满足不同地区的业务和变化。

三是无论是在海外成立子公司进行运营,还是通过兼并整合海外标的,中国企业都面临着管理分散在全球各地的业务、实现数据整合和统一管理的挑战。

四是随着人工智能、机器学习技术等新技术的日益普及,企业需要推进产品及技术的智能化来提升竞争力。

五是针对物联网技术在全球业务中的应用实践,很多出海企业都面临无法顺畅对接海外各地区物联网生态,以及缺乏个性化智能物联网业务场景的碎片化挑战。

六是由于各行各业有独特的行业特性,有的行业数字化转型还面临复杂的业务场景,同时他们在出海时还需要面对全球各地区用户的独特需求,因此中国企业在出海的过程中也急需具备满足端到端的业务创新需求的能力。

“出海企业无论是在应对全球安全合规挑战,支撑企业全球业务统一部署、运维、管理,还是利用人工智能创新技术推动产品及业务的智能化,打造智能物联的全球业务平台,满足端到端业务创新需求等方面,都可以进一步用好云计算技术以及利用我们庞大的合作伙伴网络,更好地拓展全球业务。”李晓芒表示,亚马逊云科技将提供全面的支持,为企业出海提供全方位服务。

中企承建的非洲杯足球赛场馆投入使用



本报讯 今年是“一带一路”倡议提出十周年,中国与非洲国家在基础设施建设等领域合作不断深化,推动了各方经济的增长和发展,创造了紧密的合作伙伴关系。

当地时间9月8日,由中国土木工程集团有限公司(简称中国土木)承建的特迪瓦圣佩德罗体育场项目举行竣工移交仪式,标志着2024年第34届非洲杯足球比赛的标志

性场馆正式投入使用。

该项目的圆满竣工,不仅使科特迪瓦具备举办大型国际赛事的能力,更展现了科特迪瓦以及非洲人民别具一格的文化魅力与昂

扬向上的体育精神。

科特迪瓦体育部部长丹奥在仪式上致辞时对中国建设者高效、出色地完成项目建设表示感谢。他表示,圣佩德罗体育场是科方政府的国家整体发展计划中的关键设施之一。这不仅是一座举办大型国际赛事的现代化体育场,更象征着科特迪瓦辉煌灿烂的足球历史与昂扬向上的体育精神。丹奥希望中科双方继续精诚合作,带动周边地区振兴,推动当地经济发展,为中科关系发展添砖加瓦。

中国驻科特迪瓦大使吴杰表示,今年是中科建交40周年,也是“一带一路”倡议提出十周年,中方将认真落实习近平主席在南非约翰内斯堡中非领导人对话会上提出的“支持非洲工业化倡议”“中国助力非洲农业现代化计划”“中非人才培养合作计划”等3项举措,与

科方携手同行,推动两国友好合作不断迈上新台阶。

项目承建方中国土木总经理陈思昌表示,圣佩德罗体育场项目作为“一带一路”倡议下中科基础设施合作的又一标杆,也是中国土木对中科两国建交40周年的献礼。该体育场的设计灵感融合了科特迪瓦地域自然特色和国际先进技术,项目在建设过程中创造了近千个就业岗位,通过基础设施建设有效带动了地区经济和民生发展。

据了解,圣佩德罗体育场总建筑面积2.4万平方米,可容纳2万名观众观看比赛,是2024年第34届非洲杯足球比赛的主要体育场馆之一。项目配套设施包括训练场和运动员村,届时将为参赛运动员提供住宿、健身、训练等一系列服务保障。

(毛曼)

中老铁路是“一带一路”合资的典范项目

■ 梁海明 冯达旋

作为中国“一带一路”倡议与老挝“陆锁国”变“陆联国”战略对接的重要项目,中老铁路连接了中国云南省昆明市与老挝万象市,全长1035公里,是首条由中国为主投资建设、全线采用中国技术标准、使用中国设备并与中国铁路网络直接连通的国际铁路。自2021年12月通车以来,中老铁路全线累计发送旅客超过1900万人次、货物2300多万吨,为密切两国经贸关系、民间交往注入新的活力。

值得注意的是,中老铁路最高时速为160公里/小时,货物运输的速度则被限制在120公里/小时,未达200公里/小时的高速铁路最低标准。中老铁路为何没有修成高速铁路一度成为各方关注的热点话题。在笔者看来,这主要是由中老铁路沿线地区的地理因素、美国因素和老挝经济条件所决定的。

中老铁路自2021年开通以来,西方某些国家持续炒作中老铁路的“债务风险”问题和中国威胁论。然而鲜为人知的是,中老铁路项目其实不是中国推动建设的,而是老挝政府主动向中国政府倡议和争取的。老挝迫切要修建中老铁路,正如老挝前副总理宋沙瓦·凌沙瓦接受采访时强调:“中老铁路并不是中国想建,而是老挝想要,中方一直致力研究如何让老挝少贷款,提高中老铁路对老挝的性价比。”在这个背景下,中老铁路由中国政府、老挝政

府,以及中国和老挝的国有企业合作投资建造。经过查阅公开资料和文献,我们发现,老挝政府主动向中国提出要修建中老铁路,主要包括以下几个原因。

其一,中国基建优势明显。中国当前是世界上唯一拥有联合国产业分类中全部工业门类的国家,拥有基建的全产业链,加上建造技术成熟达世界一流水平,且价廉物美,成本控制能力优于其他国家,因此拥有很高的竞争优势。更重要的是,中国也更愿意长线投资。投资铁路等大型建设项目投入资金大、建设周期长、资金回流风险高,令不少西方国家望而却步,但中国却愿意长线投资且具前瞻性,尤其是愿意投资对基建有迫切需求的发展中国家和贫穷地区。

其二,老挝急需改善基础设施。老挝是东南亚唯一的内陆国家,要将“陆锁国”变为“陆联国”,需要建设一条南北向的铁路,北接中国,南至更为发达的东南亚国家。老挝被联合国列为最不发达国家之一,脆弱的基础设施是制约其经济发展的最重要原因。由于老挝地形多山,交通十分不便,老挝的道路密度(每平方公里的道路面积)比东盟国家的平均水平低30%。加上老挝大部分公路条件差且易受气候影响,季节性关闭频繁,因此,老挝的货物每吨每公里的运输价格大约是其其他东盟国家的2倍。老挝需要建

设中老铁路以改善基础设施,降低运输成本和促进经济发展。

其三,老挝希望获得区域中心国地位。在地理上,老挝虽然处于中南半岛的中间位置,但在政治上和经贸上,老挝却从未取得中南半岛中心国的地位。对此,老挝政府认为,修建中老铁路既能连接中国,又能成为未来连接中国、中南半岛、马来半岛和新加坡之间的铁路网中线通道的重要组成部分,从而使老挝成为中国和其他东盟邻国之间互联互通的中心枢纽,进而有效提升老挝在东盟国家中的政治和经贸地位。

基于上述战略考量,老挝政府向中国政府提出修建中老铁路,两国政府并于2015年11月签署《中老两国间铁路基础设施合作开发和中老铁路项目合作协议》。老挝政府向中国借款6.3亿美元作为中老铁路项目的启动资金,项目投资总额约374亿元人民币,中国政府、国有企业和老挝政府、国有企业按7:3的投资比例出资。并不为一般人所知的是,中老铁路曾经一度被设计为高速铁路。

最初,老挝政府希望可以一步到位修建高速铁路,因此,中老铁路设计时速达高速铁路最低标准的200公里/小时。然而,在中老铁路修建过程中,基于现实考虑,中老铁路设计时速最终决定为160公里/小时。

首先,中老铁路沿线地区素有“地质博物馆”之称,地质结构复杂,沿途多为山地和高原,地形起伏较大,现阶段并不适合修建高速铁路。

其次,在1964年至1973年越南战争期间,美军在老挝共进行58万次轰炸,投下200多万吨炸弹,相当于老挝在长达9年的时间里每8分钟就遭遇一次轰炸。在美军投下的超过2.7亿枚集束炸弹中,约30%未爆炸,约8000万枚小炸弹散落、隐藏在老挝国土上,遗祸至今。虽然老挝国防部曾经专门成立中老铁路沿线的未爆炸弹清除单位,但修建高速铁路对沿线的安全因素要求更高,中老铁路如修成高速铁路将有更大潜在危险。

最后,老挝政府希望中老铁路既可发挥载客功能,也能更多发挥货运的功能,也就是要把中老铁路建成“客货共线铁路”。然而,要修一条既要高速行驶,又要重载货物,还要加大行车密度的客货共线高速铁路,其每公里造价至少8700亿元人民币,高速铁路列车运行每小时耗电4800度,这对财政收入不高的老挝政府而言,是比较重的负担。修建160公里/小时的铁路客货共线,则是效益和经济最大化的选择。

中老铁路的开通,不仅可以降低中老两国之间的货物运输成本降低40%至50%,还能够在此基础上将老挝国内的运输成本进一步降低20%至40%,从而为老挝国内的产业结

构升级和经济动能转换提供发展机遇。根据世界银行的预测,到2025年,在中老铁路的带动下,会有38万名中国游客通过铁路交通进入老挝;到2030年,通过铁路交通进入老挝的中国游客数量会进一步攀升至83万,届时赴老挝旅游的外国游客,来自中国游客占比将超过50%。世界银行并进一步预测指出,随着中老铁路的开通,以及后期与泰国、马来西亚、新加坡等国家的铁路联通,老挝人民的整体收入将增长3.1%至13%,长期而言,通过中老铁路,老挝GDP有望增长21%。

由此可看出,中老铁路没有修建成高速铁路,正是中国和老挝两国基于实事求是的精神,避免了在修建过程中加大老挝政府的财政负担。同时,这也体现了中国协助包括老挝在内的“一带一路”沿线国家进行基础设施建设,绝不好高骛远、铺张浪费,而是在科学论证的基础上量力而行,注重实际效果,令“一带一路”沿线国家以最小的代价修建基础设施,并发挥其最大化的价值。而且,未来只要条件成熟,老挝国内经济发展迅速,老挝各界民众对高速铁路的需求殷切,加上老挝政府的财政状况允许,相信老挝很快就有第一条由中国协助修建的高速铁路。(作者分别系海南大学“一带一路”研究院院长、名誉院长)

京东数智化社会供应链布局欧洲

本报讯(记者 刘禹松)《中国贸易报》记者9月8日从京东集团获悉,该公司旗下京东物流已与法国邮政旗下国际快递公司Geopost正式签署战略合作协议。未来,双方企业将在国际供应链领域展开深度合作。京东集团相关负责人介绍,京东集团正在持续深化国际供应链能力建设,进一步加大对欧洲业务布局力度,推动数智化供应链在海外加速落地。

在今年618活动之际,京东集团正式发布了“35711”梦想。京东集团CEO许冉表示,未来二十年,京东供应链服务将基本实现覆盖全球,在占全球80%体量的经济体里建立供应链基础设施。

在英国伦敦北部最重要的物流配送中心米尔顿·凯恩斯,京东产发运营的配送中心正在为英国最大的百货公司John Lewis提供智能化存储及空间运营服务。该配送中心毗邻英国主动脉线,便捷高速公路网络连接伦敦、伯明翰、北安普顿、剑桥、牛津等各大城市,4.5小时车程半径可以覆盖英国85%的人口。目前,类似仓储项目京东产发在欧洲已运营了11个。

迄今为止,京东已在全球拥有近90个保税仓、海外仓和直邮仓,海陆空运输航线遍及全球。在欧洲,京东物流欧洲区以海外仓建设为核心,在欧洲主要国家如德国、波兰、荷兰、法国、英国、西班牙等国家搭建了自营仓储网络以及协同仓,仓储网络服务能力基本覆盖欧洲主要国家。

在搭建仓储能力的同时,京东物流也在欧洲积极建立末端配送能力,与各个国家的主流头部服务商进行了紧密的合作同时也与当地下沉服务供应商建立合作。

京东集团相关业务负责人告诉记者,此次战略合作达成以后,京东集团将进一步提升欧洲快递服务覆盖范围和服务能力,通过京东物流自营海外仓生产的商品,在德国、荷兰、法国、英国、西班牙、波兰等欧洲国家可实现本地包裹配送最快1日达。

该负责人表示,未来京东集团将在欧洲推动实现快速包裹全程“一单到底”,通过上门服务、专属客服、数字化全程追踪、全球逆向等多种措施全面保障服务品质,不仅极具价格优势,助力欧洲当地商家降本增效,而且服务时效相较全球主流国际快递企业更提升1至2天。

此外,京东集团也在不断推进数智化供应链“扬帆出海”。在欧洲,京东物流荷兰芬洛1号仓等欧洲多个仓库今年引入自动化分拣拣选方案,通过“地狼”AGV搬运机器人和智能分拣机器人的配合,该仓生产效率比普通仓库高出3倍以上。

投资环境

全球气候科技融资占比持续增加

据《人民日报》报道,目前针对气候问题提供解决方案的初创企业在多国蓬勃兴起,并受到风投资金青睐。分析人士表示,气候科技初创企业的快速壮大,既受益于低碳转型的市场需求,也离不开政府的政策引导,未来这些企业在应对气候变化方面将扮演愈加重要的角色。根据普华永道发布的《2022年气候技术状况》报告,2022年全球气候科技融资占当年风险投资总额的1/4以上,较2018年初增加近30%,每季度投资在150亿至200亿美元之间。自2018年初以来,全球气候科技筹集的资金总额约为2600亿美元。

韩国明年在AI领域投入将超万亿韩元

据韩联社报道,韩国企划财政部在近日举行的第六届数字经济论坛上表示,韩国政府明年将在人工智能和数字开发领域投入1.2万亿韩元,用于实现医疗、看护等居民日常生活中的数字技术融合。为此,韩国政府还将着手修订著作权等相关法律法规,建立符合数字时代的公正自由的数字秩序。韩国政府将持续支持风险投资和创业企业,将“创业韩国基金”规模扩大至2万亿韩元以上,并积极推进税制和风险限制改善等。(本报编辑部综合整理)