

经济日报

主要国家(地区)对华投资总体保持稳定——

# “外资撤离潮”缺乏数据支撑

本报记者 冯其予

今年1月份我国吸收外资下降,主要是由于上年同期外资到位比较集中,基数较高;同时春节假期等因素也造成一定影响。1月份数据并不代表我国吸收外资全年的走势。

1月份我国高技术制造业和高技术服务业吸收外资增长、引资结构的变化趋势与产业转型升级方向呈现一致性。一些外资企业将生产线从中国撤离至东南亚等国家,是随着我国产业结构不断升级产生的客观现象。

我国吸收外资全年的走势。从投资来源地看,主要国家(地区)对华投资总体保持稳定。1月份,前10位国家(地区)实际投入外资总额754亿元,占全国实际使用外资金额的94.2%,同比增长12.5%;中国香港、日本和欧盟28国实际投入金额同比增长21.1%、24.2%和27.8%。

“外资撤离潮”这一判断缺乏数据支撑,“利用外资数据大幅下降”更无从谈起。”商务部国际贸易经济合作研究院副研究员祁欣告诉《经济日报》记者,2016年,全球外国直接投资流量约1.52万亿美元,同比下降13%。在这种情况下,中国利用外资约1260亿美元,同比增长4.1%,创历史新高,保持全球第三大外资流入国地位。同时,中国利用外资结构持续优化,外资向资本和技术密集型产业倾斜,

如医药制造业外资流入增长55.8%,医疗设备领域增长95%;流入服务业特别是高附加值服务业的外资继续增长,如高技术服务业增长86.1%。

商务部数据表明,今年1月份我国高技术制造业和高技术服务业吸收外资增长、引资结构的变化趋势与我国产业转型升级的方向呈现一致性。1月份,高技术制造业实际使用外资54.2亿元,同比增长39.9%。其中,电子和通信设备制造业、计算机及办公设备制造业实际使用外资同比增长114.3%和127%。高技术服务业实际使用外资80亿元,同比增长11%。其中,信息技术服务、科技成果转化服务实际使用外资同比增幅为218.1%和29.5%。

“确实有一些外资企业将生产线从中国撤离至东南亚等国家,这是随着我国

产业结构不断升级产生的客观现象。”祁欣强调,高端技术、资本密集型产业持续融入、不断发展,低端的劳动密集型产业自然就相对萎缩、向外转移。对于这种现象无需担忧,这正是市场在资源配置中发挥决定性作用的结果。祁欣表示,对于通过高效配置国际资源、能够提升自身发展水平的产业,如先进制造业和资源密集型产业,这类企业应努力开展跨国经营,通过对外投资补齐发展短板,提升在价值链高端环节的竞争优势。同时,通过引入国外先进高端要素,反哺国内产业发展,实现境外与国内要素资源的有效整合。

在当前资本进出受到社会关注的环境下,有关部门也对此作出明确阐述,吸收外资是我国对外开放基本国策的重要内容。一方面,我国今年将着力从继续减少外资准入限制、推进投资便利化、营造公平透明可预期的营商环境入手,加大吸引外资力度;另一方面,我国也将不断提高对外投资便利化水平,改进公共服务,加强事中事后监管,发挥好对外投资服务国内实体经济的作用。同时,加强对外磋商合作,为企业对外投资营造良好的国际法律制度环境,合法合规地保护对外投资企业的权益。

## 纵横谈

伴随春季婚庆市场升温,国内黄金珠宝行业又将迎来旺季。但市场火爆的同时,另一番现象却引来热议。部分消费者认为国内“山寨”国际品牌的黄金首饰“做工堪比大牌,价格优势明显”,但业内则痛批“抄袭何时休”、“盲目模仿撑不起产业链”。

如今,个性化、定制化需求尚有较大缺口,附加值高的国内黄金饰品依然稀缺。从产业链角度看,黄金饰品、珠宝供应端的低端化与需求端不断升级之间的矛盾日益明显。一边是国内消费者日益青睐海外珠宝首饰;另一边,国内传统金饰珠宝企业则面临销售疲软、抄袭严重等窘境,专家指出,正是供需错配造成了上述现象。

国产金饰设计上的模仿、抄袭并不是小问题,至少折射出行业转型迫在眉睫。不少传统金饰珠宝企业仍然希望依靠金价回暖和继续扩大规模的粗放方式提升业绩。但在内需增长放缓、零售渠道饱和、产品同质化严重等问题面前,短板便暴露出来。以规模大、实力强的深圳珠宝制造业为例,尽管在业界有着龙头地位,但产品技术含量低、落后产能过剩、价格战等问题依然困扰着行业整体价值提升。

金饰珠宝业面临的问题正是黄金产业“大而不强”的缩影。近日,工信部发布《关于推进黄金行业转型升级的指导意见》,强调利用“互联网+”完善产业链条。充分发挥“互联网+”的作用,加快黄金珠宝交易云商平台、现代珠宝产业服务创意发展平台、珠宝饰品公共服务平台等建设,积极培育黄金珠宝高端制造产业园。从促进黄金珠宝行业长远健康发展来看,增加产品科技、设计的含金量,不仅是必由之路,也考验着全行业的智慧;从消费升级的大趋势看,个性化、多样化、高质量、品牌化的黄金产品将成为黄金消费市场新的蓝海。

好在一些企业已顺应新的市场形势,开始新的尝试。借用互联网及大数据资源,部分企业开始谋求从传统制造向智能制造转型,用户定制产品有了全新的概念;还有一些企业正在加快与时尚、服装、可穿戴科技设备等相关产业融合,在跨界交流中激发设计灵感、拓展营销渠道、传播品牌理念,客户反馈积极热烈。由此可见,真正从品牌打造、用户需求、产品体验上深挖潜力,低端模仿和盲目抄袭才有可能成为历史。

## 市场瞭望

120家环保企业联名建议——

# 环境顽疾需专业医治

本报记者 杜 铭

“环保企业是给环境‘治病’的。环境问题非常复杂,应该通过建立比较好的制度,让专业公司来干专业的活。就好比人生病了都愿意找专业医生看病。”近日,全国人大代表、永清集团董事长刘正军接受记者采访时表示,当前环保产业“野蛮”现象比较突出,很多跨界资本纷纷进入环保领域,低价竞争令行业秩序混乱,导致专业化环保企业参与不了环境治理项目。

两会召开之际,刘正军代表携手E20环境平台举办媒体见面会,发布了由E20环境平台携手碧水源、永清环保、膜天膜、绿创声学、九章环境、北京绿景行等120家环保企业提出的20项建议,直击当前环境产业的20个“痛点”。

E20研究院调查显示,环保类PPP项目中,国有企业占比达72%,民营企业仅占28%。很多环保PPP项目的中标企业都是建筑施工类企业,而非专业化环保企业,这可能导致环境治理达不到预想效果。“比如,在黑臭河道治理方面,非专业公司虽然在施工方面比较擅长,但是在与自然和生态的结合上存在偏差。”北京绿景行科技发展有限公司总经理王彬说。

刘正军代表多次拿“医院”比喻环保产业。“北京协和医院的水平很高,如果没有若干年的积淀,今天就不可能具备很高专业素养。环保产业同样如此。现在一些以前从事建筑等传统行业的企业和金融资本纷纷进入,但环保产业具有非常强的专业性,不仅仅是土方施工这么简单。”刘正军代表说,施工过程中如何通过规划和设计体现生态、环保理念,需要专业素质和队伍。“要提高行业准入门槛,防止缺乏专业资质的公司或投机资金进入。”

“之所以出现专业化公司参与不了环境治理项目的现象,主要是体制问题造成的。”北京绿创声学工程股份有限公司董事长姜鹏明说,由于目前资源大多掌握在政府和大型国有企业手中,会造成“病人给自己开药方”的情况;甚至工程招标流于形式,“钱是我的,项目也是我的。事先说好了由你中标,但项目必须包给我新成立的一家公司”。姜鹏明说,很多环保PPP项目对民营企业设置了很高的门槛,使得当前火热的PPP成为大型国企的盛宴。

本次两会,刘正军代表带来了探索“区域环境整体服务模式”的议案。“如果把区域整体作为一个系统,委托一家真正有实力的专业化公司‘打包’解决区域内环境问题,要比‘头痛医头、脚痛医脚’、各干各的更有效率。”刘正军代表举例说,从2012年开始,永清环保在江西省新余市开展“区域环境合同服务”,这几年运行效果非常明显。

针对很多环保企业提出山水林田湖保护修复工作、流域治理中,各地方、各部门条块分割、各自为政等问题,E20研究院执行院长王立章表示,中央提出生态文明建设和“五位一体”的总体布局,应该从生态文明的高度俯瞰环保产业。当前环境治理工作呈现条块分割和碎片化状态,应通过资源整合,使环境治理走向专业化、生态化、系统化,才能真正服务好生态文明建设大局。

## 行业观察

来自商务部的数据显示,今年1月份,我国实际使用外资金额801亿元人民币(约合120亿美元),同比下降9.2%。数据公布后引起人们担心:我国是否已经形成所谓的“外资撤离潮”?如何面对数据大幅降低?怎样有效应对目前这种局面?

对此,部分官员和学者日前表示,1月份有关数据有其特殊情况,从我国整体形势判断,“外资撤离潮”这一判断缺乏数据支撑。同时,资本进出背后,也能看到我国转型升级的潜力。

“从统计数据看,今年1月份我国吸收外资下降的原因,主要是上年同期外资到位比较集中,基数较高;同时,1月份春节假期等因素也造成了一定影响。”商务部新闻发言人孙继文日前表示,1月份数据虽有波动,但并不代表

11家班轮公司规范码头作业费(THC)收费行为——

# 进出口企业获35亿元减负“红包”

本报记者 林火灿

## 透视

国际班轮运价包括海运运价和海运附加费。但长期以来,海运运费不断下跌,但THC等附加费却逆势上涨,严重损害了我国货主的合法利益。此次监管部门介入调查,运输公司随即承诺调价。这将有利于帮助进出口企业降低成本、保护市场竞争,对于优化进出口贸易环境具有重要意义——



宁波舟山港大榭港区实华二期45万吨原油码头于2012年5月正式投产,为亚洲最大、中国首个正式投用的45万吨原油码头。图为世界在航的最大载重吨级别船舶(超巨型原油轮)“泰欧”号在该港完成卸油后离泊。

新华社记者 黄宗治摄

近日,中远海运、马士基航运等11家集装箱班轮运输公司相继致函国家发展改革委和交通运输部,主动承诺规范码头作业费(THC)收费标准,并提出调整收费标准。根据测算,此次码头作业费调整后每年可减轻我国进出口企业负担约35亿元。这也标志着相关部门对集装箱班轮运输公司收取码头作业费等附加费行为的执法调查取得了阶段性成果。

## 不合理收费问题缓解

THC是码头作业费的简称,是集装箱班轮运输公司向进出口企业收取的主要海运附加费之一。

“船公司向货主收取THC,并非中国特有现象,在很多国家都存在。”中国社会科学院国际法研究所副研究员张文广说,国际班轮运价包括海运运价和海运附加费,二者分开收费的本意是为了真实地反映市场的竞争状况和外部环境,使价格更透明,监管更方便。

不过,在我国外贸出口交易中,离岸价出口交易(FOB)占85%以上。在此情况下,买方负责订立运输合同并交纳运费。班轮公司为抢占运输市场份额,选择让利给国外买家,再通过收取海运附加费弥补收入。在我国,海运附加费占运价的比重平均为30%-50%,甚至有个别航线高达80%。

中国社会科学院美国研究所副研究员苏华博士指出,近年来,航运业整体低迷,班轮公司希望靠低运价揽货源,再通过收取海运附加费弥补收入的动机更加强烈。于是,海运运费一路下降,甚至出现零运费、负运费,但THC等附加费用逆势上扬,只升不降,海运附加费与海运运费倒挂,价格结构严重扭曲。班轮公司不合理的附加费定价行为限制了海运市场价格竞争,也损害了我国货主的合法利益。

近年来,中国货主及货主协会通过

相关渠道反映,班轮公司在THC收费中存在只涨不跌、运价协议组织未与托运人组织有效协商等突出现象。

据此,国家发展改革委会同交通运输部对我国市场上集装箱班轮运输公司收取码头作业费等附加费的行为展开了执法调查。在执法调查中,中远海运、马士基航运、地中海航运、达飞轮船、美国总统轮船、赫伯罗特、长荣海运、现代商船、日本邮船、商船三井、中外运等11家船公司主动整改,调整费率。

“此次船公司调整THC,将在一定程度上缓解附加费收费不合理问题,有利于降低货主负担。”张文广说,此次调整也意味着船公司原来通过低价抢占份额、通过附加费弥补收入的经营方式逐渐淡出,这也会激发船公司更多地依靠提升服务质量、成本控制赢得市场。

苏华指出,此次价格监管部门与交通运输部门合作,对企业行为加强事中事后监管,保护公平竞争,有利于确保我国海运利益和贸易利益不受损害,对我国进出口贸易意义重大。

## 唤醒“沉睡”的协商机制

1974年,联合国通过了《班轮公会行动守则公约》,这一公约旨在便利世界海洋货运有序扩展,促进适应贸易需要的、定期的和有效率的班轮服务发展,保证班轮航运服务提供者和使用者之间的利益均衡。”张文广表示,只有船、货双方充分协商,加强沟通,才有可能达成商业妥协,才有可能携手合作,共渡难关。此外,有效的协商机制也能节省监管成本,降低交易费用。

## 进一步完善运价协商机制

在本次执法调查中,国家发展改革委要求,集装箱班轮运输公司要依法合规经营,自觉规范包括码头作业费在内的海运附加费行为,努力构建收费自律机制,促进海运行业健康良性发展。

国家发展改革委和交通运输部将密切跟踪相关船公司收费情况,保持对海运市

场的关注,切实维护海运市场公平竞争。“在未来的市场运行中,确实有必要进一步完善运价协商机制及其运转,实行对海运附加费收费行为的更有效监管。”苏华说。

张文广也指出,船、货双方不是对立,而是相互依存的关系。不过,我国货主的相对弱势地位在短期内难以改变,必须努力构建更合理的协商机制。

记者了解到,目前,集装箱班轮公司集中度不断提高,排名前4位的班轮公司已经控制了全球近半运力。从2017年4月1日起,全球航运联盟将由4家变为3家,这3家联盟在亚欧线和跨太平洋线上占据了绝大多数市场份额。

李昌青建议,货主企业应进一步练好内功,不能再走过去拼低成本的路子,要做出自己的品牌和技术。如果企业有品牌、有品质,又有稳定的渠道,在与承运人的谈判中就会多些话语权。

张文广建议,当前我国应充实监管力量、加大执法力度,对于不符合备案要求的不予备案,对于未备案或备案不实的行为坚决处罚。货主和行业协会也要积极、主动维权,不能存有“搭便车”的侥幸心理。此外,要大力发展航运中介,提高与班轮公司的议价能力。

苏华建议,价监部门与交通运输主管机构应进一步加强合作,协调处理好《反垄断法》《价格法》《反不正当竞争法》与海运国际公约、行业法规的关系,用好政策组合拳。同时,跟踪监测相关船公司收费情况,督促运费协商机制的有效落实,保持对海运市场的竞争关注,切实维护海运市场公平竞争秩序。

“船公司和货主也应学习运用相关法律法规,做到主动合法合规经营。对经营中遇到的垄断行为,企业应勇于拿起法律武器维护自身合法利益。”苏华说。

本版编辑 李 景