

提升产业竞争力 夯实经济复苏基础

法国工业振兴计划再出发

本报驻巴黎记者 李鸿涛

面对国内经济竞争乏力与就业不充分等难题,法国政府希望通过正式推行《生产公约》助力国内经济复苏,实现充分就业,法国国内各方正就此一公约细节加紧对话协商。

破”目标。

法国工业协会高度重视工业部门就业、技能提升与职业培训等,认为法国政府当前推出的工资税减免措施主要使服务行业低技能与低薪劳动者受益,需放宽减免条件,使更多技术型劳动者享受到政策福利。同时,工业部门希望在2023年将轮换与学徒机制人数在现有基础上增加50%,在区域与行业范围内加强青年就业者情况调研,并在私人培训组织与大学间建立合作伙伴关系,提升高技能青年就业者对工业部门的贡献率。

“从根本上说,法国竞争力乏力现象仍广泛存在,法国需要推出长期且具体的

顶层规划。如果不从根本上考虑法国生产活力问题,就不能推动形成一个强大且可信的生产力公约。”瓦兰还呼吁政府进一步减少企业赋税。从目前情况看,法国产业领域企业在盈利前就需要缴纳约800亿欧元税负,为德国的7倍。

法国工业企业家联合会建议:首先,减少一般性及地方税,优先废除公司社会团结捐税;其次,向法国社会保障系统填补此前为平息“黄马甲”运动额外支出的38亿欧元缺口;最后,大幅削减公司土地捐税与公司增值捐税,并监督地方政府与机构大力削减企业负担。

对于法国工业部门的相关建议,法国财部长勒梅尔与经财部国务秘书阿涅

斯·潘尼尔·鲁纳切共同表示,尽管法国政府在近期发布的2020年预算案中并没有设置过多对工业部门的扶持项目,但政府承诺将从2021年预算开始充分考虑降低企业税负问题。

另外,法国工业协会还希望政府能够大规模支持企业投资,为法国落后生产系统更新换代、规模扩建及创新、数字化及环保改革提供充足的资金支持。法国工业部门代表认为,政府需要赋予地方充足的税收自主权,包括设立自由区等。同时,法国必须在欧盟的优先价值链中占据有利地位,如人工智能、电动车电池等,充分分享欧盟“欧洲地平线2021—2027”计划的政策红利,并强调法国工业版图的重要性。

据了解,法国总理菲利普曾于2018年在法国全国工业委员会中提出《法国工业版图计划》,这项计划确立了法国工业的四个支柱战略,即提高竞争力、创新、培训与强大的工业版图,希望通过政府顶层设计引导各种工业资源更充分地集中到占全国面积30%的124个地区,提高法国工业集群效应,并通过恢复法国生产竞争力夯实经济复苏基础。

南非主流媒体《星报》《比陀新闻报》日前刊发评论文章,主张南非应当向“向东看”,吸引更多中国对南投资。文章指出,作为非洲最发达经济体,南非2019年GDP预计仅增长0.6%,期待世界第二大经济体中国帮助其重新激发经济活力。

中南建交已20多年。两国同为金砖国家,南非被视为中国对非投资首选目的地。2017年,中南双边贸易额达391.7亿美元,2018年达430亿美元,增长11.18%。中国驻南非大使林松添表示,截至2017年6月份,中国对南非投资总额超过250亿美元,涵盖制造、加工、矿产、金融、旅游、商务、贸易和服务业等广泛领域。

目前,南非失业率高达29%,仍被视为全球最不公平的国家之一。2019年一季度,南非经济衰退3.2%,二季度受矿业、制造业、贸易数据提振,经济增长了3.1%,避免了南非经济再次进入衰退。南非缓慢的经济增长和落后的基础设施建设被归咎于政府管理混乱。

中国投资为南非非经济发展注入了活力,也契合了南非提出的5年吸引1000亿美元投资倡议,有助于南非解决失业、贫困和不公平问题。今年6月份,中国政府经贸代表团与南非企业达成93项合作协议,总金额逾270亿美元,这些合作协议将促进南非生产、发展和就业。

中国企业对南非投资主要包括制造业、金融、矿业等领域,比如家电企业海信、汽车制造企业首汽和一汽,上述企业已在库哈工业园投资生产,中国工商银行收购了南非标准银行20%的股份。中国已同意2019年前在南非投资100亿美元建立一个冶金工业园区,包括不锈钢、铬铁合金以及硅锰合金工厂等。这些投资都有力推动了南非经济增长,创造了更多就业岗位。

经济学家迈克·斯库斯指出,尽管南非已吸引不少中国投资,并且潜力依然巨大。但是世界银行报告显示,2019年南非商业便利化程度世界排名84位,比去年下降2位,在非洲仅位列第5位。今年三季度南非商业信心指数下降至21,系1999年以来最低水平,这些都加剧了外界对南非的经济忧虑。南非需要告诉外国投资者,南非坚持对外开放,欢迎外国企业来南非投资兴业。南非政府应精简审批程序,放宽黑人经济赋权法案限制条件,为外国投资营造更有利的环境。

纳尔逊·曼德拉大学政治分析师温伽·姆提姆卡表示,中国有意愿加强同非洲合作关系。中国国有企业和民营企业已经对非洲大陆展开大量投资,涵盖了金融、制造、矿业以及矿业开发等各个领域,而且中国企业从投资决策到破土动工效率更高。南非和其他非洲国家需要更多中国投资。

南非期待吸引更多中国投资

本报驻比勒陀利亚记者 蔡淳

东南亚电子付款快速增长

本报新加坡电 记者蔡本报道:咨询公司贝恩、谷歌和淡马锡控股日前联合公布的东南亚数码金融服务调查报告指出,在各类数码金融服务中,电子付款的发展速度最快,当前市场渗透率达40%,到2025年总交易额预计将突破1万亿美元。

调查报告显示,目前东南亚区域数码金融服务约占整体金融服务收入的11%。到2025年,在更加完善的基础设施、充足资金和政策支持下,该行业收入有望翻一番,增长至600亿美元。电子汇款、借贷、投资和保险服务市场渗透率目前都低于15%,仍有很大增长空间。

此次调查范围包括新加坡、印尼、马来西亚、泰国、越南和菲律宾6个国家。报告认为,区域消费者对金融科技和消费科技平台的接受度将日益提高,新进入的公司也能迅速赢得消费者信任,拉近与资深业者的差距,这在印度尼西亚和越南等快速增长市场尤为明显。

报告指出,未来金融服务市场增长空间巨大。东南亚至今仍有75%人口没有银行账户或无法享有完善金融服务。电子借贷、投资和保险服务未来6年的年均增幅都将超过20%。此外,东南亚区域数码消费者人数过去3年从2015年的0.9亿人增长至去年的2.5亿人,增长2.8倍,预计到2025年将突破3亿人,每人每年平均数码消费额也将增长两倍至390美元。

上述3家机构日前公布的东南亚数码经济报告预计,区域数字经济市场规模预计在2025年时增加两倍至3000亿美元。随着个人与中小企业贷款迎来创新变革,电子借贷未来将成为数码金融服务业的最大收入来源。

本版编辑 禹洋



莫桑比克N6公路改扩建项目竣工

由中企融资和承建的莫桑比克交通干线N6公路改扩建项目日前正式竣工通车,莫桑比克总统纽西等出席竣工庆典。图为无人机拍摄的莫桑比克马尼卡省东部边界处的因绍佩立交桥局部。

(新华社发)

沙特阿美正式开启IPO

本报利雅得电 记者宋博奇报道:日前,沙特阿美石油公司发布招股说明书,标志其IPO正式开启。目前,虽然尚未披露IPO规模,但沙特阿美公司上市有望成为史上规模最大的IPO,募集资金超过300亿美元。

招股说明书指出,阿美公司将出售部分股份给包括外国公司在内的机构投资者、沙特和其他海湾国家的国民。分配给个人投资者的股份最高为0.5%,沙特阿美公司稍后将在与金融顾问和国际银行协调人协商后确定出售给机构投资

者的比例。股份发售从11月17日开始,面向个人投资者到11月28日结束,面向机构投资者到12月4日结束。最终价格将在12月5日确定。

据招股说明书披露,沙特阿美公司探明储量为2615亿桶原油,超过全球五大石油公司的总和。预计到2030年,全球原油需求将以0.8%的速度持续增长。由于沙特阿美公司在全球炼油行业中的力量不断增强,日炼油能力达到490万桶,成为全球第四大综合炼油厂。上下游业务整合的战略意味着沙

特阿美可以通过向全球出售炼油业务来确保原油需求。

此外,沙特阿美公司在财务实力上也远超主要同行,该公司今年上半年在经营活动中获得了超过520亿美元净现金以及380亿美元的自由现金流。与埃克森美孚、雪佛龙等竞争对手相比,沙特阿美公司不必每10年至15年花费大量资金来更换石油储备,巨额可持续现金流可以保证投资设备更新,并可向投资者支付至少750亿美元的股息。

联合国秘书长呼吁

各国改善道路安全拯救生命

本报纽约电 记者高伟东报道:联合国秘书长古特雷斯日前在世界道路交通事故受害者纪念日致辞中表示,这一纪念日是国际社会反思如何拯救万人生命的机会。每年有130多万人死于交通事故,每年死于车祸的15岁至29岁青年人数超过艾滋病、疟疾、结核病或凶杀的死亡人数。虽然挑战是艰巨的,但通过集体努力,可以在预防这些悲剧方面作出很大成绩。

古特雷斯表示,2018年联合国启动了联合国道路安全基金,为低收入和中等收入国家的行动提供资金,因为约90%的交通伤亡都发生在这些国家。2020年2月份,联合国将在瑞典举行一次全球道路安全问题部长级会议,以加强伙伴关系,加快行动步伐。

联合国数据显示,全世界道路死亡事件中有93%发生在低收入和中等收入国家,这些国家的车辆占全世界总量的约60%。非洲区域的道路交通伤害死亡率最高。即使在低收入国家,社会经济地位较低者也更容易卷入道路交通事故。联合国呼吁各国改善道路安全,减少交通事故的发生。

中国彩灯让休斯敦更靓丽



一年一度的休斯敦梦幻冬季灯展日前在美国休斯敦拉开帷幕。图为人们观赏中国彩灯长廊。(新华社发)

发布《未来汽车产业发展战略》——

韩国力求2027年实现无人驾驶商用化

本报驻首尔记者 白云飞

韩国日前公布产业发展战略,力争在未来汽车产业发展方面成为“领头羊”。然而,一些民间组织和企业工会的“阻挠”比技术和配套设施更令企业为难,发展新兴产业还需解决制度改革问题。

提供必要支持。

韩国国土交通部第二次官金景旭表示,韩国将于2024年在韩国主要路段完善无人驾驶四大配套设施。要实现无人驾驶正常上路,韩国今后需在道路建设、通信设施、精准地图、法律法规4个领域做好相关准备工作。

首先,完善道路建设和通信设施相对简单。道路建设方面,韩国已有相对密集的道路网,只需保障路况可供无人驾驶车辆安全行驶即可。无人驾驶技术很大程度上要依赖5G技术保障。例如,要时刻保障无人驾驶车辆顺畅使用网络,精准利用导航,以便安全、准确行进。韩国今年3月份全面推广5G民用化之后,已在部分高速公路、机场等重要交通沿线覆盖

了5G信号,并在首都圈设置了5.5万个5G基站,在5个广域市设置了1.8万个5G基站,覆盖了韩国约70%人口居住地区。今后,韩国还将进一步扩大5G覆盖范围。

其次,导航精度有待提高。韩国地形以山地为主,上下坡路段常见,高速路上隧道较多,其中部分隧道甚至长达十余公里。在城市道路中,车道相对较窄,小岔路口较多,不熟悉道路情况容易南辕北辙。目前,韩国多个广泛使用的电子地图和导航都存在定位精度相对不足、导航路线欠缺优化、车辆出入隧道和地下停车场时无法定位、行驶时间推算不准确等诸多问题。今后,韩国拟提高电子地图精度,并打造3D精密地图,力求于2024年

能准确反映韩国主要城市及国道的道路情况,2030年时可为全国各路段导航。

第三,从法律和制度层面给予保障。韩国计划2021年要制定并实施无人驾驶车辆的保险制度,2022年导入针对无人驾驶车辆的驾照制度,2024年制定关于无人驾驶交通事故责任认定标准。

不过,韩国民间组织号召力强大,因福利待遇和利益得失引发的抗议非常常见。例如,出租车团体曾因担心收入减少,反对推广网约车业务。尽管大多数民意对网约车支持态度,但部分网约车公司还是被迫暂停了韩国市场,顺风车业务也陷入被迫暂停的尴尬局面。部分人群的利益得失可能会导致新兴产业在韩国发展步履维艰。

此外,发展新兴产业还面临制度改革问题。《韩国经济》社论提出,若想在未来汽车产业中成为竞争力领先的国家,须在制度改革上提速。然而,主要韩国车企在作出引进新技术,改善生产、人力配备等经营性决定时,都需要经过相关工会允许。《东亚日报》社论认为,现在的通信和汽车技术已经达到了实现无人驾驶水平,当前的问题在于如何构建制度上的“基础设施”并调整相关法规。

风向标

日前,韩国发布《未来汽车产业发展战略》,对包括无人驾驶、电动汽车、氢动力电池汽车在内的未来汽车产业发展方向作出规划。其中,韩国力求2027年实现无人驾驶商用化等内容成为了发展战略亮点,引发广泛关注。

韩国总统文在寅近日在“未来汽车蓝图发布会”上表示:韩国虽是世界第七大汽车生产国,但追赶型经济明显存在局限性。在未来汽车时代,韩国要抓住成为技术先导国的机遇,不当地追随者。文在寅还表示,韩国将在世界范围内率先实现无人驾驶商用化。此番发言实际上指出了韩国车企近几十年在技术上追随世界知名车企的弊端,并表露出要在新型汽车技术上占据先机的意图。

根据发展战略,韩国今后将以现代、起亚等韩国车企为中心,以60万亿韩元民间投资为基础,打造开放型未来汽车产业生态圈。同时,为汽车零部件企业提供支持,推动汽车零部件企业与整车企业协同发展。韩国政府将在政策和法律层面