

拓展中间品贸易 深挖出口潜能

过去一年,世界经济复苏乏力,全球贸易整体低迷,外需疲弱对我国贸易出口造成一定冲击。不过,得益于国内成熟完善的产业体系和较强的产品供应能力,我国外贸整体好于预期,实现了量的合理增长和份额的整体稳定,货物贸易出口在高基数水平上再创新高。

2023年,我国进出口总值41.76万亿元,同比增长0.2%,其中,货物贸易中间品进出口保持在较高水平,增长动能不断提升。2023年,我国中间品贸易总额达25.53万亿元,占进出口总值的61.1%,保持在历史高位。

中间品是指生产过程中用于生产其他商品和服务的产品,包括生产过程中的原材料、零部件、半成品等。比如,近年来火爆的电动汽车、锂电池和太阳能电池外贸“新三样”,2023年合计出口达1.06万亿元,同比增长29.9%。生产锂电池需要用到的电芯、生产光伏板需要用到的涂铜铜带,就是中间品。

2023年12月中央经济工作会议提出,要加快培育外贸新动能,巩固外贸外资基本盘,拓展中间品贸易。中间品作为连接全球产业上下游的重要纽带,是国际产业链、供应链中合作最为紧密的产品,它在促进经济复苏、推动国际贸易发展、保障全球产业链供应链稳定等方面发挥了重要作用,拓展中间品贸易,深挖出口潜能,更好助力我国高水平对外开放,可从以下几方面着力。

一是加快培育以绿色低碳、高技术、高附加值为特点的外贸新动能。当前全球对先进制造业的要求越来越高,门类齐全、产业上下游高度衔接的制造业大国以及具有新质生产力的先进产业国家将更受到青睐。我国制造业技术先进,具备产业链供应链集成优势,中间品贸易发展潜力巨大。2023年,我国对东盟、非洲等地区出口超万亿元的纺织类和塑料类中间品,对日本、墨西哥出口的汽车零配件,对美国、德国出口的锂电池产品,以及对越南、印尼出口的平板显示模组类中间品均实现了两位数的增长。

下一步,要持续完善高效顺畅通关机制,争取创造更好的口岸营商环境和更便利的跨境贸易服务,利用我国制造业既有优势,夯实中间品贸易基础,重点支持关键零部件和上游重要原材料等进口,以保障我国粮食、能源资源、优质农产品等安全稳定供给。同时,抓住各国推动经济社会绿色低碳发展、实现碳中和目标的契机,吸引更多新能源、新材料、节能减排设备、安全应急设施、生物医药、高端医疗装备等新兴产业的绿色中间品来中国进行加工、制造、生产和服务,以持续推动我国中间品贸易实现量的提升和质的飞跃。

二是致力构建“一带一路”立体互联互通网络,前瞻布局“纵南北、贯东西”的大物流通道,推动实现通道带物流、物流带经贸、经贸带产业的良性循环。中间品贸易对物流依赖程度较高,与产业链供应链的关系极为密切。我国已通过超级铁路公路



网,将亚欧非紧密联系在一起,下一步要继续打造东接日韩、北接蒙俄、南连东盟、西接共建“一带一路”国家的多式联运物流大通道,充分依托新疆向西开放桥头堡的区位优势,利用新疆自由贸易试验区建设契机,重点拓展与中亚、西亚等地区经贸合作,推动中欧班列“扩编”等工作,加强中间品贸易合作,加快区域经济融合互通,为企业“走出去”创造更加有利的外部环境和条件。

三是企业要注重修炼内功,加大研发力度,尽量实现技术、产品的创新和低碳转型。我国工业门类齐全,在新能源汽车、光伏组件、先进智能制造等方面具备优势,不少深耕海外市场的中资制造业企业仍需从国内购买大量原材料和零部件,在很大程度上推动了中间品贸易的高质量发展。我国企业应密切关注先进制造业科技创新、绿色产业发展及最新的市场需求,争取打造更具技术附加值和绿色价值的中间品产品,将其转化成具有市场竞争力的出口优势。充分借助数字化贸易平台,发挥供应链可视化、大数据分析等功能,灵活调整中间品供应链策略,争取将更多的中间品贸易链条延伸到国外,通过加工当地原材料和初级产品,帮助其建立先进制造业,争取更快融入全球产业链、供应链中,更好增强国内国际两个市场、两种资源的联动效应。

四是积极推动高水平先进产业的中间品出口。利用我国深入推进自贸试验区(自由贸易港)建设、深化与RCEP成员国合作的契机,遵循“优进优出”的原则,发挥产业链中高端产品进口对国内技术密集型企业的带动效应,以更好推动中间品出口高质量发展。鼓励大中规模中资企业加快“出海”步伐,加大出口力度,采取产品多元化策略,拓宽中间品出口市场。对于参与全球产业链价值链程度较高,嵌入先进核心技术、关键零部件和原材料的中间品出口,为其提供税收、融资、外汇等方面的优惠政策支持。

(作者单位:中国国际经济交流中心)



链接

培育外贸竞争新优势

本报记者 薛志伟

走进友达光电(厦门)有限公司生产车间,一派忙碌景象:员工们认真检验着每一片面板的质量。这些面板是适用手机、平板、电视等多种终端产品的中间品。

友达光电关务主管陈柏聪介绍,2023年,友达光电加工贸易实际进出口超百亿元,同比增长25%;内销保税货物金额超10亿元,同比增长21%。“近年来,在地方政府和海关大力支持下,我们开始着眼布局汽车行业的平板制造,车载触控屏的高速发展为我们带来了重要机遇。”陈柏聪说。

中间品贸易作为链接产业上下游的纽带,日益成为国际贸易的主流趋势。据厦门海关统计,厦门市2023年中间品贸易额达6603.21亿元,同比增长4.96%,对厦门市外贸增量贡献率达1.8倍,占福建省中间品贸易额的一半以上。

厦门在光电产业、集成电路产业、新能源产业领域建立了较为成熟的产业链、供应链,吸引了一批上下游企业扎根发展,为中间品贸易提供了发展沃土。

天马显示的物流负责人陈经理介绍,近3年来,天马先后在厦门投建了国内单体最大、全球最先进的柔性AMOLED工厂,专精于中小显示领域的8.6代高世代生产线等

重磅项目,将大幅拉动厦门新材料、电子装备、智能制造等产业发展。

随着时代发展,新兴产业层出不穷,对中间品的更迭速度也提出了更高要求。在厦门华联电子股份有限公司展厅里,记者见到了一本国家科学技术进步奖一等奖证书,这个获奖项目是“高光效长寿命半导体照明关键技术与产业化”,通过这一技术,华联电子在夯实传统家电业务的基础上,进入高端光耦半导体领域。

厦门华联电子股份有限公司副总裁唐可勤介绍,他们的产品与厦门重点发展的新能源汽车产业和高速电机产业高度契合,2023年,公司出口额突破1亿美元。

中间品贸易的不断拓展,体现了“厦门制造”在多领域产业链、供应链上的优势,也释放出厦门在推动区域合作上的动力。为增加企业参与国际中间品贸易的底气,厦门针对中间品与产业链、供应链链接紧密等特点,不断优化通关效率和多维度物流大通道建设。

“我们大力支持企业灵活对接、充分利用国内国际两个市场、两种资源,助力厦门外贸经济稳步前行。”厦门海关所属翔安海关加工贸易科科长滕佳霏说。

营商环境是企业生存发展的土壤,企业登记管理制度是市场经济的基础性制度之一。因此,应维护企业登记的权威性严肃性,促进高标准、法治化营商环境建设,让创业者投资者更放心安心。

曾诗阳

一名大学生莫名其妙成为多家公司的法人或高管,还因此在求职过程中无法通过资格审查。这起“大学生被法人”事件是不法分子冒用他人个人信息注册公司引起的。

近年来,各地大力提升企业开办便利度,不少地方实现企业开办全程网上办理、“不见面”办理,申请人的身份证件、签名等信息无需线下核验,申请人也无需本人到场。这些便利做法在激发市场活力方面发挥了积极作用,但也容易被不法分子利用,产生“被法人”“被股东”等问题。

我国去年前11个月共新设经营主体3020.4万户,如此大体量的经营主体涌入市场,必须借助技术手段来兼顾“注册便利化”和“实名认证”两个方面。由于技术还不完善,特别是AI等技术在人脸识别、身份认证等核验工作上易被不法分子滥用和恶意利用。因此,要更有针对性地防范查处冒名登记问题,健全全方位企业登记实名认证技术手段,完善线上身份验证和电子签名机制,堵住企业登记管理制度漏洞。

对个人而言,“被法人”“被股东”不仅影响了合法权益,如果相关企业被吊销营业执照或出现债务问题,其个人信用记录将受到影响,严重时还会被列为“失信被执行人”;对社会而言,严重扰乱正常市场秩序、破坏社会公平正义。

《中华人民共和国市场主体登记管理条例》对提交虚假材料取得经营主体登记的行为作出了撤销登记、没收违法所得、处以罚款等规定。国家市场监督管理总局也专门出台《关于撤销冒用他人身份信息取得公司登记的指导意见》,为撤销冒名登记工作的受理、公示、调查、撤销、惩戒、纠错等环节提供操作依据。

但是,撤销登记不足以打击不法分子,还需行政机关和司法机关密切配合来进行共同管治。市场监管部门需与公安、税务、法院等部门健全信息共享、案件线索互通、沟通协调等工作机制,强化对冒名登记行为的责任追究,推进全过程控制,形成监管合力,提高违法成本和信用惩戒力度。此外,还要加强企业开办相关法律法规政策宣传,明确申请人需要承担的法律义务,增强其责任意识,引导依法合规办理。

营商环境是企业生存发展的土壤,企业登记管理制度是市场经济的基础性制度之一。因此,既要抓好入口防增量,又要专项清理存量,以巩固商事制度改革成果,维护企业登记的权威性严肃性,促进高标准、法治化营商环境建设,让创业者投资者更放心安心。

各地为何纷纷布局智能网联汽车产业

中国经济网记者 郭跃

我国汽车产销总量已连续14年居全球第一,庞大的基数不仅为智能网联汽车发展提供了坚实基础,更令我国拥有智能网联汽车不可或缺的大数据优势。

发展智能网联汽车产业则更多要从科技方面入手,要注重科技与汽车的产业对接,开拓创新发展。各地优势不尽相同,应避免盲目投入和无序竞争。

日前,武汉东湖高新区推出新能源智能网联汽车12条支持政策,以“光车联动”为总体思路,从多方面给予相关企业支持,最高给予2亿元,鼓励企业将总部落户光谷。

记者梳理发现,截至目前,全国已有超过30个省(区、市)推出了关于支持智能网联汽车产业发展的政策规划。不仅北上广深4座实力强劲的超一线城市渴望引领新兴产业发展,武汉、重庆、长春、西安、合肥、柳州等汽车产业重镇也参与其中。各地为何纷纷积极布局智能网联汽车产业,智能网联汽车发展前景如何?

专家表示,我国汽车产销总量已连续14年居全球第一,推动量变转向质变成为要务,智能网联汽车正是突破口之一。智能网联汽车已成为汽车产业转型、甚

至数字经济发展的战略方向和重要引擎。早在2010年,“车联网”概念就被提出;“十四五”期间,发展新能源、智能网联汽车更成为重中之重,“十四五”规划中提到,要加快推动数字化产业化,包括构建基于5G的应用场景和产业生态,在智能交通等重点领域开展试点示范。目前,智能网联汽车正处在从研发与测试阶段向示范应用,以及未来大规模商业化推广阶段过渡的关键时期。

如何更好支持智能网联汽车产业发展?原国家机械工业部汽车司副司长、中国汽车工业协会原常务副理事长兼秘书长张书林表示,我国推进智能网联汽车发展最大的优势是有规模大、技术领先全球的新能源汽车产业做载体。中国汽车工业协会数据显示,2023年,

我国汽车销售949.5万辆,同比增长37.9%,市场占有率达到31.6%,庞大的基数不仅为智能网联汽车发展提供了坚实基础,更令我国拥有智能网联汽车不可或缺的大数据优势。

智能网联汽车作为一个高度跨界、跨学科的行业,其中多项核心技术还有待攻克。张书林表示,一个地方很难囊括产业链发展所需的全部资源,单打独斗容易造成资源分散低效、重复投入等情况。因此,需要产学研深度融合,构建相应对接平台。“各地应集中力量重点攻克薄弱环节,形成竞争优势。特别要重视基础研究,注重培养跨学科、跨领域的复合型人才,将研究成果、技术真正落实到工程应用上,形成技术转化价值链。”张书林说。

全面、有力的政策保障也是我国发展智能网联汽车的重要优势。近年来出台的各项涵盖流媒体建设、人工智能示范应用、高精地图测绘、新技术安全监管、网络和网络安全等全方位的政策,对智能网联汽车发展起到了关键指导作用。比如,2023年11月,工业和信息化部、公安部、住房和城乡建设部、交通运输部部门联合发布了《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知》,对加快智能网联汽车产品推广应用、保障智能网联汽车产品安全运行、推动产业融合发展和提升社会效率等方面提出了要求。11月29日,江苏省审议通过《关于促进车联网和智能网联汽车发展的决定》,这也是全国首部促进车联网和智能网联汽车发展的省级地方性法规。

其实,各地优势不尽相同,应避免盲目投入和无序竞争。中国汽车流通协会专家委员会委员颜景辉表示,智能网联技术需要终端产品作为呈现载体,像武汉有东风汽车,合肥有江淮汽车,这些地方具备先天优势。而对于没有汽车产业基础的地方来说,发展智能网联汽车产业则更多要从科技方面入手,要注重科技与汽车的产业对接,开拓创新发展。

“多地同时涌入智能网联汽车产业,造成资源浪费现象或许难以避免,但面对新兴产业,发展初期的群雄竞争是客观规律,最终目的是完成优胜劣汰,实现产业健康发展。”颜景辉说。