

当进博会倒计时成为再聚会的渴望,您会发现:

畅通双循环,根本停不下来

本报记者 崔吕萍

倒计时300天、260天、219天……如果长期关注中国国际进口博览会(以下简称“进博会”)动向,您会发现,我们的新闻报道中常常会出现这种时间节点的表述,其实也不是我们刻意为之,而是进博会组委会和参展商的沟通模式中,就是以倒计时为推动力的。

构建新发展格局,进博会上的贸易双方既是参与者,也都是受益者。如今,在第四届进博会倒计时200余天之际,大家在忙什么,又在想什么?

订单“大礼包”

捷克的水晶制品,匈牙利的茶具,保加利亚的玫瑰精油……在前3届进博会上,中东欧国家商品广受中国消费者喜爱。

3月30日,距离第4届进博会开幕219天,中国国际进口博览局举办了第四届进博会“云招展”中东欧首场线上推介会,保加利亚、捷克、匈牙利、波兰、塞尔维亚和希腊等国家受邀参加。

会上,商务部欧洲司副司长张鹏带来一条令人振奋的消息——在中国—中东欧国家领导人峰会上,习近平主席提出了一系列重要倡议和举措,中方计划今后5年中从中东欧国家进口累计价值1700亿美元以上的产品,除农产品之外,中东欧国家在汽车零配件、机电、医药、物流等领域还有很多特色商品和服务,中方愿积极利用中国国际进口博览会、中国—中东欧国家博览会等平台扩大自中东欧国家进口商品。

订单“大礼包”背后,是过去3年,中东欧国家在进博会上沉甸甸的收获。据中国国际进口博览局副局长孙成海介绍,前3届进博会,中东欧国家企业累计参展215家,展览面积20370平方米,成交统计金额20.38亿美元。

“第四届进博会将利用贸易投资对接会等形式,加大对中东欧国家参展企业的支持,开设中东欧相关企业对接专区,便利中东欧政府做相关领域的专题推介。欢迎中东欧企业积极用好进博会平台,落实好双方领导人重要共识,为促进中东欧国家扩大对华进出口注入更大动力。”孙成海这样说。

“今年我们已经和保方举办3场进博会推介会,引起当地积极反响,希望帮助保加利亚参展商在进博会这个大平台取得更大成效!”中国驻保加利亚使馆经商处参赞王雪坤表示。

“捷克已连续3年参加进博会,利用这一平台充分展示了‘捷克制造’的实力,显著提高了捷克产品在华知名度。”中国驻捷克使馆经商处王劲松参赞这样说。

“我们将深入调研了解匈牙利优质产品对华出口渠道,充分利用平台经济、直播带货等方式提高

匈牙利产品在中国知名度,为中匈经贸关系发展再添动力。”中国驻匈牙利使馆经商处公参刘波表示。

中国驻波兰使馆经商处公使衔参赞徐晓峰则期待,波兰企业能够抓住中国构建新发展格局带来的机遇,深度挖掘中国超大规模市场的潜力,把更多优质产品介绍给中国用户和消费者。

中国驻塞尔维亚使馆经商处刘恺参赞同样期待,塞尔维亚企业借助进博会平台,能够进一步拓宽与中国的合作广度,分享中国市场的红利。

捷克共和国工贸部对外经济政策二司司长赫拉瓦迪表示,捷克高度重视进博会,认为其为该国提供了在食品、航空、汽车、纳米技术、玻璃工艺和乐器制造等领域多维度展现捷克制造业潜力的好机会。

与时俱进

随着招展质量越来越高,国际影响越来越广,进博会正在成为享誉全球的国际一流展会。当前,经济数字化既是全球创新发展的重要牵引力,也已成为中国经济高质量发展的重要动能。要“迎合”这一趋势,招展、参展双方需要与时俱进。

3月31日,第四届进口博览会技术装备展区数字工业专区推介会在国家会展中心(上海)(也称“四叶草”)举办。

“3年来,参与进博会已成为陶氏全球对外宣传的一个响亮品牌,成为各个业务部门年度的重点项目。进博会不仅为海外企业提供了一个了解和广泛接触中国市场的平台,也为所有参展企业搭建了一个前所未有的交流与合作的平台。”作为工业数字转型专委会会长单位代表,陶氏公司大中华区总经理徐旸这样说。

工业数字转型专委会顾问单位、埃森哲公司大中华区董事总经理江崇龙则认为,通过进博会,埃森哲与中国市场的客户、生态伙伴、政府机构及利益相关方建立了更紧密的合作与联系,并全面展现了埃森哲在云、应用智能、智能运营、互动营销等领域的最新技术应用能力和数字化创新实践。

据我们了解,截至目前,第四届进博会技术装备展区数字工业专区签约企业已超20家,展览面积已超过1.2万平方米。

展台之外

进博会上,企业充分展示。进博会外,很多外资企业与中国伙伴也互动频频。

前不久,由高通技术公司、高通创投主办,极视角、小米、中科创达、CSDN共同协办的“2021高通人工智能应用创新大赛”正式启动。

高通,总部在美国,是全球无线科技创新者,更是进博会“铁粉”,前3届“全勤”。

而这场赛事的目的,是通过赛事平台、技术集训、专家答疑等形式,为开发者提供一系列完整的端到端人工智能应用开发、应用落地的支持体系,助力开发者在更短时间内打造高品质、低成本、可商业化的优质AI应用。

“我们正在迈入一个由AI(人工智能)和5G驱动的智能云连接的新时代。5G和AI结合边缘云,将推动更加强大、更具潜能的应用涌现,变革许多细分领域和行业。高通技术公司的AI引擎能够提供行业领先的AI性能功耗比,同时现正扩展至公司多个领域的产品组合中,包括移动终端、云端、计算设备、物联网和汽车等。高通技术公司一直致力于在全球生态系统中进行协作、创新并打造全新技术,我们非常自豪能够与国内和全球众多领先的企业合作,利用5G和AI来推动创新和增长。‘2021高通人工智能应用创新大赛’能够提供良好的机会将开发者和应用场景连接起来,这将进一步释放5G时代下,AI在云端、边缘侧和终端侧的全部潜能,对此我们倍感兴奋。”谈及赛事,高通技术公司产品市场副总裁孙刚很是激动。

这厢技术交流,那厢感恩消费者。

参展首届进博会的花漾星球(Love Beauty and Planet)、清妍(Simple)等品牌,成了第二年国内线上线下的“爆款”;参展第二届进博会的The Laundress、蓝多霸(Domestos)等品牌,再次成为国内新品界的“爆款”。全球领先快消企业联合利华连续三年参展,所看重的,就是进博会把展品变商品、本地化落地变“爆款”的“奇妙力量”。

“进博会是一个巨大的舞台,能让全球企业中、深入‘把脉’中国市场,也为中国消费者多提供了一个认识海外优秀产品的机会。”联合利华全球副总裁、中国公共事务总裁曾锡文回望公司参展历程,颇有感触。

进博会是世界上第一个以进口为主题的国家级博览会,正成为推动构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的重要平台。事实上,联合利华也一直坚持着原料“双循环”、市场“双循环”。比如,梦龙冰淇淋的巧克力原料来自比利时;联合利华北美亚区工厂制造的产品,除了满足中国等亚洲市场之外,还供应到全球包括欧洲、拉丁美洲等10多个国家和地区。

作为一家扎根中国30余年的跨国企业,联合利华已逐步成为中国力量的一部分。“我们对中国市场发展充满信心。”曾锡文表示,联合利华深耕中国、立足中国、服务中国,未来也将与众多企业一起,共同为中国的“双循环”新发展格局贡献力量。

全国政协委员刘绍勇:

尽快制定民航业“双碳”方案

本报记者 李元丽

实现2030年前碳达峰、2060年前碳中和的目标,中国民航业责无旁贷。

据了解,当前实现民航业碳达峰、碳中和目标路径的制定及实施仍面临一些不利因素影响,比如资源配置瓶颈、国际谈判压力、碳减排壁垒等。全国政协委员,东航集团董事长、党组书记刘绍勇建议,在全国一盘棋的基础上,立足新发展阶段,贯彻新发展理念,构建新发展格局,尽快研究制定中国民航业2030碳达峰、2060碳中和的方案,切实作出民航业的生态贡献。

在刘绍勇看来,民航业应尽早谋

篇布局,统一规划,制定中国民航发展的碳排放指导方案。我国民航业处于快速发展阶段,碳排放远没有达到峰值。制定民航碳排放指导方案,应充分考虑中国民航的发展实际,保持行业发展与控制碳排放的平衡,促进民航业绿色可持续发展。

为此,刘绍勇建议,一是加强多方协同,努力提升机队运行效率。加快实施空域改革,推广空域精细化管理改革经验。同时,建立行业联动机制,推动航司、机场、空管等各个行业主体协同作战,促进航行新技术的推广应用,着力降低飞机的地面等待时间和滑行等待

时间,实现高效运行。

二是统筹碳市场机制,推进民航行业碳市场建设。根据国家相关部门碳市场建设整体部署,由行业拟定纳入国际、国内碳市场的进程计划,拟定行业碳排放统计、监测、报告和配额分配等相关制度,促进全国碳交易市场的建设。

三是推动可持续燃料、飞机等新技术变革。鼓励开发应用更多碳抵消举措;加大对可持续燃料的研发生产,加强政策扶持,发展自主的生产技术标准和可持续认证标准;促进国产飞机、发动机不断提升效率;鼓励实施林业碳汇和自然资源解决方案、

碳捕获和碳储存等技术,促进2060年碳中和目标的实现。

四是建立航空业碳排放交易管理平台。持续跟踪国际民航业政策,预判航空业碳排放行业发展趋势。在全国统一的碳排放交易市场前提下,建立航空业碳排放交易管理平台,利用各类资源尽早实现民航业碳达峰、碳中和目标。

五是推进航空业绿色发展配套法律法规的制定。完善顶层设计,加速出台与能源结构和产业布局等调整相配套的法律法规、指导性意见,为碳达峰、碳中和目标的实现提供法律、制度方面的保障。

传奇背后

——中国经济怎么看之四十四

杨朝英

3月31日,华为公布了2020年经营业绩:销售收入8914亿元,研发投入高达1418亿元。

观察一国经济,企业家是重要指标。当下,中美两国经济中,有两个人已经成为活着的传奇:中国任正非,美国巴菲特。

巴菲特比任正非大14岁,在创业领域,已经是两三代人的差距。两人从事的行业迥异,一个做通信,且对前沿科技着迷,一个做投资,直言不懂技术;气质也不同,一个雷厉风行,一个给人的印象偏保守。

不过,有意思的是,两人在决定其前途的关键票赋上,却有惊人相似。

他们都是坚定的爱国者,即便受到美国全

力打压,任正非最关心的依然是中国教育。在他的价值排序中,国家利益永远是第一位。他在接受媒体采访时,也竭力劝阻消费者,不要把华为公司的兴衰当回事,“不能说用华为产品就爱国,不用就不爱国。华为产品只是商品,如果喜欢就用,不喜欢就不用。”最重要的是国家要继续保持开放、创新。巴菲特在20世纪90年代就提出一个观点,并且一直在践行:没有人能靠做空自己的祖国成功。

他们都是长期主义者。任正非20年前就预判中国在通信领域会产生全球领先的公司,并且为可能出现的技术封锁做准备。为了研究一项新技术,在华为的研发体系中,可以允许相关项目团队几年没有成果。在他们的奖励机制里,不仅“蓝军”这样的组织同一线团队享受同样的奖励

水平,而且还会根据市场效果,对一些创新给予追加奖励。此外,任正非坚持战略目标聚焦,“我们是几十年对着一个城墙口冲锋”,巴菲特的价值投资理念,核心是找到一家真正好公司,重金投入,并且伴随他不断成长。他对中国科技公司比亚迪的投资,就是一个典型。

他们都找到了实现理念的方式。如易行难。任正非在20世纪90年代,开始把公司股份从几位创始人手中,向一线、骨干员工转移。进入21世纪,为了实现对全员有效激励,同时,防止外部资本对公司长期战略执行造成干扰,任正非一面坚决抵制上市冲动,一面把全员持股机制与奋斗者为本的企业文化相融,实现了一次组织体系的全面创新。巴菲特为了防止投资人干扰决策,并没有采取华尔街流行的基金模式,而是打造了一家公司型投资组织。任何投资人即便对投资结果不满意,也只能把手里的股票进行转让,并不能从巴菲特手中进行资金赎回。这个看似细微的差别,让巴菲特得以坚持自己的理念,并且获得了巨大的投资成功。

这些,可能也是两位商界翘楚,带给世人的另一种财富。

苏伊士被“卡脖子” 全球消费者“吃药” ——导致全球贸易“梗阻”,一艘货柜轮就够了?

本报记者 崔吕萍



“长赐”号被阻苏伊士

当“长赐”号卡住了苏伊士的“脖子”,敏感的研究机构每天都在打算盘。

德国保险公司安联最新研究显示,搁浅导致的苏伊士运河封锁或使全球贸易每天损失60亿至100亿美元。

此前有日媒报道称,这一搁浅事故影响巨大,仅苏伊士运河局每天损失的通行费就超过15亿日元(约合1亿元人民币),而最有可能成为赔偿责任方的将是“长赐号”的船东——日本正荣汽船公司。敏感的还不止研究机构,事实上,从3月23日搁浅,到3月31日中午已有285艘货船顺利通过运河,每天都有人算着。苏伊士运河被“卡脖子”的日子里,全球贸易“梗阻病情”的严重性,以及后续“治疗”的难度,说白了,苏伊士“卡脖子”,后果要全球消费者跟着“吃药”。

全球贸易供应链,就这样被一条货柜轮“撼动”了?“黑天鹅”起飞,“蝴蝶效应”远比想象的要严重。

是意外吗?

苏伊士运河,在埃及贯通苏伊士地峡,沟通地中海与红海,提供从欧洲至印度洋和西太平洋附近目的地的最近航线。1869年通航,其间航道被多次修缮。世界使用最频繁的航线之一,占据全球海上贸易份额的12%,是亚欧之间最繁忙的石油、精炼燃料、谷物和其他贸易路线之一。

由北向南,苏伊士运河水面宽度为345米至280米,有人曾形象地将苏伊士运河的形态,约等于为人胸椎与胸骨间纵隔膜形态,位置相似,重要性更相似。

苏伊士运河最大船舶吃水允许值18.90米,最大吨位21万吨;而本次搁浅的“长赐”号货柜轮长约400米,宽59米,重22万吨。

意外或许不是意外,但蝴蝶效应已经发酵。

比如,事件造成了部分亚欧贸易航线被迫中断。欧洲市场上日用百货、电子产品等商品价格上涨,欧洲汽车制造商因零部件库存不足而面临生产压力。

比如,国际原油市场为之波动。中东地区出口到西欧的石油,有70%通过苏伊士运河运输。受此影响,造成3月24日国际油价大涨近6%。

再比如,其影响了亚欧航线准点率,除了目前被迫积压在苏伊士运河的船舶,那些已经确定船期但还没有装载的船舶,也因此错过受载期。据上海航运交易所发布数据,2021年2月亚欧线到离港准班率指数为18.75%,此次事件使这一数据进一步下挫,并将大大提高未来一段时间欧洲港口拥堵的风险。

近,中,远期看影响

“本次货轮搁浅事件,之所以造成如此重大的影响,内在因素不容忽视。”全国政协委员、交通运输部科学研究院副院长兼总工程师王先进这样说。

在王先进看来,问题有三。

一是凸显全球性物流节点重要性。作为全球极其重要的国际航运水道之一,苏伊士运河的通过能力决定着全球12%的贸易量,通过相关数据测算,全球约15%的货船、27%的集装箱货物、8%的油品、3.7%的矿石金属和2.7%的煤炭要经过苏伊士运河运输,堵塞一周就意味着28.5万个集装箱延迟交付,对全球贸易造成约28亿美元的损失。

二是疫情后的国际海运通道韧性不足。从去年下半年开始,受疫情影响的国际贸易开始缓慢复苏,但仍有很强的脆弱性,与之相应,国际海运市场因货物积压、需求增加、空运转海运等因素影响,运价指数一度暴涨84.8%,全年平均同比增长19.5%,并出现一箱难求的景象,呈现出很强的供需不均衡。

三是安全应急能力不足。苏伊士运河水面宽度约在280—345米之间,运河深度为22.5米,允许最大船舶吃水为18.90米,允许最大吨位为21万吨。而“长赐”号约长400米,宽59米,重22万

吨。显然,该轮重量已超过运河通航最大限制,因而该轮在运河内航行本就具备一定风险。此外,在搁浅事件发生后,应急预案考虑不周,对遇困船舶救援措施不够有力,救援设备配备不足,都导致了堵航时间的延长。

“这个问题要分近期、中期、远期来看。”在接受我们采访时,全国政协委员、中国投资有限责任公司原总经理屠光绍这样表示。

屠光绍认为,近期看,巨轮搁浅,给全球生产、流通、消费、物价都带来了影响,可能是石油价格的上涨和地方政府短缺,这些问题需要在通航之后慢慢消化。

中期看,“长赐”号搁浅算得上巨型“吞金兽”,受损失的方面肯定要讨个说法,由此引发的一系列矛盾纠纷、官司责任认定、赔偿细则,以及其中需要很多认证和国际关系的协调,需要花费不少时间。

长期看,全球航运体系需要反思,苏伊士运河的地理位置优势毋庸置疑,替代运输又牵一发动全身,要考备胎和替代方案,如果永远是“千军万马过独木桥”,也不稳妥。

“同样,这次事件给全球产业链、供应链上所有环节,包括中介服务机构,比如银行、信用担保机构、保险机构、海事机构,都带来了影响。政府主体也要思考,要如何做好管理、保障通航安全。”屠光绍这样说。

我们怎么办?

苏伊士“卡脖子”事件,说明了保障国际海运通道安全的重要性。我国是世界第一贸易大国和全球第一海运贸易国,2020年货物贸易进出口总额达到32.16万亿元,约占全球贸易总额的13%,海运贸易量达到28.79亿吨,约占全球海运贸易量的25%。

“在更为严峻的国际政治经济形势下,需要围绕服务‘一带一路’建设和外交经贸发展大局,聚焦国际海运建设重点领域和关键环节,全方位提升海运通道韧性。”为此,王先进给出4条建议。

一是完善全球海运服务网络。增加对东南亚、中东欧地区的运力投放,优化西向和南向海上航线,加快布局东非、西非、南美、极地等区域航线,加密西欧、地中海网络节点,拓展以在境外投资的港口为节点的国际航线。大力发展现代海运服务业,集中优势资源,重点打造具有全球竞争力的世界一流国际航运中心。

二是加快提升我国船队运力规模。积极发展原油、液化天然气、粮食、集装箱、商品汽车滚装和特种运输船队。有序发展干散货船队,巩固干散货运输国际优势地位。增加至东盟、非洲和中东的集装箱航线运力,逐渐增加对东南亚、中东欧区域的运力投放。鼓励中远海运、招商局集团等大型航运企业快速提升运力规模,实现我国船队运力规模显著提升。

三是建立集中统一的应急运输指挥协调机制。在国家应急指挥体系框架下设立国际物流供应链保障机构,实体化运行,统一协调指挥全国应急运输资源,精准对接国家应急物流供应链运输需求,形成系统有序、条块畅达、执行有力的工作格局。加强驻外使领馆、海关、运输、金融、各地平台公司及重点企业境外分支机构紧急联动,强化提升应急情境下的境外物流、资金流、信息流、商流等供应链资源整合调配和多部门协同综合保障水平。

四是强化中欧班列战略通道作用。依托中欧班列7国铁路协调机制,加强与沿线国家铁路协作,促进班列运行信息交换,联合编制全程运行图,优化常态化中欧班列组织,完善制定临时作业办法,提高国际铁路物流协作水平。创新班列组织方式,境内按照“干支结合、枢纽集散”原则,发展“枢纽对枢纽”的中欧班列组织方式,境外依托远程货源枢纽开行欧洲到中国的公共班列,组织集结同方向货源共享班列资源。推进国际铁路物流全程盯控,强化应急处理,减少运输拥堵,不断提升其运输效率和服务水平。