

中国企业的全球化竞争刚刚开始

■ 柯银斌

市场经济条件下,中国企业已经历了四十多年的成长,取得了令人瞩目的成效。但从参与全球化竞争来看,中国企业才刚刚开始进入这一阶段。因此,中企迫切需要创新思维和提升能力。

中国企业成长的“四个年代”

2008年,在《冠军商道》一书的“前言”中,笔者提出中国企业成长的“四个年代”:第一是“淘金”年代,从1978年到1991年,中国经济体制从计划经济转向商品经济,中国民营企业开始形成。企业以改变创业者贫困状况为目标,其行为特征是胆子大、脑子灵、行动快,结果是“淘”到财富。第二是“黄金”时代,1992年至2000年左右,市场经济体制开启,市场需求日益增长,中国企业成长加速,企业把目标转向“争创名牌”“产业报国”等,“模仿”是其主要的行为特征:“你做什么,我就跟着做什么”“你怎么做,我也就怎么做”,价格战等表层的、直接的竞争格局形成,市场机制多元化战略成效明显。第三是“炼金”年代,从2001年中国加入WTO开始,中国经济体制与国际规则接轨,从家电行业开始的全行业亏损现象不断出现,大多数中国企业处于“战略迷失”状态,开始被动探索新环境下的企业生存和发

展之道,其目标和行为特征更加多元。优秀企业的经营发展目标与国际化密切相关,其重点在于“修炼”企业自身能力。第四是“真金”年代,中国宏观经济开始低速增长之日,就是中国企业进入“真金”年代之时。目前,中国宏观经济处在中高速增长阶段,中国企业在迈向“真金”年代时,需要做好准备面对未来低速增长之日的到来。

审视全球市场格局 采取针对性战略

从竞争全球化视角来看,中国企业刚刚开始进入全球化竞争阶段。全球化竞争的主要特征表现在:全球化竞争的焦点集中在规则标准上,包括行业类、国际商务类的规则,以及技术类、产品类、管理类的标准。其表现形态是企业品牌价值、核心技术知识产权和规则制定类国际组织中的话语权;竞争的主体主要是中国企业主导的全球价值链与先行跨国公司主导的全球价值链,而不仅仅是单个企业及其价值链;竞争的市场范围体现出全球化特点,市场涉及到世界上主要国家,而不仅仅是某几个国家;竞争的方式主要是战略联盟,而不是单打独斗;竞争的目标主要是利益相关者共同发展,而不是竞争个体利益最大化。

笔者曾与康荣平老师在《中外企业跨国战略与管理比较》中,从先行跨国公司视角对全球市场格局进行了以下描述:其一是“严防死守”的市场,这是先行跨国公司实施归核化战略后留存下来的核心业务和市场;其二是“无心关注”的市场,指的是先行跨国公司所忽视、不会大投入的业务和市场;其三是“被迫放弃”的市场,指的是先行跨国公司主动或被动放弃的业务和市场;其四是新技术带来的新市场。

针对以上全球市场格局,可为中国企业带来成效的国际化战略主要有:针对“严防死守”市场的嵌入战略,即中国企业把自身价值链作为一个价值环节嵌入到先行跨国公司价值链中;针对“无心关注”市场的利基战略,即中国企业专注于某个狭窄的市场空间,通过努力成为全球市场占有率第一的企业;针对“被迫放弃”市场的承接战略,即中国企业收购先行跨国公司的部分业务,并在学习过程中开展全球化经营。

这些国际化战略本质上是在先行跨国公司制定的规则标准框架内进行的,并非严格意义上的全球化竞争。可以看到,在新技术带来的新市场,“严防死守”市场上,除华为外,中国企业很少有所作为,这表明

总体上中国企业还未真正进入全球化竞争层面。

创新国际化思维 提升合作能力

在当前全球经济增长乏力、美国总统特朗普持续升级的中美贸易战等背景下,中国企业主动或被动地提前进入到全球化竞争阶段,这其中大部分中国企业并没有全球化竞争所需要的充分的准备和较强的能力。全球化竞争对中国企业而言无疑是新的课题和挑战。中国企业需要创新国际化思维方式,并且提升与利益相关者交往的能力。

中国企业要提升与东道国利益相关者和国际组织等的交流和合作能力,这将是中国企业参与全球化竞争的关键能力,尤其是与非市场利益相关者和国际组织的交往能力。

“走出去”是中国企业现有的国际化思维方式和战略指导原则。“走出去”主要强调中国企业的产品、技术、人员、品牌、管理、资本走出中国,这方面中国企业已取得一定的成效。为参与全球化竞争,中国企业还需要“走进来”,成为东道国的企业公民;更需要“走上去”,成为全球规则标准的主导者。

(作者系北京大学全球互联互通研究中心高级研究员)



为期四天的第四届中国品牌箱包欧洲展(俄罗斯)9月10日在莫斯科开幕,近50家中国箱包企业的自主品牌产品亮相展会。图为在俄罗斯首都莫斯科,参展商与参观者交流。

新华社记者 白雪骥 摄

●连线自贸区

创新企业加速聚集上海自贸区临港新片区

■ 李姝微

刚刚在2019年世界人工智能大会上斩获“人工智能科技创新成果奖”的忆芯科技有限公司将其“忆芯存算一体类脑芯片研发中心”项目带至临港。

在忆芯科技有限公司首席架构师孙唐看来,临港新片区提出的“投资自由、贸易自由、资金自由、运输自由、人员从业自由”的“五个自由”颇具吸引力。

孙唐表示,“自由”的临港新片区不仅有利于吸引更多的高端技术人才汇聚于此,亦有利于企业的长期发展。加之临港新片区在税收政策与行政管理上的优势,“能够真正助

●国际商情

哈萨克斯坦希大幅提升小麦对华出口

国际文传电讯社努尔苏丹近日报道,哈萨克斯坦总统托卡耶夫近日在京出席中哈企业家委员会会议时表示,哈萨克斯坦有能力将对华小麦出口从55万吨提升至200万吨。

托卡耶夫表示,农业是哈中最具前景的合作领域之一,中国市场巨大,为哈农产品出口提供机遇。

2019上半年中东地区国际游客数量增长明显

《阿拉伯商业周刊》近日报道,联合国世界旅游组织近日表示,2019年上半年国际游客数量增长了4%,但贸易紧张局势和英国脱欧的不确定因素可能阻碍下半年增长。2019年1月至6月期间,全球旅游目的地共接待外国游客6.71亿人次,比去年同期增加了近3000万。

联合国世界旅游组织声明表示,上半年国际游客数量增长的原因主要是:经济实力强劲、航空旅行价格适中、航线连接增加、签证办理更加便利。但该机构也警告称,英国脱欧、经济指标疲软和全球贸易紧张局势的长期不确定性

哈萨克斯坦已跻身全球前10大小麦出口国之列,2018年对华出口小麦55万吨,未来可将出口规模提升3.5倍,达到200万吨。此外,哈计划每年对华出口食用盐10万吨,并对华出口乳制品、禽肉、牛肉、羊肉、猪肉、面粉、谷物、豆类、油料作物等农产品。哈希望扩大绿色生态食品的生产和对华出口。

已开始对商业和消费者信心产生影响。

全球范围内,中东和亚洲地区的旅游业增长最快。2019年上半年中东地区国际游客数量增长了8%,部分原因是穆斯林斋月期间旅游需求的增加。亚洲及太平洋地区游客人数增长了6%,很大程度上得益于中国的出境旅游带动。不过该机构也指出,中国游客国际旅游支出在第一季度实际下降了4%。该机构认为,美国的贸易紧张局势以及人民币的轻微贬值可能会影响中国游客在短期内的旅游目的地选择。

智利车厘子和三文鱼出口逆境中有佳绩

《金融日报》近日报道,虽然中美两国的贸易战没有休战迹象,在智利贸易不甚乐观的大局下,智利车厘子出口却有例外。由智外交部国际经济关系副部和智出口促进局编制的报告显示,智利的车厘子和三文鱼出口创出佳绩。截至今年7月三文鱼出口额达30.75亿美元,最大目的市场有日本、墨西哥、巴西、中国台湾、马来西亚、菲律宾、哥伦比亚、以色列和新加坡。车厘子对上述国家的出口价值为9.71亿美元,极为接近2018年的最高记录。智出口促进局解释说车厘子是在中国家庭中很受欢迎的水果,特别是在中国新年期间。销往印度、阿联酋、沙特阿拉

伯和孟加拉等国的上述产品均达史上最高额。

智出口促进局局长奥瑞恩表示,贸易战正在改变大型国际市场之间的传统贸易模式,智利的非铜出口也不例外。“智出口促进局不断寻求促进出口多样化,不仅在产品和服务方面,而且在目的地市场方面。”他说,以此作为应对贸易战的防御战略之一。

尽管个别产品有所成果,但全球数据显示,智利遭受了中美(两个智利主要贸易伙伴)之间贸易紧张局势的冲击。1月至7月的出口总量与2018年同期相比下降了6.4%,其中非铜类出口下降2.5%。

坦赞铁路将为津巴布韦运输玉米

根据坦桑尼亚主流媒体《卫报》近日报道,近日坦赞铁路、赞比亚铁路和津巴布韦国家铁路与津巴布韦粮食营销委员会签署协议,将坦桑尼亚恩琼贝省和松梭省的17000吨玉米运往津巴布韦。货物将在9月下旬开始起运,计划在三个月内运输完毕。坦赞铁路负责人表示,铁路局已调拨100多节货厢投入运输,其他两条铁路也相应调拨了100节货厢,他们有信心

在规定的时间内完成运输。如果运输顺利,坦桑尼亚还将继续向赞比亚运送83000吨玉米。

在今年5月份对津巴布韦的国事访问期间,马古富利总统表示,坦桑尼亚将向津巴布韦出售70万吨玉米,以缓解该国的粮食短缺问题。2018年,坦桑尼亚共收获1680万吨玉米,而该国内需求量为1350万吨,尚有330万吨玉米可供出售。(本报编辑部综合整理)

稳外贸 福建“掘金”东盟欧盟

在贸易保护主义抬头的不利条件下,对于经济外向度较高的福建来说,“稳外贸”正成为其加快高质量发展的重要前提。

厦门海关公布的数据显示,今年前8个月,福建省外贸进出口8614.9亿元人民币(人民币,下同),同比增长5.6%。其中,进口3136.6亿元;出口5478.3亿元,同比增长10.1%。

福建外贸缘何承压前行、逆市上扬?具体分析可见,福建正加大力度“掘金”东盟和欧盟。今年前8个月,福建省对东盟进出口1572.8亿元,增长13.1%;对欧盟进出口1247.7亿元,增长10.4%;对美国进出口1184.4亿元,下降11.7%;三者合计占同期福建省进出口总值的46.5%。

这一思路在刚结束不久的2019厦门国际投资贸易洽谈会上也得以体现。短短5天时间内,福建密集与德国、奥地利、印尼、菲律宾等多个欧盟、东盟国家举办商务对接。

印尼是福建在东盟的第一大贸易伙伴、第四大外资来源国和第一大投资目的地。于9月8日在厦门举办的中国(福建)—印尼双向投资合作推介会上,福建省商务厅厅长吴南翔说,希望通过扩大双向贸易往来、拓展产能、投资与海洋合作,推动福建与印尼的经贸交流合作向更大规模、更宽领域、更高层次迈进。

去年以来,福建稳外贸政策持续发力。自去年8月到今年5月,福建密集出台稳定和促进对外经贸发展36条措施、9条补充措施和16条加力加码措施,着力培育经营主体、发展新业态新模式、加强品牌建设、支持参加优质境外展、加大信保与金融支持、提升贸易便利化等。同时,对受到中美贸易摩擦影响的企业,根据受影响面比例不同,实行分类辅导。

福建官方今年明确,扩大福建省优势产品出口,提升一般贸易出口产品附加值,促进加工贸易产业链升级,推动出口市场多元化,深度开拓一批区域重点市场,引导企业建设福建商品海外仓、境外组装转口基地。

经济专家受访时认为,深耕东盟和欧盟,将有利于推动福建出口市场多元化,稳住福建出口的基本盘。

同时,相比传统外贸的低迷,跨境电商发展势头正盛。福建纵横网络副总经理李聪说,从批发贸易走向跨境零售,这是未来的趋势,将解决中小企业和个体工商户使用一般贸易方式出口的难题。

目前,福建已发布推进“丝路电商”发展的11条措施,包括争取率先试点、创新电商发展方式、加快拓展物流通道等。

福建农林大学管理学院教授戴永务认为,打好探索新市场、新贸易方式“组合拳”,将推动外贸大省福建实现外贸提质增效、行稳致远。(龙敏 黄咏绸)

中欧班列:“钢铁驼队”拉动全球供应链再造

■ 顾阳

从2011年重庆发出第一列“渝新欧”中欧班列算起,中欧班列已开行了9个年头。9年来,中欧班列应中欧投资贸易不断扩大而生,随“一带一路”建设推进而壮大,已成为共建“一带一路”的重要公共品牌之一,被誉为丝绸之路上的“钢铁驼队”。

专家表示,中欧班列作为新时代推动共建开放型世界经济的一个有力注解和切实行动,对于释放亚欧陆路物流和贸易通道的潜能、扩大沿线国家和地区开放空间、催化国际供应链改造及构筑国际贸易新格局,将产生重要而深远的影响。

作为国际陆路运输的新型组织方式,中欧班列是目前我国与“一带一路”沿线国家联系最为紧密的路径,也是推动“一带一路”建设落地实施的成熟典范。

中国宏观经济研究院对外经济研究所副研究员杨长湧表示,随着大运能、快速度的铁路运输大规模建设,内陆国家和地区逐步缩短了与沿海港口之间的时空距离,获得了宝贵的发展机会。其中,中欧班列功不可没。

中欧班列目前已基本形成了经4大口岸进出的3条物流通道,其终端又细分形成了70条班列运输线路。通过加强对境外节点及网络的建设,许多中欧班列平台企业基本实现了由单一线路向“1+N”服务网络的转变,不断壮大的“钢铁驼队”,正源源不断地为目的地国家和地区送来所需商品。2018年年底,通过中欧班列完成的进出口贸易总额约860亿美元。

截至今年6月底,中欧班列已

累计开行近1.7万列,年均增长133%;国内开行城市达62个,境外到达16个国家53个城市。与此同时,班列开行质量显著提升,回程班列已达99%,基本实现“去一回一”。

随着越来越多国家响应并参与到“一带一路”建设中,欧亚物流大通道沿线的基础设施不断完善,越来越多的货物搭乘着“钢铁驼队”来到目的地,中欧班列的溢出效应正得到持续释放。

来自国家信息中心“一带一路”大数据研究所的分析显示,近5年来,中欧班列运载的出口货物货值占我国对班列通达国家出口额的比重持续增长。在国际贸易增速总体放缓的大背景下,我国对“一带一路”沿线国家和地区的外贸进出口却逆市上升,已成为我国

外贸的一大亮点。

中欧班列还带来了我国与“一带一路”沿线国家和地区经贸往来的提质增效。据海关统计,中欧班列货源品类涵盖了IT产品、整车及零部件、通讯设备、服装鞋帽、医药器械等数十个大类,沿线国家民众享受到了质优价廉的商品。

“一带一路”倡议源于中国,但机会和成果属于世界。中欧班列作为“一带一路”建设的重要内容,始终遵循“共商、共建、共享”的原则,积极探索构建陆上贸易国际新规则,在优势互补中实现互利共赢。

作为一种新型的国际铁路物流运输组织方式,中欧班列的发展离不开对多边规则和协调机制的创新。

重庆在“渝新欧”开行之初,就与沿线相关国家的铁路部门建立了

“五国六方”铁路联席会议制度,成立了“四国五方”合资平台公司,以资本为纽带,有效调动相关各方参与中欧班列运营的积极性。

首届“一带一路”国际合作高峰论坛期间,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰、俄罗斯等七国铁路部门联合签署了《关于深化中欧班列合作协议》,进一步完善了国际铁路协调机制。

更重要的是,以陆上贸易为抓手推动更高水平的扩大开放,已成为各方共识,未来有望激发出更大的发展潜力。杨长湧表示,通过将陆桥运输链条与沿线国家生产贸易系统的深度融合,中欧班列将逐渐改变“一带一路”沿线生产贸易格局,并在一定程度上加快促成全球供应链条的再造。