与一带一路国家孕育服务贸易合作新契机

■ 孙瑾

习近平主席在2021年中国国际服务贸易交易会全球服务贸易峰会上的致辞中指出，中国将扩大合作空间，加大对共建“一带一路”国家服务业发展的支持，同世界共享中国技术发展成果。这体现了自2013年“一带一路”倡议提出8年来，我国秉承的和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢的理念，以及一直贯彻建设开放、包容、均衡、普惠的区域经济合作架构的决心，说明了“一带一路”倡议一直在努力推进，坚持利益共享。其中，本届服贸会致辞上提出的“同世界共享中国技术发展成果”深刻体现了中国构建人类命运共同体的时代精神，从基础设施建设到技术信息共享，中国切实解决“一带一路”国家经济发展的难点和堵点，增添共同发展新动力，践行人类社会同命运、共发展的伟大实践。随着“一带一路”从谋篇布局的“大写意”阶段转向精耕细作的“工笔画”阶段，共建“一带一路”国家服务业发展是当前阶段的重点，顺应了世界多极化、经济全球化、文化多样性和信息技术应用增多的趋势。中国“十四五”规划中也指出要推进实施共建“一带一路”科技创新行动计划，建设数字丝绸之路、创新丝绸之路。

服务贸易成为全球经济增长新亮点，有三方面的原因：一是服务贸易类别多样化发展。过去服务贸易主要分为三块业务——旅游、运输和其他商业服务，现在从传统服务贸易向新型服务贸易创新升级，服务贸易中的电信、科技、文化、医疗、金融、教育等新兴服务业占比越来越高，此外还涵盖建筑工程等众多领域。根据商务部统计，2021年上半年中国与“一带一路”沿线国家承包工程完成营业额2546.7亿元，占全国对外承包工程的57.9%。发展“一带一路”服务贸易合作，可以在文化交流、旅游、招商投资、科技创新与孵化服务等行业探索更多合作机会。

二是服务贸易新业态蓬勃发展。全球疫情加快了可数字化服务贸易的发展。2020年受疫情影响，中国服务进出口6617.2亿美元，同比下降15.7%，但降幅低于全球3.5个百分点。服务贸易新业态新模式蓬勃发展，可数字化服务出口占比超过50%，数字内容出口迅速扩大，中国连续7年稳居全球服务外包第二大承接国。数字技术发展应用将极大降低国际贸易成本，特别是服务业的贸易成本，很大程度改变了服务不可贸易、难贸易的局面，可数字化服务贸易在全球价值链中的收益比重不断增多，是未来贸易发展的新引擎。

三是服务贸易机制平台较快发展。据商务部统计，目前我国已与“一带一路”沿线的15个国家建立了贸易畅通工作组，此外还建立了14个服务贸易合作机制，积极发展“丝路电商”，与22个伙伴国推进双边电子商务合作机制建设。2021年8月26日起，我国首张服务贸易负面清单——《海南自由贸易港跨境服务贸易特别管理措施（负面清单）（2021年版）》施行，建立健全了跨境服务贸易负面清单管理制度，与国际通行规则相衔接的制度体系和监管模式已逐步构建和完善。

中国与“一带一路”沿线国家孕育服务贸易合作新契机。在疫情时期，中国仍坚持办好中国国际服务贸易交易会、中国国际进口博览会、中国进出口商品交易会等展会，创新发展服务贸易，正是意识到服务贸易发展的新亮点、新趋势和新契机。中国与“一带一路”国家服务贸易合作空间的潜力较大，尽管发展中国家服务业发展普遍相对落后，但是在当前数字经济发展时代，具有一定的后发优势。因此，抢占发展先机、扩大合作空间是发展中国家参与新的全球治理与经贸合作的重要实践，中国的5G技术确实可以为“一带一路”国家带来发展新动能。“一带一路”服务贸易合作不仅可以支撑货物贸易和投资合作，还可以为沿线国家人民提供更多直接交往的机会，促进“一带一路”地区的产业全面发展。未来我国与“一带一路”周边国家在数字音乐、影视、游戏、动漫、电子出版等文化服务领域，保险与养老金等金融服务领域，平台类APP与软件等信息科技服务领域以及数字教育、数字医疗、数字物流等服务领域都可以展开深度贸易合作。中国坚持用和平、发展、合作、共赢的“金钥匙”，破解当前世界经济、国际贸易和投资面临的问题，与“一带一路”国家和地区共同抓住机遇，共创更加美好的未来。**（作者系中央财经大学国际经济与贸易学院副教授）**

中企海外用工应严格遵守投资国法律

■ 本报记者 **刘国民**

推进本地化和妥善处理好海外用工事宜是企业对外投资绕不开的重要事项。“从部分中资跨国企业的管理和经营模式来看，他们对‘本土化’认识不足，或缺乏具有全球视野、跨国管理经验和跨文化管理能力的国际化人才，企业没有完成向跨国公司的角色转换，在异国他乡还是照搬国内的办法，在企业治理结构、决策机制、内部部门设置、企业文化建设等方面均不能与当地有效融合。”在广东省商务厅日前举办的“广东省境外企业安全生产宣讲会——海外用工风险防范专场”上，广州友方国际劳务有限公司总经理毛晓玲说。

在工作中，毛晓玲协助企业解决劳务属地化管理和赴海外劳务人员的薪酬、劳保福利、个税等问题。在她看来，由中国总部向境外子公司外派劳务人员的模式下，劳务人员入职于中国总部，然后由中国总部派驻到境外公司工作。劳务人员的薪资由中国总部或境外公司发放。劳务人员劳动关系归属于中国总部。“派往海外的劳务人员一般是采用集中休假的方式，即连续工作半年左右无休，然后回国休假数月，再派到海外。如果企业的劳动合同中没有列清楚有关条例，有可能因此与外派的劳务人员发生纠纷。我们建议，即使劳务人员在海外，也要办理好社保手续。”毛晓玲说。

那么从投资国当地招聘劳务人员（外籍劳务人员）可能遇到哪些风险？毛晓玲说，从成本和便利性的角度分析，中资跨国企业应充分利用投资国当地的劳务资源，在投资国当地招聘劳动力。此种人力资源模式下，企业在招聘、解除劳动/劳务合同的过程中均应严格遵守投资国当地的法律规定。应注意，投资国当地的劳动法律与我国的劳动法律存在较大差异，中资跨国企业应提前向当地的专业律师咨询，并请当地律师协助制定合规的人力资源管理方案，避免因违反投资国当地的法律规定而引发法律风险。

以东南亚的越南为例，毛晓玲介绍说，在东南亚，还没有在劳动法上定义“劳务派遣”这项用工方式，因此，所有的劳务人员都是与用工方直接签订劳动合同。“《越南劳动法》在劳动争议解决方式上多了一项调解，且调解为前置选项，调解不成的可选择仲裁或诉讼。与国内相比，这种争议解决方式更为缓和。按照《越南劳动法》，使用10名以上劳动者的企业必须建立基层劳动调解委员会。”毛晓玲说。

国际商情

上半年全球电动汽车销量猛增160%

据美国《福布斯》双周刊网站近日报道，西班牙卡纳利斯咨询公司的数据显示，2021年上半年，全球电动汽车销量同比增长160%，达到260万辆。这是全球汽车业正在转型的最新迹象。卡纳利斯咨询公司称，电动汽车销量的增幅超过了全球汽车市场总体销量的增幅，后者为26%。该公司称，随着许多市场放松了与新冠疫情有关的限制措施，且汽车制造商克服了零部件短缺的问题，汽车需求有所恢复。该公司指出，汽车总体销量仍低于疫情前的水平。据调查，中国仍是世界上最大的电动汽车市场。特斯拉在中国的成功促使中国汽车制造商扩大了电动汽车业务规模。卡纳利斯咨询公司称，埃安、比亚迪、理想、蔚来和小鹏等品牌的电动汽车热销，但五菱宏光的MINI EV最畅销。

联合国粮农组织：8月全球食品价格上涨

联合国粮食及农业组织近日发布的最新月度报告显示，8月全球食品价格指数在经历了连续两个月下跌后再度上扬。报告显示，受食糖、植物油及谷物价格强劲涨势推动，8月粮农组织食品价格指数为127.4点，环比上涨3.1%，同比上涨32.9%。其中，食糖价格指数环比上涨9.6%，植物油及谷物价格指数分别环比上涨6.7%和3.4%。相比之下，乳制品及肉类价格指数波动较小。粮农组织发布的另一份报告预计，今年全球谷物产量将比上年增长0.7%，达到27.88亿吨，较7月预测有所回调。报告指出，全球谷物供应仍处于相对充足的水平。

韩国8月出口同比增长34.9%

据韩联社报道，韩国贸易部近日发布的数据显示，得益于对芯片和汽车的强劲需求推动，韩国8月出口同比增长34.9%。这是韩国出口连续10个月保持增势，也是连续6个月保持两位数增幅。数据显示，韩国8月出口额达到532亿美元，创下历年同月之最，同比增长34.9%，较7月份29.6%的增长加速，但增幅略低于经济学家平均预期的35.7%。8月份，韩国进口增长了44%，达到515亿美元，韩国8月贸易顺差为16.7亿美元，这已经是韩国连续16个月实现贸易顺差。按出口产品品类划分，8月有15大出口主力品类均实现两位数增长。其中，半导体、石化产品和汽车出口分别增长43%、81.5%和16.9%。具体来看，半导体8月出口额117亿美元，创今年之最；石化产品出口额为49.8亿美元，创历年单月最高；无线设备、生物保健产品和二次电池的价格分别上涨了62.2%、17.1%和10.9%。

（本报综合整理）

近年来，江苏省南通市突出创新核心地位，将加快推进智能化技改作为服务重特大项目建设、带动高质量发展的重要抓手，大力推进物联网、大数据、人工智能等新一代信息技术与制造业深度融合和企业制造装备升级改造。目前，南通市拥有江苏省级智能车间71家，市级智能车间101家。图为工作人员在南通市一家获评“江苏省示范智能车间”称号的灯具装配车间装配LED路灯。中新社发　**许丛军　摄**

记者观察

为外企溢出经验创造更自然的生存环境

■ 本报记者 **刘国民**

近年来，国家和地方层面不断优化营商环境，努力为在华外资企业创造更好的发展条件。与此同时，中企实力、中国经济发展水平也都早已告别了承接外资代工型垂直分工的阶段。现在的中企无论是管理水平还是研发实力都有了很大的进步。在部分行业如保险业、互联网业、家电行业，部分中企的实力和竞争力甚至反超外企，一些企业，如海尔早已超越了当年的外企“师父”利勃海尔，成为了享誉中外的知名品牌。

在上述两大背景下，中国和中企，在看待外企的先进技术和管理经验时，无论从实力上还是心态上，都已经更从容也更自然。怎样理解这种“从容”“自然”？其实可以从两方面稍作诠释。

一是改革开放以来，国家和地方在吸引外资和改善营商环境的长期努力中，越来越了解外资企业对中国营商环境的诉求和期待。这其中就包括，我国充分理解了外企对于保护自身核心竞争力的谨慎心态和行为。一家在他国投资的企业，远离母国，面对不确定的环境，会更加本能地想要保护好最重要的东西（比如先进技术和成熟管理经验）。针对外企普遍比较关心的知识产权保护和技术转让议题，我国不仅加大力度保护知识产权，而且从法律层面明确保护外企技术，反对强制性技术转移。我国《外商投资法》第二十二条明确规定，“国家保护外国投资者和外商投资企业的知识产权”，“技术合作的条件由投资各方遵循公平原则平等协商确定。行政机关及其工作人员不得利用行政手段强制转让技术”。二是原先那种外企和中企之间在先进技术和管理经验方面差距巨大，决定了中企只能单向地、大量地向外企学习的阶段已经过去了。现在的中企听到、看到外企的先进技术和管理经验时，虽仍然需要虚心学习，但已不再神话外企的技术和经验，也不再过分依赖外企技术和经验，而是结合自身实际地取长补短。所以现在的中企在这一议题上也更加从容自然。

既然已经如此从容自然，那么怎样进一步让外企在实际业务中继续多溢出一些技术和经验给中企，而不是绷紧神经且步步谨慎？

首先要把中国官方和企业界对待外企技术和经验的从容自然心态，多传递给外企，进一步增强外企的安全感、轻松感。比如，地方在制定吸引外资政策和进行相关宣介时，不用过多地使用“学习先进技术和经验”“以某某换技术”之类的提法，而是要多使用一些更中性、更平和的表述。尽量不让外企感到招商引资合作方正在制定计划、有步骤地拿走我的先进技术和经验，而是要让外企觉得，“中国企事业单位没有一直惦记我的技术和经验”，而是与我合作共进。

其次，自强是硬道理。当年中国的某些汽车企业在和外企合资时走过弯路，因为合资车型销售火爆而弱化了自主研发，结果导致自身的研发能力渐趋削弱成了短板。而今，当我国企事业单位技术研发水平明显提高后，不少外企开始乐意和中国高校、科研院所合作开展技术研发，这也从侧面印证了这些年中国科研水平的空前进步。所以，无论到何时，不管外企是严格限制对中国企事业单位的技术溢出，还是愿意和中国企事业单位进行技术合作，中国的企事业单位都要有自立自强、把命运掌握在自己手中的精神，持续提升自主创新和自主研发水平。这才是中企安身立命的根本所在。牢记这一点，中企面对外企先进技术和管理经验时，才能更自信从容，外企的感受也会越来越平和自然。

2025年，基本建成西部陆海新通道

■ 廖睿灵

到2025年，基本建成经济、高效、便捷、绿色、安全的西部陆海新通道。东中西三条通路持续强化，通道、港口和物流枢纽运营更加高效，对沿线经济和产业发展带动作用明显……国家发展改革委会同商务部、交通运输部、海关总署、国铁集团近日印发《“十四五”推进西部陆海新通道高质量建设实施方案》（下称《方案》）。在发改委日前举办的新闻发布会上，相关负责人就有关情况进行了介绍。

加快补齐基础设施短板

西部陆海新通道位于中国西部地区腹地，在区域协调发展格局中具有重要战略地位。近年来，西部陆海新通道建设保持强劲增长态势，运行质量效益显著提升，基础设施网络持续完善，综合服务功能不断增强。

不过，随着通道建设不断深入，沿线运输量不断增长，现有瓶颈“卡脖子”效应愈发明显，原有的工作力度和进度难以适应通道高质量发展需要。“《方案》提出重点围绕主通道和重要枢纽，有针对性地进一步加快补齐基础设施短板，力求全面提升通道运行效率和能级。”国家发改委基础司副司长周小棋说。

具体而言，《方案》明确了三方面实施目标。

主通道畅通高效。铁路西线基本贯通、中线能力扩大、东线持续完善，公路瓶颈路段全面打通，以铁路为骨干、高等级公路为补充的干线运输能力大幅提升，铁海联运集装箱运量达50万标箱，跨境铁路班列达2000列。

港航能力显著增强。北部湾国际门户港、洋浦区域国际集装箱枢纽港设施功能、服务配套全面完善。国内国际航线网络进一步加密，新增国际航线10条以上。北部湾港、洋浦港集装箱吞吐量分别达到1000万、500万标箱，其中外贸箱吞吐量分别达到200万、100万标箱。

通道经济初具规模。通道物流和运营组织中心高效运行，区域统一大市场初步建立，多式联运“一单制”取得新进展，通关便利化水平和物流效率大幅提升。

提高通道运输组织与物流效率

“南向铁海联运、国际铁路联运是目前西部陆海新通道最主要的物流通道，保障这条物流通道的畅通无阻对于支持南向物流发展，推进西部陆海新通道建设，促进西部陆海新通道和‘一带一路’的无缝衔接具有重要意义。”海关总署综合业务司副司长王侃说。

重庆市口岸物流办副主任肖文军介绍，重庆现已形成铁海联运班列、跨境公路班车和国际铁路联运班列三种主要的通道物流组织方式。截至7月底，重庆经西部陆海新通道累计运输超22万标箱，货值400亿元，运量、货值均占通道全线30%以上。物流网络辐射106个国家和地区308个港口。

围绕提高通道运输组织与物流效率，《方案》提出大力发展铁海联运和国际班列班车，优化铁路运输组织；优化航线航班组织，加强港航协调和海运组织；加强通道协同联动；共建共享运营组织平台；培育多元化通道运营企业等。

“目前，运行组织面临的主要矛盾是如何结合通道腹地经济条件和区位特点，创新物流模式，更好提升重点业务服务水平。”周小棋表示，此次《方案》明确了重点努力方向，为全面提升通道总体运行效率提供了指引。

着力降低成本和优化服务

近年来，通道沿线国际贸易“单一窗口”应用范围不断拓展，“一单制”试点逐渐铺开。但运输成本高于中东部地区、专业化服务水平不高等问题仍然存在。对此，《方案》着力降低成本、优化服务，提出重点做好五方面工作：

一是着力降低通道运行成本。全面清理收费环节，完善口岸收费目录。二是深入推进“一单制”。加强铁路与海运规则对接和单证衔接，拓展国际贸易和金融增值服务。三是培育发展专业化物流服务。完善沿线国家骨干冷链物流基地布局，发展国际海运集装箱冷链运输。四是推进口岸功能升级。有序推进口岸扩大开放和对外开放验收，提升各口岸通行能力。五是提高通关便利化水平。加强信息平台对接，完善便捷通关政策。

“西部陆海新通道运输涉及海运、铁路、公路、港口、内陆堆场等多个承运主体和运输环节，影响全程运输成本的因素很多。”国铁集团货运部副主任董晖说，为支持西部陆海新通道高质量发展，国铁集团给予了通道内铁路运输普遍运价优惠。今年1—8月，累计降低物流费用约2亿元，其中运费优惠约1.8亿元，有效降低企业物流成本。

“国铁集团将继续给予新通道班列优惠运价，维护班列价格稳定。我们也希望各方共同加大支持力度，综合施策，降低全程物流成本，提升西部陆海新通道竞争力和可持续发展能力。”董晖说。