

北京“两区”建设促进文化产业扩大开放

■ 本报记者 刘禹松

8月的北京骄阳似火,坐落于北京王府井商业街区最北端的嘉德艺术中心内却分外清凉,吸引不少游客前来“打卡”。作为嘉德集团的总部,嘉德艺术中心也是亚洲首个“一站式”艺术品交易服务平台,集艺术展览、拍卖、教育、书店、保管库等功能为一体。

8月18日,一场名为“永恒慕夏——线条的魔术”特展正在这里举行。慕夏是19世纪的装饰艺术大师,被誉为“海报艺术王子”“现代平面设计之父”。展览上近300件真迹画作及“慕夏风”珍贵作品,以5大单元的形式回望其丰富传奇的一生。

当天,嘉德艺术中心副总经理王彤在接受《中国贸易报》记者采访时表示,作为目前国内最大体量的慕夏作品境外引进展览,“永恒慕夏——线条的魔术”特展在京落地,正是得益于企业在“两区”(国

家服务业扩大开放综合示范区和北京自由贸易试验区)建设中享受到的政策红利。

嘉德艺术中心地处由故宫、王府井和隆福寺构成的北京市东城区文化金三角内。这里对望中国美术馆,近邻新文化运动标志北大红楼、北京人民艺术剧院、商务印书馆、三联书店、中法大学旧址等文化历史建筑。

王彤介绍:“受益于‘两区’建设更加开放的政策环境,依托于自贸区 and 综合保税区功能优势,‘区内仓储+区外展拍’等文化保税业态开展顺利,文化艺术品通关效率大大提升。特别是‘关税保证保险’新型担保模式,为企业大大缓解因押保带来的资金压力。”

据了解,关税保证保险是由具备资质的保险公司为企业提供关税担保,在货物通关时,凭借“一张保单”即可享受“先放行后缴税”的

便利。这是我国首例被保险人是政府机关的保险产品。简单地说,作为投保人的进出口企业一旦未按海关规定缴纳关税,相关保险公司就需要按照保险合同的约定,向海关赔付投保人应缴纳的税款。2018年11月,关税保证保险正式在全国实施,目前已有中国人民财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司和中银保险有限公司等参加试点。

“作为一家文化企业,嘉德艺术中心在2019年举办展览时率先使用了关税保证保险业务。而在此前,我们通常都是先向银行缴纳一定金额的保证金,再由银行开具保函。关税保证保险业务为我们减轻了不少负担。”王彤说。

2021年,北京海关探索创新综合保税区内国际高端艺术品担保监管模式。优化艺术品出区展示交易业务中担保及延期审批环节,将

总担保期限从6个月延长至2年,办理延期手续时,保税展示交易货物不再要求回区。开展艺术品保税存储的,在综合保税区与境外之间进出口货物的申报环节,海关不再验核相关批准文件。同时,北京海关还精简国际展览品检验检疫流程,暂时进境展览品可免于检验,对人强制性认证展览品实施备案管理,可免于提供强制性认证。

也是在这一年,北京市东城区获批成为第二批国家文化出口基地。中国传媒大学文化产业管理学院教授贾旭东表示,东城区是首都功能核心区,全国文化中心核心承载区,兼具古都文化、红色文化、创新文化和京味文化,集中代表中华民族文化特征和首都文化特质的文化资源禀赋,这些特质也是东城区成为国家文化出口基地的优势。

为了探索文化贸易创新模式,北京东城区重点围绕“两个高地”

和“五个中心”开展相关工作。打造国际艺术品交易中心成为其中的重点。目前,“支持隆福寺地区打造高质量的艺术品服务平台,开展艺术品快速通关及相关仓储等服务”的政策已经落地。

中国人民银行营管部为文化艺术品行业发展提供外汇结算便利的政策支持。北京市文化和旅游局会同北京海关对通过天竺综合保税区出区开展的文化艺术品展览、展示及进出口等经营活动,采取“一证多批”等措施,大幅节省了文化艺术品进境展览逐批办理批文的时间成本。

“目前,嘉德设立保税仓库的可研性报告已经完成,将尽快由相关主管部门提交海关,促成保税仓库在东城落地,更好地发挥国际文化艺术品交流功能,服务故宫、王府井、隆福寺文化金三角建设。”王彤说。

前7个月全国吸收外资7983.3亿元

本报讯《中国贸易报》记者日前从商务部获悉,今年1月至7月,我国实际使用外资金额7983.3亿元人民币,按可比口径同比增长17.3%(下同),折合1239.2亿美元,增长21.5%。

从行业看,服务业实际使用外资金额5989.2亿元人民币,增长10%。高技术产业实际使用外资金额32.1%,其中高技术制造业增长33%,高技术服务业增长31.8%。

从来源地看,韩国、美国、日本、德国实际对华投资分别增长44.5%、36.3%、26.9%和23.5%(含通过自由港投资数据)。

从区域分布看,我国东部、中部、西部地区实际使用外资分别增长15.2%、30%和41.2%。

与此同时,我国对外投资合作也实现增长。1月至7月,我国对外非金融类直接投资4242.8亿元人民币,同比增长4.4%,折合650.6亿美元,同比增长3.6%。其中,流向租赁和商务服务业223.8亿美元,同比增长24.5%;流向批发和零售业、制造业、建筑业等领域的投资均呈增长态势。对“一带一路”沿线国家非金融类直接投资118.7亿美元,同比增长5.1%,占同期总额的18.2%。

1月至7月,对外承包工程完成营业额5302.6亿元人民币,同比增长4.4%(折合813.1亿美元,同比增长3.6%);新签合同额7417.8亿元人民币,同比下降7%(折合1137.5亿美元,同比下降7.7%)。对“一带一路”沿线国家承包工程完成营业额441.4亿美元,新签合同额572.7亿美元,分别占同期总额的54.3%和150.4%。

(宗赫)

上海临港新片区打造世界级产业集群

本报讯 记者20日从上海市政府新闻发布会获悉,成立满3年的中国(上海)自由贸易试验区临港新片区正在加快建设具有较强国际影响力、竞争力的特殊经济功能区和现代化新城。未来将实行更大程度的开放压力测试,在跨境金融、离岸贸易、数字经济等若干重点领域开放上迈出更大步伐。

从2019年8月20日揭牌成立至今,临港新片区累计签约前沿产业项目超300个,总投资超过4200亿元,世界级、开放式、现代化的产业体系正加快构建。

“更加着力于世界级产业集群打造,让先进制造业成为临港新片区发展的重要支撑。”上海市委常委、临港新片区党工委副书记陈金山说,到“十四五”末,临港新片区规上工业总产值将达到5000亿元,年均增速25%。形成智能新能源汽车、高端装备、集成电路三大千亿级产业集群。

临港新片区提出,未来将更加着力于科技研发,让科技创新成为临港新片区发展的内在动力。到“十四五”末,临港新片区将力争引进培育8家以上国际一流的高水平实验室,30家新型研发机构,1000家以上高新技术企业。

推动临港新片区在新起点迈出新步伐,上海市政府制定了《关于支持中国(上海)自由贸易试验区临港新片区加快建设独立综合性节点滨海城市的若干政策措施》。在地方事权范围内,聚焦临港新片区功能打造和项目落地遇到的问题,推出一批针对性强、含金量高的支持政策。

上海市政府副秘书长、上海市发展改革委主任华源介绍,上海将进一步优化临港新片区人才落户政策,赋予临港新片区引进非上海生源应届高校毕业生重点扶持用人单位推荐权。在临港新片区工作的非上海本市户籍人才缴纳个税或社保满1年及以上,在临港新片区限购1套住房,所购住房自合同网签备案满7年后可转让。

(新华社记者 杨有宗)



中国半导体产业投资市场日渐成熟

■ 本报记者 刘禹松

近年来,伴随网络化、信息化、智能化飞速发展,半导体的应用领域不断拓展,在全球经济及社会发展中的重要性日益俱增。贝恩公司近日发布的《中国半导体白皮书》显示,从中长期来看,中国半导体行业投资机会广阔。

白皮书称,目前中国厂商在通讯芯片、模拟芯片与OSD设计、成熟制程制造与封装环节产生较多的营收,而在前端设备和原材料市场处于起步阶段。

贝恩公司全球合伙人、大中华区能源转型业务主席邹娟表示:“半导体芯片是数字经济的核心,是现代化产业发展的基石。当前,在芯片设计环节,中国企业正加速步入快车道,尤其在存储芯片、模拟芯片已形成了一定的竞争力,CPU/GPU/ASIC同样处于快速起步阶段。今后,随着中国主要厂商的产能逐步放量,预计存储芯片的市场地位还会上升,已满足国内存储需求。”

白皮书显示,2020年,全球半导体市场规模已达到3万亿美元人民币,受到数据中心、IoT和NAND存储市场的需求驱动,至2025年,整体市场预计将保持7%的复合增长率。尽管中国在半导体的设计和制造链条中起步较晚,积累相对薄弱,但是,随着半导体相关的产业支持政策频频出台,以及下游的广大市场需求,将促进中国半导体企业迎来新一轮发展。

贝恩公司全球合伙人申文斐指出:“新冠肺炎疫情发生以来,在相关政策支持、广泛下游应用的培育下,中国半导体产业融资

数量大幅上涨,从2018年的263起上升至2021年的498起。在这个过程中,B轮及以后的融资比重增加,投资市场随半导体企业的成长一同成熟。”

贝恩公司认为,展望未来,中国半导体行业有望逐步突破整个价值链。为此,贝恩公司建议,半导体市场主体应积极开展适配与协作,共同推动国产化生态圈,并打造更有韧性的本土供应体系。其次,借助本土优势,及时响应用户客户的需求,锻造与国际厂商差异化的服务能力。最后,关注潜在的收购机会,垂直整合强化现有业务,或通过横向收购,补足短板,扩大版图。

同时,相关主体也应聚焦和自身主营业务有着强协同效应的半导体细分领域。比如,IoT厂商可以进入物联网相关AI芯片设计领域。这样既强化了主营业务的壁垒,又通过发展半导体作为第二曲线,成长为产业新势力。

贝恩公司认为,设计环节仍是目前的热门赛道。AI/ML ASIC壁垒相对较低,技术研发存在弯道超车的可能。中短期来看,或将新增大量厂商。此外,尽管GPU/CPU的开发门槛高于ASIC,但是由于市场应用广阔,GPU/CPU同样有机会在中长期带来高回报。国内计算芯片设计厂商的快速成长,也给晶圆制造(Foundry)厂带来了巨大的代工业务机会,并有可能催生相对大而稳定的投资机会。伴随着研发投入不断加大,在上游设备和材料方面的部分厂商也或将能在细分领域实现突围。



安徽芜湖奇瑞控股集团装配车间车辆组装生产流水线上,工人正在紧张有序地组装作业。今年7月份,奇瑞控股集团销售汽车13.2万辆,同比增长57.7%,其中7月份出口突破5万辆,同比增长90.1%。据海关统计,今年前7个月,芜湖市汽车整车出口16.9万辆,同比增长30.5%。

中新社发 肖本祥 摄

中国加入《数字经济伙伴关系协定》工作组正式成立

本报讯 8月18日,根据《数字经济伙伴关系协定》(DEPA)联合委员会的决定,中国加入DEPA工作组正式成立,全面推进中国加入DEPA的谈判。

2021年10月30日,中国国家主席习近平在出席二十国集团领导人第十六次峰会时宣布,中国已经决定申请加入DEPA,随后两天,中国正式提出加入申请。在推进加入进程中,中国与DEPA成员国新西

兰、新加坡、智利在各层级开展对话,举行了十余次次级层面的专门会谈,两次首席谈判代表会议、四次技术层非正式磋商,深入阐释中国数字经济法律法规和监管实践,全面展现中国在DEPA框架下与各方开展数字经济领域合作的前景。DEPA成员国欢迎中国提出加入申请,赞赏中国为加入DEPA所做努力,作出了成立中国加入DEPA工作组的决定。

下一步,中国将与成员国在中国加入DEPA工作组框架下深入开展加入谈判,努力推进中国加入进程,力争尽早正式加入DEPA,为与各成员国加强数字经济领域合作、促进创新和可持续发展作出贡献。

DEPA由新西兰、新加坡、智利于2019年5月发起,2020年6月签署,是全球首份数字经济区域协定。

(毛曼)

互利共赢理念照亮以色列海法新港

2015年,以色列为扩大进出口贸易,推动当地经济发展,决定在北部枢纽城市海法建一座新港。在建港国际招标中,上海国际港务(集团)股份有限公司(以下简称“上港集团”)在竞标中脱颖而出,成功与以色列港口发展及资产公司签署协议,获得海法新港自2021年起共计24年11个月的特许经营权。

海法新港港口建设工程于2018年正式启动。项目计划分两期建设。一期码头岸线长度为805.5米,年设计吞吐量为106万标准箱;二期码头岸线长度为715.7米,年设计吞吐量为80万标准箱。一期建设项目目前已如期完成,并于2019年9月1日正式开港运营。

“中国方案”创造奇迹

与以色列其他港口不同,海法新港全面采用了“中国方案”。在港口最初设计时,以色列当地咨询工程师根据以色列标准和常规做法,提出海法新港参照海法老港、阿什杜德老港的建设惯例。但上港集团根据上海港的码头建设实践经验,以及对海法新港的地质结

构情况分析,评估认为以方的惯例并不适合新港建设。为了说服以方采用“中国方案”,上港集团邀请当地咨询工程师对上海港进行实地考察,并用翔实的数据和上海港码头堆场进行具体说明,最终得到了以色列相关管理部门的认可。

上港集团以色列公司总经理缪强告诉记者,海法新港完全采用“中国芯”。不论是建设还是运营,新港都移植了上海洋山深水港区四期自动化码头积累的技术成果和成熟经验,全部使用“中国大脑、中国制造、中国品牌、中国标准、中国服务”,核心系统是上港集团自主研发的、具有自主知识产权的智能自动化码头操作系统。

缪强表示,海法新港是目前中东地区最先进、自动化程度最高的港口之一。新港使用的桥吊设备,由中国上海振华重工集团建造,都是在国内组装后,整体运输到新港码头安装使用,巨型桥吊入港时的壮观场景,曾吸引大批海法居民围观。同时,上港集团还将中国重汽集团生产的电动集装箱卡车引入新港,海法新港是目前全球唯一大量使用电动集装箱卡车的港口。

缪强指出,海法新港电动集装箱卡车的推广使用,大幅降低了码头运营的环境污染,用行动向以色列民众和世界展示了“中国方案”的绿色环保理念。

“中国服务”广受赞誉

海法新港全面践行上港集团企业精神,用“服务、专业、质量、保证”推行“中国服务”,获得了以色列政府、公司和民众的广泛认可。缪强介绍,2021年五六月间,以色列出现了全国累计7万个标准箱空箱积压的问题,海法港也出现大规模空箱积压,许多公司不得不租用场地存放空箱,给以色列物流畅通和经济发展造成了严重阻碍。当时,海法新港还未正式开港运营,不具备按流程运作空箱资质,为帮助当地公司和民众解决困难,上港集团积极回应以色列政府请求,进行了为期数月的免费空箱作业,累计解决3.5万个标准箱积压的问题,得到了以色列各界的高度评价和认可。

今年以来,海法港因大量进口建材,港口周边地区大量货船排队,严重时超过80艘船滞留附近海

面等待作业。以色列政府因此出面协商,请上港集团帮忙解决船只积压问题。为此自2月份起,在海法新港二期建设项目尚未启动的情况下,上港集团经以政府批准,使用部分二期项目海岸线承担了大批件杂货作业任务,截至目前已累计完成27艘次船舶作业及16万吨件杂货作业量,大大缓解了海法港周边船只积压的困难局面,受到了政府和以制造业协会的高度赞许。

“中国精神”攻坚克难

缪强表示,回顾海法新港建设历程,从开始筹划、中标签约、全面建设、正式开港到投入运营,上港集团和以员工在“中国精神”的指导和激励下,共同克服了许多困难与阻碍。

持续的新冠肺炎疫情给海法新港项目建设造成了很大影响。缪强指出,新港的建设高峰期恰好集中在疫情期间。受疫情影响,原定赴以参加建设的300余名中国工人只有约100人到位,上港集团只能在以色列临时雇佣大量当地工人参与新港建设,这就大大影响了新港建设进度。同时,疫情也影响了物

流的稳定,使新港建设不时面临材料供应延误等问题。面对这些困难,在外界纷纷不看好的情况下,上港集团始终坚持疫情防控与安全生产两手抓、两手硬,以团队零感染的骄人成绩,按期、保质完成了所有新港建设项目,成为疫情期间以色列建设过程最流畅、建设速度最快的重大项目,用“中国精神”创造了中国企业在以色列的“中国速度”。

另外,某些西方大国的干扰和破坏,也给海法新港项目的顺利建设和运营带来了严重阻碍。在得知中国中标海法新港建设和运营后,某些西方大国便不断在以色列炒作所谓“中国威胁论”,诬蔑抹黑中国和中国企业,并以中止军事和安全合作等相威胁,试图施压以色列政府干扰上港集团在海法新港的正常运营。但上港集团来到以色列后充分发扬“中国精神”,积极帮助当地政府、公司和民众解决实际问题,赢得以色列各界的普遍认可,用实际行动诠释了互利共赢和合作发展理念,让某些西方大国对中国和中国企业的诬蔑抹黑不攻自破。

(光明日报记者 王炯)