

202家外资银行、近半数全球最大保险公司、千余家境外债券机构看好中国市场

高水平金融开放空间很大仍需加力

■ 本报记者 刘禹松

“目前,有来自52个国家和地区的202家银行在华设立了机构。其中,30家全球系统重要性银行均在华设立了分支机构。近年来,全球最大的40家保险公司近半数都进入了中国市场,共有1110家的境外机构进入了我国的债券市场。”12月23日,中国人民银行原副行长、中国进出口银行原董事长胡晓炼在深圳举行的中国财富管理50人论坛2023年会上表示,我国金融领域对外开放启动早、力度大,取得了显著的成绩。

胡晓炼介绍,截至2023年9月,在华外资银行的资产总额达到3.79万亿元,占全国银行业机构资产总额的大约1%;外资保险机构总资产约为2.33万亿元,占全国保险机构总资产的8%;境外机构在中国债券市场的托管余额占中国债券市场托管余额的比重为2.4%,外资持有我国A股流通市值的比重占A股流通总市值约4.35%。

在胡晓炼看来,我国金融对外开放的总体成绩是喜人的,但距离党中央提出的着力推动金融高水平开放,提升跨境投融资便利性,吸引更多的外资金融机构和长期资本来华展业兴业的目标还有差距。虽然我国金融市场规模已经在全球名列前茅,但是距离成为全球金融资源高效配置市场的潜力和空间依然很大,推进高水平金融开放仍然需要进一步加力。

当前我国金融扩大开放面临新的形势和挑战。胡晓炼认为,一方面,我国进入建设社会主义现代化强国新阶段,金融强国建设为中国式现代化提供有力的支撑和重要保障,推进金融高水平开放是实现金融强国建设目标的重要途径。另一方面,近年来逆全球化思潮泛起,一些为本国跨国企业服务的金融机构随着产业链、供应链的转移将金融业务转移到中国境外。某些西方国家还把“脱钩断链”扩大到金融领域,对在我国进行投资的一些行业、企业施加限制,将部分中国企业和行业从全球或地区知名股票债券投资基准的指数中排除。此外,在新冠肺炎疫情后,我国经济复苏和转型升级过程中出现的一些阶段性困难,也使部分国际投资者产生了疑虑。

“面对新的形势、新的任务,我们要全面贯彻党中央的决策部署,着力推进我国金融开放进入更高水平深化和升级的新阶段。”胡晓炼说,高水平的开放就是制度性开放。制度性开放是规则、规制、管理和标准的开放。

为此,她建议,深化国内改革,破除加快构建新发展格局,实现高质量发展的体制机制等制度性障碍,提升金融服务经济高水平发展的质效。全面完善金融的法规制度建设,同时积极参与全球金融治理和规则的制定,推动建立更加公平、普惠、开放的国际金融秩序。

她提出,金融高水平开放要围绕科技金融、绿色金融、普惠金融、养老金融、数字金融“五篇大文章”拓宽金融开放的领域。同时,积极引入更多的外资金融机构,丰富完善我国现代化的金融体系,完善金融机构业务准入前国民待遇加负面清单的管理模式并扩大其应用范围。此外,还要在统一内外资金融机构管理规则和方式的前提下为外资发挥特色优势创造条件。结合外资机构的特点,优化准入后的政策安排与便利,充分衡量其业务专长与特色优势,为外资金融机构提供必要的发展条件和更大的发展空间。

胡晓炼还建议,要积极引入境外的长期资本,助力打造规则完善、结构合理、功能齐全、监管有力的金融市场体系,要比较评估我国金融市场金融规则和国际成熟市场通行规则的一致性、差异性。在坚持中国特色金融发展之路的大原则下,

衔接国际通行标准,以有效的规制、最佳的实践弥补国内短板弱项。同时,还要增强市场规则和政策的确 定性、透明度、可预期性,增强来华投资者的信心。要通过深化改革和强化监管、完善法人治理,提升金融资源获取者的质量,为市场提供更高品质的投资产品;壮大金融资源供给者的力量,加强投资者保护,平衡好供求双方的利益,严惩违法违规的行为。

高水平的金融开放还要切实提升跨境贸易和投融资的便利化,以及提升金融服务资本、商品、人员、服务的便利性。在提升贸易和投资便利化方面,要着力加强与周边国家金融开放与合作。同时,还要确保国家经济金融安全。强化金融监管是保障金融安全的屏障,既要消除监管的空白做到全覆盖,还要提升监管的精准性、有效性;既要树立底线思维做好工作预案,又要着力加强国际金融合作。

我国自动化集装箱

码头数量位居世界首位

■ 本报记者 周东洋

“当前,智慧港口和智慧航道已经逐步成为我国水运高质量发展的美丽名片。”交通运输部水运局负责人杨华雄近日在国新办新闻发布会上表示,在智慧港口建设方面,我国自动化集装箱码头已建和在建数量位居世界首位。

据了解,我国已建成18座自动化集装箱码头,在建包括改造的集装箱码头27座,并且掌握了设计建造、装备制造、系统集成和运营管理全链条的核心关键技术,总体应用规模和技术水平处于国际前列。在智慧航道建设方面,长江干线2688公里航道实现了电子航道图全覆盖,航标、航道水情、尺度、船舶动态等信息联动,智慧航道快速发展。

“我们既看到了成绩,更注意到了自己的短板。”杨华雄表示,我国智慧港口和智慧航道的建设依旧面临数字化智能化应用深度和广度有待拓展,网络安全、数据安全保护有待加强,关键核心技术有待进一步提升,码头的生产管理系统标准化不足,航道养护管理智能化程度不高等短板。针对这些客观存在的问题,交通运输部日前出台的《关于加快智慧港口和智慧航道建设的意见》(简称《意见》)作出了相关部署,并出台了一些措施。

《意见》包括总体要求、夯实数字底座、推进生产运营管理智能化、推进对外服务智能化、强化科技创新与国际交流合作、实施要求6部分,提出了25项任务。《意见》提出,到2027年,全国港口和航道基础设施数字化、生产运营管理和对外服务智能化水平全面提升,建成一批世界一流的智慧港口和智慧航道。

杨华雄表示,实现这一目标,概括起来就是要推进“一夯实、两推进、一强化”四个方面的任务。“一夯实”是指夯实数字底座,推进信息基础设施建设,构建水运数据资源体系,提升网络和数据安全能力。“两推进”是指推进生产运营管理智能化和对外服务智能化。其中推进生产运营管理智能化包括港口生产智能化、航道养护智能化、运营管理智能化。比如,要加快推动上海港、宁波舟山港、广州港等具备条件的国际枢纽海港和南京港、武汉港等具备条件的内河港口集装箱码头进一步建设或者改造,不断推进智能化水平。同时,要推进对外服务智能化,包括港口对外服务智能化、航道公共服务智能化。比如,要推广长江干线电子航道图,加快实现长江支流航道与干线航道电子航道图有效衔接、一体联通。“一强化”是指强化科技创新与国际交流合作,包括强化科技与标准支撑,强化协同联动和交流合作。

爱尔铃克铃尔首次落户天津

本报讯(记者 刘禹松)天津港保税区管委会日前与爱尔铃克铃尔汽车部件(中国)有限公司(以下简称爱尔铃克铃尔中国)签署汽车轻量化部件生产基地项目投资合作协议。这也是爱尔铃克铃尔集团旗下企业首次落户天津。

据了解,德国爱尔铃克铃尔集团是全球知名的汽车关键零部件供应商,在汽车零部件贸易和生产领域已经有130年的历史,业务分布于欧洲、亚洲和北美洲等地。该集团以轻量化为理念,致力于减少车辆总重,降低由柴油或汽油发动机驱动的车辆所产生的油耗和二氧化碳排放量,同时增加电动商用车和乘用车的行驶里程。

作为爱尔铃克铃尔集团的全资子公司,爱尔铃克铃尔中国根据市场需求和客户变化调整战略规划。爱尔铃克铃尔中国总经理陈虎表示,此次爱尔铃克铃尔中国在保税区选址设立汽车轻量化部件生产基地,主要服务北汽奔驰、宝马等北方客户。

天津港保税区党委常委、管委会副主任寇晓霜介绍,爱尔铃克铃尔汽车轻量化部件生产基地项目选址方案于今年2月启动,历时10个月。



位于江苏如皋高新区的江苏瀚臬机械有限公司是国家高新技术企业、科技型中小企业,主要为汽车内饰件生产、制造、贸易等厂家提供汽车内饰件模具、检具、工装设备及解决方案,产品服务于国内外上百家汽车相关企业。图为该公司的工人们正在赶制一批发往波兰的汽车配件订单产品。

中新社发 徐慧 摄

车企出海要做好“全球本土化”

■ 宋奇

2023年,中国经济的亮点之一是新能源汽车出口取得耀眼成绩。海关总署最新数据显示,前11个月,我国汽车出口476.2万辆。全年出口量有望突破500万辆,创造新的历史纪录。可以说,中国汽车产业在新能源转型中已经站在世界前列。

新能源汽车出海高歌猛进,但中国车企也面临着一些问题。作为后发国家,我国汽车产业走的是合资引进加自主创新的道路,本土车企长期处在学习、赶超的位置,高度聚焦本土市场。而全球市场与本土市场差异巨大,最近这段时间,欧盟的反垄断“杂音”、开拓部分国家市场时的水土不服,以及短暂出现的新能源汽车出海“回流”,都说明中国车企成长为全球性车企的道路难以一帆风顺。

在这种情况下,中国的新能源汽车产业应当以“全球本土化”为抓手,补齐参与全球竞争时的销售、服务、品牌等各项短板。全球

本土化意味着全球化思考、本土化行动,是全球化与本土化的结合,要求汽车企业既有全球化的视野和战略,又要超出简单的标准化,在对象国家进行针对性的本土化创新。对中国新能源车企来说,从当下的整车出口到未来深度参与跨国竞争,做好“全球本土化”有其必要性。

新能源汽车的技术特点要求全球本土化。作为机械产品的汽车可以完全采用标准化生产,但作为智能驾驶平台的新能源汽车则不同。中国车企固然要在算法模型、激光与视觉识别、智能座舱、动力电池等方面争取引领全球创新前沿,但与此同时,自动辅助驾驶需要道路数据进行算法训练,智能座舱也需要本地应用,充换电需要配合能源基础设施,所有这些都需要在对象国家进行本土化研发。全球化与本土化的结合将使中国新能源汽车同时满足生产效率与用户需求,从而强化竞争优势。

品牌建设同样需要全球本土化。随着参与国际竞争的深入,中国新能源汽车行业必将涌现出全球品牌。这将是适应各国文化特色、适应社交媒体传播特点的“共创品牌”,满足多元文化背景下的消费者需求。全球化与本土化交融,将使中国新能源汽车的品牌和服务更加贴近各国消费者。

汽车是关乎国计民生的重要行业,当下全球范围内贸易保护主义抬头,跨国或区域性壁垒有所显现。未来全球产业一旦重构,中国新能源汽车产业可能面临更多政策风险。在这种情况下,本土化生产有助于规避这些风险。与此同时,在制造端,新能源车企对于产业链的整合程度较强,对本土化创新的控制能力也较强。全球化与本土化相互促进,有助于在新能源汽车行业中形成利益共同体。

当然,全球本土化也意味着中国新能源汽车将面对更多经营挑战,比如财务风险、知识产权风险、

舆论风险等,这对车企的战略思维、经营能力、技术研发和政策沟通都提出更高要求。目前,中国新能源汽车的全球开拓还处在早期阶段,所谓“出海”仍以整车出口为主,全球本土化发展不够深入、均衡。为此,中国新能源车企在各自探索的同时,也要加强协调,避免陷入恶性价格竞争。

全球本土化离不开中国。中国庞大的市场容量、齐全的制造业产业链与发达的互联网、有效的政策支持,都将为新能源汽车的全球开拓提供坚强后盾。目前来看,中国车企中有像吉利这样已经较为成功地在全球范围内运营多个跨国品牌的车企,有像比亚迪这样从上游的锂矿资源到终端的汽车销售进行全球垂直整合的车企,也有像上汽这样发挥品牌资产开拓发达国家市场的车企。中国特色的全球本土化将帮助中国新能源汽车更好参与全球竞争,假以时日,中国或将为世界汽车产业贡献新的模式。

2024年1月1日起,我国调整部分商品进出口关税

持续发挥进出口对经济支撑作用

■ 曾金华

一系列涉及先进制造业创新发展、保障人民生命健康的商品进口关税将下降。国务院关税税则委员会日前发布最新公告,2024年1月1日起,我国将对1010项商品实施低于最惠国税率的进口暂定税率。

暂定税率是对部分进出口货物在一定期限内实施的关税税率,通常情况下低于最惠国税率且优先适用,是常见的自主调整关税的方式。据悉,这次调整经第八届国务院关税税则委员会第一次全体会议审议通过,并报请国务院批准,旨在继续发挥进出口对经济的支撑作用,更好履行关税在统筹国内国际两个市场两种资源中的重要职能,维护我国产业链供应链稳定顺畅。

“总体而言,此次关税调整方案,充分体现了稳中求进的特点,呈现出惠民生、强韧性、促升级等一系列亮点。”中国社会科学院世界经济与政治研究所研究员高凌云表示。

一是加快推进先进制造业创新发展,降低氯化锂、低砷萤石、燃料电池用气体扩散层等国内短缺的资源、关键设备和零部件的进口关税。

二是保障人民生命健康,以高质量供给满足居民消费需求,对部分抗癌药、罕见病药的药品和原料等实施零关税,降低特殊医学用途配方食品等的进口关税。北京协和医院临床营养科主任医师陈伟

介绍,特殊医学用途配方食品是指为满足进食受限、消化吸收障碍、代谢紊乱或特定疾病状态人群对营养素或膳食的特殊需要,专门加工配制而成的配方食品。“降低特殊医学用途配方食品进口关税,有利于减少‘天价营养品’现象,很多患者会受益。”陈伟说。

三是降低甜玉米、茼蒿、牛蒡种子的进口关税。此外,为促进新材料产业发展,降低高纯铝出口关税。“降低重点原材料、农业种子等商品进口关税,有助于加强资源供应能力,提升产业链供应链韧性,加快产业转型升级和高质量发展。”高凌云说。

此外,2024年1月1日起,根据

国内产业发展和供需情况变化,在我国加入世界贸易组织承诺范围内,提高乙烯、丙烯、6代以下液晶玻璃基板等部分商品进口关税。

为扩大面向全球的高标准自由贸易区网络,持续推进高水平对外开放,推动建设开放型世界经济,根据我国与有关国家或者地区签署的自由贸易协定和优惠贸易安排,2024年将对20个协定项下、原产于30个国家或者地区的部分商品实施协定税率。中国—尼加拉瓜自由贸易协定自2024年1月1日起生效并实施降税。

为支持和帮助最不发达国家加快发展,2024年继续对与我国建交并完成换文手续的最不发达国

家实施特惠税率,并根据联合国最不发达国家名单和我国过渡期安排,调整特惠税率适用国别。

为促进我国优势产品更好参与国际市场竞争,2024年将适当调整本国子目,增列装饰原纸、高端钢铁产品等税目。调整后,税则税目总数为8957个。

“这次调整部分商品的进出口关税,体现了我国自主扩大开放的决心,与世界分享蓬勃发展的中国市场,推进高水平对外开放。同时,有利于支持现代化产业体系建设,推动内生动力持续增强,更好统筹发展和安全。”对外经济贸易大学中国世界贸易组织研究院院长屠新泉说。

巴西大豆年出口量首次突破1亿吨

据巴西媒体247网站报道,巴西工贸部数据显示,随着2022至2023年度巴西大豆产量达创纪录的1.55亿吨,2023年巴西大豆出口量已突破1亿吨,创历史新高。今年大豆价格远低于去年,中国等主要进口国借机扩大采购、重建库存;阿根廷大豆严重歉收,不得不大幅增加自巴西进口,推动巴西大豆出口显著增加。据统计,巴西2023至2024年度大豆播种进度已达94.6%,尽管面临降雨不均等不利条件,产量仍有望破纪录。

(本报编辑部综合整理)