

# 一带一路擘画国际合作新蓝图



## 格林纳达期盼 加强对华贸易合作

□ 本报记者 孟妮

2019年中国国际服务贸易交易会将于5月28日在北京拉开帷幕。来自加勒比地区的格林纳达将第四次参会,重点推介旅游业,希望借助京交会这一国际平台,让格林纳达更多被了解,以赢得更多的投资和合作机会。

格林纳达被称为加勒比地区的“香料之岛”,是西印度群岛最美丽的岛屿之一。绝美的热带雨林、瀑布和金色沙滩以及友好的人民和多样的美食,使得格林纳达成为加勒比地区的旅游胜地,每年都吸引着来自世界各地的游客。

格林纳达驻华大使戴艾美在近日接受国际商报记者采访时表示,在过去的20年中,格林纳达的经济由农业主导转向以服务业为主导,其中,旅游业是外汇收入的主导行业。“旅游业对格林纳达来说极其重要,且其重要性在日渐提升,已成为格林纳达经济发展的重要引擎。”

谈及格林纳达在旅游业方面的优势,戴艾美提到,格林纳达有美丽的海滩、瀑布,没有任何污染,游客来到这里可以体验浮潜,也可以潜水游览水下雕塑公园,还可以参加当地的节庆活动,如帆船节、狂欢节、嘉年华等。格林纳达有各种不同类型的酒店,可以满足游客的不同需求。“格林纳达对中国游客是免签的,这对中国游客来说是一个很大的便利。我们希望通过京交会吸引更多的中国游客到访格林纳达。”

目前,已有一些中国商人在格林纳达投资建设酒店。在戴艾美看来,格林纳达的酒店、餐厅等与旅游相关的基础设施投资建设领域仍有很多商机,值得中方关注。

戴艾美希望借助京交会,推动格林纳达与中国的贸易互通,实现更多的贸易往来。除了服务贸易,格林纳达在货物贸易领域与中国也保持着密切联系。据了解,格林纳达的主要出口产品包括可可、肉豆蔻、肉桂、香蕉、芒果和鳄梨等农产品。其中,香料肉豆蔻的出口占比最大,格林纳达是仅次于印度尼西亚的世界肉豆蔻第二大生产国。在此次京交会上,格林纳达将展示香料肉豆蔻、巧克力、朗姆酒等特色产品。

日前,在由中国人民大学重阳金融研究院、外文出版社联合在北京主办的共建“一带一路”全球合作共赢主题研讨会上,与会嘉宾总结了“一带一路”建设的成果和进展,并为“一带一路”未来发展建言献策。

## 五方面着力推动高质量发展

□ 本报记者 汤莉

近年来,随着“一带一路”建设的推进和一个个具体项目的落地,国际社会对“一带一路”的认知和理解越来越深,更多认可了“一带一路”对于推动全球共同发展的切实贡献。

“一带一路”建设为很多内陆国家的跨越式发展提供了机遇,老挝、埃塞俄比亚、赞比亚等诸多“陆锁国”转

变为“陆联国”,更多国家通过跨境电商将特色产品销售到全世界。中联部当代世界研究中心主任、“一带一路”智库合作联盟秘书长金鑫欣喜地看到,越来越多的外国友人表示,“一带一路”是强调基础设施建设的经济学,是强调陆海联动发展的经济学,是实体经济与虚拟经济良性互动的经济学,是探索国际经济合作模式创新的经济学,是推动后发国家合作发展的经济学,同时也是强调经济合作与人文交流相互促进的经济社会学。

就“一带一路”建设的高质量发展,金鑫提出了五点建议:

一是要在“创新”二字上下功夫,把新科技成果应用到“一带一路”建设中,打造创新丝绸之路、绿色丝绸之路和智慧丝绸之路。在继续推动高质量基础设施建设,帮助发展中国家建桥、修路、建港口,搞“三通一平”之外,要根据合作伙伴的发展实际,把中国先进的通讯技术、电子商务、大数据,包括智慧城市建设等新理念、新技术运用到“一带一路”建设中,助力共建“一带一路”国家实现跨越式发展。

二是要在“共同”二字上下功夫,发动多元主体参与,共建“一带一路”。随着“一带一路”建设的推进,民营企业有很多需求,很多境外民营资本也想参与进来,下一步要让更多有志于“一带一路”建设的企业主体和资本有融入感。“一带一路”建设需要很多实际投入,要探索PPP机制、银团贷款,与投资国共建投资公司,引进其他金融机构参与,第三方合作等方式共同投入、共担风险。要创新多元化经营模式,鼓励企业在共建国家投资更多的项目,通过海外园区建设帮助共建国家完善产业链,提升工业化水平。

三是要在“全球”二字上下功夫,联合国社

会共同做好全球产业合作这篇大文章。这些年来,在“一带一路”建设的推动下,很多国际组织和大国也提出了类似的国际合作计划。“一带一路”是开放包容的,欢迎这些计划体系与“一带一路”进行兼容对接。同时,中国的智库要帮助非盟、拉共体规划其互联互通蓝图设计,手把手地帮助这些国家共同发展。

四是要在“内外联动”上下功夫,加强“一带一路”与中国国内区域发展的衔接。目前,在“一带一路”建设推进过程中,中国各地区的参与意愿很强,未来要从自发参与状态向更加统筹协调的方向发展,要研究不同地区融入“一带一路”建设的定位、差异化目标和路径选择,结合各地的资源禀赋、科技研发能力、产业发展优势等实现错位发展。

五是要在挖掘故事上下功夫,讲好新时代合作共赢的丝路故事。随着“一带一路”的深入推进,合作中会涌现很多描写全球乃至区域发展的大故事,也会有很多人从中受益、志愿者自愿参与、民间手拉手的小故事。生逢大时代,我们都是这些故事的发掘者、记录者和见证者。每个人都是“一带一路”的形象大使,都有义务讲好“一带一路”合作共赢故事。要继续挖掘中方为“一带一路”建设做了什么,还要宣传共建国家为“一带一路”建设做了什么。中方参与企业要有工匠精神,要有精品意识,要加强与当地的互动,打造经济发展、生态环保、人文交流三位一体、互相促进的项目。

## 一带一路“工笔画”如何绘就?

□ 本报记者 汤莉

近6年来,共建各方为绘制“一带一路”这幅杰出的画作打下了良好的基础。国家发展和改革委员会主任、国务院促进中心副主任郑东升指出,各方要高质量、高水平、高标准地绘就“一带一路”工笔画。

“线条是‘工笔画’的灵魂,‘一带一路’‘工笔画’的线条就是相关项目。”郑东升表示,共建“一带一路”要围绕基础设施建设、产业投资、境外园区建设等具体项目开展,大项目是大线条,小项目是脉络。同时,人文交流、科技创新、生态环境、专业化服务等也很重要,这些可以被视为“工笔画”的颜料和底色,能够使“工笔画”更加绚烂多彩。

“工笔画”由谁执笔?共建“一带一路”要遵循共商、共建、共享的原则,各方要遵循市场规律、遵循国际通行规则,企业应该是“工笔画”的执笔者。郑东升表

示,这方面以往重视不够,在实际工作中有待加强。现阶段,推进实施的建设项目应该以市场需求为导向,应该以企业为主体。政府为“工笔画”打好了底图,做了很好的设计,绘就了一个大写意。在工笔画阶段,政府应该扮演书童的角色,为企业铺好纸、研好磨。

“工笔画”绘在哪儿?郑东升表示,“一带一路”是一项国际公共产品。在实际操作中,“工笔画”应该着重在亚非欧大陆绘就,由新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴、孟中印缅经济走廊这六大国际经济合作走廊向外延伸。在重要支点国家、城市、港口和园区,工笔画的绘就应浓墨重彩。

“工笔画”要达到什么样的标准?作为首倡国,中国应该是共建“一带一路”的设计者、引导者和主要建设者。作为“一带一路”倡议的“总设计师”,习近平主席明确提出,要高质量、高水平、高标准建设“一带一路”。这是非常明确的要求,也是中国向世界的庄严承诺。

### 相关链接

## 加力创新 提升船舶产品国际竞争力

□ 本报记者 刘叶琳

船舶产品具有其特殊性,虽然目前尚未受到贸易保护主义的直接影响,但是中国船舶企业也须密切关注国际贸易环境的变化和国际船舶市场动向,以便更好地提前作出应对预案,降低贸易保护对船舶产品及配套设备进出口贸易产生的负面影响。此外,应加大对创新环保技术与智能化技术的投入,继续提升中国船舶产品的国际市场竞争能力。

在环保发展大势下,全球限硫令将于2020年1月1日起实施。令人欣慰的是,我国船舶工业已在推行多项前瞻性的技术储备和研发。这将有助于我国船舶工业抓住环保要求趋严带来的难得机遇,找到摆脱目前困境的突破口,在海洋环保时代挖掘发展潜能,推动相关产业实现跨越式发展。

2018年12月28日,工业和信息化部、国家国防科工局联合发布《推进船舶总装建造智能化转型行动计划(2019-2021年)》,明确了未来3年推动我国船舶总装建造智能化水平的指导思想、基本原则、主要目标以及5大类15项重点任务。2018年12月29日,工业和信息化部、交通运输部、国

家国防科工局联合发布《智能船舶发展行动计划(2019-2021年)》,明确了未来3年我国智能船舶发展的指导思想、基本原则、行动目标以及9项重点任务。这都为行业企业智能化发展指明了方向。

中国机电产品进出口商会船舶分会李雅君认为,智能制造是促进船舶行业降本增效、改善供给结构、实现高质量发展的关键。未来,中国船舶将以智能海洋装备为基础,集成海洋装备设计、建造、配套和检验,连接行业生态价值链,打通航运、物流、港口、监管及服务、海洋科考、海洋资源开发之间的信息壁垒,形成设备、系统、平台、体系、生态相融合的产业协同发展新业态。

产业的发展离不开资本的支持。造船、航运市场的深度调整期也是资本在调整存量、做优增量中发挥杠杆作用的重要时期。

李雅君表示,政府及行业组织应继续大力实施“融合”之策,进一步加大银企合作力度,积极发挥产业基金作用,为船舶及配套企业搭建信息对称、资源共享的多种金融服务平台,帮助船企多渠道融资,携手船厂、船东共渡难关,实现产能结构调整和转型升级,推动船舶工业高质量发展。

## 需求萎缩 中国船舶出口承压

□ 本报记者 刘叶琳

海关数据显示,今年1-3月,中国船舶出口339亿元,同比减少11.3%。中国机电产品进出口商会船舶分会李雅君认为,从目前承接新船订单同比下降幅度较大的情况看,2019年,我国船舶出口或难高于2018年的增幅。

2018年,大多数国家的经济增速有所回落,全球航运市场仍然缺乏活力。不过,在国家各项稳外贸政策举措的有力支持下,经过全行业的大力拼搏,我国船舶出口仍然取得了较好成绩,2018年出口总额250.36亿美元,同比增长10.2%,且出口结构优化使全国船舶平均出口价格同比增长12.4%。集装箱船、散货船、油船为我国出口额前三位的出口船型,占船舶出口总额的比重分别为23%、22%和14.5%。

“亚洲整体经济形势的稳步发展推动中国船舶出口持续增长,亚洲以59.2%的份额成为中国船舶最大出口目的地,同比增长24.1%;欧洲市场占比14.3%,占比下降了18.9%;拉丁美洲占比12.7%,同比增长109.6%。”李雅君表示,受当地经济发展动力不足、社会稳定状况欠佳及贸易保护主义等影响,我国船舶在欧洲和北美市场的

出口占比出现下滑。其中,美国市场出口份额占比由前几年的4%、5%大幅下降到0.6%左右。2018年,我国船舶出口到新加坡30.3亿美元,占比12%;出口到巴西22.6亿美元,占比9%。

2018年我国船舶进口额19.9亿美元,同比增长31%。其中,12月当月进口额2.03亿美元,同比下降36.5%。

“‘一带一路’倡议为船企发展注入了活力。”李雅君表示,2018年,我国与“一带一路”沿线国家进出口增势良好,达8.37万亿元,增长13.3%,高出全国整体增速3.6个百分点。货物贸易增长带来的运力需求增长为造船业带来新的动力。

我国船舶企业积极参与“一带一路”建设,2018年,超过9家大型船企通过中国机电产品进出口商会大型成套设备申报系统申请买方信贷支持函,积极拓展海外市场。李雅君认为,“一带一路”沿线重要国家项目的顺利实施为我国船企开拓国外市场提供了助力,吸引外方船东到国内重点船厂订造船舶。

从产业发展相互促进的角度来说,航运业及港口建设无疑对船舶制造业的发展至关重要。自国际金融危机爆发以来,中远、招商局、青岛港、中粮等中国港口企业

已经在欧洲地中海区域大量投资港口、码头,并布局亚洲、大洋洲、南美洲板块,以解决农产品、能源运输问题。目前,在全球前10大集装箱港口中,中国占据7个席位。全球前50大集装箱港口中有中国投资的近2/3。中国每年从海外进口大量的食物原材料、铁矿石、石油、煤炭等商品,势必促进航运业的发展,进而助推我国船舶工业的发展。

2018年以来,世界主要经济体复苏分化,贸易摩擦不断升级,在全球经济增长基础不稳、国际油价持续下跌的宏观经济形势下,航运市场、能源市场对运力的增量需求严重萎缩,运力需求低迷,造船行业受到波及。

2019年世界经济环境依然复杂严峻,不确定、不稳定因素较多。“目前,主要国际组织已经纷纷下调全球经济和贸易增速,船舶行业发展依然面临较大压力。”李雅君表示,2019年,我国船舶出口将继续保持小幅增长态势,中国船舶出口的船型仍将以集装箱船、散货船和油船为主,集装箱船出口占比将有所上升,且中国船舶出口以亚洲市场为主的格局不会改变。由于船舶技术含量、自动化、智能水平及能耗等不断提高,进出口船价会有相应的增长。