

# 2023年全国吸收外资超1.1万亿元 规模仍处历史高位

本报记者 刘萌

1月19日,商务部发布数据显示,2023年,全国新设立外商投资企业53766家,同比增长39.7%;实际使用外资金额11339.1亿元人民币,同比下降8.0%,规模仍处历史高位。

对外经济贸易大学国家对外开放研究院教授陈建伟在接受《证券日报》记者采访时表示,去年新设外商投资企业数量同比大增,表明中国仍是全球投资热土。目前,一系列深化对外开放措施正在抓紧制定和实施,有利于稳定和恢复外商信心,未来利用外资潜力巨大。

数据显示,从行业看,制造业实

际使用外资金额3179.2亿元人民币,下降1.8%,其中高技术制造业实际使用外资增长6.5%。医疗仪器设备及仪器仪表制造业、电子及通信设备制造业分别增长32.1%、12.2%。服务业实际使用外资金额7760.8亿元人民币,下降13.4%。建筑业、科技成果转化服务、研发与设计服务领域实际使用外资金额分别增长43.7%、8.9%和4.1%。高技术产业引资4233.4亿元人民币,占实际使用外资金额比重为37.3%,较2022年全年提升1.2个百分点,创历史新高。

从来源地看,法国、英国、荷兰、瑞士、澳大利亚实际对华投资分别增长84.1%、81%、31.5%、21.4%、17.1%

(含通过自由港投资数据)。

陈建伟认为,从横向产业比较看,去年高技术产业引资占比持续提升,表明我国外商投资结构不断优化升级。

国家发展改革委副主任刘苏社1月18日在国新办新闻发布会上表示,“引进来”方面,将坚持从出台政策、优化服务等方面发力,推动利用外资高质量发展。抓紧出台政策,修订全国版外资准入负面清单,全面取消制造业领域外资准入限制措施,加快推动出台实施吸引和利用外资的综合性政策,通过加大支持保障政策力度、对接高标准国际经贸规则等一揽子务实举措,着力解决外资企业面临的难点堵点问题

中国国际贸易交流中心经济研究部副部长刘向东对《证券日报》记者表示,修订全国版外资准入负面清单,既要进一步压缩负面清单条目,包括全面取消制造业领域外资准入限制措施,持续压缩服务业领域外资准入限制措施,对接高标准国际经贸规则,优化调整外资准入负面清单;同时,还要消除市场准入后的体制机制障碍,确保外资准入又准营。

陈建伟认为,下一步,要构建持续有效的综合性政策体系。一是出台更全面和明确的外资准入负面清单,统一各地政策标准,减少外资企业政策执行不确定性;二是持续增强对外资企业人员流动和引进的支持,

放宽外国专业人才入选条件,实现更高水平开放;三是优化外资融资支持政策,降低融资成本,增加信贷保险和其他金融辅助;四是改善营商环境,简化外商产品服务进入全国市场的审批流程。加强外资项目建设和经营过程中的各项便利保障,完善部门联动和问题解决机制,避免政策合成谬误。

展望2024年,刘向东表示,随着我国进一步实施高水平投资贸易自由化便利化政策,统筹协调解决外资项目落地涉及的用地、用海、环评、能耗等问题,切实打通外籍人员来华经商、学习、旅游的堵点等,将吸引更多外资企业来华投资。

## 记者观察

### 三方面入手 释放冰雪旅游新动能

矫月

1月17日,在国务院新闻办公室举行的新闻发布会上,国家统计局新闻发言人王冠华表示,今年开年,冰雪旅游、冰雪运动等“火出了圈”,这既顺应了居民消费结构升级的大趋势,也展现了我国内需的潜力,我们对今年消费市场的恢复充满期待和信心。

冰雪旅游之所以“火出了圈”,主要有两方面因素:一是随着消费市场的恢复和居民消费结构升级,旅游业开始逐渐复苏;二是得益于我国冰雪经济的创新发展和高质量发展。笔者认为,未来可从三方面入手,助力实现冰雪旅游高质量发展。

其一,要加大优质旅游产品和服务供给,提升冰雪旅游的“软实力”,满足游客的多元化需求。

以最近“火出圈”的哈尔滨为例,雪花摩天轮、521米长的超级冰滑梯、万人雪地蹦迪、“哈冰秀”演出等多个游乐项目备受游客追捧,可谓文旅IP“王炸”。借着游客的好口碑,哈尔滨冰雪旅游持续不断吸引游客前来打卡。

其二,要提高冰雪装备制造水平,提升冰雪旅游“硬实力”。

哈尔滨的冰雪旅游爆发也得益于冰雪装备产业的发展。近年来,我国加快培育发展冰雪装备器材产业,开发大众冰雪装备器材,培育具有国际竞争力的企业和知名品牌,着力构建具备高质量发展基础的冰雪装备器材产业体系。在北京冬奥会上,212项技术落地应用,国产大型雪车机械陆续亮相。

其三,要加大科技创新力度,推动冰雪产业链升级。

当前,人工智能、大数据、可穿戴设备等高科技手段已经被应用于冰雪运动场馆建设,推动智慧冰雪运动场馆示范应用。数字文旅的智能化、多元化发展,拓宽了冰雪经济的发展思路。可以说,数字技术与冰雪产业融合发展,有助于提升用户体验,增强运营效率,从而为冰雪经济相关产业可持续发展提供有力支持。

综上,冰雪旅游要想持续发展,需要不断提高旅游的“软实力”和“硬实力”,推动冰雪产业链全面发展,强化冰雪旅游品牌建设,打造面向未来、面向世界的竞争力。

## 围绕三大战略 三一海工抢占国际港机市场新“蓝海”

本报记者 肖伟

1月18日,三一集团旗下三一海工2024电动新品发布会在广东珠海举办,来自全球的300余名行业专家齐聚,见证港口机械电动化发展的新成果。1月19日,《证券日报》记者专访了三一海工总经理陈静,了解到公司围绕“全球化、数智化、低碳化”三大战略,不断升级换代港口物流设备,抢占国际港口物流新“蓝海”。

### 立足全球市场 打造丰富产品

2023年,三一海工交出一份亮眼的成绩单。其中,海外主机销售额实现超过85%的增长,实现珠海和印度两地生产确保全球供应,海外后端服务市场增长130%。大型港机的2023年接单额同比实现翻番。公司的大型港机交付至新加坡、美国、菲律宾、越南等国,并为2024年储备超过40亿元的在手订单。

三一海工旗下的电动正面吊、电动堆高机、电动重叉、电动集卡等产品不仅进入全国港口、铁路、码头、公路集散地市场,还与全球四大港口运营企业达成全面的电动产品项目合作。

本次发布会现场,三一海工推出15款新产品,包括纯电动正面吊、增程正面吊、换电正面吊、纯电动堆高机、换电堆高机、电动集卡、电动重叉、无人平板车、换电小车、小型自动充换电站等,为远道而来的海内外客商提供丰富的解决方案。来自海外的客商登上纯电动堆高机的驾驶室,看到其中高端配置一应俱全,忍不住赞叹一句:“太棒了!”

为何三一海工能取得良好业绩增长?陈静向《证券日报》记者解释其中原因:“国际港口物流装备以25年为一个周期,当前,国际大港的

很多设备是上世纪90年代投入使用的,现在是以旧换新的关键时期。我们跟抓全球化战略,以丰富的产品谱系和多元化的解决方案,灵活承接不同客户需求,全面覆盖了新建港口配套、狭窄港口扩容、老旧港口增效、港口绿色减排等不同应用场景。当前,我们营业收入中的三分之二来自海外市场,海外收入占比已经高于三一集团的平均水平。”

### 大力推进低碳 形成后发优势

三一海工将每年销售收入的5%投入研发。2021年至2023年,公司累计完成研发项目350个,推出110款新产品和250项新技术。其坚持“销售一代、研发一代、储备一代”的理念,以“低碳化”战略为方向开展自主创新,形成了对欧美同行的后发赶超优势。

在广州港南沙集装箱码头分公司里,三一海工旗下的电动物流装备与国际同行推出的燃油物流装备进行同台竞技。其中,对比国际同行的燃油物流装备,公司的电动牵引车将设备可靠性提升了50%,单箱作业成本降低了76%,环境噪音更是直接降低了96.9%。对比国际同行的燃油物流装备,公司的电动堆高机将设备可靠性提升了139%,单箱作业成本降低了67.7%,环境噪音也直接降低了96.9%。

令人振奋的数据对比和丰富多样的解决方案,共同构成了对海外客商的强大说服力,最终赢得了雪片般的订单。陈静向《证券日报》记者表示:“国内大型港口首先采用电动化物流设备,形成了示范效应。东南亚地区积极跟进学习,抓紧采购我们的设备。欧美客商也闻风而来,对高品质定制化产品提出了明确需求。从品牌知名度扩散路径来看,我们的产品在国内市场先行先试,其示范效应沿主要航线扩散,品牌口碑由近及远梯次



图①:三一海工的电动化港口物流装备 图②:海内外客商访厂感受“聪明大脑”的魅力

肖伟/摄

传递,当下已形成全球市场范围内的良好带动效果。”

### 装上“聪明大脑” 赋能智能制造

三一海工的自主创新工作并非局限于“以电替油”这一方向,还为港口物流装备各个关键环节装上了“聪明大脑”,实现“数智化”运营。

在研发环节,公司投资建设仿真运维实验室、电气及自动化实验室和综合试验场,使项目周期长、成本高、稳定性差等痛点问题得到高效解决,帮助客户快速提升码头智能化运维水平。

在后台服务中,公司推出了智能人机安全系统、箱号火车识别

系统、一键对箱系统、铁路高压杆杆智能防撞系统、铁路空重箱混装卡控系统、智能充电调度系统等多项智能化技术,并批量应用于客户设备现场作业。

在生产车间里,公司实现了生产全流程可视化和产品全生命周期智能化管理的全面升级。从刚开始的自动化下料成型生产线起步,后来配置20个自动化焊枪,80台机器人的自动化焊枪,再到环形自动涂装线、11个涂装区和5条总装线,三一海工一步步迈向智能制造新时代。

记者了解到,许多订单是定制化生产模式,客户依据港口特点提出了许多个性化需求,对三一海工的产能安排提出了更高要求,也使

得其更加重视智能制造技术的运用。比如,工人虽然是三班倒,在生产赶订单,但是结合智能制造赋予的“聪明大脑”,仍有相当潜力可挖。在不增加工人的情况下,依托“聪明大脑”带来的各类改进,还可提升30%的产能。

展望未来,陈静表示,从需求端来看,国内大型港口有低碳环保的需求;中欧班列、中老铁路、陆海新通道等有扩容提速的需求;煤炭、铁矿石、新能源汽车等货物有集装箱化运输的需求;东南亚地区有学习借鉴的需求;欧美大港有加速老旧设备折旧退出、主动淘汰燃油物流设备的需求。综合上述情况,公司的港口物流装备面对的将是一片广阔的新“蓝海”。

## 申能财险完成工商注册 四家险企风险处置步入尾声

本报记者 冷翠华 见习记者 杨笑寒

天眼查信息显示,申能财产保险股份有限公司(下称“申能财险”)近日完成工商注册,注册资本为100亿元,注册地为上海市,法定代表人为盛亚峰。盛亚峰此前正是天安财险托管组组长。申能财险的成立,被业内视为天安财险风险处置的实质性进展,同时也意味着监管部门于2020年接管的四家高风险保险机构风险处置步入尾声。

受访专家表示,保险机构风险处置工作的稳步落地,一方面为未来金融风险化解尤其是中小金融机构风险处置,提供了参考样本;另一方面也将意味着监管部门的2020年接管的四家高风险保险机构风险处置步入尾声。

### 申能财险股东 均有国资背景

国家金融监督管理总局信息显示,2023年9月份,申能财险获批准

建,其股东包括申能投资、上海国际集团、上海临港园投资、上海临港新片区私募基金、申能股份、上海国投资本管理等8家公司,均有国资背景。

从股本比例看,根据申能股份公告,申能投资出资45亿元,申能股份出资5亿元,合计占比50%;此外,上海国际集团、上海临港园投资、上海临港新片区私募基金各出资14亿元、10亿元、10亿元,分别占比14%、10%、10%。

从人员团队看,据申能集团官方微博公众号消息,去年11月份,申能财险创立大会暨第一次股东大会在上海召开,此次大会审议通过了三十三项议案,会议选举产生了申能财险首届拟任董监高人选,领导班子初步落定。其中,龚德雄拟任董事长。

公开资料显示,龚德雄曾任上海国际集团金融管理总部总经理,上海证券总经理、董事长,国泰君安证券资管董事长、CEO(首席执行官),国泰君安证券副总裁,国泰君安创新投资董事长、总经理等。盛亚峰曾任太保产险执行董事、总经理。2021年,盛亚峰出任天安财险托管组组长。

去年5月份,有投资者在互动平台上向申能股份提问:“申能集团是否为申能财险的申请者?申能财险设立后是否会接管天安财险的资产包注入其中?”申能股份回复表示,公司积极关注和参与各类优质投资机会,申能财险公司尚处在前期监管部门审批阶段。未来,在满足披露条件时,将会按照有关规定对外统一公告。

业内人士认为,申能财险的成立是天安财险重整稳步推进的重要一步,同时也意味着4家高风险保险公司的风险处置工作悉数落地。

### 为中小金融机构风险处置 提供样本

2020年,原银保监会依法接管安泰人寿、华夏人寿、天安财险和易安财险4家高风险保险机构。在接管期限依法延长一年后,原银保监会于2022年如期完成4家保险机构的接管。

2023年,3家被接管保险机构风险处置接连落地。华夏人寿、天安人寿资产负债已分别被瑞众人寿、中汇人寿承接,易安财险的100%股权被

比亚迪收购并更名为深圳比亚迪财险。天安财险方面,此次申能财险成立,其法定代表人盛亚峰出任天安财险托管组组长。此外,去年市场即有消息称申能集团拟接手天安财险资产包。

高风险保险机构风险处置工作稳步推进,对未来金融风险化解工作提供了样本,同时也有效稳定了市场信心,优化行业结构,保护消费者权益,促进保险市场健康发展。

普华永道中国金融行业管理咨询合伙人周瑾对《证券日报》记者分析称,4家高风险险企风险处置有望取得阶段性成果,中央企业、地方政府、民营企业和保障基金以不同方式参与其中,监管指导、法律程序和市场化手段相结合,给未来金融风险化解工作,尤其是中小金融机构风险处置,提供了很好的模式样本。

对市场而言,南开大学金融发展研究院院长刘利刚对《证券日报》记者表示,高风险险企风险处置完成对市场的积极影响包括:第一,能够有效稳定市场信心,提高投资者对保险公司的信任度;第二,可以优化行业结构,通过对不良机构进行整顿重组,提升行业整体健康水平;第三,风

险处置后,保险公司可以提高资本利用效率;第四,可以有效保障消费者权益,促进保险市场健康发展。

以深圳比亚迪财险为例,其2023年三季度偿付能力报告显示,2022年7月15日接管期结束后,公司于破产重整期,自2023年5月25日起,公司处于重新开业筹备期。由于公司2023年第一季度偿付能力为负值,因此公司在风险综合评级(分类监管)评价中被评定为D类。而公司于2023年第二季度接受股东偿债资金后,偿付能力充足率升至949.54%,经监管评估,公司风险综合评级(分类监管)评价调整为B类,符合监管偿付能力综合评级合格要求。

完成风险处置,只是问题险企重新走上正轨的前提条件之一,后续必须直面经营上的挑战。周瑾表示,相比于2020年监管介入的时点,现在的外部环境和行业格局发生了巨大变化,因此新公司首先要明确未来的发展战略,前瞻性选择未来的赛道,坚定走高质量发展路径;其次,为了支撑新的战略,需要匹配建设核心能力,包括客户经营、产品创新、服务品质、风控精算、资本管理以及数字化等能力。

董希淼表示,加强金融法治建设,是金融治理体系和治理能力现代化的必由之路,更是提高监管效能、防范金融风险的重要抓手。下一步,应加快推动金融法律法规修订,进一步完善部门规章和规范性文件,并加强对新领域、新问题的研究和立法。

目前,金融监管部门正在推动制定、修改多部法律法规。如推动出台金融稳定法、地方金融监督管理条例、上市公司监督管理条例,推动修订中国人民银行法、商业银行法、保险法、证券投资基金法、证券公司监督管理条例等。

郑或认为,金融法律制度的完善,要体现在四个方面。首先,不能过于强调事前的“准入”牌照监管,要关注行业全链条的过程性监管,做到事前、事中、事后着力均衡监管;其次,监管标准要清晰、明确,给市场和被监管者明确的预期,不留“窗口”;再次,立法过程要注意民主和调研,要能够真正倾听、理解市场的声音,准确判断市场声音的合理与否,在此基础上进行科学立法;最后,明确违法结果,并通过立法、司法和执法向市场予以传递。

(上接A1版)

骆祖春表示,加强监管协同需要从三方面入手:一是“一行一局一会”之间的监管协同,重点在于政策、规则制定,省级以下是具体执行的协同;二是“一行一局一会”与国家市场监督管理总局等行业监管部门在具体监管事项之间的协同;三是央地之间协同,尤其是国家金融监督管理总局牵头建立兜底监管机制在省市区落实上与省市区的金融工委、地方金融管理局之间的协同。

董希淼认为,加强金融监管协同,要减少监管重叠和监管交叉。从横向来看,要尽量避免“一行一局一会”工作之间的职责交叉重叠。从纵向来说,要加强央地协同,提高地方金融监管效能。

郑或建议,监管部门在对各自监管对象开展有效监管的前提下,关注市场发展动态,对“异军突起”的交易或金融产品保持谨慎,在认真研究商业模式的内涵基础上,在各部门间进行及时、有效的沟通和讨论,以便尽快识别风险点。一旦识别风险点,需迅速采取监管措施,对于本部门执法可能遇到的问题和障碍事先与能够给予支持的单位沟通,形成监管合力的铁拳头。

### 扎紧制度“篱笆” 夯实金融法治基础

金融监管真正“长牙带刺”,仍然需要扎紧制度“篱笆”,进一步夯实金融法律制度体系“四梁八柱”,提升金融市场法治化水平。郑或表示,没有基础法律法规的保障,就无法给市场明确的行为指引和处罚震慑,不利于监管标准的统一。

董希淼表示,加强金融法治建设,是金融治理体系和治理能力现代化的必由之路,更是提高监管效能、防范金融风险的重要抓手。下一步,应加快推动金融法律法规修订,进一步完善部门规章和规范性文件,并加强对新领域、新问题的研究和立法。

目前,金融监管部门正在推动制定、修改多部法律法规。如推动出台金融稳定法、地方金融监督管理条例、上市公司监督管理条例,推动修订中国人民银行法、商业银行法、保险法、证券投资基金法、证券公司监督管理条例等。

郑或认为,金融法律制度的完善,要体现在四个方面。首先,不能过于强调事前的“准入”牌照监管,要关注行业全链条的过程性监管,做到事前、事中、事后着力均衡监管;其次,监管标准要清晰、明确,给市场和被监管者明确的预期,不留“窗口”;再次,立法过程要注意民主和调研,要能够真正倾听、理解市场的声音,准确判断市场声音的合理与否,在此基础上进行科学立法;最后,明确违法结果,并通过立法、司法和执法向市场予以传递。