



中国国际贸易促进委员会
CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION
OF INTERNATIONAL TRADE

中国贸促会 常年海外法律顾问 信息快报



2021年4月1日
第十二期

目录 | Contents

一、经贸信息.....	1
二、媒体评论.....	14
三、专家评议.....	20

一、 经贸信息

1. 辉瑞将测试无需超低温储存的新冠疫苗

2021 年 3 月 31 日

2021 年 3 月 31 日，辉瑞公司（Pfizer）及其合作伙伴 BioNTech 宣布将尽快开始测试其新冠疫苗的冻干版本，如果该疫苗被证明是安全有效的，就可以在美国农村地区和低收入国家简化疫苗的储存和处理程序，提升疫苗的接种率。

根据美国政府数据库（clinicaltrials.gov）的数据，辉瑞将于今年 4 月开始一项临床试验，评估一种新型冻干疫苗制剂在美国 18 至 55 岁的成年人中使用的效果。这项由 1,100 名受试者参与的研究将持续约两个月，以帮助研究人员确定冻干版的疫苗是否像监管机构此前批准的版本一样安全有效。

此前，辉瑞曾在上个月的财报电话会议上表示，若该实验成功，新疫苗将在明年初投入使用。

（来源：《华尔街日报》中文网，可转载）

<https://cn.wsj.com/articles/>

2. 戴琪称美对华关税政策仍将保持

2021 年 3 月 30 日

2021 年 3 月 30 日，美国贸易代表戴琪表示，美国政府并未准备好在近期内取消针对中国进口商品的关税，但对于与中国政府开展贸易谈判的可能性仍持开放态度。

戴琪承认，美国政府对华关税会对美国企业和消费者造成损失。但她同时表示，加征关税是为了补救“不平衡且不公平的”贸易状况而做出的举措。戴琪强调，对华关税政策是中美经贸谈判中的重要筹码之一，取消对华关税也同样有可能会对美国的经济造成不利影响。自拜登上任后，中国政府希望说服美国政府取消关税，从而避免中国商品因为关税的原因，在价格上受到来自越南、墨西哥和其他国家产品的挑战。

（来源：《华尔街日报》中文网，可转载）

<https://cn.wsj.com/articles/>

3. 国际货币基金组织对全球经济复苏前景仍持保留态度

2021 年 3 月 30 日

2021 年 3 月 30 日，国际货币基金组织（IMF）总裁格奥尔基耶娃（Kristalina Georgieva）表示，IMF 将调升今明两年全球经济增长预测，但资金状况前景仍不明朗。

目前，全球各国政府已经提出了近 16 万亿美元财政刺激措施，以抑制疫情及减轻其对经济的影响。格奥尔基耶娃指出，全球经济已站稳脚步，但各地区国家之间、甚至同一国不同地区之间的发展分化情况已经到了十分危险的地步。她认为，全球疫苗的分配不均导致世界上仍有许多人因为新冠疫情的蔓延而失业或陷入贫困。格奥尔基耶娃呼吁各国继续采取强力行动保护经济复苏，加大疫苗生产及分发，投资于新的绿色及数字基础建设。

格奥尔基耶娃指出，美国强劲增长，可望通过提振贸易来帮助许多国家，但这也可能引发利率迅速上扬，导致金融条件趋紧，从而造成资本从新兴及发展中经济体大举外流。

（来源：《路透社》中文网，可转载）

<https://cn.reuters.com/article/imf-outlook-wrapup-0330-tues-idCNKBS2BN055>

4. 美英欲加强基础设施建设以制衡“一带一路”战略

2021 年 3 月 27 日

2021 年 3 月 26 日，美国总统拜登表示，他在和英国首相约翰逊通话时建议美国的西方盟友推进一项基础设施建设方案，以用来和中国的“一带一路”倡议项目进行竞争。英美计划通过美国和其西方盟友的资金与技术支持，对世界各地需要帮助的地区进行各方面的援助，这其中便包括对道路桥梁进行更新，提升机场和运输系统的现代化水平，并扩大宽带科技的应用水平。

此外，中国政府自 2013 年发起的“一带一路”项目促进了从东亚到欧非两洲的庞大基础设施投资和建设，扩大了中国在全球的经济和政治影响力。美国认为，中国正努力使其自身成为世界上领先的强大国家，而美国需要大幅提高科技等投资以应对中国崛起所带来的影响。

（来源：美国之音中文网，可转载）

[https://www.voachinese.com/a/biden-johnson-china-infrastructure-initiative-20210326/5830164.h
tml](https://www.voachinese.com/a/biden-johnson-china-infrastructure-initiative-20210326/5830164.html)

5. 雷蒙多称美国正制定针对中国的竞争战略

2021 年 3 月 27 日

2021 年 3 月 25 日，美国新任商务部部长雷蒙多（Gina Raimondo）表示，拜登的上任标志着中美关系的新篇章。雷蒙多强调，拜登政府的要务是制定整体战略，保护美国工人，为美国企业创造公平竞争环境。

雷蒙多指出，在中国的美国公司深受中美贸易战的影响，而拜登政府将会就在中国崛起的背景下如何保护美国工业，为美国企业创造公平竞争的环境而制定一个整体的竞争战略。雷蒙多认为，中国的行为已经“威胁”到美国的安全、繁荣和价值观，而美国亟需做出有力的回应。

目前，美国的对华贸易政策已经使得美国企业，尤其是汽车制造类和消费类企业陷入困境。雷蒙多称，美国商务部将会对此情况进行研究，制定相应的关税排除工作。

（来源：美国之音中文网，可转载）

<https://www.voachinese.com/a/commerce-secretary-gina-raimondo-u-s-devising-strategy-to-push-back-on-china/5830593.html>

6. 德媒：与中国合作为港口带来希望

2021 年 3 月 26 日

2020 年，众多德国产业和公司或多或少地受到了新冠疫情的负面影响。在这场由疫情导致的经济危机下，德国杜伊斯堡港却在逆境中保持了强劲的发展势头，集装箱装卸量创下新纪录。

根据德国杜伊斯堡港今年 2 月公布的数据，尽管受到疫情影响，2020 年杜伊斯堡港的集装箱装卸量仍增长了 5%，达到 420 万标准箱，创下新历史纪录。据德新社报道，杜伊斯堡港集团董事会主席斯塔克（Erich Staake）表示，该港口集装箱业务的增长不仅是因为各公司在追赶因疫情耽误的经贸往来进度，更因为杜伊斯堡港扩大与中国城市连接的发展战略初见成效。

德国“今日新闻”（Tagesschau）网站在评论杜伊斯堡港的成功时说：“疫情中，欧洲各国从中国进口医疗物资和电子产品的力度大幅增加，海运的价格又急剧增长，这一切使铁路运输更有竞争力，杜伊斯堡港也从中获利。”该文章还指出，和中国的紧密合作为该港口和城市带来希望。杜伊斯堡曾经是欧洲的“钢铁中心”，但上世纪 60 年代以后，随着煤炭能源地位下降、世界性钢铁过剩、鲁尔工业区自身发展趋于饱和等问题的出现，杜伊斯堡失去了原有的活力，失业率居高不下。中欧班列的开通和快速发展为该市带来了新的发展空间，该市 1/10 的工作岗位都是港口相关公司提供的。

随着中欧班列十年的发展，欧洲与中国的贸易也变得更加平衡。斯塔克说：“过去，‘新丝绸之路’更像是一条单行道，四个集装箱中有三个空着回中国，现在只有两个中的一个空着的。”

（来源：欧洲时报，可转载）

<http://www.oushinet.com/static/content/ouzhong/ouzhongnews/2021-03-26/825057324573138944.html>

7. 巨轮“添堵”苏伊士运河 欧洲担忧无法接收“中国制造”

2021 年 3 月 26 日

全球最大船舶之一“长赐号”（Ever Given）堵住苏伊士运河，造成这个世界上最繁忙的贸易航道暂时瘫痪已有三天之久。相关人士警告，要挖出搁浅的巨型集装箱船可能需要耗费数周。欧洲专家担忧地指出，如果航道持续堵塞，无法收到来自中国的商品，欧洲贸易市场将陷入混乱。

“大堵船”造成欧亚航道瘫痪

自 3 月 23 日在强风中搁浅后，“长赐号”一直被卡在运河中无法移动。它的船头楔入了运河的东岸，船尾则楔入西岸。

纽约时报中文网报道，这艘巨轮属于长荣海运（Evergreen）公司，搁浅前正行驶在苏伊士运河上十分狭窄的区域。运河当局一份声明中说，八艘大型拖船试图将船拖出这个“意外的泊位”，但事实证明，要让这艘长度相当于四个足球场、重约 20 万吨的船“脱险”的难度比想象中还要高。

埃及苏伊士运河管理局 24 日发表声明说，一艘悬挂巴拿马国旗的重型货船 23 日在苏伊士运河新航道搁浅，造成航道拥堵。目前，救援工作正在进行。

该船的拥有者日本正荣汽船株式会社在 25 日的一份声明中承认，局势“极其艰难”，并为事件造成的干扰表达歉意。负责处理此事的救援公司皇家博斯卡里斯威斯敏斯特同日警告说，这艘集装箱船脱离搁浅可能需要几天甚至几周时间。

路透社援引当地消息人士的话称，至少有 30 艘船只被困在“长赐号”北侧，3 艘船只被困在南侧。美联社 25 日报道，目前有至少 150 艘船只受到影响，卡在了苏伊士运河上。

目前，埃及已重新开放了运河的旧航道，以分流一些交通。

全球航运业雪上加霜

美国北卡罗莱纳州的海洋历史学家萨尔·莫科利亚诺（Sal Mercoglian）博士对 BBC 说，类似的事件很罕见，可能“对全球贸易产生巨大影响”。

《华尔街日报》报道，一些企业管理人士称，对于已经因为疫情面临压力的物流行业来说，此次事件可能令紧绷的全球供应链遭到进一步冲击。

“在供应链已经承压的情况下，一艘大型集装箱船现在基本把全球贸易的一条主要航道堵死，”荷兰国际集团（ING）高级经济学家乔安娜·孔宁斯（Joanna Konings）对路透社说。全球第二大集装箱航运公司，瑞士的 MSC 也表示，所有主要集装箱运输公司都受到了苏伊士运河堵塞影响。如果其他船只因堵塞而要绕路航行的话，可能带来物资配送延迟及运费高涨等影响。有分析甚至称，苏伊士运河的长时间停运或导致全球能源市场震荡。

英国特许采购与供应协会的经济学家格伦（John Glenn）表示，运河长期停滞有可能严重破坏供应链。“如果货物因堵塞而不得不通过非洲改道，这可能会使英国企业的交货时间延迟超过 10 天。”格伦说，“如果这种情况真的发生，将不可避免地导致商品短缺和价格上涨。”

据世界最大船级社英国劳氏船级社估算，苏伊士运河“堵船”后，给世界贸易造成的损失达到每小时 4 亿美元。

欧洲担忧中国商品会延迟到港

苏伊士运河位于埃及，连接地中海和红海，为从亚洲到欧洲乃至其它地区的石油和货物运输船只提供了一条约 10 天航程的捷径。据统计，平均每天有 50 多艘船通过该运河，全球约 12% 的贸易通过这条狭长的水道进行。“长赐”号货轮就是在从中国深圳盐田前往荷兰鹿特丹的途中卡在了苏伊士运河北向河道上。

荷兰国际集团在一份报告中指出，苏伊士运河停航的直接影响将集中体现在欧亚贸易上。

欧洲最大港口鹿特丹港的发言人莱昂·威廉姆斯（Leon Willems）表示，在苏伊士运河事件发生之前，物流需求就已经超过了运力。如果运河继续堵塞下去，货轮就只能绕道非洲好望角，航程将增加 7 到 9 天的时间。

苏伊士运河每天通行的船舶主要为货值较高的集装箱船。目前全球约 25% 的集装箱贸易通过苏伊士运河完成。威廉姆斯称：“西欧的每个港口都会受到影响。现在已过去 48 小时了，为公司和消费者考虑，我们希望这个问题能尽快解决。”

“当这些船只最终抵达欧洲时，不可避免等待时间会更长，”他称，“我们有很多空间，但没有无限多的码头和起重机来卸货。”

苏伊士运河作为石油和液化天然气的出口通道也尤为重要，它使得石油从中东得以更快运抵欧洲，许多人担忧堵塞事件对于油价的影响。业内人士指出，俄罗斯能通过管道供应天然气，或成堵塞事件的赢家。

不过，法兰西第 24 电视台指出，与三十年前不同，欧洲国家的石油供应如今更多的从阿尔及利亚，挪威和俄罗斯获得，对苏伊士运河的依赖程度并没有那么高。相反，此次事件或导致其他类型的商品，尤其是“中国制造”的商品延迟供应，这将对欧洲造成更大的影响。

法国高等航海经济学研究所（ISEMAR）所长保罗·图雷特（Paul Tourret）指出，欧洲每年都要通过苏伊士运河运送 1400-1500 万个集装箱，其中 75% 来自中国。“……其中既有您的电话，也有汽车，或者是用于建造风力涡轮机的零件。”他指出“如果一周不能解决问题，我们将开始遇到短缺。如果两三周后都无法解决，我们将陷入混乱。”

（来源：欧洲时报，可转载）

<http://www.oushinet.com/static/content/ouzhong/ouzhongnews/2021-03-26/825054532907311104.html>

8. 法媒关注中国电动汽车制造商加快进军法国市场

2021 年 3 月 24 日

你准备好购买一辆中国品牌的汽车了吗？目前，已经有多个中国品牌汽车进军欧洲尤其是法国市场，主打车型为纯电动 SUV。因此，法国人有必要习惯诸如名爵（MG）、爱驰（AIWAYS）以及赛力斯（SERES）等中国品牌。同时，一些欧洲汽车制造商也担心在未来几年会有大量中国品牌涌入欧洲市场。

中国拥有全球最大汽车市场

法国欧洲 1 号电台（Europe1）报道，目前，大约有 100 家汽车制造商在不断增长的中国汽车市场上展开竞争，力图“分得一杯羹”。根据英国市场研究机构 IHS Markit 的数据，中国继续保持世界第一大汽车市场地位，2020 年共售出 370 万辆汽车，其中绝大多数都在本地市场销售。如今，多家中国汽车厂商将目光投向海外，开始进军欧洲市场。例如，在法国，已经有 4 个中国汽车品牌：名爵、爱驰、领克（Lynk & Co，主要用于租赁）以及东风-赛力斯。根据 IHS Markit 的数据，到今年年底，欧洲汽车市场将出现 13 个中国品牌。

尽管目前中国品牌在欧洲汽车市场上所占份额并不大（2020 年中国品牌汽车销量刚过 1 万辆大关），但根据汽车销售预测分析师莫拉德（Lorraine Morard）的预测，到 2025 年，中国汽车的销量将增加 10 倍，“可以预见中国品牌汽车所占市场份额会加速扩大，主要是因为它们将采用低成本的电动汽车营销策略……它们生产的电动汽车配备具有较强续航能力的电池，而且相对于竞争者来说，具有较大的价格优势。不过，他们在品牌宣传以及让顾客放心购买方面表现逊色，毕竟人们并不熟悉这些品牌。”

永恒的价格战

报道称，在电动汽车领域，不要指望中国汽车厂商供应低端或售价仅 1 万欧元的车型。他们的市场定位与华为在“高端”智能手机领域类似，毕竟汽车生产浓缩了多种科技。

中国制造商选择的主打车型为纯电动 SUV。预计到 2029 年底，这类车型将成为全球最畅销的车型。目前，该车型价格在 3.8 万到 4 万欧元之间，但如果算上各种买车优惠政策，价格会降至 3 万欧元以下。与包括特斯拉在内的竞争品牌相比，这个价格要便宜得多。究其原因，主要是因为中国汽车产业已经掌握了从电池原材料开采到大规模生产的整个产业链。

引发欧洲制造商担忧

很显然，中国汽车制造商的到来并不是来“探路”。例如，爱驰已选择在德国设立了一家子公司，负责推出不同车型。今年，在欧洲市场上，还会看到小鹏（XPeng）、NIO 蔚来等其他中国品牌汽车。这些品牌并非全部进入法国市场，它们通常会优先选择基础设施以及充电站网络已经非常完善的国家，比如挪威。

法国汽车制造商正在密切关注中国竞争者的到来。一名法国汽车品牌的高管表示，中国汽车将会大量涌入法国市场，就如同数年前在轮胎领域发生的情况一样。

采取在线销售和上门售后服务

在销售和分销服务上，中国品牌也采取了多种策略。例如，以跑车而闻名的百年英国运动汽车品牌，如今已由中国企业全资控股。目前，该品牌借助在法国的 60 多个分销网点推出纯电动 SUV，目前已成功崛起。该品牌的目标是到今年年底，分销网店增至 80 个。

至于成立仅 4 年的中国新创企业爱驰，则选择了不同的营销策略：爱驰的营销模式与特斯拉相近，通过在线方式提供所有服务……当然，不包括试驾。“这是我们选择在法国推行的营销方式和商业模式。”专门向法国市场推广中国汽车品牌而成立的法国 Car East France 公司总经理科梅蒂（Serge Cometti）解释道：“电动汽车营销打破了传统汽车的营销模式，摒弃在固定销售点坐等，而是尽量主动去开发客户。”

为了做好售后服务，中国品牌还与汽修连锁品牌 Feu Vert、汽车修理厂 Albax/Lecoq 以及成立不久的尼斯 GoMecano 公司建立了合作伙伴关系，GoMecano 负责提供上门维修服务。

（来源：欧洲时报，可转载）

<http://www.oushinet.com/static/content/ouzhong/ouzhongnews/2021-03-24/824305391830835200.html>

9. 欧盟气候目标和欧 7 标准再施压 汽车内燃机落幕还要多久？

2021 年 3 月 24 日

在汽车峰会召开之前，德国汽车工业联合会承诺（VDA），到 2050 年只生产气候友好型汽车。但德国汽车制造商不愿承诺具体日期。

德国每日新闻网报道，在 3 月 23 日与总理默克尔举行的汽车峰会上，将重点讨论欧盟更严格的 2030 年气候目标以及新的欧 7（Euro7）标准对德国汽车业造成的影响。从目前情况看，到 2030 年，欧盟新乘用车的二氧化碳排放量将比现在减少 37.5% 左右，欧盟甚至计划将目标收紧至约 50%。德国汽车行业认为，该规定对于德国最重要的行业来说过于严格，存在风险。

德国汽车制造商犹豫不决

一方面，德国汽车制造商们坚信，尽管国家提供了巨额补贴，燃油车占主导地位的情况不会很快改变。因为消费者对内燃机的兴趣是持续的：在目前销售的汽车中，90% 以上仍在使用汽油和柴油发动机。另一方面，制造商们密切关注着正在出现的动荡。“未来是属于电动车的”，奥迪首席执行官杜斯曼（Markus Duesmann）表示，欧盟委员会制定的欧 7 排放标准使内燃机的开发变得更加困难，整个行业也在发生变化。这就是为什么奥迪不再想开发新的内燃机的原因。但是，杜斯曼没有给出内燃机的确切退出日期。

大众品牌负责人布兰德施泰特（Ralf Brandstätter）在接受《汽车周刊》采访时表示：“目前，我认为不会再推出新的发动机系列。”但是，他希望进一步改造升级目前使用的发动机，以满足排放标准。大众汽车正越来越多地将生产重心转向电动汽车，甚至与特斯拉形成竞争。大众希望今年能够出售 45 万辆电动汽车；到 2030 年，所有售出的汽车中一半为纯电动汽车，并计划在欧洲建立 6 家超级电池工厂，以满足集团对电池的需求。

宝马和戴姆勒也没有明确内燃机的正式退出日期。宝马计划，到 2030 年所有出售的汽车中，有一半是纯电动汽车。戴姆勒首席研发主管舍费尔（Markus Schäfer）3 月初表示，戴姆勒不想再开发新一代发动机。在他看来，制造商告别内燃机的速度取决于欧 7 排放标准。

采用两种汽车灵活应对，直到内燃机退出

其他国家汽车制造商在淘汰内燃机问题上的态度更积极。今年 1 月，通用汽车成为第一家宣布在 2035 年之前停止生产内燃机的大型汽车制造商，并从 2035 年起消除新型“轻型汽车”的尾气排放--根据美国定义，轻型汽车的最大排放量为 3.8 吨。作为世界第三大汽车国，日本也宣布从 2035 年起禁止使用内燃机。在巴黎，到 2030 年就不再允许使用内燃机。

但专业人士对此持怀疑态度，他们指出了通用汽车的含糊其辞，这包括将超过 3.8 吨的重型车辆排除在外。而且通用在关键时刻使用了“致力于”一词，这也引发质疑。福特也一样，福特打算从 2030 年起只提供电动汽车。然而，福特卡车仍将使用内燃机。

对于小型汽车制造商以及利基供应商来说，选择会更容易。2月中旬，捷豹宣布最早将在2025年只生产电动汽车。而路虎计划每个系列至少有一种电动车。沃尔沃曾是电动汽车的领跑者，但是这家由吉利集团控股的制造商也没有宣布内燃机正式退出日期。但公司首席执行官萨缪尔森（Hakan Samuelsson）表示，如果到2030年，沃尔沃还不是一家纯粹的电动汽车制造商，他会感到惊讶。

法国雷诺汽车也有一个非正式的退出目标。公司首席执行官德梅奥（Luca de Meo）表示，他预计公司将在2030年至2035年间，在欧洲销售最后一批燃油车。法国巴黎银行的分析师称赞道这是一种“务实的态度”，因为没有人能确切地说市场变化的速度有多快。这在很大程度上取决于消费者的观念以及基础设施建设。目前，电动汽车仍有不足。

杜伊斯堡汽车研究所所长杜登霍夫（Ferdinand Dudenhöffer）等专家表示，事实上，德国制造商迄今主要关注退出的关键数据，其中约75%的国内产品销往国外市场。因此，大众、宝马、戴姆勒等公司必须尽可能采用两种汽车灵活应对，直到内燃机技术的最终退出。在离内燃机退出还有25年多的背景下，必须考虑汽车行业面临的风险。这样，汽车制造商才有足够的时间进行转型。

（来源：欧洲时报，可转载）

<http://www.oushinet.com/static/content/europe/other/2021-03-24/824331751852875776.html>

10. 2020 年中国收购德国企业数降至 4 年最低

2021 年 3 月 24 日

德国科隆经济研究所（IW）网站 23 日发布数据表示，2020 年，中国收购德国企业数下降，降至 2016 年以来最低值。

2016 年，中国收购德国企业数为 44 家，其中 25 笔交易公布了成交价格，总计约为 111 亿欧元；2020 年，交易成交数仅是 2016 年的一半。从 23 笔已公布的交易额看，下降至 7.07 亿欧元。

其余年份情况：2017 年为 40 家，成交总额 121 亿欧元；2018 年为 33 家，成交总额 90 亿欧元；2019 年为 26 家，成交总额 13 亿欧元。

被收购的德国企业主要来自汽车工业、生物/医学科技、机械制造、机器人制造、以及电子信息通信技术。

2020 年疫情暴发之后，德国企业市值下滑严重，盈利能力降低，面临被收购的结果。德国政府对此感到担忧，对本国企业加强了经济补助，尤其是对药物研发等重要领域加强了资金注入。同时对外贸法进行了补充修订，提升对海外企业参与收购的控制力度。

(来源：欧洲时报，可转载)

<http://www.oushinet.com/static/content/ouzhong/ouzhongnews/2021-03-24/824306856330797056.html>

11. 哈萨克斯坦与欧开行签署扩大合作关系框架协议

2021 年 3 月 30 日

据国家经济部新闻处消息，政府总理阿斯哈尔·马明 30 日同欧洲复兴开发银行行长奥迪勒·雷诺·巴索 (Odile Renaud-Basso) 举行视频会谈，并签署了扩大合作关系框架协议。

消息称，国家经济部长阿塞特·伊尔哈利耶夫与欧洲复兴开发银行哈萨克斯坦分行行长阿格雷·佩雷马尼斯签署了合作文件。

经济部长指出，欧开行在哈萨克斯坦境内落实了一系列有效的合作项目，为国家经济多元化和稳定发展带来了积极影响。“我想强调，我们高度重视与欧开行之间的战略合作。我相信，今天签署的文件将为我们的联合工作带来新的动力。”伊尔哈利耶夫说。

根据协议，欧开行将对哈萨克斯坦经济吸引外国投资、引进节省能源的创新科技、推动绿色经济发展、加强交通和住房基础设施建设，以及保障生态稳定发展等领域提供支持。

据悉，哈萨克斯坦于 1992 年 7 月 27 日开始成为欧开行成员国。哈萨克斯坦在欧开行法定股本的份额为 6900 万欧元 (0.23%)。截至目前，欧开行在哈萨克斯坦境内的总额超 94 亿美元的 280 个项目融资，其中 66% 为私营部门。

(来源：哈萨克国际通讯社，可转载)

https://www.inform.kz/cn/article_a3770128

12. 哈萨克斯坦将继续加强同欧盟在能源领域的合作

2021 年 3 月 30 日

据能源部新闻中心消息，哈萨克斯坦能源部部长努尔兰·诺海耶夫同欧盟驻哈萨克斯坦办事处负责人斯文-奥洛夫·卡尔森举行了会晤。

会晤期间，双方就能源领域，特别是其中关于能源宪章条约的现代化进程，以及在石化产品生产和运输中监测甲烷排放的机制框架内的合作问题等进行了讨论。双方承诺，将继续推进在能源领域的双边合作。诸如 Eni、Shell、Total 等多家欧洲大型公司在哈萨克斯坦从事石油天然气领域的项目，包括北里海、卡拉恰甘纳克等。

哈萨克斯坦石油每年出口的石油有 80% 销往欧盟国家。

(来源：哈萨克国际通讯社，可转载)

https://www.inform.kz/cn/article_a3769737

13. 吉尔吉斯斯坦因 COVID-19 大流行，有 70 万人处于贫困线以下

2021 年 3 月 25 日

据世界银行网站信息，吉尔吉斯斯坦因新冠病毒大流行，新增 70 万人生活处于贫困线以下。

世界银行称，新冠肺炎疫情使劳动人口收入减少，这是导致贫困的主要因素。另加之通货膨胀导致购买力下降，更加剧了贫困状况。

据吉国统计数据，2020 年吉国贫困率较 2019 年的 20.1% 增长了 11%，达到 30% 以上。对一个仅 660 万人口的国家来说，这是一个巨大的数字。

（来源：吉尔吉斯斯坦通讯社，可转载）

<http://cn.kabar.kg/news/covid-19-70/>

14. 哈萨克斯坦国内贸易开始复苏

2021 年 3 月 31 日

2021 年 1-2 月，哈萨克斯坦零售和批发贸易销售额超过 4.8 万亿坚戈，金额低于去年同期。全哈批发和零售贸易量指数为 94.7%，比 2020 年 1 月同期减少了 5.3%。

根据哈萨克斯坦国家统计局数据显示，尽管哈萨克斯坦 1-2 月批发和零售业指数增长为负值，但这是自新冠肺炎疫情开始以来达到的最高指标。

自 2020 年初以来的月度数据显示，2020 年 4 月贸易业指数下降至 91.1%，后续进一步跌至 87.7%。2020 年秋季到年底，仅显示一到两个百分点的轻微增长。这种积极态势延续到了 2021 年 1-2 月。

按行政区域划分，阿拉木图贸易行业恢复情况最好，2021 年 1-2 月，该地区贸易行业指数为 103.6%。此外，东哈州（99.1%）、努尔苏丹市（98.8%）、库斯塔奈州、巴甫洛达尔州（98.6%）、奇姆肯特市（98.4%）的贸易指数高于平均水平（94.7%）。动态增长指标最低的是阿克托别州（89.2%）、阿克莫拉州（91.8%）。

阿拉木图是贸易行业领头羊，占哈萨克斯坦国内贸易总额的 40%。2020 年，全哈贸易零售、批发总额分别下降 4.1% 和 7.4%。

（来源：哈萨克国际通讯社，可转载）

https://www.inform.kz/cn/article_a3770172

15. 欧亚经委会批准了在欧亚经济联盟国家相互承认学位证的协定草案

2021 年 3 月 31 日

白通社从欧亚经委会新闻服务处获悉。昨日，欧亚经委会执委会批准了在欧亚经济联盟国家相互承认学位证的协定草案，并将其提交给了欧亚经济联盟国家进行内部协调。

该文件由欧亚经委会与与欧亚经济联盟国家共同制定，目的是提高高级研究人员的流动性。欧亚经济委员会经济金融政策委员会(部长)鲁斯兰·别凯塔耶夫指出：“该协定旨在直接承认学位文件，无需另外确认，这将加强欧亚经济联盟高技能人才就业的便利度。”

目前，拥有学位并希望在欧盟另一个国家工作的欧亚经济联盟国家公民必须进行承认相关文件的程序，即学历认证。这一程序长达六个月，对高技能人才在欧亚经济联盟内部积极流动形成阻碍。

(来源：白通社，可转载)

<https://chn.belta.by/society/view/-11871-2021/>

16. 泰英签署联合经贸委备忘录

2021 年 3 月 31 日

3 月 29 日，泰国副总理兼商业部长朱林与英国国际贸易部大臣伊莉莎白·特拉斯，通过在线方式，签署了泰国-英国联合经济与贸易委员会(JETCO)备忘录。据朱林透露，此次成立的联合经济与贸易委员会，是为促进经济发展、增加贸易投资、消除贸易壁垒和障碍提供平台，从而推动双边贸易额从目前的 50 亿美元增至 2024 年的 75 亿美元。此外，双方还将成立 6 个小组委员会来提升未来经济合作潜能，并进一步推进泰英自由贸易协议(FTA)的谈判。

据悉，英国脱欧后，泰国成为亚太地区首个与英国进行贸易部长级磋商的国家。泰国将利用该平台减少贸易壁垒，刺激出口，增加直接投资和民营部门的商机，尤其是在双方中小型企业有共同合作潜力的领域，如农业、食品、渔业、金融、健康及技术等。

2020 年，泰英两国之间的贸易总额达 48 亿 7569 万美元(约合 1510 亿铢)，泰国出口额为 30 亿 8720 万美元(约合 956 亿铢)，进口额为 17 亿 8849 万美元(约合 555 亿铢)。泰国出口至英国的重要商品包括鸡肉加工品、橡胶制品、摩托车及零件、汽车和设备、电路板和宝石及珠宝等，而从英国进口的重要商品有机械及零件、电路板、化学品、医疗产品和药品、电机及零件、饮料等。

(来源：世界日报)

<http://www.udnbkk.com/article-315137-1.html>

17. 苏伊士运河堵塞事件或将对部分越南企业的进出口活动产生影响

2021 年 3 月 29 日

越南驻埃及大使馆秘书兼商务处负责人阮维兴就埃及苏伊士运河搁浅事件表示,目前该国未有越南货物被困的统计数字。阮维兴提醒越南企业,应时刻与船东及进口商保持密切联系,及时解决有关问题。据悉,越南对埃及的出口额达近 4000 万美元,出口的产品包括冷冻鱼片、腰果、咖啡和胡椒等主要水产品、农产品。阮维兴表示,斋月即将来临之际发生运河堵塞,因此部分越南企业的出口活动或受影响。

另一方面,越南海航总公司(VIMC)与越南航海局均表示,目前越南未有任何海运企业直接运送货物到欧洲。因此,越南没有任何船运公司受到苏伊士运河堵塞事件的直接影响。但若不尽快解决苏伊士运河上的拥堵问题,将产生连锁反应,影响到全球海运活动。

(来源:越通社)

<https://en.vietnamplus.vn/suez-canal-blockage-may-affect-some-of-vietnamese-businesses/198267.vnp>

18. 大韩商会会长将致函中日等国商会提议深化合作

2021 年 3 月 28 日

大韩商工会议所(大韩商会)新任会长崔泰源于 29 日向中日等全球 130 多个国家的商会发送信函,提议加强合作。崔泰源在信中表示,全球在新冠疫情的冲击下,低增长基调持续,在此情况下,希望全球商会发挥核心作用,积极帮助各自的政府树立新的经济政策,改善经营环境。

崔泰源还向中日两国商会强调加强民间领域的交流合作。他向中国国际贸易促进委员会会长高燕提议,两国商会应为韩中共同发展发挥主导作用,并同时致信中国国际经济交流中心理事长曾培炎,建议早日举办因疫情搁置的“中韩企业家-前政府高官对话”活动。另外,他向日本商工会议所会长三村明夫表示,希望能扩大长期以来积累的民间交流合作,并能重启 2002 年后每年举行、但从 2018 年开始停办的韩日商会会长会议。

(来源:韩联社)

<https://cn.yna.co.kr/view/ACK20210328000900881?section=economy/index>

19. 日美首脑会谈拟磋商强化尖端技术合作以对抗中国

2021 年 3 月 27 日

3 月 27 日，日美政府相关人士透露，日美两国计划在 4 月上旬举行的首脑会谈上磋商加强两国尖端技术开发合作，目前已展开前期协调工作。日美拟在半导体等对经济安全保障产生影响的高科技领域携手合作，对抗举国强化高科技产业的中国。

会谈中，美国拜登政府表示，要巩固与同盟国日本的合作关系，从降低重要资材的对华依赖度以及强化技术实力两方面出发，加强对中国的施压。对于陷入全球供应不足的半导体等高科技产品，将探讨通过两国的研究机构进行合作，同时力争采购网的多样化，不偏重特定国家，双方也有可能设立协商具体举措的工作组。拜登强调，为了在与中国的“严峻竞争”中获胜，日美双方应增加对人工智能（AI）和生物科技等尖端技术的投资。他提出把此类投资在国内生产总值（GDP）中的占比从目前的 0.7% 增至近 2%，还指示调整采购网，以降低对中国采购网的依赖。

（来源：日本共同社）

<https://china.kyodonews.net/news/2021/03/11386b88a1b2.html>

20. 菲律宾有意加入跨太平洋伙伴关系协定

2021 年 3 月 25 日

菲律宾贸工部副部长鲁道夫近日向媒体透露，菲贸工部部长洛佩兹已向《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》（CPTPP）保管方新西兰政府致信，表达加入该协定的意愿。鲁道夫称，《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）谈判已于去年结束，国内的批准程序预计将于今年年内完成，贸工部现在可以腾出精力来参与新的贸易协定谈判。

除有意加入 CPTPP 外，菲律宾正分别与印度、智利、巴基斯坦、土耳其等国就签订自由贸易协议进行探讨。鲁道夫表示，菲方已与印度达成一致意见，双方将开启优惠贸易的双边协定的谈判。另外，菲律宾与韩国的自由贸易协定谈判目前已进入尾声。日前，双方就有关菲律宾香蕉与韩国汽车等项目的谈判陷入僵局。菲方香蕉生产商要求降低香蕉关税，而韩国政府开始寻求更多的汽车出口渠道。

（来源：菲律宾商业世界报）

<https://www.bworldonline.com/phl-interested-to-join-transpacific-trade-deal/>

一、媒体评论

1. 全球投资热潮恐致半导体产能过剩

2021 年 3 月 26 日

现今，在芯片短缺的大背景下，全球各国政府都在资助半导体工厂的建设，以减轻对中国台湾地区芯片供应的高度依赖。但除必须采取行动实现供应多元化的共识外，策略分歧开始浮现——业内人士分析认为，政府无节制支出可能导致这个高度周期性的行业出现产能过剩的状况。

美国、欧盟和日本政府都在考虑对先进的芯片制造厂投资数百亿美元，其对自身超过三分之二的先进计算芯片都是在中国台湾生产的这一现状愈发不安。美国军方高级将领不久前对国会表示，台湾地区的紧张态势将会影响到全球芯片供应的稳定供给。

在日本，佳能公司与东京电子有限公司等将加入由日本政府资助的，高达 3.85 亿美元的芯片开发计划。该计划将与台积电等公司合作开发先进的 2 纳米芯片。日本希望确保将来能够制造先进的半导体，并希望在台积电的帮助下在东京附近建造一条测试线。与此同时，美国立法者正准备通过现有的国防部资金法案以及参议院多数党领袖舒默（Chuck Schumer）提倡的一系列新的法案措施，对价值高达 300 亿美元的芯片投资项目进行批准。而就算是几乎完全没有芯片制造基础设施的印度，也希望利用其作为全球芯片公司设计中心的优势，通过新的补贴计划吸引工厂建设投资。而中国为减少对西方科技的依赖，也向芯片产业提供了大规模补贴，在 2019 年设立了规模高达 290 亿美元的芯片投资基金。

VLSI Research 首席执行官哈奇森（Dan Hutcheson）表示，现今世界各国独立或有限度联合建立芯片制造工厂的行为，反映出芯片行业全球化的联系状态正在朝“垂直孤岛”的方向转变。如果各国政府的计划得以实现，那么半导体行业将会重回上世纪七十年代的状况，即每个国家都将芯片作为其通信国防领域的重要支持部分。但若全球建设了太多芯片制造产能，导致价格下跌行业洗牌，类似于上世纪八十年代末的崩溃就会重演——过多的工人涌入芯片制造工厂，工厂的倒闭造成了难以承受的失业浪潮。

哈奇森强调，“产能过剩”的可能性未来取决于推动芯片本土化的各国政客对当前时局的认识。他指出，以政治而非经济目的地推动各国芯片无节制的发展，将会导致世界资源的极大浪费。

（来源：《路透社》中文网，可转载）

<https://cn.reuters.com/article/global-semiconductor-production-investme-idCNKBS2BM03Z>

2. 法媒：面对中国 欧盟“大棒外交”适得其反

2021 年 3 月 26 日

欧盟日前宣布对中国实施制裁措施，事实上，欧盟此前也对俄罗斯、土耳其实施“大棒”外交。那么，这些制裁手段收效如何呢？

法兰西新闻台（Franceinfo）报道，3 月 25 日-26 日，欧盟举行视频峰会，主要议题之一就是欧盟会与成员国首脑共同讨论有关欧盟与土耳其之间关系紧张的问题。此前，欧盟已经决定针对相关土耳其个体实施制裁，旨在惩罚安卡拉在地中海东部的“过格”行为，这些象征性制裁手段会有效果吗？此前，俄罗斯曾表示，来自西方的制裁推动了该国的经济发展；至于中国，反制欧盟制裁，宣布对欧洲 10 名人员进行制裁，这些针对个体的单独性制裁似乎并未真正影响到中国与欧盟达成的投资协定。

在中国，制裁没有明显效果

22 日，欧盟以“新疆人权问题”为由对中国实施制裁，这些制裁措施效果如何呢？事实上，对中国政府的新疆政策似乎不会产生任何明显效果。欧盟多个成员国还通过召见当地中国大使来继续施加压力，欧中陷入严重外交危机。不过，我们可以注意到，双方均没有采取经济制裁举措。

“（中方）反制针对的只是个体和研究机构，并不会对中欧投资协定产生负面影响。”中国人民大学欧盟研究中心主任王义桅解释道，“但是，制裁会对相关个体产生影响。受制裁研究机构的工作人员将不再获准进入中国以及获得访问有关信息的权限。比如，绿党成员（德国人）彼蒂科菲尔先生，需要与中国在电动汽车和新能源领域进行合作，但他将不会再获准进入中国。”

尽管没有经济制裁，但是，我们已经看到，中国民众号召抵制欧美公司，其中包括 H&M 和耐克。

包括演员王一博在内的多名耐克品牌宣传大使均宣布终止与该品牌的一切合作。H&M 产品也从主要的在线购物平台上被下架，其实体经营网店也从手机定位程序中被删除。25 日，《人民日报》刊登：“我支持新疆棉花”标语，在中国微博上的阅读量超过 20 亿次。呼吁抵制的外国品牌名单还在增加，其中包括阿迪达斯、匡威和巴宝莉等，那些曾经热衷于购买西方大品牌的中国消费者下一步会有何动作还有待进一步观察。

在土耳其，制裁可能让埃尔多安转变态度

在土耳其，对制裁的担忧很可能促使总统埃尔多安缓和冲突：在短短几周内，土耳其撤回油气勘探船只，并恢复与希腊中断已有五年之久的双边谈判，而且，对包括法国总统马克龙在

内的欧洲领导人也一改过去“口风”。鉴于内部因素（本周里拉出现暴跌），土耳其经济已显疲态，埃尔多安更倾向于向世界展示土耳其平和的正面形象。

当然，埃尔多安态度转变的另一个原因也是拜登入主白宫，土耳其方面猜测拜登不如他的前任特朗普“好说话”。

在安卡拉，有关制裁都被轻描淡写，对埃尔多安来说，这并不足为奇，毕竟从舆论上考量，打“受制裁”这张牌是一把“双刃剑”。埃尔多安已执政 18 年，而且有意在 2023 年下届大选中竞选连任。埃尔多安一直指责西方妄图削弱土耳其，这有助于获得民意支持。或许埃尔多安认为轻度制裁对他有利，既不会对土耳其经济造成大的损害，也会为其指责希望增加“口实”。

不过，埃尔多安还是不愿面对一轮严厉的制裁，这将会损害包括旅游业在内的土耳其多个经济领域。这类制裁很可能会让土耳其“心存敬畏”，当然，前提还需要欧洲人达成一致决定。

俄罗斯声称制裁推动经济发展

在俄罗斯，官方宣称西方制裁推动了该国的经济发展。但事实上，针对个体采取经济制裁，情况大不相同。当被问及有关西方制裁对俄罗斯经济的影响时，俄罗斯总统普京惯用的回答是，受惠于“某些合作伙伴采取的不友好措施”，俄罗斯多个经济领域，例如农副食品加工以及军工产业，开发了新的经济资源。随后，他还补充称，俄罗斯的反制措施给（西方）造成更大损害。

事实上，俄罗斯近年来出现的经济衰退，主要还是源于石油价格波动，其对俄罗斯民众日常生活造成的影响远大于西方制裁。至于那些外国大公司，西方制裁导致它们在俄罗斯的投资受到限制。但如果需要，它们会绕道中国寻求解决办法。

此前，欧盟还采取新的制裁举措：对个体实施经济制裁，这种方式是否会更有效呢？至于欧盟决定冻结俄罗斯政府官员以及亲政府个体的资产，不可否认，这种制裁对被制裁的个体来说会造成很大负面影响。但前提条件是，有关当事方以前并没有转移全部或部分资产至国内。至于旅行禁令，在当前的疫情状况下，其效果显然有限。

尽管俄罗斯反对派呼吁对亲政府的经济寡头实施经济制裁，但目前，西方尚未付诸于行动。毕竟针对个人制裁手段有很大风险，因为这些经济巨头通常在俄罗斯境外也有投资。

（来源：欧洲时报，可转载）

<http://www.oushinet.com/static/content/ouzhong/ouzhongnews/2021-03-26/825062038366855168.html>

3. 哈萨克斯坦副外长驳斥有关中国“一带一路”倡议旨在建立对哈统治的观点

2021 年 3 月 31 日

哈萨克斯坦第一副外长努雷舍夫在其有关对华关系的文章中,驳斥了有关中国“一带一路”倡议旨在建立对哈萨克斯坦统治的观点。该文章发表在哈国家官方报纸《哈萨克斯坦真理报》上。

努雷舍夫表示:“近期,我们还发现针对中国‘一带一路’倡议的批评。一些人作出结论称,该倡议目的是‘建立中国对哈萨克斯坦的统治’和‘使哈萨克斯坦陷入债务陷阱’。”他称,中国“一带一路”倡议为相关国家社会经济发展创造新机遇。“通过实施联合项目可以解决诸如建设新的基础设施项目和工业企业、吸收先进技术和创造新工作岗位等问题。这里需要特别注意的问题是对项目的资金支持。每个项目都有自己的融资途径。项目总价不是我们国家承担的债务,而是由实施这些项目的企业共同融资的资金。”

努雷舍夫指出:“目前哈萨克斯坦和中国计划共同实施的大部分项目都是私人企业家来实施,而对这些项目的融资资金将是这些企业自己的贷款。”

(来源:俄罗斯卫星通讯社,可转载)

<http://sputniknews.cn/economics/202103311033383796/>

4. 贸易、投资及基础设施建设是东盟经济恢复的关键

2021 年 3 月 24 日

日前,《雅加达邮报》从印尼的角度出发,就促进东盟经济复苏的关键因素发表评论文章。文章指出,随着疫苗的问世与普及,亚洲各地的经济状况逐渐回暖,印尼未来的发展前景亦日趋明朗。但若想抓住这次机会,恢复经济的可持续增长,印尼必须先发制人。

一直以来印尼主要依靠消费来推动经济增长。但现如今要想促进经济复苏,印尼需要通过降低成本、消除壁垒的方式来促进贸易和投资。新冠疫情给印尼经济造成的损害远没有许多依赖于旅游业的邻国严重。这也表明,只要政策得当,随着地区和全球经济的复苏,印尼经济有望强劲反弹。

对此,文章认为印尼政府已带头采取行动来促进贸易与投资。去年,印尼签署了《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP),并将禁止外国投资者涉足的“负面清单”转化为减免税收、放宽许可程序的“优先清单”。这些措施无疑将增加印尼作为贸易和投资目的地的吸引力。另外,作为一个相对廉价的生产基地,印尼拥有大量的国内客户,而这也增加了印尼在投资竞争中的天然领先优势。

目前来看,没有迹象表明全球价值链出现了断裂,也没有迹象表明全球经济将会重新洗牌。相反,许多企业正逐渐将产能向客户靠拢。考虑到亚洲的人口及增长轨迹,这些企业将比以往任何时候都热衷于将制造业转移到印尼。

尽管这些令人鼓舞的迹象表明印尼经济前景向好,但仅靠这些是不够的。如果想要尽快实现经济复苏,印尼政府、金融部门和本土企业需要做出更多的努力。

文章认为,印尼需要找到进一步削减成本和消除贸易壁垒的方法,毕竟成本和贸易壁垒阻碍了外国企业在印尼进行可持续投资或与印尼进行贸易往来。另外,东盟在减少关税壁垒方面做了重要的工作,但仍然存在许多非关税壁垒。据欧盟-东盟商业委员会估计,目前在东南亚地区有大约 6,000 个不同的非关税壁垒。国际货币基金组织(IMF)于 2019 年发布的一项研究表明,如果亚洲能够消除贸易和外国直接投资的壁垒,该地区的经济预计将增长 15%。

文章指出,这些问题很难通过政治或外交手段予以解决。除非贸易自由的特殊例外能够得到遏制,否则这些问题将继续限制东南亚发挥其全部的经济潜力。尤其是在数据交换方面,在跨境扩展新的金融技术时,东南亚地区有着巨大的潜在规模经济。像 Gojek 和 Grab 这样的东南亚公司已经取得了重大成功,但要实现在金融包容性和商业机会方面所能带来的优势,将取决于规定数据跨境传输的跨国法规。

最后,文章强调,印尼所追求的目标不仅仅是恢复往来的业务往来,或正常的经济增长,还应着眼于可持续的经济复苏。因为不可持续的复苏本身存在矛盾,毕竟在重建经济的过程中,投资者必将逐渐淘汰污染型产业,转而投资有利于保护环境的新项目。印尼需要逐步增加更具可持续性的出口,以便赶上世界经济增长的步伐。如今,印尼所作的决定无疑将影响其未来几年甚至几十年的经济增长轨迹。通过与周边地区和邻国的自由贸易,创造绿色经济,是实现当前经济复苏和保持未来可持续增长的最佳途径。

(来源:雅加达邮报)

<https://www.thejakartapost.com/academia/2021/03/23/trade-infrastructure-and-investment-key-to-aseans-economic-resilience.html>

三、专家评议

1. 美国政府仍未就对华技术出口限制政策达成统一意见

2021 年 3 月 29 日

随着美国与中国紧张关系升级，如何保护美国的技术利益以及美国政府应当采取何种措施保护该种利益的争论成为了拜登政府的主要话题。目前，美国商务部下属的工业与安全局(BIS)则在该争论中处于核心的地位，因为 BIS 在企业出口以及外国企业的技术获取方面起着决定性的作用。

一直以来，美国的政客，各大集团的说客以及相关利益团体一直争取对该机构处理中美技术关系的问题施加影响，而这种关系和此类影响都对美国的工业乃至国家安全都至关重要。包括国家安全专家、国会的共和党人和进步派民主党人在内的对华鹰派人士表示，美国业界对该机构的影响超出了应有的水平。据知情人士透露，这些鹰派人士一直在向政府施压，要求拜登政府选择一位在监管美国出口技术方面更有魄力的人来领导该机构。

而许多美国智库人员和商务部雇员则反对这一观点，他们警告，任命一名强硬派掌管该机构可能会产生适得其反的后果。美国的企业可能会因为 BIS 的强硬限制措施而得不到足够的收入来维持其在研究领域的前沿地位，从而迫使美国行业搬到海外，危害美国的国家安全。

德国马歇尔基金会（German Marshall Fund）研究新兴技术的学者戈尔曼（Lindsay Gorman）强调，经济利益和国家安全利益之间的关系非常复杂，美国商务部需要把握好技术出口限制的分寸，既要提防有可能的国家安全风险，但又不能对重要的产业造成过于严重的影响。

在特朗普政府时期，商务部以及产业安全局的权力被最大化地使用，特朗普政府把该局制定的“实体清单”作为武器，将数百家中国企业列入了对美国国家安全构成威胁的公司或组织的名单，禁止向它们出口美国产品。但事后证明，很多类似的规定措施在出台的时候是缺乏规划的，在限制中国获取美国技术上也往往未达到特朗普政府的预期。特朗普政府有时将“实体清单”作为贸易谈判的筹码，比如同意取消对中国电信公司中兴和华为的制裁，以促使中国与其达成贸易协定。

知情人士表示，拜登政府仍在重新考虑对华政策，而对于产业安全局的权力该如何使用，拜登政府也未有明确的表态。美国商务部上周表示，他们已向多家中国科技企业发出通知，要求它们提供更多有关技术出口活动相关的信息，这可能预示着对他们的限制将会更加严格。

（来源：《纽约时报》中文网，可转载）

<https://cn.nytimes.com/business/20210329/commerce-department-technology-china/>

2. 中国国际经济交流中心副理事长魏建国：中欧投资协定不会黄！

2021 年 3 月 29 日

最近，欧洲议会传出消息，决定取消《中欧全面投资协定》的审议会议。消息传出后，经贸界人士非常担心，在当前美欧日澳共同联手遏制中国的时候，中欧投资协定最终能否顺利通过成为疑问。中欧投资协定历经 7 年 35 轮谈判，会不会就此结束？我认为不会，理由三点：

第一，这个协议是国家主席习近平同德国总理默克尔、法国总统马克龙、欧洲理事会主席米歇尔、欧盟委员会主席冯德莱恩共同宣布如期完成谈判，是中欧双方进一步加强双边投资贸易，反对美国霸权主义、单边主义的合作成果，这个协议带有国家信用的性质。如果欧洲方面停止审议协议，欧盟的信用将遭到沉重打击。欧盟会不会像美国前总统特朗普那样，出尔反尔撕毁协议？我认为不可能。

第二，欧盟抛出这个消息，主要是做给美国看的。美国国务卿布林肯访问欧洲，希望欧洲联手遏制中国，对此欧洲各国心里清楚。但一味的靠向美国，最终倒霉的是他们。欧盟会不会悬崖勒马？我看是会的，欧盟不会越走越远，因为把自己拴在美国的战车上，最终将成为别人的马前卒，这是欧洲各国所不希望的。因此，欧盟打出取消审议中欧投资协定的牌，是做给美国看的，退一步来说，也是在要挟美国，欧盟不会轻易扔掉中欧投资协定这个牌。

第三，中国有当今超级大市场，中国投资者看好欧洲市场，欧洲投资者更看好中国市场。以后欧洲会越来越依靠中国，中国已是欧洲最大贸易伙伴，而中国依赖欧洲将会越来越少。在这种形势下，双方经贸界人士非常希望通过 BIT 协议推动中欧经贸发展，在贸易自由化、投资便利化方面更上一个台阶，开辟中欧贸易新领域。我相信，企业界最终会站出来阻止政治家的狭隘举动。

基于以上三点，我认为，中欧投资协定虽有一番博弈和较量，但最终通过是大势所趋，因为这不仅对中国也是对欧洲、不仅对中欧也是对世界都有好处的。

（来源：走出去智库，可转载）

https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzkzNjE3MDQ1MQ==&mid=2247500556&idx=1&sn=8aab37b9987071b81f9669ce20ae1fbf&ch

3. 俄罗斯碳收支监测系统可能会引起中国企业的兴趣

2021 年 3 月 22 日

接受俄罗斯卫星通讯社采访的“5-100 计划”项目专家们认为，俄罗斯正在创建的远东森林碳收支监测系统可能会引起中国及其他国家企业的兴趣，这将取决于配额价格等因素。

据彭博社（Bloomberg）消息，俄政府计划创建一个数字平台，该平台将收集从卫星和无人机获得的有关原始森林吸收二氧化碳能力的信息。近年来遭受自然灾害影响的森林地段将租给一些公司进行植树。在获得有关二氧化碳水平降低的积极数据时，这些公司将有机会创建“碳信用额”并在数字贸易市场上出售。

远东联邦大学经济与管理学院副院长秋林娜表示，“如果俄罗斯将创建自己的市场并开始出售配额，其他国家的公司是否会来到俄罗斯，取决于这将是怎样的机制。碳监测系统在各国都有，这里存在竞争。这很大程度上取决于我们将提出怎样的价格，价格将有多公道”。她补充称，中国公司是否可能购买配额将取决于中国监管机构的政策，即包括监管机构是否将允许公司通过在国外购买配额来抵消碳足迹。

她解释称，“很多国家都实行这类限制措施。例如，韩国财政部仅允许本国公司在境外购买 5% 的配额。而中国有不少自己的生态项目”。

远东联邦大学自然科学学院土壤学教研室主任涅斯捷罗娃认为，在第一阶段，中方可以参加远东的联合科学项目。

她总结称，“我们可以与中国一道创建很多新的科学分支机构，开展国际合作，进行生物多样性的国际考察研究。”

（来源：俄罗斯卫星通讯社，可转载）

<http://sputniknews.cn/russia/202103291033368241/>

4. 从柬埔寨视角看世界秩序出现分歧的危害

2021 年 3 月 29 日

日前，柬埔寨金边的智库 Asian Vision Institue 的顾问 Sim Vireak 在《高棉时报》发表评论文章，从柬埔寨的角度分析了中美两国在世界秩序问题上的分歧所带来的危害。

中美阿拉斯加会谈奏响了世界秩序出现分歧的前奏。从双方激烈的贸易竞争，到对抗，再到不同形式和战线的“战争”，人们对中美的紧张局势愈发担忧。

当中国宣布对接种过本国疫苗的游客放宽入境条件的同时，我们不禁要问：如果不同国家对不同类型的疫苗提出不同的要求，而这些要求会如何影响人员流动性、医疗选择、商业交往甚至国籍选择？毕竟，美国的种族主义和针对亚裔的犯罪已经令人深感不安。另外，有些影响是早就存在的，特别是在贸易战和技术战方面的影响。在这些领域，中美分歧的主要背景为两国在意识形态方面的竞争，双方以技术盗窃、不正当竞争以及贸易保护主义为由相互指责，造成了全球经济和市场选择的复杂局面。

首先，在技术领域，各国一直在抉择应该采用哪种 5G 技术来源。2020 年 9 月，泰国数字经济促进机构（DEPA）和华为在曼谷共同开设了泰国 5G 生态系统创新中心。2020 年 6 月，新加坡信息通信媒体发展局（IMDA）避开了华为，与诺基亚和爱立信敲定了 5G 技术合同。泰国的决定无疑是勇敢的，而新加坡的举动则是出于谨慎考虑，毕竟华为正是中美技术战的典型案例之一。其次，在基础设施发展领域，中国的“一带一路”倡议受到了美国“蓝点网络”倡议和日本“优质基础设施合作关系”的挑战。印尼雅加达-万隆高速铁路的发展经历为中日竞标战提供了一个很好的案例。在 2016 年决定接受中国的提议之前，印尼一直在中日之间摇摆不定。

在激烈的地缘政治竞争中，如果处理得当，各国均可从中受益，反之则将成为审视的对象。但问题是，由谁来判断以及该如何判断这个处理是否得当呢？泰国选择与华为合作开发其 5G 生态系统是错误的吗？印尼选择中国建设高铁的提议是错误的吗？新加坡选择诺基亚和爱立信作为 5G 供应商是错误的吗？这个问题不仅局限于市场选择或发展选择。一国的经济和发展选择本应该是主权范围内的决定，但当其选择成为或被视为意识形态错误时，其背后的问题也由此产生。从某种程度上说，如果是出于保护本国产业而作出的国家层面的决定，这是可以理解的。但如果上升到全球范围，在市场资本和选择自由方面，有些决定则是错误的。意识形态化的市场竞争是一个令人担忧的问题，因为它迫使各国不是基于质量、价格和市场自由作出选择，而是基于意识形态和地缘政治的“罪与罚”。

这就是世界秩序分歧在现实中对经济发展所造成的扰乱。有时小国别无选择，只能停止发展，以免陷入左右为难的局面。在这种情况下，对于像柬埔寨这样的国家来说，国际上的干扰和影响可能更为严重，因为柬埔寨一直被视为是中国的附庸国。例如，如果 Preah Sihanouk 省的 Sihanoukville 港正在由日本人翻修，那么根本不存在反对的声音。但如果是中国人在 Koh Kong 省的 Dara Sakor 地区建造港口和机场，反对的声音将被极端放大，可以从环境问题放大到政府腐败，甚至会从泰国湾的柬埔寨海港一路放大到所谓的中国在南海的军事力量投射和战略主导地位。对此，谁也不能确定这究竟真的是中国的军事计划，还是偏执狂对中国的无端指责。但可以确定的是，无论柬埔寨做出了什么与中国有关的选择，它都没有泰国和印度尼西亚那样能够逃避审视和批评的运气。第二天，所有的媒体都会说“柬埔寨采用了中国风格等等”。

另外，所谓的“错误举动”总是会受到西方国家的“罪与罚”——他们利用单方面的、法外的和域外的制裁来强化自己的权力和对世界的影响。世界秩序的分歧并不局限于经济领域。它会涉及到政治、外交和多边领域，而西方国家在这些领域拥有更强大的影响力。

由于这种分歧的存在，西方国家总是抨击与中国关系密切的国家，认为这些国家存在人权和民主问题，而西方国家却对与其有良好战略和地缘政治关系的国家则实行双重标准。例如，

柬埔寨经常成为欧盟在人权和民主问题上的抨击对象。欧盟有 27 个成员国，这意味着欧盟在人权理事会就有 27 发“子弹”可以轮流向柬埔寨发动攻击。即使是在集中抗击疫情期间，柬埔寨也很容易被欧盟挑出毛病。最近，芬兰批评了柬埔寨关于应对疫情的法律，而讽刺的是芬兰已经在本国实施了封锁并宣布全国进入紧急状态。这种双重标准剥夺了柬埔寨自主决定如何保护人民生命的主权权利。截至 2021 年 3 月 25 日，芬兰有 7 万多例感染病例，800 多人死亡，而柬埔寨只有 7 人死于疫情。由此可见，芬兰的批评毫无作用，反而令人不安，特别是柬埔寨现在竭力控制 2 月开始的社区疫情。

这一次，芬兰是那个采取行动的国家。而下一次则会有其他国家基于分裂的世界观以及地缘政治分歧下的双重标准，对柬埔寨进行诋毁。而柬埔寨确实是一个容易遭到抨击的对象，因为它实际上没有任何反击的筹码。

制裁是在这种情况下首选的外交和经济武器。这些都是世界秩序的分歧所引发的现实存在的危险。当然，常规的战争也是存在的，如政权争夺的战争总有发生，就像曾经的越南战争和柬埔寨 30 年内战一样，受苦的总是无辜的普通民众。因此，世界应该如何合作来防止这种分歧，这才应该是所有国家的优先考虑事项。

（来源：高棉时报）

<https://www.khmertimeskh.com/50831284/dangers-of-us-china-bifurcation-of-world-order-a-cambodian-view/>