

中银证券全球首席经济学家管涛：

# 多管齐下培育新的外贸增长点

“中银证券全球首席经济学家管涛日前接受中国证券报记者专访时表示,受累于全球经济衰退和国内经济下行,预计今年中国进出口额大概率出现负增长,但进出口降幅低于全球平均水平,外贸收支有望进一步趋向基本平衡。

管涛认为,在培育新的外贸增长点方面,要加快发展跨境电商和网上交易,改善服务贸易收支状况,拓宽国际市场。

□本报记者 焦源源

## 加快发展跨境电商和网上交易

中国证券报:当前外贸环境严峻复杂,进出口面临哪些挑战? 进出口贸易后续会呈现何种趋势?

管涛:从外贸进出口看,当前主要有以下挑战:一是外需疲弱导致出口压力仍然持续。近期,国际货币基金组织、世界银行和经济合作与发展组织等下调了全球经济增长预测值。据世界贸易组织最新预测,今年一季度全球货物贸易量同比下降3%,预计二季度降幅将达到约18.5%,但得益于各国政府的迅速应对,全球贸易量今年全年的整体表现仍有望避免世贸组织此前预期的最坏情况。此前,世贸组织预测今年全球贸易将缩水13%至32%。

二是疫情已经从供需两端给国内生产生活秩序造成巨大冲击。当前,内防反弹、外防输入的疫情防控工作任务依然艰巨。面对复杂严峻的国际疫情和世界经济形势,我国经济发展面临的挑战前所未有。这可能加大国内经济下行压力,影响企业和家庭收入预期,提高全社会的预防性储蓄需求,从而抑制进口。

三是当前疫情防控工作进入常态化阶段。特别是海外疫情仍处于波浪式的扩散状态,甚至不排除部分国家会出现疫情二次暴发。这将通过全球产业链供应链,制约我国企业的复工复产进程。包括一些关键零部件进口的“断供”,都会影响我国的出口能力。

四是全球贸易和地缘政治局势依然紧张。这将既阻碍全球抗疫合作,影响世界经济重启进程,也将增加我国外部市场环境的不确定性。

在此背景下,到6月份,我国制造业采购经理指数(PMI)中的新出口订单指数连续6个月处于收缩区间,预示着接下来一段时期稳出口的压力仍然存在。

但也要看到,在全球疫情蔓延的情况下,我国具有经济率先重启、产业门类齐全的优势,这有助于提高我国出口商品的替代能力、稳定国际市场份额。4月和5月我国出口同比超预期增长就得益于。从进口来看,我国疫情防控工作已取得重大战略成果,经济社会生活正逐步恢复正轨,内需回暖有助于提振进口。综合来看,受累于全球经济衰退和国内经济下行,预计今年中国进出口额大概率出现负增长,但进出口降幅要低于全球平均水平,外贸收支有望进一步趋向基本平衡。

中国证券报:如何创新外贸方式,推动外贸促稳提质?

管涛:一是在受疫情持续冲击、全球经济衰退的背景下,稳外贸的重点是稳定国际市场份额,同时推进海外市场的多元化,避免产业链供应链中断风险。

二是积极发挥本土疫情传播基本阻断、国内企业率先复工复产的优势,疏通全球产业链供应链循环,稳定国际市场份额。

三是加快推动外贸发展方式从过去“以价取胜”转向“以质取胜”。加强自主出口品牌建设,提

高出口产品附加值率和非价格竞争力,更好应对全球主要央行开启货币宽松潮后,中国可能重新面临国际资本大进大出、人民币汇率波动加大的挑战。

四是大力发展外贸新业态,加快发展跨境电商和网上交易。特别是在疫情影响下,海外消费者购物方式从线下转到线上,带动跨境电商订单快速增长,成为外贸增长新亮点。此外,还要加大市场采购贸易方式试点力度。

五是进一步推进贸易自由化便利化,包括跨境汇兑和通关手续的便利化,降低关税和非关税壁垒。

六是按照准入前国民待遇和负面清单管理原则,推进投资自由化便利化。进一步打造市场化、法治化、国际化营商环境,增强中西部和东北地区承接产业转移的吸引力,进一步巩固和提高中国在全球产业链供应链中的地位。

七是积极发挥自由贸易区和自由贸易港的试验田作用,推进改革开放先行先试,加快制度型对外开放,打造对外开放高地。

## 改善服务贸易收支状况

中国证券报:稳住外贸基本盘,下一步应培育哪些新的外贸增长点?

管涛:从贸易业态来看,我国具有数字经济和金融科技发展的世界领先优势,要加快发展跨境电商和网上交易,适应海外消费者购物方式从线下转到线上的转变,并依托大型电商平台加强对中小微企业企业直贸业务等科技手段,强化对企业的金融支持。

从贸易形式来看,服务贸易一直是我国外贸增长的短板。在逆全球化思潮下,我国货物贸易面临压力日益增大,因此,与国内经济转型、产业升级相结合,大力发展国内服务业,提升服务业国际竞争力,改善服务贸易收支状况,是引领我国外贸转型升级、创新发展的重要方向。

从区域角度来看,东盟成为我国最大的贸易伙伴,也是今年我国外贸出口的亮点。应继续强化亚洲地区经济合作,积极推动区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)的签署工作,以及中日韩自贸协定(FTA)的谈判进程,为外贸企业拓宽国际市场。

中国证券报:在加大支持力度保住中小微和劳动密集型外贸企业方面,政策上应着重在哪方面发力?

管涛:疫情会通过供需两端对外贸企业产生影响。从生产端来看,在国内疫情防控要求下,劳动密集型企业复工复产进度较慢,并且海外疫情蔓延导致全球产业链供应链中断,也在一定程度上阻碍了外贸企业的复工复产进度。从销售端来看,外部需求疲软导致出口订单锐减,中小微外贸企业经营现金流减少,而刚性支出压力较大,导致资金链条十分脆弱。这些企业带动了国内近两亿人的就业,因此,如何帮助中小微和劳动密集型外贸企业渡过难关是实现稳就业目标的关键。

具体可从以下方面发力:一是完善出口退税方式,加快退税进度。二是继续挖掘通关便利化改革潜力,优化对外贸企业服务。三是密切跟踪外贸企业的经营状况,利用大数据平台实现金融机构与外



贸企业连接,及时了解企业资金需求,引导金融机构加强信贷(包括应收账款、存货、订单等质押融资)、信保、担保等融资支持。四是继续落实针对中小微企业的税费减免、延期还本付息政策,减轻企业生产经营负担。五是帮助企业拓展海外销售渠道,疏通进出口通道,组织中小微企业参加跨境电商培训,推动中小微企业在跨境电商领域的发展。六是简化内销认证和办税程序,积极帮助企业适销对路的出口产品转内销,坚持“两条腿”走路,更好适应疫情防控常态化挑战。七是鼓励引导多元投入建设海外仓,加大对带动中小企业出口的外贸服务平台的支持,培育新的外贸增长点。

## 出口转内销应避免恶性竞争

中国证券报:在支持出口产品转内销的同时,应注意哪些问题?

管涛:受全球经济衰退影响,我国外贸出口继续承压,因此支持出口产品转内销成为缓解外贸企业生存压力的有效方法,同时也是逐步形成以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局的重要举措。

同时,应注意以下问题:一是部分外贸企业在国内市场知名度不高,缺乏国内销售渠道,无法实现精准的产销对接;二是国内外两个市场的生产标准不一致,外贸企业快速转换生产标准存在难度;三是随着越来越多的外贸企业转向内销,国内竞争会日趋激烈,容易出现恶性竞争。

对此,一是要支持出口产品进入国内市场,包括加快转内销市场准入,促进“同线同标同质”发展,加强知识产权保障;二是要多渠道支持转内销,包括搭建转内销平台,发挥有效投资带动作用,精准对接消费需求;三是要加快推动外贸企业数字化转型,例如支持跨境电商、鼓励外贸企业举办线上展会等,拓展内销渠道;四是要加快推动生产标准国际化,推动外贸企业和国内大型零售企业合作,帮助企业深入了解国内市场,增强企业抵御外部风险能力;五是要加大支持力度,包括提升转内销便利化水平,做好融资服务和支

□交通银行金融研究中心首席研究员 唐建伟

近期在商业银行中选择试点发放券商牌照的消息引发市场高度关注。此时向商业银行发放券商牌照,是为了适应当前金融业对外开放的形势,提升中国金融机构的竞争力。同时,混业经营已是国内金融市场大趋势。从试点的模式来看,很可能是商业银行通过子公司来开展综合经营的模式。随着中国金融业的不断对外开放,金融市场的竞争会越来越激烈,未来金融机构谁能胜出,最终将取决于自身的核心竞争力。

## 适应金融业对外开放形势

笔者认为,此时向商业银行发放券商牌照,一是为了适应当前中国金融业对外开放的形势,提升中国金融机构的竞争力。2020年4月1日起,我国取消证券公司和基金管理公司外资股比例限制,目前已经有7家外资控股券商成立,未来还会有外商独资券商申请成立。最新公布的2020年版外资准入负面清单中,金融业对外资的所有股比限制全部取消。在金融业全面对外开放的过程中,一方面因为外资金融机构大多是综合经营的,放开机构准入之后应该实行国民待遇,内外资机构一视同仁,此时允许商业银行获取券商牌照也是顺应这种形势。另一方面,因为国内券商整体实力与外资相比差距较大,比如在2018年中国境内全部130多家券商整体的营业收入及受托管理资产规模只与美国高盛集团一家公司相当。相比而言,中国大型商业银行按一级资本排名已经连续三年包揽全球银行前四名,所以放开大型商业银行进入券商行业,打造“航母级”券商也是在开放背景下提升中国金融机构市场竞争力的必要之举。

二是混业经营已是国内金融市场大趋势。一方面是因为欧美等经济体的金融机构都是混业经营的态势;另一方面,金融机构混业经营也是为满足客户日益增长的综合化金融服务需求。对投资者而言,一家金融机构开一个账户可以解决自己存款、贷款、理财、投资、保险等所有金融需求,既可以大幅降低投资成本,还可获得更加便利的多元化金融产品和服务。同时,银行获准开展证券业务,可增加多元化的收入来源,助推商业银行轻资本化转型,更好地服务实体经济。

三是发展多层次资本市场,改善融资结构。长期以来,我国金融市场一直是以银行为主导的间接融资模式。间接融资占比也远高于直接融资占比。这种融资模式在工业化阶段确实发挥了信贷支持固定资产投资,进而支持经济快速发展的优势。但随着经济转型,这种融资模式一是导致宏观杠杆率过高,债务风险持续上升;二是导致大量创新型科技企业无法从银行获得融资,整个经济的创新能力不足。为支持创新型企业发展,促进中国经济转型,必须发展多层次资本市场,提高直接融资占比。而放开银行的券商牌照,可以打通直接融资与间接融资的壁垒,促进多层次资本市场的发展,更好支持和服务创新企业,提升中国经济的创新能力和全球竞争力。

## 需修订相关法律制度

当前,向商业银行发放券商牌照还存

在一些障碍。一是法律上仍有障碍。2015年修订的《商业银行法》第四十三条规定:“商业银行在中华人民共和国境内不得从事信托投资和证券经营业务,不得向非自用不动产投资或者向非银行金融机构和企业投资,但国家另有规定的除外。”与此同时,在今年实施的新证券法总则第六条也有相关的规定:“证券业和银行业、信托业、保险业实行分业经营、分业管理,证券公司与银行、信托、保险业务机构分别设立。国家另有规定的除外。”不过“国家另有规定的除外”这句表述已为商业银行获得券商牌照留下空间,大概率将是由国务院特许的方式批准试点商业银行获取券商牌照。后续如果要大规模推开仍需要修订相关法律。

二是监管上面临挑战。我国目前的监管体系仍是分业监管制度。如果进行混业经营,监管体系如何配合和完善?分业监管模式如何从目前的机构监管转向未来的功能监管和行为监管,仍有许多挑战。在监管模式没有改变之前,预计商业银行试点证券业务也一定是延续现有的子公司模式,以避免对监管体系形成太大的冲击。

三是公众对历史上混业经营造成问题仍心有余悸。上世纪90年代中国金融业就是混业经营的模式,当时商业银行普遍都开展证券、保险、信托、房地产、投资等业务,但由于当时金融监管体系不健全,混业经营导致银行将大量信贷资金违规流入了股票和房地产市场,由此产生了一系列金融乱象。虽然当前金融监管体系相比当年已明显改进,资管新规等政策制度的完善也可以在银行资金与股票市场资金间建立起有效的防火墙。但在混业经营过程中,如何有效防范内幕交易、利益冲突、市场操纵等问题仍是市场所担心的。

## 金融市场竞争将日趋激烈

针对放开商业银行的证券业务对行业的影响,短期关键看政策如何落地。如果是一次性对所有银行直接放开证券业务,那可能会对整个行业形成较大冲击。为稳妥起见,监管部门一定是先选择几家银行进行试点,试点取得一定经验后才会逐步推开。另外,从试点的模式来看,直接给商业银行母行发券商牌照的可能性不大,很可能延续目前国内商业银行通过子公司来开展综合经营的模式。还有一种模式就是允许商业银行并购重组现有券商,对潜在的并购对象会形成一定程度的利好。

长期来看,商业银行参与证券业务可以做大整个市场蛋糕。商业银行拥有大量公司、机构和个人客户,拿到券商牌照,相当于在公司业务上打通了商行与投行,在个人业务上打通了理财与资管的通道,在金融市场业务上打通了货币市场与资本市场的通道,在金融资产业务上打通了债券与权益产品的通道。此举直接拓宽了整个市场的深度和广度,对于所有的参与者都是好事。不过,随着中国金融业的全面对外开放,金融市场的竞争会越来越激烈,各项业务的边界也会越来越模糊。未来外资金融机构、中资商业银行、中资券商之间在市场上群雄逐鹿,谁能胜出,靠的肯定是自身的核心竞争力而非原始的身份。当然,笔者认为,中国金融市场如出现“航母级”券商,大型商业银行的股东背景还是最具潜力和可能性。

# 恒拓开源获准发行新股于精选层挂牌 垂直服务航空业拟搭建智能云建设项目

7月4日恒拓开源(834415)公告称,公司已获得中国证券监督管理委员会核准,向不特定合格投资者发行不超过3856万股新股,并在全中小企业股份转让系统精选层挂牌。

## 拟搭建智能云建设项目

公开资料显示,恒拓开源主要从事行业应用软件开发和专业技术服务,是专注于民航信息化领域拥有自主知识产权的航空业服务提供商。2015年12月在新三板挂牌,2018年5月进入了创新层。

据恒拓开源7月3日发布的公开发行说明书,公司此番拟向不特定合格投资者,发行规模不超过3856万股人民币普通股,拟募集资金3.07亿元。募集资金1.58亿元投向基于中台架构的航班运行控制(FOC)系列产品升级项目,0.78亿元投向航空行业专属智能云建设项目,0.7亿元用于补充流动资金。

公司表示,本次拟通过募集资金实施的基于中台架构的航班运行控制(FOC)系列产品升级项目,航空行业专属智能云建设项目建设完成后,通过产品的研发升级和加大客户拓展,将实现建设期年均7396.67万元,建成后第一年1.4亿元的新增营业收入,据此计算募集资金投资项目的实施将使公司的营业收入和净利润大幅增加。

恒拓开源对定增项目的良好预期并非空穴来风。

2017年至2019年,恒拓开源对航空行业客户销售收入占主营业务收入的比例分别为44.84%、74.16%和78.98%。公司已为中国国际、东方航空、南方航空、海南航空、深圳航空、厦门航空等国内49家运输航空公司提供IT信息化服务,其中有35家航空公司长期使用该公司自主研发的航班运行控制(FOC)系列产品。

恒拓开源在民航领域开发运行的IT系统,每日最多为国内12000架次的航班提供运行控制及保障服务;每年最多为3000万人次旅客提供购票和旅行服务;为中国航油提供的智慧加油自动化系统,广泛应用于北京首都国际机场、上海浦东国际机场等国内160余个机场。

凭借在软件行业的多年积累,公司现已将业务范围拓展至政务、电信、汽车、制造业及医药健康等众多行业领域,积累了如国家税务总局、中国移动、长安汽车、联想、美的、欧派家居、华润三九等一批国内知名企业及政府客户。

## 多年技术积累打造高壁垒

在智慧航空公司业务方面,恒拓开源的航班运行控制(FOC)管理解

决方案,是航空公司内部运营所用到的必备系统,航班运行控制(FOC)包括了人流和货物运送安排、机场数据、气象数据和航行通告等信息,包括飞行控制管理、机组资源管理、航班资源管理、飞机资源管理等模块,将航空公司各个业务、资源有机的整合到一起,保证航空公司的正常运营。

而在智慧机场业务方面,公司指挥调度管理整体解决方案,主要用于机场地面保障,机场可以借助此系统实时指挥调度机场内、站坪上、航站楼内车辆、人员、机位、设备并实现协调、监控。智慧航油问题解决方,能够实现航班信息自动发布、加油车无线派工、工作进度上报、任务监控、加油量控制、加油车位置监控、油单打印、审核和上传等功能,该系统可以提升调度效率和航油保障效率。该系统服务于民航飞机自动化加油业务,实现民航加油业务领域的无线化、电子化、自动化及智能化。而机场无线宽带专网系统用于机场区域,为机场提供高速、可靠、安全的语音、视频和数据的无线网络,用于机场调度、机场无线站坪作业和移动视频监控业务。

公司从2007年成立至今持续深耕企业级市场,一直倡导开源软件理念,拥有从SOA、微服务架构到数字中台等不同类型平台的全技术栈开发水

平。公司是国家高新技术企业,拥有软件企业和软件产品“双软认证”,获得国际航空运输协会颁发的新分销能力(NDC)三级认证,也是国内第一家获得全单(ONE Order)认证的IT供应商。截至本公开发行说明书出具日,公司拥有166项软件著作权,通过了ISO9001、ISO20000、ISO27001质量管理体系认证。公司在全国十余个重点城市设立了分支机构,建立了完善、高效的营销服务及产品交付体系,拥有超过六百名各类IT工程师和技术专家,具有全时多区域的敏捷交付能力。

民航业信息化领域具有较高的安全要求和技术壁垒,集成了运筹学、计算机科学、软件工程、网络通讯技术等多种学科和技术,专业性较强且新技术运用快,该领域研发技术水平和创新能力是行业竞争优势的关键,对企业的服务对象行业理解能力与研发能力都有较高要求。

恒拓开源高度重视研发与创新,而多年来的积累已使公司成为民航信息化领域专业软件开发的领先企业,并致力于通过自主创新推动我国智慧民航的发展进程。经过多年的技术积累,公司已经形成了一系列核心技术,在民航信息化业务中充分运用大数据、云计算、物联网、人工智能等新一代信息技术,为民航业的安全发展和

数字化提升保驾护航,并非简单运用通用技术。

## 智慧民航迎发展机遇

近年来,国家信息安全被上升到很高的战略高度。航空安全与信息安全、经济运行、社会秩序和公众出行息息相关,民航业是国家信息安全保障工作重点行业,行业网络和重要信息系统是国家信息安全防护的组成部分。

当前,中国民航业的发展越来越依赖于信息化的发展,以运行控制系统为例,飞机起降及飞行过程中,各项指令和操作都需通过运控系统进行统一调配,飞行的数据安全、系统安全和权限管控对旅客的生命财产安全至关重要。目前,我国已经具备制造支线及大型客机的技术实力,但掌握核心技术,尤其是航行相关信息系统的核心技术,由“中国制造”迈向“中国创造”是中国民航业迫切需要解决的问题。随着技术水平的不断提升,国内软件厂商正逐步实现对国外垄断民航核心IT系统的技术突破,并且更能理解行业的本土化特征以及满足国内用户的个性化需求,未来越来越多的民航业用户将选择国产信息系统。随着国产软件的崛起,未来民航IT系统的国产化替代将是一个长期趋势。

恒拓开源表示,我国目前民用航

空技术水平总体上处于跟跑状态、主要技术标准和运行标准由欧美等国主导。当前,人工智能、物联网、云计算、移动互联网和大数据等技术正在加速同民航业的广泛应用和深度融合,将全面实现行业安全、服务、运营和保障等的智慧化客户行,民航运输系统将由自动化、数字化向智能化、智慧化方向提升转变。

同时,航空公司运行管理体系涉及大量业务决策,例如航班规划、航线网络规划、机组排班、不正常航班恢复、收益管理等应用场景,传统航空公司管理人员主要依靠行业经验人工决策,但随着航空公司的机队规模扩大、航点增多、机组人员增加,业务决策难度几何级增长。复杂环境下的运行管理,仅凭工作经验,难以找到最优解。近年来随着智能技术的兴起和相关算法的日趋成熟,软件供应商依托IT技术,引入运筹学模型,通过算法优化求出最优解,使航空公司业务“运行齿轮”达到顺畅运转最优状态。基于运筹学原理的算法优化分析,可以指导航空公司在线有机队、航线、航权等约束资源条件下,安排出对航空公司收益最大化的解决方案。IT供应商通过持续运筹学算法优化领域的投入,有效降低航空公司运营成本,提升边际效益。