

# 电商立法提速:不让假货走“一带一路”

■原金 报道

假货,一直是困扰中国制造业的重要问题。在“一带一路”顶层设计日渐完善时,“中国制造”大规模进军海外市场的远景也越发清晰。这一次,国家绝不希望“中国制造”被假货坏了名声,更不能让假货沿着“一带一路”走出国门。

近日,国务院印发《2015年全国打击侵犯知识产权和制售假冒伪劣商品工作要点》(以下简称《要点》),该《要点》强调,我国将从立法、监管等6个方面、24项重点工作上,深入推进法规制度建设,依法加强市场监管和集中整治,营造公平竞争、放心消费的市场环境。记者注意到,除了制定电子商务法、全面清理“山寨加油站”等社会热点问题外,《要点》还特别提及要开展“中国制造”海外形象维护的“清风”行动。

## 网络打假持续到今年底

随着网购日益便利,互联网售假也更加猖獗,此次公布的《要点》表示,将打击互联网领域侵权假冒专项行动延长一年,至2015年底。深化源头治理,强化重点网站在线监测,严格跨境电子商务的执法监管。

工商总局则将开展2015年红盾网剑专项行动,梳理排查线索,打击利用互联网制售假约行为。

前不久,国家工商总局对外介绍2014红盾网剑专项行动取得成果,并通报10起典型案例。

记者获悉,在2014年下半年,工商总局开展2014红盾网剑专项行动,共检查网站、网店133万个(次),删除违法商品信息3.6万条,责令整改网站1.4万个,关闭问题网站2201个,查处违法案件7746件,罚没款1.13亿元。

在部委打击互联网领域侵权假冒专项行动之外,地方省份在这一领域也加强打击力度。2014年间黑龙江全省行政执法立案2300件,涉案金额817.3万元。

工商总局有关负责人透露,工商总局将会把开展红盾网剑专项行动确定为长期工作,并将其逐步打造为网络市场监管的全新品种。

按照工商总局部署,2015红盾网剑专项行动将突出对网络交易平台的重点监管,继续加大网络市场秩序整治力度。

## 电子商务立法提速

在年初工商总局和淘宝论战之后,有关电子商务立法的争论就见诸舆论。

# 餐饮 O2O 企业纷纷上“外卖保险”

■胡笑红

食品安全责任保险试点工作今年2月初启动后,一些外卖O2O企业纷纷开通“外卖保险”。这与传统餐饮企业不太积极的态度截然相反。

近日,美团外卖与大众安保险推出食品安全保险业务。使用美团外卖消费的用户一旦出现食品安全问题,通过在线方式提交医疗证明等相关材料,即可获得大众安保



中国电子商务研究中心主任曹磊认为,因为我国监管体系的特殊,即工商属地化管理让网购投诉受到很大局限,在监管层面上,对于投诉管理在过去十几年都没有得到很好的解决。而工商总局建第三方网络交易平台全国监管系统旨在解决该问题,让网购投诉实现跨区域、跨部门管理。

北京弈明律师事务所李广兴律师认为,电商正品率是由多方面因素导致的,除了电商前端,即电子商铺需要加强监管外,电商后台的监管也不容忽视,很多问题都出在电商后台发货以及物流环节,因此,对电商后台的监管应尽早规范立法。

这次《要点》要求,完善法律法规,健全规章制度。配合制订电子商务法、种子法,推进修订著作权法、专利代理条例、无照经营查处取缔办法、化妆品卫生监督条例,推动完善商业秘密保护的法律规定。

据记者了解,在2013年底列入全国人大财经委、法工委的立法日程的《电子商务法》目前已经完成基本框架。

这次国务院公布的《要点》已经明确将完善相关的法律法规作为下一步重点工作。按照《要点》要求,完善法律法规,健全规章制度是首要任务,加强立法顶层设计。

按照要求,相关部委将系统梳理打击侵权假冒相关法律法规,深入分析违法犯罪行为新情况、新问题、新趋势,适时提出立法建议,推动出台相关司法解释,完善配套制度,增强法律法规的针对性、有效性。

## 维护“中国制造”的海外形象

“一带一路”、亚投行、丝路基金……这

些近期红得发紫的词,背后都蕴含着中国大国战略的愿景。随着未来“一带一路”计划的铺开,“中国制造”大规模进军海外市场的日子也逐渐临近。

中国经济要转型,自然离不开“中国制造”的升级。为“中国制造”打上“优质”的标签出口海外,既是中国经济转型的必经之路,也是中国树立“负责的大国”形象的必然要求。

在“一带一路”启动前的重要节点,国家也着手对困扰中国制造业的假货问题上重手整治。在此次发布的《要点》中,明确提及开展中国制造海外形象维护的“清风”行动:制定三年行动计划,对出口非洲、阿拉伯、拉美和“一带一路”沿线国家和地区的重点商品,开展专项整治。

山东大学文化产业管理教授唐锡光认为,近年来,网络正在成为知识产权侵犯和制假售假的集散地。一批原创文化产品及其衍生品在网上更容易被复制、传播和销售。这些假冒伪劣制品甚至还会借助网络“出海”,对我国海外形象也是一种无形伤害。《工作要点》的出台无疑为网络打假注入一针强心剂。

此外,《要点》还强调了深化合作交流,做好涉外应对。利用中美战略与经济对话、中美商贸联委会做好知识产权磋商,与欧盟、俄罗斯、巴西、瑞士等举办知识产权工作组会议。

围绕重大涉外案件开展跨境联合执法,开展中美海关打击跨境侵权商品贸易执法行动,推进检验检疫电子证书国际合作。举办金砖国家知识产权论坛、2015年国际工商知识产权峰会等活动。

期全面推广。

据了解,餐饮外卖O2O的食品安全问题一直备受质疑,去年“饿了么”、“淘点点”等外卖订餐平台相继曝出商户存在黑作坊的问题。业内人士表示,尽管众多平台商希望借助“安全责任险”来赢得客户,但是在消费者甚至平台商都无法全面了解餐厅后厨的情况下,真正把控食品安全恐怕并非仅仅靠一个保险就能做得到。

全球关注

# 25 年里 英国或将成欧洲最大经济体

■师琰 报道

英国知名经济学家、伦敦市长首席经济顾问李贻思(Gerard Lyons)日前在伦敦市政府接受记者采访时,提醒中国投资者以更长远的眼光看待英国经济前景,以便做出更好的投资判断。

英国正面临5月7日大选,还可能要为是否留在欧盟举行公投。商界人士多半担心,万一退出欧盟,会严重影响英国的竞争力,包括伦敦作为全球金融中心的地位。英国前首相布莱尔4月7日出场为工党领袖拉票时,就批评保守党党魁、现任首相卡梅伦就英国是否脱离欧盟举行公投的承诺将使经济陷入“混乱”,并可能削弱英国作为“世界强国”的地位。

至少在中国资本的海外投资上,英国体现了“世界强国”的地位。根据荣鼎咨询(Rhodium Group)的数据,自2000年至今,英国一直都是中国对欧洲投资的第一大目的地,英国吸引到的中国投资总额达160亿美元,远超被誉为“欧洲经济发动机”的德国,后者只吸引到84亿美元,跟法国(80亿美元)相差无几。

不过,李贻思仍暗示中国人在跟欧洲打交道时,似乎过于看重德国作为欧洲经济和政治领导者的地位,而对英国作为欧洲金融中心和在欧洲的政治分量认识不够;尤其是近几年来,英国的经济复苏要好远于其它欧洲国家。

他预测,作为全球最主要的经济体之一,英国在接下来20-25年里,人口预计将持续增长,有望超过德国,并带来人口红利,“只要我们的生产力达到和德国只有较小差距,那么我认为在接下来的25年里,英国也许将成为欧洲最大的经济体。”

李贻思长期在伦敦金融城的国际银行担任高级职位,包括渣打银行首席经济学家等,被彭博社评为2011-2012年度全球预测排名第一的经济学家,他在2012年末离开银行界,自2013年起担任伦敦市长约翰逊(Boris Johnson)的首席经济顾问,就广泛的经济和金融问题,以及伦敦如何在不断变化的全球经济中保持独特地位、吸引外来投资和发展经济提供建议。

## “温网效应”

“对中国公司来说,英国确实有很多非常好的投资机会,即使目前不是很多,但是将来英国经济规模扩大后,一定会有很多。”他补充道。

实际上,过去5年里,中国投资者在英国的表现已经相当积极,投资总金额平均每年递增85%。仅在商业房地产市场,去年中国投资者就砸下23亿美元,几大保险公司纷纷出资数亿英镑收购办公大楼。此外,上海绿地集团正在开发两个价值各6亿英镑的商住地产项目,大连万达集团则斥资7亿英镑兴建豪华酒店。

在这些轰动一时的地产投资案中,也有个别项目出师未捷。例如中融集团计划斥资5亿英镑在伦敦东南部重建历史地标“水晶宫”的项目,就因在长达一年半的排他期限内与地方议会都无法就土地所有权等问题达成一致而流产。

另一个前景尚存疑点的项目是总部基地

2013年宣布计划投资10亿英镑开发东伦敦的皇家阿尔伯特码头,将其改造为“亚洲商务港”和伦敦第三个“金融城”的地产项目,在签约近两年后,该项目于今年初低调易主,并未向外界解释其中缘由,投资主体已改为中民投,目前项目进展仍缺乏细节。

李贻思称,他不便对具体的项目置评,但提到伦敦市政府正在投资开发与市中心连接的新交通网络将于2018年和2021年分别开始投入运行,“这对皇家阿尔伯特码头将是一大利好。”他说。

李贻思认为,中国的投资可以在帮助伦敦保持其全球竞争力,并进一步成为高科技、宜居城市的努力中扮演关键角色。

他说,中国和全球经济之间的关系是从过去十年的“中国制造”标签转变为这十年的“中国购买”。在这种情况下,重要的是要确保英国在中国经济增长带来的全球贸易和投资流动趋势中保持优势。

英国对商业往来所一贯秉持的开放态度意味着,它欢迎来自中国的收购行为,即便英国不再拥有那些品牌。

“在英国这被俗称‘温网效应’——就像著名的网球赛事温布尔登网球公开赛,大多数比赛获奖者都不是英国人,但英国仍能从主办比赛中受益,”李贻思说,“只要国际玩家都来伦敦,我们仍保留着国际投资的竞争力,因为就业机会仍将在这里创造。”

## 未来的机会在亚洲

一些对英投资的先行者已经充分品尝到受欢迎的滋味,准备再下一城。万达集团董事长王健林最近就透露,他正考虑对英国娱乐产业投资10亿美元,还考虑收购一个英国足球俱乐部,并已与几家英超俱乐部洽谈收购事宜。他称赞英国是全球最开放的市场之一,说自己去过很多国家考察投资环境,最欣赏的就是英国市场。

上个月英国政府在西方国家中率先申请成为亚洲基础设施投资银行的创始成员国,在李贻思看来,这是两国金融合作的又一个“重要里程碑”。

“我认为世界经济的发展有四个主要驱动因素:软实力、地缘政治硬实力、经济和金融的驱动力以及政策制定机构的驱动力,”他说,“英国在软实力方面已经做得非常好;地缘政治硬实力自然就是联合国安理会成员;谈到经济和金融的驱动力,我们可以在英国和中国看到很多有利因素;而来自决策机构对于世界经济发展的驱动力也是非常非常重要的。”

在他看来,过去七年的金融危机带来了从G7到G20的变革,面对巨大压力,国际货币基金组织(IMF)和世界银行不得不承担起更多责任,包括给予中国、印度等新兴经济体相匹配的投票权,但这些改变显然还不够,亚投行的出现正顺应时势,而英国必须确保在亚投行这个新的政策制定机构占据有利地位,就如同当初在IMF和世界银行占据有利地位一样。

“亚投行反映出的,不只是政策制定机构在世界范围内的变化,也反映出未来的机会在亚洲,”他说,“亚洲有着很高的存款额和很多基础设施投资机会,因此亚投行必将在未来中国和全球的经济发展中起到关键作用;英国则可提供全球性的标准,来保证其在亚投行的有利地位。”

研究报告

# 中国汽车技术发展:仍与国际先进水平差距巨大

■耿慧丽 / 文

3月31日,中国汽车工程学会在京发布《中国汽车技术发展报告(2014-2015)》(以下简称《报告》)。该《报告》由中国汽车工程学会和丰田汽车公司联合编著,是一份关于中国汽车技术发展的研究性年度报告,今年是该报告首次发布。

中国汽车工程学会常务副理事长兼秘书长张进华表示,经过连续多年平均超过15%的增长,我国汽车年产量规模已经达到2400万辆。但在成为全球第一大汽车市场的同时,我国汽车行业高新技术掌握在外资手中的局面长期以来没有根本性的改变。在看到差距的同时,也应当看到中国汽车工业在技术上所取得的进步。“该报告旨在跟随中国汽车产业技术进步的步伐,反映中国汽车产业技术进步的现状、水平和趋势,为促进中国汽车产业健康发展贡献力量。”

《报告》显示,2001年我国汽车产业技术能力指数仅为当年世界先进水平的20.75%;2013年我国汽车产业技术能力指数仅为2001年世界先进水平的一半,2013年世界先进水平的37.5%,其中,差距最大的是劳动生产率率和出口销量率。但数据也显示,我国汽车产业技术能力正在不断提升与世界先进水平

的差距有所缩小。

中国汽车产业核心技术长期依赖跨国公司的局面,是我国汽车人心中最大的痛。但在我国汽车行业,技术能力一直是一个直观含义明显但没有准确定义与评价指标的模糊概念。去年发布的2013-2014《中国汽车产业发展报告》中,对中国汽车产业的创新能力进行了量化评价,而今年发布的《报告》,则专注于对我国汽车产业的技术能力进行界定与评价。

《报告》的主笔之一、中国汽车工程学会技术发展部张文杰介绍,《报告》首次对中国汽车产业的技术能力状况进行了量化分析。在综合借鉴有关文献的研究基础上,结合我国汽车产业的实际,提出了汽车产业技术能力定义,建立了汽车产业技术能力定量评价指标体系,并利用统计学原理,尝试性地对我国汽车产业技术能力进行了定量评价。另外,该报告在表现形式上以图表为主,文字为辅。以简短的文字突出聚焦一些特别重要的显著发现,在信息爆炸的时代可读性很强。

通过定义中国汽车产业技术能力指数这一概念,《报告》希望构建综合性的量化指标,对我国汽车产业的技术能力进行高度概括而又简单明了的评价。

在假定汽车产业技术能力是一个“黑

箱”,与资源投入、产出品效呈正相关,是企业技术能力的叠加与整合这三个基本假设的基础上,《报告》确立3个要素指标与8个评价指标。其中,三个要素指标为资源投入、数量产出绩效、质量产出绩效。资源投入涵盖研发投入强度与研发人员强度两项评价指标;数量产出绩效包括产业地位、劳动生产率与出口销售率三个评价指标;质量产出绩效涵盖质量情况、能耗情况与人均发明专利三项具体评价指标。

《报告》一方面依据上述8项评价指标对2001-2013年中国汽车行业的数据进行单项统计与分析,又利用主成分分析法将8项指标综合为汽车产业能力指数,并以2001和2013年的世界先进水平为参照,对2001-2013年我国汽车产业的技术能力逐一进行定量的对比和评价。

从研发投入强度(研发投入金额与营业收入之比)看,我国汽车行业2001-2013年的研发投入金额年均复合增长率为23.36%,高于营业收入的19.79%,因此研发投入强度呈上升趋势,由2001年的1.38增长为2013年的1.96。但总体水平依然较低,属于中低研发投入度。

从研发人员强度(研发人员数与全部从

业研发人员数量的年均复合增长率为15.68%,远高于全行业从业人员的7.02%,研发人员强度也大幅提升,从2001年的3%增至2013年的近8%。

从产业地位(汽车工业增加值与全国GDP之比)看,从2001年的1%到2013年1.66%。汽车对国民经济的重要性进一步提升。

劳动生产率(汽车工业增加值与汽车工业从业人数之比),从2001年的6.93万元/(人年)提升至2013年的25.25万元/(人年),翻了3.64倍。从出口销售率(汽车出口量与汽车总产量之比)看,我国汽车产业走出去还刚刚起步,历史最高水平的2008年也仅为7.29%,不仅远低于欧洲、美国、日本、韩国等汽车强国和地区,也低于巴西20%和印度13%的水平。

从依据J.D.Power新车质量综合得分的质量情况来看,我国汽车产品质量大幅提升,新车故障率从2000年的514降至2013年的119。2013年的水平已经相当于国际品牌2008-2009年的水平。

人均发明专利(发明专利公开数量与汽车产业研发人员数量之比),每百名研发人员的发明专利量从2001年的4.51件增长至2013年的11.88件,攀升了2.63倍。

总体来看,我国汽车产业技术能力在不

断提升,但同国际先进水平相比依然差距巨大。其中,差距最大的是劳动生产率和出口销售率,2013年我们的水平仅相当于世界先进水平的13%和16%。人均发明专利也不高,2013年的国内水平仅为当年世界先进水平的39%,但质量情况、研发投入强度与研发人员强度则接近世界先进水平,分别为当年世界先进水平95%、89%和93%。

除了定量分析,《报告》还对汽车行业的资深技术人士进行问卷调查,受访专家按照要求对技术能力的相关细分项进行主观的比较和评价,调查结果显示,业内技术人士认为我国汽车技术水平有较大进步,但与国际先进水平差距较大,这与定量分析得出的结论大体一致。

该《报告》由综述、技术能力评价、产业发展环境、技术应用状况、研发能力基础、技术研发趋势、国外相关资料附录和图表索引8个部分组成,着重阐述中国汽车产业技术能力指数方面的研究成果。今后的中国汽车产业技术年度报告将基本按照这一框架,在内容上结合产业的新发展保持灵活性。

《报告》与《中国汽车产业发展报告》(即汽车蓝皮书)和《世界汽车技术发展跟踪研究》相结合,构成中国汽车工程学会关于行业发展的年度报告系列。