

编者按：《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》提出，要改善边境口岸通关设施条件，加快边境口岸单一窗口建设，降低通关成本，提升通关能力，强调开展经认证的经营者(AEO)互认，希望沿线国家加强信息互换、监管互认、执法互助的海关合作，倡议构建区域内和各国良好的营商环境。在一带一路国际合作高峰论坛召开一周年之际，《中国贸易报》记者初探了云南边境贸易和边境口岸发展近况，观察了福建怎样紧抓21世

纪海上丝绸之路机遇，不断优化营商环境和开放格局；聆听了从业20多年的山东青岛老外贸人讲述经认证的经营者(AEO)互认怎样降低通关成本，探究了日本物流企业如何从担忧中国国内报关手续到积极利用大连等交通要道借力中欧班列。可以看到，无论是在北方的大连还是在南方的福建，无论是在沿海的青岛还是在内陆边疆的云南，一带一路所描绘的贸易畅通愿景正在从梦想照进现实。

云南边贸抓住机遇实现特色发展

——访云南省商务研究院院长段涛

■ 本报记者 刘国民



瑞丽市一家企业生产的将要出口至缅甸的车辆停放在场地上。

在近年来蓬勃发展的边境贸易中，拥有漫长边境线、很多边境贸易口岸或互市点的云南扮演着重要角色。目前，云南省共有101个边民互市点，其中瑞丽、河口、畹町、天保、盈江、孟连、南伞、坪河、章凤、打洛和孟定清水河等11个互市点(点)先后被确定为边民互市贸易规范化管理试点场所。河口、瑞丽、磨憨则是云南边境小

贸易的代表性口岸。云南省商务研究院院长段涛在接受《中国贸易报》记者采访时说。

在段涛看来，边境贸易发展是沿边开发开放向纵深推进的重要表现，随着国家推动构建人类命运共同体和周边外交工作力度的不断加大，边境贸易工作将迎来新的发展。云南省积极推进边境贸易发展，把边民互市贸易提到了更重

要的位置。段涛介绍说，尤其是自2015年边民互市贸易数据纳入海关统计以来，云南有关部门不断加强调研、大力促进，互市贸易快速发展，在云南省外贸中的比重不断上升。

其实不仅仅是比重的上升，总体来看云南边境贸易对沿边开发开放作出重要贡献，恢复边境贸易30多年来，边境贸易为云南边境地区经济社会发展注入了新的资金、技术、人才和管理经验，加速了产业结构调整，带动了边疆交通、工业、旅游、物流等一系列产业发展，促进了民族团结和谐进步。段涛举例说，在边贸发展较好的德宏、红河、西双版纳等州市，临边境县市有近15%的人口从事边境贸易相关经营活动，大多数边境村寨边民都在不同程度参与边民互市贸易，超过60%的经济收入来源于跨境物流，在沿边25个州市中，瑞丽、河口有至少30%(最高时达70%)的财政收入来自于与边贸相关的产业，其他边境县市在10%左右。

看好边境贸易发展前景和肯定其重要作用的同时，段涛也对怎样进一步推动云南边境贸易发展提出了建议。

健全、良好的基础设施条件是边境贸易发展的前提，云南省应进一步加强与周边国家和地区的合作，推动边境城市的发展和出入

口岸的基础设施建设，发挥边境口岸城市在国际大通道中的重要节点作用。段涛说，在国家扶持建设云南参与中国—东盟自由贸易区国际大通道的背景下，应积极争取国内外对出入口岸所在地县乡公路的投资改造和沿边公路的建设，破除交通瓶颈，为沿边经济带的建设发展奠定基础。

云南省要在边境贸易中有所突破，必须实施多元化的市场战略，积极开拓新市场，同时关注边贸企业的发展，加快培育和发展一批具有较强竞争力的优势企业。段涛认为，可以选择一批具有产业优势、经营管理规范、发展前景好的企业作为龙头企业进行重点培养扶持。

加快工业发展，优化产业结构很关键。段涛认为，云南省应利用自身优势，加快产业结构调整和经济方式转变，在不放松农副业等传统优势产业发展的同时，大力促进工业和服务业的快速发展，积极引进先进的科学技术和管理经验，加快工业园区、经济合作园区和高新技术开发区的建设，努力发展绿色、环保、创新型的产业，真正做到以贸促工、以工推贸。

提高劳动者素质，培养外贸人才也是一项重要工作。段涛说，这方面既要重视培育本土人才，也要重视引进人才，利用优势、特色项目及优惠政策吸引人才，打破人才任用的身份限制和地区限制，对高层次人才在就业、生活等方面都应该给予优惠和照顾。除此之外，还要加强与周边国家和地区政府及国际组织的沟通协作，通过交流互访、语言文化训练和经贸合作等促进人才的交流和培训。段涛说。

云南还应重视建立边民互市扶贫产业园区，发展边境特色产业。段涛分析说，可根据边境地区资源优势和自身发展条件，依托边民互市贸易市场，建立一批边民互市扶贫产业园区，鼓励吸引一批有能力的龙头企业到边境地区投资兴业，开展边民互市贸易商品的落地精深加工，提高产品附加值。在他看来，鼓励企业与边民互助合作，构建利益共同体，同步发展物流、电子商务、边境旅游、生态养老、休闲娱乐等特色产业，可以吸纳边民就地就近就业，繁荣边境地区经济，带动边民增收致富。

改革开放40年来，我国对外贸易飞速发展，成为贸易大国。这一进程也凝聚着一代代外贸人的心血和贡献。他们的故事和回忆，是时代的缩影。

青岛海洋报关代理有限公司是出现在海关总署《高级认证企业名录》中的一家报关企业。在接受《中国贸易报》记者采访时，该公司法定代表人王清玮向记者讲述了自己二十多年的外贸从业经历和经营海关高级认证企业的体会。

别人都觉得我较真了，可我的较真也是有成果的，我创办的一家进出口贸易公司和一家报关公司都是海关高级认证企业。王清玮向记者介绍说，她从1992年开始创业，当时正值下海潮和改革开放提速期。王清玮一开始做的是汽车进口业务，选择报关这一行也是阴差阳错。当时根据海关总署的规定我们可以做报关业务，正好我做进口业务积累了一些外贸客户，就做起报关业务来了。王清玮说。

据她介绍，做报关业务，有报关员证曾是敲门砖，这个证书很难考。2013年10月海关总署下发公告，自2014年起不再组织报关员资格全国统一考试，对报关人员从业不再设置门槛和准入条件，报关从业人员由企业自主聘用。由此一来，王清玮等老一代外贸报关人的报关员证书就显得格外珍贵，成为无法复制的记忆。

王清玮说自己至今都忘不了从业之初老师说的一句话：每个外贸公司老总都是从报关员做起的。这句话给了她很大的鼓舞和启发。进入报关行业以后，王清玮没有放下学习，她不断钻研和熟悉报关、进出口流程，修读了中国海洋大学的国际贸易学硕士课程。随着专业知识和业务能力的不断提升，王清玮所在公司的客户也越来越多。我所在的报关公司有些客户是科研机构，科研机构是一般贸易减免税单位，优惠政策对它们的影响很大，所以我们公司经常到这些科研机构沟通宣讲优惠政策及税收政策变化，科研机构对此很欢迎，也愿意和我们长期合作。王清玮说，我们公司一年有2万多票业务，有很稳定的客户，国外很多船公司愿意找我们报关，他们对我很放心。

海关高级认证

经过很多年努力，王清玮所在的青岛海洋报关代理有限公司发展成为海关高级认证企业。由此带来的通关便利和种种荣誉，让她自身和身边的朋友深受触动，一些同行朋友纷纷向她请教经验。

谈起建设海关高级认证企业的经验，王清玮说，当年青岛海关宣讲高级认证企业政策，使她认识到成为经认证的经营者(AEO)的重要性，此后立刻在公司内进行了宣传教育。王清玮回忆，公司不断加强在进出口贸易安全控制、内部管理实施、财务经营状况、员工守法方面的规范，不断提高整体运营管理水平，满足了海关的30多项认证标准。

尤其值得一提的是，在海关AEO高级认证审核过程中，我们公司使用了一行线通关平台ERP系统，此系统能够准确地调取近3年的报关数据，规范了HS编码的使用，及时解答客户的问题，降低了报关差错率。最方便的是通过一行线通关平台可以自由切换到全国标准版的单一窗口。王清玮介绍说，一行线通关平台是被海关总署授权的全国仅有的几家可自由切换的平台之一，因此在贸易的各个环节都能有效地帮助企业降低运营成本。

5月1日新的《中华人民共和国海关企业信用管理办法》实施，使我们公司得到了切实的利好，比如此后海关对我们这类高级认证企业查验率不到百分之一，大幅节约运输和仓储成本，缩短了物流时间。王清玮说，AEO企业协调员制度允许在非正常时期对于AEO高级认证企业的货物进行优先处置，能更好更快地解决企业遇到的问题。有一次，客户出口货物到新西兰，我们把这个高级认证资质的资料提交过去，海关第二天很快放货了，节约了很多时间。因为我国和新西兰实现了AEO互认，客户对此也非常惊喜。

王清玮的体会是，高级AEO的认证标准就是引导企业做大做强的标准，通过了海关高级认证也让企业形成了正面的循环，诚信企业可以依托政策优势获得更强的竞争力。通过AEO认证这件事，我从侧面感受到这些年海关管理水平和理念的进步，原来海关是先监管后服务，现在是先服务后监管。她说。

搭乘中欧班列 驶入一带一路

■ 本报记者 张凡 实习记者 董明智



中欧班列

日前，日本通运公司宣布自5月21日开始利用中欧班列提供日本和欧洲之间的联运服务，这意味着货物从日本送达欧洲所需的时间将大大缩短。据悉，日本通运公司的新服务提供两条运输线路，一条是从日本主要港口走海运至中国大连，再从大连经铁路运输到达德国杜伊斯堡；另一条是从日本的主要机场走空运到中国重庆，再从重庆用铁路运输至杜伊斯堡。

自2013年中国国家主席习近平提出一带一路倡议后，日本通运株式会社及时调整和积极设计了相应的服务，以顺应一带一路的发展。日本通运株式会社东亚地区副总裁下小野田恒在第七届世界工商领袖(昆山)大会上表示，他说，以途经中国的欧洲至日本跨境铁路运输为例，货物从巴塞罗那出发，首先通过铁路运输到大连，然后再到博多港，这个过程所需要的时间大约31天左右。而巴塞罗那到博多港直接海运需要46天，所以海铁联运可以缩短15天左右的运输时间。

日本通运公司在中日韩三国领导人会晤之后推出这项新服务是明智的选择。一带一路供应链研究院执行院长林备战向《中国贸易报》记者介绍，从上世纪90年代起，日本、韩国就通过新亚欧大陆桥向中亚、俄罗斯和欧洲运送货物。那时，日韩两国的货物占新亚欧大陆桥总货运量的30%，货运量很大。近七八年以来，中日关系下滑导致这条运输通道中断。2013年我国提出了一带一路倡议，日本政府对此比较敏感，

并没有参与进来。但是，民间的日本企业一直与我们保持着良好的交往。

西南交通大学中国高铁发展研究中心主任高柏也告诉记者，日本和韩国很多企业一直搭乘中欧班列运货。日韩与中东欧、北欧的德国、法国、波兰、丹麦等国都存在贸易关系，主要出口汽车零部件、机电产品以及冷藏货物，且他们的贸易额均呈上升趋势。2012年到2015年，日韩与德国、法国、波兰、丹麦等四国的进出口贸易总额稳中有升。2015年日韩对上述4国的进出口总额为1153.23亿美元，同比增长2.6%。近年来，日韩与中亚地区的伊朗、沙特、阿联酋、土耳其、哈萨克斯坦等国也建立了贸易关系。预计未来日韩与中亚、中东欧和北欧国家之间的经贸关系将得到进一步发展。

一带一路倡议为我们物流企业开启了一个新时代。日新株式会社董事耕田建二郎曾抱怨日本货物运到欧洲时遇到种种困难，经由蒙古的干线货物量少，因此在维持收支方面存在问题。同时，没有从中国沿海城市开出的中欧班列，如果从沿海城市到内地站点，货物的运输途径和报关手续问题是我们遇到的瓶颈。我们期待能够解决上述问题，打通从日本直接向中欧班列发货的渠道。

现在这些问题正在逐步得到解决。随着一带一路建设的不断推进，物流行业对于运输模式提出了新的要求，日本通运株式会社将继续积极投身于一带一路建设。下小野田恒说。

打好海丝牌 福建构建商贸开放格局

■ 本报记者 谢雷鸣

近年来，福建与海丝沿线国家和地区商贸交流合作取得了丰硕成果。福建省副省长郑新聪近日在2018丝路中欧投资论坛上透露，去年福建与海丝沿线国家和地区的交易额超过3000亿元，增长14.5%；实际吸收海丝沿线国家和地区的投资达36.3亿元，增长1.7倍。

郑新聪介绍说，作为古代海上丝绸之路重要的东方起点和中央确定的21世纪海上丝绸之路的核心区，近年来，福建紧紧围绕国家一带一路建设的总体规划，着力发挥地缘、人文等优势，坚持走出去、引进来并举，经济发展与人文融合并重，在国际产能合作、人文交流方面取得明显成效。

在对欧商贸合作方面，福建也取得可喜的成绩。我国目前运行距离最长的一趟中欧班列就是从福建开出的。这趟班列从福建自贸区厦门片区海沧车站驶出，经由新疆阿拉山口出境，最终抵达德国汉堡，国内行程5355公里，全程运行11866公里。福建省愿将广阔的市场、充裕的资本与欧洲国家的高新技术和国际化运营管理经验紧密结合，助推双方企业共同成长、共同进步。郑新聪说。

记者了解到，福建是中国最早

实施对外开放政策的省份之一，正着力加快建设21世纪海上丝绸之路核心区、自由贸易试验区，发展更高层次开放型经济，推进闽台经济社会融合发展。改革开放40年来，福建发生了巨变：开放合作水平日益提升，基础设施不断完善，产业项目加快集聚，体制机制充满活力。如今的福建已跻身GDP3万亿元俱乐部，今年第一季度，全省地区生产总值增长了7.9%，呈现了稳中向好的发展态势。

福建的省会福州是一座美丽的滨海城市，这里正在全力打造海丝核心区海上合作战略支点城市。在近日举办的21世纪海上丝绸之路博览会暨第二十届海峡两岸经贸交易会期间，福州市领导表示，作为海上丝绸之路的重要发祥地和中国首批对外开放的港口城市，福州将坚定不移推进对外开放，打造更加开放和广阔的合作平台，努力为一带一路建设作出贡献。

除了建设21世纪海上丝绸之路核心区，福州致力于打造互联互通的对外立体交通网络体系，构建经贸全方位开放格局，推动民心相通。目前，福州港逐渐建成国际大港，福州机场正加快建设海丝门户枢纽机场。



福州港

在构建经贸全方位开放格局方面，福州推动国际产能合作，推动境外生产基地、工业园区建设，搭建国际产能转移新平台，密切双向经贸合作。自由贸易试验区建设是福州一项重要尝试。福建自由贸易试验区的代表介绍说，自2015年正式挂牌运行以来，福建自由贸易试验区一直发挥沿海近台优势，探索两岸经济社会融合发展新路径，在推动两岸货物、服务、资金、人员等自由流动方面先行先试，凸显了深化两岸经济合作示范区的引领作用，助推实体经济

进入新时代，福州积极打造一批外事服务平台、一批有国际影响力的经贸交流平台、一批文教交流合作平台、一批福州特色文化交流载体，密切与一带一路沿线国家和地区的联系交往，传播丝路精神，广交世界朋友，国际地位和影响力进一步提升。

未来，福州将进一步巩固拓展与海丝沿线国家和地区的交流合作，推动一带一路建设，服务国家对外开放大局，完善国际化、专业化、便利化的经贸文化合作平台，突出人文交流和产业合作，生成落地一批大项目。