

中韩经贸关系回暖带给企业更多信心

■ 本报记者 刘国民

近期,中韩经贸关系的回暖受到关注。商务部新闻发言人高峰表示,中韩两国互为重要的经贸合作伙伴,今年以来,中韩关系持续改善,经贸合作日益密切。根据中方的统计,今年前五个月中韩贸易额达到了1262.6亿美元,比上年增长17.4%。韩国是中国第三大贸易对象国,中国继续保持韩国第一大贸易对象国。截至5月底,韩国累计对华投资741亿美元,是中国第四大外国直接投资来源地。截至目前,双方根据中韩自贸协定进行了四轮降税,对稳定双边经贸往来、促进两国以及本地区的经济增长发挥了积极的促进作用,两国产

业界和消费者广泛受益。高峰强调,中方愿与韩方继续保持密切沟通,积极落实两国元首在经贸领域达成的重要共识,加强“一带一路”合作,推进中韩自贸协定第二阶段的谈判。辽宁社会科学院边疆研究所所长、院学术委员吕超在接受《中国贸易报》记者采访时说,中韩经贸关系目前总体来说正在恢复中,比前一阶段的偏冷明显好一些。这中间有国家主席习近平和韩国总统文在寅的积极推动,同时两国在朝鲜半岛无核化问题上取得了一致。韩国公开对“一带一路”倡议

表达兴趣,接下来中韩在共建自贸区方面可能会有进展,目前中日关系也有所改善,中韩关系的发展可以带动中日韩关系发展。吕超说,之前中韩产业合作受到的影响较大,目前正在积极恢复,双方对深入推进产业合作抱有较大期待。商务部新闻发言人提到,共同建设中韩产业园。据了解,2017年12月,国务院批复同意设立3个中韩产业园,包括在江苏省盐城市设立中韩(盐城)产业园,在山东省烟台市设立中韩(烟台)产业园,在广东省惠州市设立中韩(惠州)产业园。中韩关系的改善对产业园的

发展有推动作用,目前中韩(惠州)产业园的建设和招商工作正在推进中,6月刚举办的第七届中国(广东)-韩国发展交流会为园区发展提供了助力。中韩(惠州)产业园工作人员告诉记者。记者了解到,中韩(惠州)产业园既吸引了韩国独资企业——惠州东洋益恩彼电子有限公司、凯赫威(惠州)精密制造有限公司入驻,也吸引了富电电子(惠州)有限公司等中外合资企业入驻。在采访中,中韩(惠州)产业园工作人员对中韩关系改善后的招商形势持乐观态度,相信会有更多韩国企业有兴趣入驻我们园区。

人民币汇率为何 九降一升

■ 夏宾

中国官方7月3日公布人民币对美元汇率中间价较上一交易日大幅下调340个基点,报6.6497。在过去10个交易日,人民币对美元汇率中间价九降一升,累计下调2262个基点。当天外汇交易市场上,人民币汇率则坐上了过山车。在岸、离岸人民币对美元汇率在早盘分别一度跌破6.71和6.73,跌幅分别超过500和400个基点。但随着当天中国央行行长易纲、副行长潘功胜发声力挺人民币之后,人民币汇率走势出现逆转,不但收复日内跌幅还略有上涨。截至北京时间7月3日18时,在岸、离岸人民币对美元汇率分别报6.6463和6.6623,较当天开盘价分别上涨168和238个基点。中信证券固收首席分析师明明表示,近期人民币走弱的主要原因是美元指数的强势上涨,美联储一方面对于美国经济的预期向好,一方面为了预防未来通胀,在今年会有多次加息。此外,外部不确定性引发的对未来进出口的担忧也对汇率产生了影响。平安证券首席经济学家张明

认为,本轮人民币对美元汇率的贬值趋势,从根本上来说是由基本面与预期因素决定的,而非中国央行主动实施的贬值策略。明明称,人民币汇率的隐含波动率在近期虽有所上升,但是较8·11汇改及2016年的高点来说,波动率仍然较低,甚至从2018年来看都不是高点。明明说:这反映出虽然近期人民币的贬值幅度相对较大,但是并未演化成市场的恐慌,市场对于人民币的预期仍然较为稳健。未来人民币汇率将怎么走?兴业研究分析师郭嘉沂认为,基本面和跨境资本流动不支持当前人民币汇率长期趋势性贬值,在他看来,此轮人民币贬值与之前几轮不同,一是国内基本面上行压力不大;二是跨境资本流动较为均衡,结汇盘力量强于购汇盘;三是人民币有效汇率继续受到基本面支撑,易上难下。郭嘉沂指出,此前人民币汇率弹性不足引发的补跌压力已基本释放,待市场情绪平复后,人民币汇率将重回稳健。

日照综合保税区获批复设立

■ 赵文

近日,国务院批复设立日照综合保税区。日照综合保税区成为继潍坊、济南、临沂、东营、威海综合保税区之后的山东省第6个综合保税区。根据批复意见,日照综合保税区规划面积2.88平方公里,东至(日照港)港西十一路,南至深圳路,西至临沂路,北至疏港高速(香港路)。综合保税区是除自贸区之外,国内开放层次最高、优惠政策最多、功能最齐全、手续最简化的特殊监管区域,是国家对外开放贸易、金融、投资、服务、运输等领域的试验区和先行区。日照综合保税区的设立,对促进日照开放型经济高质量发展、打造对外开放新高地具有重要意义。综合保税区封关后,享受现行综合保税区相关税收和外汇管理政策。日照综合保税区将发挥区港联动优势,突出保税物流、保税服务功能,大力发展

保税期货与现货交割、融资租赁、境内外维修、委内加工等业务,为服务国际产业链合作提供优质平台。据了解,日照市把综合保税区申建列为开放活市战略首要任务,举全市之力推动申建工作。创新申建模式,申报、规划、建设、招商四位一体推进。明确园区功能定位,定位于发挥区港联动优势,突出保税港区功能,以保税加工为基础,保税仓储物流为特色。此外,科学规划编制,委托设计单位完成了综保区控制性详细规划编制等方案,合理布局货物查验区、保税加工区、保税物流区等功能区。目前,日照综合保税区已有35个项目计划入驻,包括精炼糖、水产品等保税加工类项目11个,中亚(日照)港口物流园等保税物流类项目19个,跨境电商等保税服务类项目5个。

澳大利亚对华教育出口突破百亿澳元

■ 翁东辉

根据澳大利亚统计局近日公布的国际商品和服务贸易补充数据,同中国教育相关的个人旅游出口额首次超过100亿澳元。中国留学生在澳消费额大幅提升,是澳大利亚教育出口收益增长的重要因素之一。据悉,教育出口收益包含外国留学生在澳各方面的消费额度,如学费、住宿、饮食等方面的生活成本、交通成本、休闲娱乐花费、澳内度假消费等。据统计,尽管澳对华教育出口增速从2016年的35%放缓至2017年的24%,但连续两年的增长额均为19亿澳元。2017年中国留学生入学人数增长了18%,今年一季度增长了16%。澳大利亚2017年国际教育相关个人旅游出口总额为303亿澳元,较2016年增长44.7亿澳元,增幅为17%。另据澳华财经在线统计,去年赴澳

留学生增长速度最快的十大市场中,印度、尼泊尔、越南、韩国、印度尼西亚、泰国和巴西在内的七个市场增长速度高于2016年水平。其中,尼泊尔(50%)、蒙古(39%)、土耳其(34%)、斯里兰卡(34%)、哥伦比亚(34%)和肯尼亚(32%)表现尤为突出。统计显示,澳大利亚各教育部门均实现了两位数增长,职业教育与培训增长幅度领跑其他部门,达到18.7%。其次是高等教育(17.7%)、语言课程(17.7%)。无学历课程和学校教育出口略有增长,但低于总体趋势,分别增长16.4%和13.7%。就澳大利亚各区域而言,新南威尔士州和维多利亚州占澳出口总额增长的77%,塔斯马尼亚州出口增长率为41.4%。塔斯马尼亚州学生的入学率2017年激增,增长率达到32%。

◆ 国际商情

上半年中国是越荔枝第一大出口市场

据《工商报》报道,越南农业与农村发展部通报,今年从荔枝上市至今,越南北江省8.7万吨荔枝出口至30个国家。在这些国家中,中国仍是越南荔枝出口的第一大市场。通过各口岸出口至中国的荔枝约8.65万吨,剩下的约500吨荔枝出口至其他市场。(驻越南经商参处)

俄经北极航线向中国运液化天然气

据俄REGNUM通讯社报道,俄罗斯亚马尔地区首批途径北极航线运输的液化天然气已自萨别塔塔起航,向东驶向中国江苏港口。此批液化天然气由Arc7破冰级LNG运输船弗拉基米尔·鲁萨诺夫号承运,载气量约1亿立方米,计划抵达江苏时间为7月17日。(驻俄罗斯联邦经商参处)

肯尼亚大力吸引中国游客

据肯尼亚《商业日报》消息,肯尼亚旅游部长纳吉布·巴拉拉日前透露,随着旅游旺季临近,肯尼亚旅游部门正在加大宣传推广力度,力争吸引更多中国游客赴肯。纳吉布·巴拉拉表示,肯尼亚沿海地区基础设施已有较大改善,包括最近启动的Dongo Kundu公路一期项目和蒙内标准轨铁路等,都将助推沿海旅游。航空方面,肯尼亚航空最近针对中国游客推出了中文宣传视频,并在网络和报纸等媒体上进行中文推广。肯尼亚旅游局(KTB)负责人表示,未来肯尼亚将进一步开发有针对性的市场营销和智能数字营销战略,吸引亚洲、东欧等非传统市场的游客。据悉,中国是肯尼亚第五大国际旅游客源市场,也是亚洲第二大客源市场。2017年,访肯的中国游客人数同比增长11.8%,总数达53485人次,占访肯国际游客的5.5%。(驻肯尼亚使馆经商处)

中欧班列货运量激增 忙坏东欧边境城镇

据路透社报道,大约10年前,当来自中国的货运列车抵达波兰边境城镇马瓦谢维切时,人们还觉得很新奇。后来笔记本电脑和汽车等产品可运到欧洲,只是车次太少。然而过去一年列车班次大幅增加。铁路运输在欧洲和中国的陆路口岸都经历过超过10天的耽搁,发货人说这是因为基础设施不足,以及要排队办理手续。这种状况一方面说明“一带一路”倡议已见成效,另一方面也凸显出伙伴国难以跟上形势。铁路网被很多公司用来运货,比如慧与(HPE)、运动用品企业迪卡侬以及汽车厂商沃尔沃。根据中国铁路总公司的数据,2017年中国与欧洲之间运行的车次达到3673次,超过2016年的1702次,2011年则仅为17次。(驻德国经商参处)



7月3日,在河北省沙河市一家玻璃生产企业,玻璃图案设计师正在检查熔晶石红木纹玻璃图案。目前,沙河市有艺术玻璃生产企业200余家,产品远销十多个国家及地区。新华社发 陈雷 摄

◆ 连线自贸区

厦门自贸区增三项首创举措

本报讯 日前,福建省自贸办评估通报了福建自贸区第12批创新举措的创新性、实施成效和可复制推广性,其中被评为全国首创的3项创新举措均来自厦门片区,分别是进口货物水路提货、海关创新项目众创及实施管理平台、知识产权保护便捷服务平台。进口货物水路提货模式,是指海关已放行的进口货物只需通过智能卡口系统虚拟的水上卡口核销放行数据后,就可以通过驳船将

进口集装箱从水路提高码头,突破了货运车辆载集装箱提高监管场所的传统物流模式,解决了部分特殊货物和成批量进口集装箱陆路运输难问题。海关创新项目众创及实施管理平台,是厦门海关按照项目总管思路,自主研发的创新工作平台,通过信息化系统,从企业需求、业务流程规划、助推地方重点项目等方面出发,打造企业、海关各部门间共同参与制度创新、系统集成及项目管理的平台。该平台改变了海关创新涉及部门多,协调和推进难度大的情况,形成协同创新工作局面。知识产权保护便捷服务平台,是由厦门海关自主研发的知识产权保护APP。APP内设有知识产权预确认咨询、知识产权海关备案查询、知识产权法律法规查询和知识产权侵权线索举报四大模块,外贸企业可通过APP咨询,海关可快速解答,有效规避侵权风险,大幅提升货物通关效率。(崔昊)

自由贸易区(港)应成对接国际贸易规则前线

本报讯 由中央民族大学主办的中国海南自由贸易区(港)发展论坛(2018)近日在京举行。与会专家学者们围绕自由贸易区(港)的制度框架与政策体系进行了分析。中山大学自贸区综合研究院副院长毛艳华介绍了高层次开放型经济发展的内涵,并分析了以自由贸易港建设引领更高层次开放型经济发展的路径和手段,认为应以自由

贸易港的制度体系探索创建一流营商环境,打造对外开放门户。对外经贸大学国际经济贸易学院院长洪俊杰从多个角度分析了自贸区(港)的改革,认为海南自贸区(港)是中国全面对外开放的桥头堡,尤其是对外开放过程中对接国际贸易规则的前线,应以更大力度的开放解决开放中遇到的问题,同时应在国际规则的框架下应对国际贸易争端。(蔡萌)

多省整合浪潮下 辽宁陆海港口齐发力

■ 本报记者 刘国民

近年来,浙江、山东等省纷纷大力整合省内港口资源。2017年5月22日,江苏省港口集团有限公司正式挂牌成立,南京、连云港、苏州、南通、镇江、常州、泰州、扬州等沿江沿海港口港口企业,整合并入江苏省港口集团。今年3月28日,山东渤海湾港口集团挂牌,将滨州港、东营港、潍坊港整合至麾下。去年到今年,辽宁在这方面也动作频频。《中国(辽宁)自由贸易试验区条例(草案)》显示,辽宁自贸区将优化内陆无水港布局,建立跨区域港口联盟、港航联盟,另外还要加快推进沈阳港建设。业内人士向《中国贸易报》记者解读了浙江港口整合的原因:由于浙江和上海地理位置很近,浙江的多个港口面临上海港的激烈竞争,为了更好地和上海港竞争,浙江整合港口资源,实现联合很有必要,如果不这样做,浙江的各个

港口是有可能被上海港逐个击败的。而辽宁的大连港等既要和北方的天津港、青岛港竞争,还面临东北亚范围内的韩国釜山港竞争,确实需要好好谋划一下发展思路。中国交通运输协会联运分会项目总监、咨询研究部部长郝攀峰接受《中国贸易报》记者采访时说,在招商局主导下,辽宁港口整合业已进入实质性推进落实阶段,大连港和营口港的国有资产已经率先整合进一家大型企业——辽宁东北亚港航发展有限公司。以该公司为核心的辽宁港口整合计划将分步推进,第一步整合大连港和营口港,以后将涉及丹东、葫芦岛等港口,目标是立足辽宁、辐射东北、影响东北亚,整合港口和航运。同时,营口港和沈阳市政府、中国铁路沈阳局集团公司、沈阳桃仙国际机场等共同投资建设的沈阳港集团有限公司也参与了招商局的整

合。郝攀峰说。谈及沈阳港集团创建的意义和营口、沈阳等港口整合的原因,郝攀峰说,营口港是我国目前主要的铁水联运港口之一,这类港口都需要有腹地支撑,沈阳港集团为其提供了货源腹地和业务支持。沈阳港集团的创建,主要是发挥沈阳中心城市的辐射带动作用,推动沈阳经济区成为辽宁经济发展的发动机和新引擎,带动其他地区加快形成集聚效应,错位发展。通过港口整合,将营口港的部分功能前移到沈阳港,使沈阳的汽车零件和整车、机械装备等获得最佳进出口。虽然港口功能前移,但港口装卸不前移,港口物流服务如船舶装货等仍在港口完成。沈阳港集团总部位于辽宁自贸区沈阳片区内,规划建设占地面积15平方公里的主港区。该港区建成投产后,以沈阳港为载体,依托辽宁沿海港



口,借助沈阳中心的公路、铁路网络和沈阳桃仙国际机场,打造集海运、公路、铁路、航空等多种运输业态为一体的多式联运物流服务平台,成为东北亚地区的物流枢纽。郝攀峰说,沈阳港集团目前下辖6个项目,包括5个内陆港,1个货站,均是主港区的喂给港。在郝攀峰看来,建内陆港本身

不是新鲜事,各地以前也在这样做,例如成都、西安都在建内陆港,内陆港最主要的功能就是推动内陆开放,通过铁路、公路和港口衔接。他认为,未来沈阳港需要和自贸区建设结合,和贸易、金融、物流等更好结合,内陆港建成后,有望更加规模化,发挥集聚效应,带动相关产业发展。