

◆大国博弈

加快培育外贸竞争新优势应对贸易战

■ 本报记者 张凡

中美贸易战仍在持续,从美国总统特朗普的言论来看,争端还有进一步扩大的趋势。近期美国要对包括纺织服装、海产食品、蔬菜等在内的价值2000亿美元中国商品加征10%关税的消息再次引发轰动。除此之外,特朗普还在接受采访时表示,美国已经准备好对价值5000亿美元的进口中国商品加征关税。对此,接受《中国贸易报》采访的企业家、专家指出,中国还需多措并举,加快培育外贸竞争新优势。

“面对现在的情况,我们首先要尽量避免贸易摩擦的加剧,其次是要对受影响企业给予必要的帮助;最后就是加快培育外贸竞争新优势,提高企业竞争力。”中国贸促会专家委员会委员、上海对外经贸大学上海国际贸易中心战略研究院执行院长姚为群说。

可以预见,在未来,我国对美出

口下滑趋势难以避免,一些对美国市场较为依赖、国际竞争力一般的企业将面临考验。但对于企业决策者来说,仍需有“泰山崩于前而面不改色”的定力,冷静分析目前的外贸情况;从国际市场来看,美国发起贸易战不明智,中国正在争取更多国家对自由贸易和多边主义的支持;从中美之间情况来看,贸易战局势正越来越复杂;从国内情况来看,我国外贸以7.9%的增速延续并巩固了去年以来稳中向好的态势,为外贸平稳增长提供了基本面支撑,但依然面临着较大的不确定性。

面对这样的贸易环境,姚为群认为中国可以从以下四个方面着手培育外贸发展新优势:一是一定要持之以恒地推进企业市场开发的多元化,着力挖掘“一带一路”相关国家和地区的市场潜力,从中找到更多新商机,以降低对美国市场的出

口依赖度,尤其是企业需要针对不同市场开发出适应其特点的商品;二是强调技术创新,除了在合理合规的情况下进行技术转让以外,加大原始创新力度;三是扩大进口规模,不仅要举办中国国际进口博览会,还要举办全天候的“进口博览会”;四是利用好对发展中国家的援助机会,例如帮助一些有特色商品但存在贸易发展困难的国家发展跨境电商,建立并完善其物流体系。

需要指出的是,经过多年努力,我国外贸结构进一步优化、动力转换有所加快、质量效益稳步提高的特征更加明显,为培育外贸新优势打下了扎实基础。中国交通运输协会电商物流产业分会秘书长律景昌告诉记者:“自中美贸易战爆发以来,通过跨境电商进行的小额贸易受影响不大。对于大宗贸易而言,随着全球贸易方式、主体、规则的变

化,相关中企在很早以前就进行了布局,提升了外贸竞争力,这场贸易战对他们的影响都在可控范围内。”

律景昌说,接下来,我们要继续按照高质量发展要求,强化产业发展基础,优化政策供给保障,深化改革开放举措,推动外贸产业发展迈向中高端,尤其是政府层面可通过“一带一路”倡议、扩大进口、自贸区建设等方式来缓冲中美贸易战影响。

“对于外贸企业来说,还是要以‘一带一路’作为主攻方向,集中注意力做好本产业走出去的各项工作。在国企完成当地的基础设施建设后,民营企业、中小企业可以迅速开拓其产业蓝海。”中国进出口中心(香港)董事长栾大庆告诉记者,企业可组成跨产业联盟,扩大市场辐射面,这更有利于对当地市场端的把握。

在汽车整车关税调整满月之际,记者走访多家4S店发现,进口汽车价格并没有像消费者预计的那样大幅降低。事实上,影响进口汽车最终销售价格的因素比较复杂,关税降低对车价影响非常有限,消费者需要理性看待。

“进口车降价从几千元至20万元不等,大部分都在5万元左右,不同的车型具体价格也不一样,总体降幅8%上下。”在汽车整车关税调整满月之际,记者走访了奔驰、奥迪、宝马、捷豹路虎等车型的4S店,但不少消费者反映,进口车价格降幅并不如自己的预期。

家住海口市蓝天路的市民蔡先生甚至还向记者吐糟,“前后跑了几家4S店,发现个别车型的销售指导价格虽然调低了,但终端汽车的优惠幅度变小或者被取消掉了,算下来购车价格并没有便宜多少,要买进口车还得再等等”。

这究竟是怎么回事呢?今年5月22日,国务院关税税则委员会发布公告,自2018年7月1日起,降低汽车整车及零部件进口关税,将汽车整车税率为25%的135个税号和税率为20%的4个税号的税率降至15%,将汽车零部件税率分别为8%、10%、15%、20%、25%的共79个税号税率降至6%。一时间,进口车价格将“大降”的说法满天飞。

“整车关税下调10%,并不等于汽车售价会同比例下降。”汽车分析师钟师解释,汽车价格是由市场、税率等多方面因素决定的,关税只是其中因素之一。现在普通消费者常把进口汽车关税误以为是综合税率,实则不然。综合税率包含了关税、消费税、增值税和车辆购置税等,排量越大的进口汽车,综合税率越高。如果仅仅只是关税下调,带来的价格影响就不明显。

值得关注的是,中美经贸摩擦也增添了部分进口车价格的不确定性。以特斯拉为例,此前受益于中国宣布下调关税10%的利好,特斯拉5月22日晚即率先宣布全系车型降价,幅度从4.8万元至9.0万元

不等。其中,特斯拉Model XP100D从原价140.56万元降到了131.6万元,降幅约7%。不过,好景不长,由于美国对中国发布了新一轮加征关税清单,中国不得不对美国整车进口关税由15%上调至40%。受此影响,特斯拉售价“不降反涨”。其中,Model XP100D售价又从131.56万元上涨至157.22万元。

除了特斯拉、林肯等部分美系车品牌外,奔驰和宝马这两个德国品牌也有部分车型因为在美国生产而面临更高额的进口关税,如奔驰GLE、GLS两款SUV,宝马的X4、X5、X6车型等。

在位于朝阳区通惠河畔的北京波士通达奔驰汽车店,销售人员无奈地告诉记者,尽管奔驰各系列车型价格均有下调,但是GLE、GLS这两款车型因为在美国生产,价格可能回调至最初的价格。记者随后查询梅赛德斯-奔驰中国官网,结果显示目前其从美国进口的两大车系——奔驰GLE和CLS官方指导价格均有上调,整体涨幅在2.80万元至13.50万元之间。北京星德宝汽车服务有限公司销售人员则反复提醒记者,“要买趁早,部分进口宝马SUV车型也有可能价格回调,甚至会高于关税下调前的价格”。

“降幅之所以不大,还在于关税下调之前,进口车市场上普遍有5%到15%的让利促销。”一位进口车经销商坦言,在厂商指导价下调之后,终端成交价格是否还会在原来促销让利的基礎上再度降价,其实并不绝对。他告诉记者,影响经销商终端价格制定的因素,不仅包括成本、税费、车辆运输、商检、仓储、许可证等费用,还包括供求关系、竞争态势、返利预期、经销商利润等,需要一个非常繁杂的体系来计算,不是直接根据厂家指导价“一减了之”。他还提到,有些品牌以进口车关税下调当天为分水岭,也同步调整了对经销商的返利政策,“如果返利幅度缩水,终端价格降幅不如大家预期,这并不难理解”。

◆国际商情

巴对华出口同比增长7.3%

据巴基斯坦《国民报》报道,巴基斯坦国家统计局最新公布数据显示,2017至2018财年前11个月,巴基斯坦对华出口同比增长7.3%,至16亿美元;巴基斯坦从中国进口同比增长11.8%,至93亿美元。

(驻巴基斯坦经商参处)

中国手机厂商深耕韩国市场

据韩国Moneytoday新闻网报道,继小米7月中旬携手韩国第一、第二大电讯公司SK telecom和KT在韩推出“红米note5”后,近日黑莓(blackberry)(手机部门被TCL收购)在韩网上电子产品购物平台CJhella推出了其智能手机新产品“KEY2”。据悉,华为也将于8月携手SK telecom推出低价智能手机“Nova lite2”。报道认为,中国手机厂商利用产品性价比优势,在海外市场销售业绩逐步提升,其品牌形象在韩国消费者眼中也大为改观。近期,中国手机厂商们大举开拓韩国中低价手机市场,并欲以此为基础,扩大包括其高端品牌在内的全品牌产品在韩销售,这必将对韩现有的三星、苹果、LG三分天下的手机销售格局造成影响。(商务部官网)

海口海关支持离岛免税政策效应放大

■ 欧莉花

海口海关近日发布消息称,今年1至6月,海口海关共监管三亚、海口两家离岛免税店销售免税品规模52.5亿元,购物件数703.4万件,购物人数147.3万人次,同比分别增长24.1%、32.2%、22.6%。

“今年以来,海口海关不断推进离岛免税监管模式优化创新,全力支持离岛免税政策效应持续放大。”海口海关行邮监管处处长高泽新说。

据了解,海口海关充分考虑政策实际和企业需求,以优化创新推动海关监管效能提升,有效降低企业运营成本及物流压力;组织开发更为高效严密的新免税品海关信息化监管系统,支持离岛免税企业建设更先进、更大规模的免税品仓储配送中心。

此外,海口海关在离岛免税业务试点实施“查检合一”改革,通过国际贸易“单一窗口”实现离岛免税商品报关“一次申报”,整合关检企业信用评级系统,规范统一品名、数量、标签、备案信息等要素查检标准,并在免税品监管仓库增加检验检疫查验功能。海口海关还提供“24小时预约通关”服务,推行购物提货单及提货流程无纸化改革,优化海关超值离岛免税品征税流程,压缩旅客购物提货环节时间80%,为购物旅客提供更佳的购物体验。

今年2月,海口海关全力保障博鳌机场离岛免税提货点成功设立并投入运营,至此,离岛免税实现了对口海美兰、三亚凤凰、琼海博鳌三个机场离岛旅客的全覆盖。



近年来,位于浙江省绍兴市柯桥区的中国轻纺城大力扶持纺织印染行业的智慧转型。境外采购商也十分欢迎来自中国轻纺城的纺织面料。图为一家设计工作室工作人员在中国轻纺城的众创空间翻阅花型设计。

新华社记者 翁忻旻 摄

◆连线自贸区

前海自贸片区注册企业上半年营收突破5000亿元

■ 张玮 叶利格

数据还显示,片区上半年实际利用外资22.60亿美元、增长15.7%,进出口总额同比增长24.6%。在深港合作上,上半年新增注册港资企业1836家,同比增长36.8%。

同时,片区还新增世界500强投资设立企业25家,累计达344家;新增内地上市公司投资设立企业21家,累计达628家;新增持牌金融

机构6家,累计达229家;新增高新技术企

业115家,累计达437家。对于这一经济发展状况,深圳市委常委、前海蛇口自贸片区管委会主任田夫说,前海要在新的历史起点上“率先突破、做得更好”,打造“五个高地”:一是要打造“制度创新高

地”,形成更多可复制可推广的制度创新经验,在当好开放型经济体制先行区上体现新作为;二是构建高水平科技创新体系,打造“科技创

中欧班列(郑州)成中欧合作典范

■ 冯芸

“一带一路”倡议正在给沿线各国人民带来实实在在的利益,汉堡港也成为“一带一路”倡议的受益者。

据统计,2017年来往汉堡港的800多万个集装箱中,有260万个来自或运往中国;从汉堡出发前往中国的海运航线就有17条。“汉堡已成为‘一带一路’的欧洲桥头堡。”彼得·凯斯说。

河南省是汉堡市重要的合作伙伴,特别是近年来郑州国际陆港公司和汉堡港集团在铁路运输、多式联运方面的合作,成为两地合作的亮点。

彼得·凯斯把双方的合作称为“中欧合作的典范”。在他看来,郑州国际陆港公司自身定位精准,发展规划清晰,双方的合作卓有成效。

彼得·凯斯的“自信”有着充足的理由。五年时间里,由郑州国际陆港公司运营的中欧班列(郑州)在奔跑中不断提速,实现了每周“去八回八”高频次往返均衡对开,货运总量高、境内和境外集疏分拨范围广,综合实力在中欧班列中持续保持领先地位,是国内唯一实现去程满载、回程满载,货值、货重均名列前茅的班列。

彼得·凯斯至今还没有来过河

南,但他告诉记者,汉堡港集团代表团几个月前刚刚访问过中国,郑州火车站强大的运输能力,给他们留下了深刻的印象。

彼得·凯斯认为,在现代综合物流体系中,铁路运输仍发挥着不可替代的重要作用。“汉堡不仅仅是港口,也是欧洲最大的货运铁路枢纽中心,能够将来自中国的货物运送到欧洲各地。”彼得·凯斯不失时机地为汉堡港做起了“广告”。

据了解,郑州国际陆港公司和汉堡港集团迈创思公司在国际物流通道、现代国际物流中心建设和现

为改革开放的“二次创业”,系统谋划长远发展,打造“大湾区合作高地”;五是要统筹好规划、建设、管理三大环节,打造“城市新中心高地”,在周边区域协调发展、城市中心功能完善、湾区活力岸线打造等方面全面提升,加大产业空间布局、重大项目布局,提升前海城市新中心的配套能力。

代国际贸易等领域达成协议。这让彼得·凯斯更加坚信,汉堡港集团找到了未来长期合作的伙伴,一系列新合作必将为汉堡港注入新的发展动能。

同时,中欧班列(郑州)计划加大开行范围和密度,提高开行质量、提升服务水平,力争在中欧班列各项业务、服务中名列前茅。

“一起成长是汉堡港集团和郑州国际陆港公司共同的目标。我相信中欧班列(郑州)会越跑越快,未来会越来越好。”彼得·凯斯对未来的合作充满信心。

广东港口整合提升物流效率 城港关系需巩固

■ 本报记者 刘国民

近日,广东省交通运输厅官网发布了《关于政协广东省委员会十二届一次会议第20180201号提案答复的函》,提出以广州港集团、深圳港口集团(深圳市内部整合组建)为两大主体,分区域整合沿海14市及佛山市范围内的省属、市属国有港口资产。

“如今湾区经济发展在我国显得很重要,包括粤港澳大湾区、长三角地区和京津冀地区等,港口整合是一体化发展的组成部分,可通过

一体化推动经济贸易发展。”上海国际航运研究中心港口研究室主任赵楠在接受《中国贸易报》记者采访时说,广东的很多港口共用一个航道,以前从虎门到东莞需要在多个港口之间协调,整合之后提高了航道利用率和便利性。

赵楠在研究中注意到,一般认为的港口资源存在结构性过剩其实主要是发展不平衡的问题。有的港口资源过剩,有的港口资源不足,港口资源未整合以前,由于港口间缺乏有

效联动,港口资源利用不平衡的矛盾无法在港口群内协调解决,而港口群资源整合有利于将港口群内的岸线资源合理分配和环利用,提高岸线的有效利用率。赵楠认为,“整合可以使广东的港口资源更加平衡,对合理利用广东岸线资源很有利”。

“港口资源整合也可推动口岸通关一体化,大幅提高口岸通关效率,继而提高物流体系的效率,有利于广东外向型经济贸易的发展。”赵楠说。同一时期,四川的港口整合也

在积极推进。四川省委十一届三次全会提出,整合泸州、宜宾、乐山等地港口资源,建设长江上游(四川)航运中心,按照初步规划,四川省将在省级层面成立公司,统筹三个港口码头未来的规划、融资、建设、管理。此前浙江、山东、辽宁、广西、江苏等省港口资源已得到了积极整合。在全国港口资源整合浪潮下,有哪些注意事项呢?

在赵楠看来,广东和各省的港口整合需要注意两大事项。一是要

以市场为导向进行港口整合,同时当地政府给予配合。二是要处理好港口所在城市与港口发展之间的关系。港口产业和地方经济发展具有紧密联动,港以城兴,城以港兴。港口只有和地方城市紧密联动,才能实现良性互动。港口整合后,突破了原来的地域限制,在这一背景下,港口的发展仍需要同地方产业和城市发展紧密衔接,防止由于整合割裂港城关系,要建立有利于港城互动的机制和模式。