

南向通道众望所归 协作磨合加快进展

■ 本报记者 刘国民

日前,由青海省海西州格尔木市察尔汗铁路站开往印度蒙德拉港的货运列车缓缓开出,标志着青海首列至印度的南向通道铁海联运班列正式开通。自2017年启动以来,南向通道建设进展迅速,引起广泛关注,而且参与南向通道建设的省区市也从最初的重庆、广西、贵州、甘肃扩展至新疆、青海、四川等地,中部的河南等省份也积极地想参与南向通道合作。

对此,中国外运长航集团有限公司多式联运创新中心总监谭小平在接受《中国贸易报》记者采访时表示,“南向通道建设参与的省区市越多越好,贸易畅通就是要把大家都联通起来。但在建设过程中要注意形成合力,不能各自为政、单独推动。”

有意思的是,南向通道建设

主要是想打通我国西南地区向南走出国门的物流通道,而中欧班列主要是拓宽我国各地从西北、东北通向国外的通道,一南一北、相互呼应。在谭小平看来,南向通道建设和中欧班列运营形成了借鉴和参照。“中欧班列到现在还没有解决市场化问题,存在很多补贴,国家目前也在规范地方政府班列补贴问题。南向通道建设可以汲取中欧班列运营的经验教训,资源怎样集中、怎样统筹规划是南向通道建设中很需要思考和解决的问题。”

北京睿库贸易安全及便利化研究中心主任江小平则更重视从港口承载能力、发货量和海关进出口数据看问题。他告诉《中国贸易报》记者,“南向通道”是个新概念,内容有待进一步充实。”观察南向

通道的进展,钦州港是南向通道重点港口,其发货量是一个重要指标。在南方,钦州港的接货能力有局限,要想很好地支持南向通道建设,这个港要有很大的货物集散能力,同时成本要更低,大家才愿意从这里发货。钦州港还要想办法快速地把货运出去,这取决于班轮运输速度。”江小平说。

江小平介绍说,“我们在四川泸州调研发现,当地有一些货物在走南向通道,他们的想法是尽量多几条出去的通道,不能在一棵树上吊死,南向通道相当于在面向上海的东向通道之外又多了一项选择。”他建议,今后可以多关注一下海关统计数据,如果钦州港货物出口量有较大幅度增长,则可从侧面了解南向通道建设的进展。

中国交通运输协会城市物流项目主任邢志文一直关注着国内交通物流业的发展,在和记者进行了多次交流后他感慨道,“在南方出差过程中我留意到,西南省区市发展物流业的积极性各不相同,有的省份积极,有的省份则重视不够。”这显然也是南向通道建设中需要协调和克服的问题。

此外,记者在多次对中欧班列的采访中了解到,全国各地发往欧洲的班列后来采用了统一的品牌名称,在多个部门、多个地区之间进行了很多协作和磨合。通过业内人士的介绍可以看到,在南向通道建设中,类似的多个地区协作磨合工作也正在进行中,是否有可能、有必要形成共同的品牌名称和LOGO也是一个可以的话题。



据中国中铁八局中老铁路第三标段项目部负责人介绍,该项目部承建的中老铁路琅勃拉邦湄公河特大桥主桥23号墩0号块近日顺利完成浇筑。图为在老挝琅勃拉邦拍摄的中老铁路琅勃拉邦湄公河特大桥主桥施工现场。

新华社发 刘艾伦 摄

英媒:更多非美企业将扩大与华商贸关系

英媒称,全球最大资产管理公司贝莱德(Blackrock)的首席执行官芬克(Larry Fink)表示,对于美中贸易紧张情势,长期而言,美国未必是赢家。

据路透社报道,芬克在雅虎财经(Yahoo Finance)的第二届“所有市场峰会”上表示,目前美国在贸易战中推升了美股,而其他地方的股市下跌。不过芬克表示,长期来看,贸易紧张情势将对美国造成伤害,因为它将导致更多非美国企业扩大与中国的商贸关系。

报道称,芬克表示,美国总统特朗普的贸易保护政策长期而言可能有利于中国。芬克还称,他对美国的单边主义感到担忧。“世界可能在经济上不那么安全,”他说。

贝莱德管理资产规模达6.3万亿美元,使得该公司成为全球投资领域是最有影响力的声音之一。芬克是会议的首位演讲者,参会者包括投资者和企业高管。

(张成)

◆国际商情

丹麦欲加强与中国食品经贸合作

丹麦环境和食品大臣雅各布·埃勒曼-延森日前访问中国,以推动丹麦与中国在大豆蛋白饲料以及食品相关领域的战略合作。今年正值丹中两国建立全面战略伙伴关系十周年,延森代表丹方与中国有关部门达成新的合作协议,同意允许丹麦大豆蛋白动物饲料生产商进入中国市场。丹麦TripleA公司和中方企业签署了协议,其产品大多采用哥本哈根大学的技术。延森表示:“这是一个很好的协议,它能让我们的企业进入一个巨大且利润丰厚的市场。这一举措也有利于中国的农民,因为他们将能够使用高质量的蛋白饲料,从而极大地提高生产效率。”

穆迪称贸易纷争下全球汽车业前景取决于中国

据彭博社报道,穆迪表示,未来12至18个月全球汽车市场前景仍将保持稳定,一定程度上是因为中国、印度以及欧洲地区的汽车销量增长。然而,日益紧张的贸易局势以及关税威胁可能影响明年全球市场的汽车销量。

穆迪之前曾预计,今年及明年的全球轻型车销量将分别上涨1.5%和1.3%。然而,持续的贸易和关税纷争、不断上升的利率以及燃油价格的上涨都可能造成明年汽车销量的降低。

穆迪发布的报告显示,近期全球主要汽车制造商纷纷发布盈利预警表明,未来一年内汽车行业将面临更大的下行风险。中国汽车市场相对稳定,是全球汽车行业前景的关键所在。报告称,尽管明年全球汽车销量预计将略有下降,但预计中国汽车销量仍将增长2%甚至以上。

(本报编辑部综合整理)

广东自贸区:深耕“试验田”勇闯开放路

■ 喻剑

一张白纸,从零开始,可以画出最美的图画。从珠江入海口的滩涂与荒岛,蝶变为楼厦林立的城市新中心,前海蛇口与横琴仅用了短短数年;国际航运服务和通关模式改革,推动南沙加速建成吐纳万象、东西互济的国际通道与现代化港区。城市与港口的沧桑变化,源自广东自贸区全方位的制度创新与先行先试释放的巨大活力。挂牌运作3年多来,广东自贸区形成385项制度创新成果,向全国复制推广33项;发布92项制度创新案例,3项入选全国最佳实践案例,示范带动效应凸显。

今天的广东自贸区,国际贸易中心、国际航运枢纽、金融业对外开放试验窗口建设扎实推进,高端要素加速集聚,粤港澳合作不断深化,内生动力愈发强劲。

探索经济管理的市场化运作

在中山大学自贸区综合研究院

副院长毛艳华看来,3年多来广东自贸区以制度创新为核心,率先挖掘改革潜力,破解改革难题,在构建开放型经济新体制、探索粤港澳经济合作新模式、建设法治化营商环境等方面,争当改革开放排头兵与创新发展先行者。“尤其是前海片区创新制度设计,设立了中国内地首个法定机构——前海管理局。法定机构施行的现代治理体系,对于探索经济管理的市场化运作模式、厘清政府与市场的边界,是一个很好的探索。”毛艳华说。

法定机构依政府规章设立,实行企业化管理,市场化运作,不以营利为目的,具有独立法人地位。毛艳华介绍,法定机构主要有4大特征:一是经过法律和行政的授权,与一般的企业法人、社会法人不同;二是一个小规模、低成本、高效率的管理机构,有独立的机构设置和用人自主权;三是以服务辖区商业机构、社会机构及居民的社会生活为宗旨;

四是位于市场、政府和社会之间的中介性管理机构。“这些特点指向同一个目标:让政府机构有效精简,让政策链条切实减少,让公共服务效率和质量得到快速提高。”

李燕过去是一名金融机构职员,现供职于前海管理局自贸综合协调处社会信用服务中心,她对法定机构带来的“精简化、高效化、现代化”深有感触。“与从前的工作相比,在前海管理局工作充满干事创业的激情,不少同事有海外经历、国际视野和独当一面的能力。这里工作节奏快、开创度大、专业性高、参与性强,经常需要满负荷运转,成就感也非常高。”

贸易便利化与国际接轨

“南沙位于珠三角地区的地理几何中心,港口优势突出,企业运输成本低,关检业务成熟,订单清关快,进出口商品全球质量溯源体系有保证。”京东集团华南区跨境电商

负责人邓涵介绍,京东入驻南沙保税园区以来,“全球购”业务订单量增长迅猛,年增长率超80%。

以贸易便利化为核心,用制度创新为企业实现减负增效,以南沙片区为代表的广东自贸区改革创新硕果累累。在投资贸易便利化方面,南沙率先上线“人工智能+”商事登记系统,最快10分钟完成营业执照办理;建成“线上海关”样板间,企业办事效率提高80%以上;进出口商品全球质量溯源体系被纳入APEC成员复制推广项目,应用该体系后南沙口岸跨境电商抽检不合格率同比下降61.43%,平均通检时间105秒,市场采购商品验放周期也由平均两三天缩短为16分钟。

得益于贸易便利化改革和营商环境的优化,南沙片区外贸新业态发展如虎添翼。跨境电商网购保税进口3年累计进口额125.2亿元,备案企业总数达1336家,备案商品34

万种;经南沙港出口的市场采购货物货值累计达1391亿元;平行汽车进口到港累计超过2.8万台,成为全国平行汽车进口第二大口岸。

不仅在南沙,前海也以“促合作、简手续、降成本”为导向,构建高效集约的贸易监管模式。推进关检联合作业,推动智能化通关,进口商品“1+4全球溯源核放”、深港陆空联运、全球中心仓、原产地证书智慧审签等试点改革。“单一窗口”上线运行,企业货物申报数据项减少三分之一,船舶申报数据项减少80%、放行时间由1天缩短到1小时,贸易便利化水平进入新阶段。

“广东是贸易大省,南沙是崛起中的国际航运中心,粤港澳大湾区贸易往来频繁,对贸易便利化改革的需求极大。”毛艳华说,在贸易便利化领域的组合式制度创新,将大力推动广东建设引领全国的高水平贸易体系,夯实广东经济高质量发展的基础。

海南整合港口资源为自贸港建设蓄能

■ 本报记者 刘国民

当前,海南正积极整合港口资源,助力自贸港建设。今年4月《中共中央国务院关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》(下称《指导意见》)中提到,要“建设自由贸易试验区和中国特色自由贸易港”和“优化整合港口资源,重点支持海口、洋浦港做优做强”。海南当前的举措是对《指导意见》的落实,同时也是对近年来多个省份积极推进的港口资源优化整合大潮的呼应。

中国南海研究院海上丝绸之路研究所副所长林勇新在接受《中国贸易报》记者采访时介绍说,海南港口资源丰富,号称“四方五港”,北有海口港,南有三亚港,西有洋浦港和八所港,东有清澜港。《指导意见》重点支持其中的海口港和洋浦港做优做强。

林勇新从相关规划观察到,未来3年,海南将有序推进港口资源整合和琼州海峡一体化发展。“2018年海南计划投资15亿元用于加快马村港区等港口基础设施及集疏运体系建设,继续推进清澜港区、临高金牌港区等公共码头资源整合,全省港口货物吞吐量力争突破2亿

吨,完成沿海港口公用航道认定工作,并逐年实施沿海港口公用航道扩建升级工作,对海口港秀英港区3万吨级航道进行维护疏浚,确保集装箱泊位航道通航作业安全。”林勇新说,海南还将支持开辟集装箱航线,未来3年内基本实现海南至东盟沿海国家集装箱航线的全覆盖,力争2018年年内开通海南至马来西亚集装箱航线,提高海南与东盟沿海国家集装箱航线覆盖率。

《指导意见》提及海南自贸区自贸港建设的四大战略定位:全面深化改革开放试验区、国家生态文明试验区、国际旅游消费中心和国家重大战略服务保障区。林勇新认为,海南的港口整合应服务于我国新一轮的改革开放大局,他建议从五个方面推进港口整合。第一,海南可加入“一带一路”建设相关的港口联盟,提升与区域港口的联动协同效应;第二,面向东南亚和非洲国家,开通区域特色航线;第三,配套建设临港产业园,延长港口和临港产业园的产业链;第四,针对旅游中心,开通具有南海特色的邮轮旅游航线;第五,不同港口进行区别定位和差异化发展。

中蒙农产品贸易更加便捷

■ 李爱平

近日,随着二连浩特海关放行指令的下达,10辆满载洋葱、土豆、胡萝卜等果蔬产品的集装箱式冷藏车依次快速通过海关验放卡口,首批通过中蒙农产品快速通关“绿色通道”出口的果蔬产品成功出境。二连浩特海关介绍,这是内蒙古自治区首个农产品快速通关“绿色通道”,也是中蒙第一个农产品“绿色通道”。

二连浩特海关关长张宏伟表示,开通农产品“绿色通道”后,中蒙海关签署“绿色通道”工作合作协议,双方海关可优先办理农产品货物海关查验及放行手续。

据了解,在扎门乌德——二连浩特口岸运输农产品车辆上统一张贴中蒙双方共同认同的“绿色通道”专用标识,中蒙双方通过互认载货清单数据,共享农产品

申报信息,对通关的农产品进行联合监管。

“此次‘绿色通道’开通能推进通关流程的‘去繁就简’,有效降低通关时间和成本,促进鲜活、易腐农产品享受快速通关便利,减少损耗,有利于进一步开拓中国农产品对蒙市场,提升中蒙贸易水平。”张宏伟如是说。

常年二连浩特从事农副产品出口的赵龙说:“‘绿色通道’的开通,可以实现早晨装车,上午出关,方便快捷不少。”

近年来,内蒙古农产品出口呈现良好增长态势。据呼和浩特海关统计,2018年1月—8月,内蒙古农产品出口41亿元人民币。二连浩特口岸作为中国对蒙最大陆路口岸,正助推果蔬等农产品正在加快走向蒙俄市场。