

拥“一主多辅、多点直达”国际多式联运网络

武汉携黄金水道乘中欧班列获贸易优势

■ 本报记者 张凡

“一带一路”倡议的提出给我们中西部地区国际贸易的发展带来了新的动力和机遇,专家认为如何将交通优势转化为贸易优势是其中关键之一。九省通衢的武汉,航空、水路、铁路、公路等基础设施齐全,交通优势明显。其构建中欧班列(汉新欧)为抓手的铁水联运、互相喂给的集疏运网络,给其他城市提供了范例。

承接东部产业转移的招商利器

“得益于得水独厚的区位优势,武汉已实现了长江黄金水道与中欧班列铁路线路的无缝连接。这里的产品可以实现一路向东出海融入21世纪海上丝绸之路,一路向西出关融入丝绸之路经济带。武汉构建了铁水联运、互相喂给的集疏运网络。”中欧班列(武汉)运营方武汉汉欧国际物流有限公司市场营销总部总经理袁琼告诉《中国贸易报》记者,中欧班列(武汉)在新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚、中国—中南半岛国际经济走廊上已形成经阿拉山口、满洲里、二连浩特、凭祥、霍尔果斯至欧洲“五线并行”的格局,搭建起了“一主多辅、多点直达”的国际多式联运网络,辐射亚欧大陆近50个国家和地区。依托于这个网络,很多进口货物通过中欧班列抵达武汉,再通过水路分拨至其他城市。

袁琼以进口木材为例,列出了这样一组数据:2015年中欧班列(武汉)木材回程箱量总计6176标准箱,其中60%通过水路分拨至天津、大连、青岛、上海、厦门、烟台等十几个省市和地区,40%在武汉市周边消化;2016年至今,仅10%的木材经水运分拨至其他省市,90%以上均在武汉市周边城市,如涇口、汉川、孝感等地消化,少部分通过铁路转运到成都。这说明铁路对水路的“喂给”更为明显,铁水联运效益初显。

“经过三年多的努力,中欧班列已经成为武汉承接东部沿海外向型产业向内陆转移的招商‘利器’,持续释放着强大的社会影响力与经济拉动力。”袁琼说,中欧班列自2012年10月开通以来,从无到有、从弱到强,市场带动效应逐渐凸现,枢纽大通道功能更趋完善,班列运营实现量质双提升。截止到2018年11月30日,汉欧班列自启动以来总共发运1200列,106842标准箱。其中去程574列,计50340标准箱;回程626列,计56502标准箱。仅2018年1月至11月,中欧班列合计发运383列,计33960标准箱,其中去程151列,计13422标准箱,回程232列,计20538标准箱,实载率达到96.29%。

降低物流成本 辐射其他交通线

随着中欧班列(武汉)的不断发

展,其效应也逐渐凸显出来,主要体现在以下两个方面:

一是中欧班列深度融入湖北自贸区建设。汉欧国际主动对接湖北自贸区武汉、宜昌和襄阳三大片区,开通了“宜汉欧”和“襄汉欧”班列,使得中欧班列与武汉、宜昌、襄阳形成联动效应,成为湖北外贸企业“走出去”“引进来”的主通道之一。

二是进一步降低了企业物流成本,吸引众多企业落户武汉及其周边城市。近年来,武汉的东风标致汽车、武钢维苏威耐火陶瓷制品、长飞光电子、冠捷显示器、富士康电子、东风雪铁龙发动机、迪卡依服装及体育用品、卓尔飞机等产品,通过中欧班列(武汉)运往欧洲及“一带一路”沿线各国。袁琼介绍说,随着中欧班列这条新型外贸

通道的建立,外贸企业实现了物流成本和现金压力的“双降”。此外,在汉欧国际的推动下,相关产业在汉集聚发展的“吸金石”效应初步显现:冠捷、台湾奇宏陆续将部分订单及生产基地转移到湖北;全球知名体育用品零售商法国迪卡依集团将已经转移到越南等东南亚国家的3000个大柜/年订单转回武汉、荆门等地,并将中国集散中心布局在武汉。法国最大的葡萄酒品牌商正计划在武汉建立葡萄酒分拨交易中心;黑龙江、福建、广东等地众多木材贸易商纷纷来武汉投资建厂,助推武汉形成一级木材交易市场和国家战略物资储备基地。

“除此之外,我们还积极探索将汉欧班列的运营模式复制到其他国内班列。”袁琼举例说,2015年4月,汉欧国际开通全国首个“俄满汉”木材回程专列,“俄满汉”班列助推湖北本地企业转型升级。随着“俄满汉”专列影响力的扩大,越来越多的班列公司争相模仿。单一的“俄满汉”专列已不能满足本地区木材企业的发展需要。为继续推动本地区森工产业发展,汉欧国际于今年9月30日开通满洲里—武汉的木材班列(“满汉”班列)。“满汉”班列的适时开通不仅可以很好满足市场需求,同时巩固武汉木材产品加工中心地位,助力长江干线推动长江经济带多式联运发展。“毫无疑问,中欧班列(武汉)已经成为武汉积极响应‘一带一路’倡议、优化区域开放布局的范本。”袁琼说。



海关总署12月1日对外发布消息,截至11月中旬,我国进出口总值已超过去年全年,同比增长近15%。图为工人在山东省潍坊市一家外贸加工出口企业仓库内进行搬运作业。

中新社发 森林 摄

中国消费者率全球奢侈品消费强劲增长

■ 本报记者 林畅 实习记者 刘禹松

近日,贝恩公司发布了其与意大利奢侈品行业协会 Fondazione Altagamma 联合撰写的第17版《2018年全球奢侈品行业研究报告》。该报告显示,2018年全球奢侈品市场增长迅猛,而中国消费者正在引领这一趋势。贝恩公司全球合伙人布鲁诺表示:“去年,我们发现全球奢侈品市场重回健康增长的轨道,但增速低于以往。这一趋势延续至2018年,进一步印证了我们所预测的奢侈品行业正在进入‘新常态’。中国消费者对奢侈品的旺盛需求、电商渠道的持续崛起和年轻一代消费群体不断增强的影响力是促成这一趋势形成的主要因素。”

根据贝恩公司发布的报告,全球奢侈品市场销售额(包含奢侈品和奢侈品体验)在汇率恒定的情况下增长了5%,达到1.2万亿欧元。各

个细分领域均呈正增长之势,其中个人奢侈品市场表现尤为突出,销售额增长6%,达到2600亿欧元。

贝恩公司认为,中国消费者正在引领全世界奢侈品市场的增长趋势。报告显示,从2015年到2018年,中国消费者在本土的奢侈品消费增长是在海外的两倍。从全球来看,中国消费者的奢侈品花费总支出占全球总额的比重不断增加(当前预估占比为33%,较2017年高出一个百分点),中国消费者在内地市场的奢侈品消费支出占全球总额从2017年的8%提升至9%。从销售额来看,贝恩公司预计2018年中国内地市场的奢侈品销售总额将会达到230亿欧元,按现行汇率计算同比增长18%(按恒定汇率计算增长20%),而原因主要来源于需求提升,而非价格增长。

此外,该报告还显示,从全球角度来看,2018年奢侈品消费在零售渠道增长为4%,其中有75%源自销售额同比增长。高端百货尚未摆脱颓势,导致批发渠道仅取得1%的增长,而专卖店渠道则陷入了与线上渠道的激烈竞争,导致增长放缓。与实体店相比,2018年奢侈品销售在线上渠道继续提速发展,增长22%,销售额达到270亿欧元。其中美国市场几乎独占半壁江山(44%),但是亚洲市场正在快速崛起,已领先于欧洲市场,成为奢侈品线上渠道销售的新增长引擎。

品牌商自营电商平台贡献了31%的线上渠道整体销售额。对比网络零售商39%的占比和零售商电商平台30%的占比,品牌自营渠道正在赶上其他类型的线上渠道。对此,布鲁诺表示:“新的技术

◆ 国际商情

中国是格鲁吉亚葡萄酒第三大出口目的国

据乌克兰国家通讯社消息,格鲁吉亚农业部葡萄酒局数据显示2018年1—10月份,乌克兰成为格鲁吉亚葡萄酒出口第二大目的国。今年前10个月,格鲁吉亚出口6830万瓶(每瓶0.75升)葡萄酒,同比增长12%。出口世界53个国家,产品总价值达1.62亿美元,同比增长20%。出口目的国中,俄罗斯排第一位,总量达4230万瓶;乌克兰排第二位,总量达830万瓶;中国排第三位,总量达540万瓶。乌克兰人正在逐渐改变自己的喝酒口味,葡萄酒越来越受本国人的青睐。

俄罗斯帮助企业扩大出口

据俄《公报》报道,俄罗斯出口中心为俄出口商提供广泛的金融与非金融支持。出口中心2018年上半年提供的资金支持超过8亿美元,还为出口商提供了大量非金融支持,特别是展销活动补贴措施。出口企业无论规模大小,在参加展览活动时均有机会获得出口中心提供的最高80%补贴,保证俄企业在大型国际展览会(如迪拜海湾食品展、柏林国际绿色周、日本千叶国际食品与饮料展览会)上展示自己高质量的非转基因产品,并以最低成本进入全球市场。

俄出口中心与农业部合作,免费为出口商提供展览场所,目前已在中国、阿联酋和越南设立永久展馆。出口商可以在上述展馆内展示产品,既利于向其他国家推介俄产品,也便于俄企业尽快签署合同。根据铁路运输补贴方案,俄出口商还可获得50%的运输补贴,2018年俄支出5亿卢布运输补贴,用以支持价值180亿卢布产品的出口。

(本报编辑部整合整理)

『抢出口』不是『稳外贸』的选项

■ 本报特约评论员 秦夏

据海关总署统计,截至11月中旬,中国进出口总值已超过2017年全年,同比增长近15%。面对2018年复杂多变的国际经贸形势,特别是中美贸易摩擦不断加剧的情形,中国对外贸易的增幅远超预期的原因究竟何在?

一方面,国际经济继续走在复苏的轨道上,美国、欧盟等发达国家的进口需求增加带动了中国的出口。WTO预测,2018年全球贸易量增长将达到4.4%,连续两年超过全球经济增长率。我国外贸的核心竞争力在不断增强。外贸转型升级的因素在一定程度上抵消了要素成本上涨、部分产业转移、其他经济体竞争等压力,进口的快速增长也带动了外贸整体增长。另一方面,人民币贬值带动了出口向好,外贸企业因中美贸易摩擦“抢出口”效应明显。7月至10月,中国对美出口同比增长12.9%,高于去年同期的9.9%。部分外贸企业为规避美国加征关税提前出口的行为在一定程度上提振了出口增速。

12月1日,中美经贸摩擦按下“暂停键”,双方同意停止升级关税等贸易限制措施,两国经贸团队将加紧磋商,达成协议,朝着取消今年以来加征关税的方向努力,推动双边经贸关系尽快回到正常轨道。在此背景下,努力寻求“稳定的增长”来实现“稳外贸”的目标,“抢出口”不应当成为一个选项,否则将会对2019年中国对外贸易的平稳发展带来影响。

首先,出口下行风险是否在累积?从PMI和货运指数看,全球经济明年复苏势头会减弱,全球需求仍处于“分饼”阶段。最新的10月广交会数据显示出口成交额和采购商人数均有所下滑,也预示着2019年中国出口环境不容乐观。尽管截止到目前,中国对美出口增速提高,但后劲是否充足也不乐观。尤其是未来中美贸易摩擦能否顺利化解,将直接影响中国出口产业链的调整。毕竟,对美出口一直是中国出口的重中之重。从这个意义上说,中国对其他地区出口对整体出口的重要性在上升,“市场多元化”仍旧任重而道远。

其次,中国扩大进口的拉动效应能否持续?扩大进口是今年对外贸领域的重点。国家下发《关于扩大进口促进对外贸易平衡发展的意见》,并先后三次下调了部分商品进口关税,首届中国国际进口博览会等举措将进一步拉动中国的进口增长。国内政策转向扩内需、稳经济,未来进口增速理论上能够保持在较高水平。但是进口规模与内需增长关联度高,考虑到今年中国投资

消费增速已处于历史低位的新情况,内需不足的情形就必然会对进口带来一定的影响。从这个角度讲,进一步通过政策调整来拉动国内投资消费也是助力对外贸易增长的重要因素。

最后,“抢出口”现象是不是可持续?伴随着中美经贸摩擦,不少企业通过“抢出口”的方式实现了今年订单的增长,但其实是对中美贸易摩擦未来结果预期不看好的直接反应。国际贸易需求总量一直保持着稳中趋升的态势,“抢出口”无非是把明年乃至未来的出口增量人为转移到今年来提前释放,并不具备可持续性。即使未来数月中美贸易摩擦得以妥善化解,这种不可持续的“抢出口”行为也将会导致2019年年初中国对外贸易数据出现下行波动的可能性增大。

面对国际国内各种挑战和不确定因素明显增多的情况,稳外贸的意义和作用则更加凸显。主动扩大进口,优化国际贸易布局,从体制优化和政策完善的角度主动深入推动贸易自由化、便利化,打造便捷高效、稳定透明、公平竞争的营商环境,加大吸引外商投资力度都是政府确保对外贸易稳定发展的利器。与此同时,给予外贸企业在税收、融资、降低外贸程序性成本上更多的支持和帮助,提升外贸企业应对各种贸易风险的处置能力,特别是鼓励外贸企业收购海外具有技术优势的上下游企业,以此驱动产业升级,提升产品出口竞争力与议价能力,采取措施进一步鼓励外贸企业“走出去”,努力推动“市场多元化”,才能真正为2019年对外贸易的稳定发展注入动力。

进口通关时间压缩便利各国商品入华

■ 本报记者 王曼

中国海关总署公布的最新数据显示,截至2018年10月,中国进口环节整体通关时间已缩减至约50个小时,比去年同期压缩了近一半。这说明我国为优化口岸营商环境不断取得协调各部门深入推进改革,并取得了可观的成绩。

“通关时间的压缩节约了企业成本、便利了贸易、促进了经济发展,为国家对外贸易事业的蓬勃发展做出了突出贡献。”中国贸促会专家委员会委员、国际商会中国国家委员会海关和贸易便利化委员会副主席秦阳告诉《中国贸易报》记者,最近几年来,全国海关积极响应国务院要求,通过推进全国海关通关一体化改革,实行“无纸化”作业,建设和推广“国际贸易单一窗口”,推广汇总征税等税收征管制度改革,推行互联网+海关,加强与其他口岸部门的联系与协作等制度性措施,显著缩短了海关通关时间。

上海海关学院培训部主任、世界海关组织认证专家张树杰告诉记者,“海关从2017年7月1日开始正式在全国推出‘通关一体化’,

推广‘一次申报,分步处置’通关模式,压缩了货物通关时间,实际上是进口通关流程的革命性变化。另外,压缩通关时间不是海关一家的功劳,时间的压缩是相关口岸管理部门相互协作、不断实现信息互通和物流、货运各部门高效配合的结果。”

“压缩通关时间是一项意义深远,必须常抓不懈的系统工程。”秦阳表示,压缩通关时间,可以带来降低贸易成本、顺畅货物流转、提升供应链安全、优化价值链结构、优化营商环境等额外收益,对企业、行业、国家的全面发展裨益非浅;还可以丰富商品来源、降低终端价格、提升消费感受,有利于提高居民生活水平。

进口通关时间的缩减可以为进出口企业松绑减负,受访的进出口企业也纷纷表示,能切实感受到通关速度比之前大大加快了,一方面各环节有序衔接提高了通关效率进而降低了企业成本,另一方面企业能感受到海关部门服务质量的提升。

张树杰认为,不断压缩进口

通关时间也体现了中国积极履行国际义务,在WTO框架下和自由贸易协定下,压缩进口通关时间是必要条件,符合发展多边贸易体系的内涵。在目前单边主义和贸易保护主义抬头的形势下,我国积极优化营商环境,不断提高通关效率,促进进口便利化,体现了我国作为全球经济一体化的推动者,热烈欢迎各国商品进入中国市场、积极推动多边贸易发展的积极态度。

2017年12月的进口整体通关时间是97.39小时,国务院提出的目标是到2021年,整体通关时间比2017年压缩一半。在进口方面,就是从97.39小时压缩到48小时。为实现这一目标,还需要为进一步减少进口环节障碍做努力。对此,张树杰表示,应该继续巩固全国通关一体化改革成果,多方协调配合,实际上在整个通关过程中,海关所占时间比例相对较小,大约占30%,剩下的70%还需要其他部门之间更加努力协调。另外政府和企业也应有有效配合,顺应信息化发展趋势,更好发挥国际贸易“单一窗口”作用。

“尽管海关在通关时间压缩方面取得了成效,但压缩整体通关时间的要求依然迫切,而且压缩整体通关时间海关一家无法做到,需要包括港航运营部门、运输商、进出口收发货人、第三方服务机构等相关各方的综合协调、共同努力。”秦阳建议,海关还可以采取“提前申报,货到放行”、完善查验流程、降低查验比例、提升关员整体专业素质等操作性措施进一步缩减海关通关时间。最近,海关和相关主管部门进行了贸易管制措施的全面清理工作,有利于进一步压缩进口环节通关时间。另外,针对大宗散货和资源类货物,可以继续推广“提前申报、抵港放行”等便利措施;对于其他货物,可以积极尝试在加强企业信用管理、提升风险分析技能的基础上逐步实行“信任放行”等便利措施。

最后,张树杰提出,缩减通关时间要在确保国门安全的前提下进行,不能单纯地追求通关时间的压缩,要做好贸易管制工作,既保证安全又保证监管部门的监管效率。