35市跨境电商综试区助外贸转型渐成气候

■ 本报记者 王曼

自2015年3月国务院正式批准设立中国首个跨境电商试验区(杭州)跨境电子商务综合试验区以来，国家先后分三批在35个城市设立跨境电商综合试验区。跨境电子商务的兴起和发展，不仅成为推动我国外贸发展的新动力，也为我国经济发展增添活力。设立跨境电商综合试验区可以为推动我国跨境电商稳定有序发展提供可复制、可推广的经验。

“跨境电子商务综合试验区的崭新布局，不仅有利于加快跨境电商等新业态的发展，满足人民群众不断增长的多样化消费需求，而且可以在促进外贸增长和外贸转型升级方面发挥积极作用，同样也是国家大力改善营商环境的举措。”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，目前国家分三批设立的跨境电商综合试验区比较广泛地分布于全国各地，建成后可以有效辐射到各个经济片区，未来将进一步缩短跨境物流时间并减少运输成本。

秦阳分析，跨境电商综试区可以给企业提供通关和税收方面的便利优惠。在通关方面，对于跨境电子商务综合试验区内符合条件的跨境电子商务零售商品出口，海关通过采用“清单核放，汇总申报”的便利措施进行监管验放，从而可以提高企业通关效率、降低通关成本；跨境电商企业的小批量、多批次商品可依规顺利办理结汇、退税手续，有效帮助企业解决了跨境商品报关、退税、结汇等难题。在税收方面，跨境电商综合试验区内企业零售出口货物“免征不退”政策的真正落地也切实为企业降低了税负，为企业做大做强提供了坚实基础，同时也有利于促进跨境电商业态的健康、快速、持续发展。

“提供给区内企业在通关方面的便利，也是全国海关落实国务院促进外贸稳定增长的工作部署，深化监管创新工作的具体举措之一。”秦阳说。

2018年7月，国务院批复西安为第三批跨境电子商务综试区，近日西安跨境电子商务综合试验区在西安国际港务区正式启动。“中国(西安)跨境电子商务综合试验区正式启动，标志着西北跨境电商业务未来将取得迅猛发展。”秦阳表示，该综合试验区可以连接西安和“一带一路”沿线国家的“网上丝绸之路”，借助陆空优势，不仅将不断加深西安与“一带一路”沿线国家的经贸交流与合作，同时也是培育当地经济增长新动力、创新跨境贸易模式的重要路径。

西安可依托自身优势，推动电商综合试验区的建设和发展。据了解，去年前11个月，西安跨境电商累计完成205.2万单，其中进口7.1万单，出口198.1万单，货值超过7700万美元。

据西安市商务局局长吕恒军介绍，将依托西安综合保税区、西安高新综合保税区、西安航空基地综合保税区、西咸空港保税物流中心、西安出口加工区等区域，着力推进西安跨境出口B2B模式，促进进口与出口协调发展。

中国交通运输协会电商物流产业分会秘书长律景昌表示，西安是陕西自贸试验区的片区之一，西安港也是中欧班列“长安号”开行以来的首列跨境电商专列，而且西安港有着连接“一带一路”的枢纽作用，在三大机遇下西安设立跨境电商综合试验区，实际上就是发展西部数字贸易中枢；另外西安可以立足于内陆港，构建以数字经济为特色的内陆物流网，带动物流、金融、贸易的发展，从而使跨境进出口商品在西安汇集，推动西安打造跨境电商物流贸易集散中心，形成跨境电商枢纽。

“电商综合试验区可以为企业打造优良的营商环境，提供综合化物流体系，相应产业发展政策的出台也可帮助企业降低交易成本，从而有利于吸引更多企业选择在西安进行货物聚集和交易。产业聚集后，会给当地经济带来增长，同时也会助力消费GDP增长。”律景昌说。

据了解，西安电商综合试验区的发展目标是，力争用3年至5年的改革创新试验，将西安打造成为中西部跨境电子商务产业聚集中心、创新创业中心、综合服务中心，并与“一带一路”沿线国家和地区多点合作，形成具有一定国际影响力的跨境电子商务聚集区和产业示范区。

新型风险在前 银行业需练好新功夫

■ 本报记者 周东洋

“目前，金融业因为社会的快速发展处在较高速发展阶段，但金融业对于解决中国经济发展不平衡不充分的问题思考得还不够。”中国银监会原副主席蔡鄂生在2018新浪金麒麟论坛上表示，中国的金融产品和创新一点都不少，但这种产品和创新从金融服务、满足社会需求来看可能还存在差距。

在国际国内不确定因素综合影响下，金融发展还面临一些挑战，需积极、稳妥、精准地加以应对，防范化解金融风险是实现高质量发展必须跨越的重大关口。业界普遍认为，金融作为现代经济的核心，需要切实发挥好功能作用，更有效率地配置资源，同时必须兼顾好防控风险，只有安全稳固的金融体系和秩序才能为社会发展大局提供坚强保障。

“风险管理对所有的金融机构都是一个重要的支撑因素，若要走得更远，所有的金融机构都要防范系统性风险，更加重视和增强自身的风险管理。”中国建设银行风险管理部总经理杨军表示，风险管理是银行的核心竞争力，银行业金融机构要关注一些新的风险趋势。

近年来，银行业加大“一带一路”沿线布局，同时积极服务中资企业“走出去”，银监会副主席王兆星曾公开表示，推进“一带一路”银行业服务仍面临着一些风险与挑战，包括合规和反洗钱风险加大、盈利能力存隐忧、系统性风险隐患增多、国别风险大幅上升以及传统的信用和市场风险等。

对此，相关专家表示，一方面，银行需要加强与世界银行、亚洲开发银行、亚洲基础设施投资银行、丝路基金等国际金融机构合作，积极参与其牵头支持的境外重大项目或国际银团。另一方面，需要加强与境内主要金融机构和沿线国家主流银行合作，建立同业信息交换、资金融通、授信和互委业务关系，形成服务“走出去”项目的金融合作纽带。

“首先银行要更加重视系统性风险管理。”杨军认为，党的十八大以来，中央多次强调，要守住不发生系统性金融风险的底线，把防范化解重大风险作为三大攻坚战之首。系统性风险是未来重点要考虑的风险类型。大型银行是金融体系的柱石，应该更加主动提高自己的风控能力，在市场波动中发挥稳定器的作用，成为维护市场秩序的典范。

其次，要更加重视营运风险和模型风险的管理。杨军称，营运风险一般是系统、流程、制度或者是人等因素导致的风险类型，面对复杂多变的环境，金融机构保持稳健的营运显得非常关键和重要。而且随着更多大数据、人工智能等新方法运用于金融业的管理和决策，模型失败带来的风险也更为突出，国外很多金融机构也有因为模型风险导致损失的案例。

再次，要更加重视行为风险的管理。英国监管部门专门成立了金融机构行为监管局，将行为管理放到了一个更高的位置。银行需要加强关键岗位、关键人员的行为管理，研究探讨行为风险的管理方法、手段和工具，把管控要求嵌入到系统中，实现对关键环节的控制。

再其次，要更加重视社会环境风险的管理。“作为全球性银行，在不同国家境内面临的政治、社会、经济、法律等方面的问题都各不一样，要全面地进行考虑和对待。”杨军强调，所以应多发展绿色金融。

最后，要更加重视网络风险的管理。杨军介绍，前不久巴塞尔委员会发表了一篇文章《网络弹性——实践的范围》，这篇工作论文的核心思想就是要重视网络风险。现在很多国家把网络风险已经提到了监管的议事日程，前不久美国美联储、财政部货币监理署、联邦存款保险公司专门发布了《网络安全监管规则》，里面明确讲到网络的监管、网络风险的管理、内部依赖性的管理、外部依赖性的管理、事故的响应、第三方资源的保障管理以及审计等。“这里面传递出一个信息，在当今信息化、互联网化的社会中，网络的安全成为一种新型的不同于一般风险事项的风险类，要加强对网络风险的管理。”杨军说。

近年来，河北省宁晋县引导当地纺织服装企业提档升级，形成了集纺织、印染、服装加工于一体的完整产业链条，成为当地经济发展的特色主导产业。目前，该县拥有各类纺织服装企业1000余家，产品畅销国内并出口美国、澳大利亚等20多个国家和地区。图为宁晋县一家制衣企业的工人在生产线上检查坯布质量。新华社记者 牟宇 摄

海南外贸平台公司完成FT账户
首单进出口贸易结算

本报讯 海南自由贸易账户(FT账户)系统1月1日起正式上线运行，海南国贸有限公司顺利完成了海南省FT账户首单进、出口贸易项下的结算，实现了FT账户下汇入和汇出双向资金划转。

本次海南FT账户下的首单进、出口结算是基于原产于美国的毛绒纸浆进口业务以及原产于中国的服装出口业务，该两笔业务的进口商和出口商均为注册于海南自由贸易试验区的区内企业——海南国贸。

海南国贸是海南省重点招商项目，由海南省发展控股有限公司与世界跻身500强的厦门国贸控股集团有限公司的子公司、上市公司厦门国贸集团股份有限公司共同出资设立，定位为海南省发展对外贸易的省级平台公司。

自4月以来，海南控股着力围绕自贸区(港)主导产业发展需求，积极引进境内外资本，带动重大先导性产业项目实施落地。

伴随着海南FT账户下首单进、出口结算业务的落地，海南国贸已成为海南省内首家尝试FT账户结算政策创新并覆盖进、出口双向交易的国有企业。根据初步业务规划，海南国贸计划自2019年起，充分利用两大股东的优势，整合资源，通过国贸股份成熟业务的复制，积极解读自由港政策，尝试在外向型贸易上做更多的突破，做特做大贸易体量。届时，海南国贸将成为海南自贸区(港)内最大的对外贸易平台，助推海南FT账户快速推广和应用，助力海南自贸区外向型经济发展。

据介绍，FT账户是金融机构根据客户需要在自贸试验区分账核算单元开立的规则统一的本外币账户。通过围网，区内资金可以实现与境外资金便捷联通，是海南自贸试验区(港)探索投融资汇兑便利、扩大金融市场开放和防范金融风险的一项基础性和标志性制度安排。 **(王子谦 王晋)**

数字化推动国际工程多式联运变革

■ 本报记者 刘国民

“国际工程物流业务范围涉及大型工程和出口承包工程项目及跨国公司在国内采购等国际多式联运服务。”中国外运股份有限公司工程技术部负责人张丽莉说，国际工程物流的基本业务模式包括国内运输、报关、装船、海陆空运、卸船、境外清关、配送至现场等。

在张丽莉看来，传统业务模式面临几个问题：运输环节多，国际多式联运涉及环节包含国内运输、租船订舱、集港、报关、跨境运输、清关、陆运及支付等众多环节；单据量大，运输过程中涉及大量单据，单据目前靠邮件及沟通工具传递。由于此前无相应完善的系统支持，很多有价值的数据只能停留在业务人员层面，记录无法留存下来；参与方众多，国际工程物流通常参与方多于三方，参与方众多会带来交接环节多，权责确认困惑等问题；信息流不畅，与上下游企业对接过程中，物流、信息流和资金流之间的关系相对独立，信息停留在企业内部的系统中，无法突破企业管理的瓶颈。

针对以上问题，迫切需要数字化平台的变革。据张丽莉介绍，国际工程物流的客户有不少是承包商，物资是采购的，用系统串联起来很难，一旦串起来对公司、行业带来的变化很大，总体上是要实现全程可视化、对接线上化、单据自动化、业务线上化、财务自动化。“多种类型的数据汇集在同一平台上，通过计算和拼接，可以为客户及管理者呈现出直观的看板，实现了工程物流领域的全程可视化。”张丽莉说，数字化平台带来的是更多的可能性，它可以让系统接受更多维度的数据，从GPS设备到温湿度传感器，更多的数据使提升管理精度成为可能。比如人工智能可为仓库选址、运输路径优化、智能配载提供参考，云计算、大数据可整合物流资源，区块链则可用于产品溯源、智能运输、供应链金融。

张丽莉举例说，中外运几乎在所有港口都有自己的公司、报关行，数据积累多，但以往查每一件商品的代码是逐条查，现在做了智能归类工具，单条响应时间为0.08秒，查询准确率82%。

尽管如此，数字化平台并非已经解决了国际工程物流中的所有痛点，有些困难还需要一步步摸索解决办法。“实时查询货物动态技术在国内运输中很成熟了，但在海运中要实现这一点挺不容易的。”张丽莉说，中外运在安哥拉有自己的车队，最难管理的是油耗，非洲司机有时会虚报油耗，我们曾尝试用平均油耗对司机进行管理，但这一管理办法还是不科学。业务中还存在收款方面的头疼事项，虽然该公司一般给客户的账期是3至6个月，但有的客户希望有12个月账期，这会占用公司的资金。张丽莉介绍说，贸易货和工程货的交货标准有明显区别：贸易货外观要好，确保可二次售卖，工程货交货标准是能用就行，不会太在乎外观，即便外观稍有磨损，只要不影响使用就行。“在物流过程中我们还会为客户买保险，但有的客户刚收到工程货时没有投诉，3个月后才提出希望为货物外观磨损给予赔偿，那时候保险已失效。这样一来我们公司和客户双方都有损失。”这中间的落差也需要提前协调。

保税物流毗邻保税直购 前店后仓互补效应强

■ 本报记者 刘国民 王曼

在全国各地的保税物流中心中，北京亦庄保税物流中心、东莞保税物流中心和深圳机场保税物流中心等表现名列前茅。位于北京经济技术开发区的亦庄保税物流中心紧邻通州马驹桥，这一保税物流中心也为北京经济技术开发区周边企业提供了相应的配套服务，实际上也是北京经济技术开发区营商环境的一个加分项。

近日，《中国贸易报》记者走访了北京亦庄保税物流中心。一下车，首先映入眼帘的是海关办公大厅，与保税物流中心相关的海关监管政策正在大厅电子屏幕上滚动播放。大厅里除了海关工作人员，一些国际货运公司的工作人员也在这里办理一些手续。

在海关办公大厅门口，保税物流中心工作人员按照之前的约定，引导我们参观在海关办公大厅东侧的保税物流中心仓库。由于天气寒冷，工作人员最后决定低速开小电车载我们在保税仓库里转一圈。电车开到保税仓库入口处，记者看到一辆红色中型货车停在仓库的一个门口，类似这样设置有横杆的门连成一排。电车缓缓开进仓库，首先引起记者兴趣的是北京跨境电商智能一号机器人库。“这个仓库实现了机器人智能分拣货物，类似于京东的智能仓，大大提高了货物分类和收发效率。”工作人员向记者介绍说，网易考拉入驻了智能一号仓库，双11、双12期间这里的仓库特别繁忙，出货量很大。

据了解，今年5月18日，北京亦庄保税物流中心首批网易考拉跨境电商保税网购商品顺利入区。由于兼具跨境电商和智能机器人分拣两个耀眼属性，它在亦庄保税物流中心仓库中带有示范效应。

电车开到仓库尽头，眼前出现拦网。“海关直接在这里查验货物，货车把货物运进来就等于出境。”工作人员说，“大家眼前的这是围网，从围网外面往里面扔东西、从围网里面往外面扔东西都不被允许，等同于走私。”工作人员略带风趣的介绍引起大家的笑声。

在座谈中，工作人员向记者解释了保税仓库中“保税”的含义。“保税物流中心有一个优惠政策——延缓交税，企业可以根据自身需要在一定时间里获得交税的缓冲期，实际上有利于减轻企业资金周转压力。”工作人员告诉记者，由于海关监管人员和仓库都在这里，这样就给企业进出口通关带来便利，既可以减少通关时间，提高通关效率，又可以使得企业不用在海关口岸暂存货物，排队等待海关检查，进而可以减少通关成本。对想要通关的企业和海关来说，保税物流中心确实分担了通关压力。

紧邻保税物流中心的是保税直购中心，两者恰好形成了前店后仓的模式，这比单独存在保税店或单独存在保税仓库的工作程序明显好一些，因为保税仓库和保税直购中心有互补配合效应。“保税直购中心依托保税库，中心里有来自跨境电商的货物。”工作人员还向记者介绍了保税店和免税店的区别，免税店的确免税，不过那是国家审核批准之后才允许开设的，保税店与之不同，保税店还是要交纳进口关税，但是它减少了一些中间商环节，商品价格相对便宜一些。记者也了解到，这一前店后仓的保税仓库结合保税店的模式，正在被其他保税物流中心学习和借鉴。

◆国际商情

近十年来中国汽车占厄市场份额提高10%

据厄瓜多尔《宇宙报》报道，中国和欧洲品牌汽车以其价格、设计、技术创新吸引厄瓜多尔当地消费者，在厄汽车销售市场占有一席之地。中国品牌汽车占厄汽车市场销售份额已从2008年的3%跃升至2018年的13%，欧洲品牌汽车份额从2008年的1%升至2018年的6%，厄国产汽车份额则从2008年的42%跌至2018年的28%。厄汽车企业协会表示，中国是世界第一大汽车制造国，中国品牌汽车在厄和拉美乃至全世界都占有重要地位。厄与欧盟签有贸易协定，降税安排为欧洲汽车进入厄市场带来便利。总体来看，厄汽车销量有所回升。2017年，厄全年销售汽车10.5万辆。2018年1—11月，厄汽车销售量12.6万辆。值得注意的是，厄外贸委员会决定自2019年1月1日起为新上马汽车装配项目免除CKD进口关税，现有装配项目CKD进口关税也将降至13%。

2019年韩国拟下调79项商品关税

据韩国纽西斯新闻社报道，韩国国务会议审议通过了关于2019年关税配额与关税调整的法规修订案。为培育电池等新兴产业的竞争力，拟降低硫酸钴、锂钴氧化物、切割机、干燥机等28项充电电池制造零配件，电极膜连接体、离子交换膜等4个燃料电池制造零配件，拉伸机、石英玻璃基板等4个显示屏与半导体制造零配件的关税税率。此外，原油、天然气、钢铁、塑料、纤维、皮革、玉米、大豆、大麦等47项以原材料为主的商品关税税率也将被下调。关税下降的商品种类较去年增加了10项，共79项。同时上调石脑油、冷冻明太鱼、冷冻秋刀鱼、辣椒酱等14项商品的关税税率，主要目的是为保护本国农渔产业。上述税率从2019年1月1日执行到2019年12月31日。

(本报编辑部综合整理)