专注粮油，从棕榈油贸易到深耕全产业链

聚龙集团二十六年磨一剑

■ 本报记者 刘国民

“聚龙成立以来聚焦在粮油业务上，主要就是在做这一件事。当时做粮油贸易就希望找到更好的上游原料，发展到后来成为覆盖全产业链的企业。”在近日《中国贸易报》对天津聚龙集团的参观采访中，聚龙集团管理顾问乔洪记者发出这样的感慨。

据了解，聚龙集团的前身天津市聚龙贸易开发有限公司成立于1993年，自此投身粮油产业；1995年，公司选择棕榈油作为主导产业经营运作；2002年，公司投资成立天津龙威粮油工业有限公司，完成从贸易型企业向工贸型企业的转变；2006年，公司开始在印度尼西亚加里曼丹岛投资建设棕榈种植园，从工贸型企业发展成对外贸易、对外投资兼营的国际化企业。

在聚龙集团，一张中国大型油脂企业分布图引发了记者的兴趣。“通过这张图，可以一目了然地看出国内油脂企业的分布情况。”聚龙集团公共及政府事务总监邱爱秒说，这张图和相关的图表都是聚龙集团研究院制作的。据了解，由于深耕粮油尤其是棕榈油行业二十多年，又有自己的研究院做行业研究，聚龙集团对棕榈油在全世界的分布情况以及各个地区对棕榈油的消费需求都有深入的了解。

根据聚龙集团展示的资料，目前棕榈油的消费主要集中在亚洲和欧洲，印度与中国是其中的消费大国。印度是世界最大的棕榈油进口国，其对印尼和马来西亚棕榈油的需求量已占全球需求量的23%。而随着生物柴油需求的增加，欧盟棕榈油工业消费用量增速加快，其中比利时棕榈油、棕榈仁油消费量居于欧盟各国之首。近年来，非洲的棕榈油消费量也呈现加速增长态势。预计撒哈拉以南的非洲在2020年棕榈油消费量将达到700万-800万吨。美国通用磨坊、强生、凯洛格、卡夫食品、玛氏食品、宝洁、沃尔玛等诸多食品公司和零售商都在其全球供应链中使用棕榈油。

“提起棕榈油，国内的消费者可能并不是很熟悉。但事实上，在我们日常食用的饼干、方便面等食品中，棕榈油早已被广泛使用。”在聚龙集团的展览室，邱爱秒指着世界地图向记者介绍道，“印尼和马来西亚是世界上主要的棕榈油产区之一。聚龙集团主要在印尼开展棕榈油业务。”

据了解，由于国内对棕榈油市场需求较大，聚龙集团在早期只是从事印尼棕榈油的进口业务，后来又在棕榈油加工精炼和油脂分解等技术含量较高的领域逐步发力，并以此为基础，不断拓宽棕榈油的用途，努力提高产品附加值。

记者在聚龙集团的生产车间了解到，棕榈油的用途十分广泛。“棕榈油是香皂、护肤品、化妆品的天然原料，其中的甘油成分具有锁水、补水的功效。它可用于制作人造奶油、蜡烛。”邱爱秒对着示意图和模型向记者介绍，“棕榈油有很好的起酥效果，可以使得面包更加松软可口。棕榈果渣可以实现废物发电，棕榈仁还可以部分替代可可脂成为生产巧克力的原料之一。”

除了以上用途，邱爱秒还提到，棕榈油可以分解生物柴油以及精炼棕榈硬脂。“国内每年进口大量大豆，很多都被用作饲料。我们正尝试在国内推广用棕榈仁部分代替大豆的饲料功能，这在天津的养殖场等市场比较受欢迎。”邱爱秒说。

尽管在棕榈油产业有这么多技术革新和用途拓展，聚龙集团等中企对国际粮油价格的影响依然有待增强。“中国是最大粮油市场，也是棕榈油重要消费市场，但我们对国际粮油价格的影响力还不够。当前，国际粮油价格主要还是由西方把控。当然也要看到，东亚、东南亚国家的影响力正在增强，相信未来能够在定价方面产生一定的影响力。”乔洪说。

全国首批葡萄牙输华猪肉产品登陆天津

第一批来自葡萄牙的24.99吨冷冻猪肉近日抵达天津口岸，这是中国与葡萄牙签署输华猪肉双边议定书后，首批抵达中国港口的葡萄牙猪肉产品。

葡萄牙驻华使馆、天津海关、天津市商务局、天津东疆管委会、进出口企业的代表共同参加了进口开箱仪式，天津海关工作人员依法对该批猪肉实施检疫、查验，确保合格肉类产品顺利进入国内市场。

中国是世界上最大的猪肉消费国，也是最大的猪肉进口国，截至目前，已有德国、巴西等16个国家的猪肉产品准予输华，葡萄牙猪肉进入国内，消费者在购买进口猪肉产品时也将有更多的选择。

天津口岸是中国最大进口肉类口岸，2018年进口肉类约133万吨。天津海关注重对进口肉类品质进行把关，保障消费者的健康。在该批货物到港后，天津海关执法人员核实集装箱号、铅封号，核对葡萄牙官方出具的卫生证书等单据，对该批货物进行掏箱查验，检查品质状况是否异常，并抽取样品送实验室进行检测。在实验室检测项目合格后，天津海关将予以放行，准予该批货物进入国内销售。

（张道正）

化工、纺织产品对日出口将受影响

今年4月1日起，日本正式终结对中国的关税普惠制待遇。这一政策的调整，将对浙江出口企业尤其是化工、纺织企业产生明显影响。

日本自1980年起给予中国普惠制待遇，是关税优惠幅度最大的普惠制给惠国。2018年12月，日本财务省正式宣布重新调整“特惠关税”制度的对象国，将中国、墨西哥、巴西、泰国和马来西亚5个国家从发展中国家关税减免名单中剔除，中国对日出口企业将受到较大冲击。

以浙江为例，日本是浙江外贸出口的第三大国，仅次于美国和德国。据杭州海关数据显示，2018年浙江省对日出口837亿元人民币，当年杭州海关共为浙江输日产品签发普惠制证书24569份、货值61亿元人民币，可享日本关税减免约1.8亿元人民币。主要签证产品为化学工业品、塑料制品、水海产品、钢铁制品、肉鱼制品、纺织品、机电产品等。之前输日普惠制关税优惠幅度平均约为3%，普惠制待遇取消后，输日商品平均关税税率将上浮约3个百分点，部分产品甚至上浮超10个百分点。

就日本普惠制待遇取消影响方面，浙江的化工业、纺织业首当其冲。据杭州海关统计，2018年杭州关区（浙江宁波地区除外）签发输日化学工业品签证3785份、货值18.67亿元人民币，纺织产品签证6078份、货值8.08亿元人民币，两类产品约占浙江省签证货值的44%。新政实施后，仅此两类出口产品在日本将减少关税享惠8000万元人民币。比如浙江某化工企业输往日本的间苯二酚，接下来每年将增加近300万元人民币的关税成本。

目前，我国输日产品中纺织品、鞋靴、伞和箱包等在日本进口市场占比约六成，这些也是浙江的优势出口产品。4月1日后，日本依然保留给予越南、印尼、印度等国的普惠制待遇，这些国家产品价格竞争力增强，浙江的出口产品面临激烈竞争。此外，在华日本公司投资策略也将受到一定影响。一些日资企业在我国设置生产基地，采购国内原材料制造产品后返销日本，关税成本的提高或将使得日资企业重新考虑全球生产基地配置，取消在华扩大投资的计划。

对此，杭州海关建议关区企业一方面应不断优化产品结构，提升产品质量和品牌价值，逐步摆脱价格优势依赖；另一方面，要继续充分利用原产地优惠政策提升产品国际竞争力。一是要积极开拓海外新市场，特别是开拓“一带一路”沿线国家市场，利用当前我国已经对外签订的15个自贸协定和3个优惠贸易安排，充分享受东盟、澳大利亚、韩国、瑞士、智利等自贸伙伴给予中国产品的关税优惠。二是充分利用他国普惠制待遇“借船出海”，如已在印度、印尼、越南等日本普惠制受惠国设立生产线的企业，鼓励其“借船出海”，充分享受日本普惠制关税优惠。三是目前我国正在积极推进与日本等国的区域全面经济伙伴关系协定（RECP）和中日韩自贸区的谈判工作，企业和行业协会要积极主动向有关部门提供行业意见，为出口产品争取更好的机遇和环境。

（沈静之）

●国际商情

哈萨克斯坦简化进出口办理手续

据哈萨克斯坦Kapital.kz网站报道，哈国家收入委员会发布消息，自3月27日起，哈进出口手续办理门户网站“单一窗口”即将上线运行。通过该网站，进出口商可按照标准格式填报办理进出口手续，也可提前获取办理货物进出口所需信息。

美国延长伊拉克与伊朗电力贸易豁免

伊朗《塔斯尼姆通讯社》近日报道，美国国务院发布对伊拉克购买伊朗电力的第二个3个月的豁免。

美国官员表示，尽管华盛顿方面对伊朗采取制裁措施，但为了保护伊拉克这个饱受战争蹂躏的国家，决定允许伊拉克从伊朗购买电力，因为伊拉克可以通过伊朗的天然气和电力来应对常常因停电引发的动乱。

不过，美国称虽然这项豁免旨在帮助伊拉克缓解能源短缺，但会继续与伊拉克讨论与伊朗有关的制裁。

美国希望伊拉克能够提高进口多样化程度，这样将增强伊拉克的经济和发展能力。

哥斯达黎加对华出口快速增长

据哥斯达黎加《民族报》报道，近两年来，虽然中国经济发展速度有所放缓，但是哥斯达黎加对华出口额仍然翻了三倍。与此同时，中国国内经济政策由扩大出口向扩大内需的转变，也对哥斯达黎加出口商提出了新的课题。

哥斯达黎加贸促局市场调查负责人表示，哥斯达黎加对华出口存在着一定的不确定性，该国白糖、乙醇生产企业可能因国际市场价格变化将上述产品销往价格更高的市场。

有专家认为，中国经济结构调整给哥斯达黎加出口带来了机遇，但出口商应聚焦于市场的特定领域以及经济处于上升发展期的中小城市。

此外，因中哥相距遥远，哥斯达黎加企业也面临物流方面的挑战。哥斯达黎加前外贸部长冈萨雷斯和鲁易斯表示，中国市场前景广阔，哥斯达黎加需要制订对华出口国家战略，减少运输时间。

冈萨雷斯还建议哥斯达黎加应借鉴智利对华出口经验，即：出口更多农业制成品和高附加值产品，扩大以旅游业为主的服务业市场，充分发挥电子商务的作用。

（本报编辑部综合整理）

日前位于广东西部的茂名博贺新港区开港，由此广东再多一处深水港，新添海上能源通道。图为停泊在茂名博贺新港区通用码头的货轮进行货物卸船作业。 新华社记者 徐弘毅 摄

全球技术市场 竞争比垄断更重要

■ 本报记者 刘禹松

3月21日，首届清华五道口首席经济学家论坛在清华大学召开。清华大学五道口金融学院紫光讲席教授、清华大学国家金融研究院国际金融与经济研究中心（CIFER）主任鞠建东在“2019世界经济展望：贸易、金融与全球治理”环节发言中表示，全球市场中技术市场与产品市场的不对称——全球产品市场的开放，技术市场的保护与垄断——值得发展中国家，尤其是中国这样的制造业大国高度关注。对于全球而言，创建竞争而非垄断的技术市场可能更加重要。

鞠建东认为，全球经济秩序里面的主要矛盾是经济基础与上层建筑之间的矛盾。建设全球经济新秩序重要的是要实现多元竞争，这也是全球经济新秩序形成的重要基础。上层建筑则是全球的货币体系和制度规则。

据鞠建东介绍，在2000年的全球贸易格局中，欧洲的核心国家是德国，亚洲的核心国家是日本，亚太地区和全球其他国家则是以美国为核心。日本和德国也以美国为最大的贸易伙伴。但在2017年，中国几乎取代美国在货物贸易、产品贸易中的地位，成为亚洲的核心国家，甚至成为全球其他国家的核心。但与此同时，国际货币体系却并没有变化。

鞠建东说，当前的全球贸易已经形成了北美自由贸易区、欧盟和东亚三足鼎立的生产消费结构。在这个结构当中，美国、德国和中国是核心国家。可是国际货币金融体系仍是以美元、美债为主导，现有的国际经济治理体系也由美国主导。因此出现了上层建筑与经济基础的不一致。在他看来，这样的矛盾或将长期存在。

鞠建东介绍，当前美国的国际货币地位大大高于其实体经济地位；而中国实体经济比较强大，但在国际货币体系里大大落后。这就使得不同国家在解决基本矛盾的过程中产生了不同的思路。例如，美国的思路可能是去中国化的，在全球经济治理体系里把中国去掉，或者在全球的经济结构里把中国与美国相对隔离开。但对于中国而言，国际贸易绝对是一件好事情，前提是市场要充满竞争。

鞠建东表示，从去年以来，国际贸易冲突发生了结构性的变化，这种变化集中表现在技术市场和产品市场的不对称，这是一种新的趋势。全球的产品市场正在逐步开放，技术市场却陷入了越来越多的保护和垄断。技术市场的这种垄断趋势，值得人们高度重视。对于像中国这样的制造业大国来讲，在全球建立竞争而非垄断的技术市场和高科技产业可能更加重要。而要打破这种垄断需要各国政府支持高科技行业开展更多竞争。

据了解，首届清华五道口首席经济学家论坛由CIFER与京东数字科技联合主办，将形势分析、政策解读、实践建言与学术研究融为一体。本届论坛以“2019中国与世界经济展望”为主题，来自国内外著名机构的众多首席经济学家与领军学者共聚于此，热议中国与世界经济的发展趋势和政策走向。

西安港吹响中欧班列“集结号”

■ 毛雯

近年来，陆路港口物流干得风生水起。3月22日上午10时，满载着汽车轴承、发动机、汽车配件以及服装、日用百货的“襄西欧”国际货运班列，从湖北自贸区襄阳片区铁路物流货场驶出，36个小时后抵达西安港，集结中转，再搭乘长安号，其中4个集装箱12天后将抵达目的地匈牙利布达佩斯，其余39个集装箱15天后抵达目的地德国杜伊斯堡。中欧班列(西安)集结中心首趟集结专列从襄阳始发，“襄欧”班列与中欧班列长安号实现了无缝对接，为长安号持续实现高质量发展再填新动能，标志着西安港“朋友圈”再扩大，西安港物流枢纽地位进一步凸显。

此次发出的“襄西欧”国际货运班列从襄阳金鹰重工物流园铁路物流货场启程，在西安港报关后集结中转，随后沿陇海线经霍尔果斯口岸出境，途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯、波兰等国家，部分货物12天后抵达目的地匈牙利，全程运行14天；另一部分货物15天后抵达德国杜伊斯堡，全程运行17天。

“搭乘本次‘襄西欧’班列的货物总价值约574万美元，全部为‘襄阳制造’。”襄阳市商务局党组成员、口岸办专职副主任李奕红表示。当天，正值“襄欧”国际班列开行一周年。一年来，有效降低了襄阳外贸型企业的物流成本，为襄阳当地外向型经济的发展作出了贡献。但是由于受货源和路线限制，“襄欧”班列不能保证稳定的常态化开行。

“我们也在不断探索如何优化我们的班列线路，此次襄阳陆港携手西安港，就是看中了中欧班列长安号成熟的市场运作与多元的班列渠道，能够有效提升货物从襄阳到欧洲的物流效率。比如今天首发的这趟‘襄西欧’班列，搭载的一部分货物是要运往德国的，一部分货物是要运往匈牙利的，但是分别又不够单独发列，我们就可以借助西安港再次分拨集结，分别运抵目的地国家。”襄阳陆港国际贸易有限公司副总经理王君冬告诉记者，“襄西欧”的开行将进一步丰富班列运行线路、扩大影响覆盖面、拓展国内外停靠站点，充分发挥襄阳、西安两地铁路枢纽中心的集聚效应。

西安国际陆港投资发展集团有限公司副总经理翟若鹏表示，中欧班列长安号经过多年运营，市场化水平高、班列渠道多元，定时、定点、定线发班，其时效性和便利性受到众多出口企业青睐，此次“襄西欧”线路的开通，将显著提高原有的“襄欧”班列的运输效率，降低物流成本，为襄阳的企业和产品“走出去”提供重要物流支持，也将有效服务襄阳及周边区域经济发展。

中欧班列长安号自2013年开行首列至今，其目的地已经从最初的中亚地区到现在覆盖“一带一路”沿线44个国家和地区，贸易货物品种从单一变得丰富，货源地也从西安周边辐射大半个中国，涵盖沿海、内陆多省市。

中欧班列长安号已经构建起了连接中亚、辐射欧洲腹地的黄金物流干线，为中国商品出口欧亚、欧亚产品进入中国开辟一条安全、高效、便捷的国际进出口贸易大通道。在“一带一路”倡议的历史机遇下，古丝绸之路万商汇集的胜景正在重现。

通过积极拓展中欧班列线路，2018年，西安至白俄罗斯、比利时根特、拉脱维亚里加等5条线路依次开行，班列运营线路达到11条，覆盖中亚、中东及欧洲主要货源地。西安向东通过海铁联运，实现与美国、澳大利亚、新西兰等国家的无缝对接，真正构建起“海陆空网”的国际物流开放大通道，释放出强劲的“西引力”。

这一过程中，西安国际港务区始终坚持运营平台的市场化，以开放促开放，让有实力的物流企业以承包运行线路的方式共同参与班列运营。长安号班列运营也从2018年年初的日均1—2列稳定到目前的3—4列以上，运送货物由最开始的工程机械，逐步扩展到服装、快消品、电子设备、粮食、汽车等全品类。

作为首趟“襄西欧”国际货运班列的承运商，西安国际陆港多式联运有限公司总经理邵博尔介绍，通道+口岸、通道+电商、通道+产业的模式，让长安号不仅是一条开放通道，全网物流体系更是把陕西和西安从内陆腹地推到了开放的前沿，为陕西和西安带来了贸易的快速发展和产业的快速聚集，产业的聚集又为中欧班列长安号高质量运营提供了坚实的保障。

西安国际港务区管委会主任孙艺民表示，2019年中欧班列长安号运营将继续坚持高质量发展和市场化运作，加快开行城际班列，将西安打造成中欧班列的集结中心，加快物流信息化建设，进一步提升服务效率，以中欧班列长安号高质量运营带动贸易高速增长，产业快速聚集，为内陆扩大开放贡献“陆港力量”。