

非洲自贸区：中非经贸合作新的增长极

■ 本报记者 刘禹松

5月30日，非洲大陆自由贸易区框架协议(AfCFTA)正式生效。截至目前，55个非盟成员中，除尼日利亚、厄立特里亚和贝宁三国外，已有52个成员国签署了该协议，各成员国今后将逐步取消90%的商品关税。而如果非盟55个成员最终全部签署该协议，将有望形成一个覆盖12亿人口、经济总量达2.5万亿美元、全球最大的自贸区，也将为非洲经济转型和提升国际竞争力带来新的机遇。

对此，浙江师范大学非洲研究院非洲经济研究所所长刘青海在接受《中国贸易报》记者采访时表示，非洲自贸区是非盟《2063年议程》中最具雄心壮志的项目之一，AfCFTA的生效实施将有力促进中国与非洲之间的贸易往来，为“一带一路”贸易畅通带来新的动力。

据刘青海介绍，中国在非洲的贸易伙伴相对集中。以2016年为例，中国在非洲的十大贸易伙伴是南非、安哥拉、埃及、尼日利亚、阿尔及利亚、加纳、肯尼亚、坦桑尼亚、埃塞俄比亚、摩洛哥，占中国对

非洲贸易总额的比例合计达到71.3%。出口方面，中国在非洲出口的主要货物目的国为南非、埃及、尼日利亚、阿尔及利亚、肯尼亚、加纳、坦桑尼亚、埃塞俄比亚、摩洛哥、塞内加尔，在中国对非出口额中所占比例合计达到70.1%。进口方面，中国从非洲进口的主要货物来源国为南非、安哥拉、刚果(布)、赞比亚、刚果(金)、加蓬、加纳、尼日利亚、毛里塔尼亚、津巴布韦，在中国对非进口额中占比合计为87.6%。

刘青海告诉记者，目前中国对非出口仍以制成品为主。2016年，中国对非洲出口的前十大商品如“电气机械设备及其零部件”“核反应堆、锅炉、机器及零件、机械器具”“车辆机器零件和附件，但铁道及电车道车辆除外”等，占中国对非洲出口总额的比例为62%，其中前三类商品共占33%。此外，中国从非洲进口的前十种商品如矿物燃料、天然珍珠和宝石、矿石、矿渣和矿灰等，则占到中国对非洲进口总额的95%。与此同时，由于中国

鼓励更多非洲商品进入中国市场，并继续对与中国建交的最不发达国家97%的应税项目给予零关税待遇，许多非矿产品如油籽、皮革和种子对中国的出口也有所上升。

“非洲内部贸易规模较小，且主要集中于石油、黄金、钻石等矿产品。2016年，非洲和其他大陆间的贸易额为6829亿美元，占非洲贸易总额的87.8%。而中国对非洲出口以制成品为主，与非洲内部贸易的商品结构不同，并不构成竞争关系，挤出效应十分有限。随着AfCFTA的成功实施，一个巨大的非洲市场已经形成，这将大大增加中国和非洲之间的贸易机会。而由AfCFTA带来的更大的市场也将吸引越来越多的中国企业，尤其是劳动密集型产业，带来资本、技术、就业、税收和创业精神，促进非洲经济及中非贸易的增长，同时也会带动相关机械、设备的出口。”刘青海说。

尽管AfCFTA的生效对扩大中非贸易有望带来积极成效，但刘青海也提醒，基础设施落后、工业基础薄弱、腐败问题、不时发生的部

族冲突等也将为协议的实施带来挑战。“20世纪70年代末至80年代初，大多数非洲国家实行的结构调整计划也消除了许多关税和贸易壁垒，但非洲的区内贸易并未显著增加，多数非洲国家仍以向非洲大陆外部出口初级商品、进口制成品为主。”

刘青海介绍，当前国际环境趋于复杂，国际技术竞争日趋激烈，美国挑起的贸易摩擦不断；在这样的背景下，“非洲大陆自由贸易区协议”的签署以及城市化、工业化带来的强劲内需和支持性投资政策相继出台等积极因素，促使非洲经济总体趋于乐观。“加大力度深化中非投资合作，将有利于加快推进我国产业升级，同时以投资带动出口，助力非洲的工业化。”刘青海表示，中非双方的当务之急是在“一带一路”倡议和中非合作论坛框架下加强与深化中非基础设施和投资合作，特别是非洲目前最需要的劳动密集型制造业，创造更加友好的投资环境，促进、鼓励更多中国企业对非洲投资。



6月1日，2019年中国国际服务贸易交易会落下帷幕。据统计，本届京交会共实现意向签约项目总数440个，意向签约金额1050.6亿美元，创下历届最高纪录。图为中国中车集团展示的双层高铁动车组引来观众注目。

本报记者 刘禹松 摄

●国际商情

坦桑尼亚将向津巴布韦出口70万吨玉米

坦桑尼亚主流媒体《卫报》5月30日报道，正在津巴布韦访问的坦桑尼亚总统马古富力近日表示，坦桑尼亚将向津巴布韦出口70万吨玉米，以缓解津目前面临的粮食短缺问题。马古富力表示，坦上季玉米产量为1680万吨，国内需求为1350万吨，尚有330万吨结余可供出口。据悉，自2000年实行土地改革而征收白人的农场后，津巴布韦长期面临粮食短缺。今年2月以来，受经济震荡和食品价格上涨的影响，津受饥饿困扰的人口呈上升趋势。

索非亚市拟采购30辆无轨电车

据保加利亚《索非亚新闻》近日报道：索非亚市所属的Stolichen电动公交汽车公司称，将新采购30辆低地板无轨电车。该项目金额约1940万欧元。Stolichen电动公交汽车公司在上周的招标公告中表示，该项目还包括员工培训以及提供电车维护和修理所需的设备，该项目将由欧盟资金支持，投标将根据价格进行排名。项目保证期应自交付之日起不少于3年，提交报价的截止日期是7月1日。

厄瓜多尔对中国出口保持良好势头

厄瓜多尔《宇宙报》近日报道，厄瓜多尔央行及厄出口商联合会数据显示，2018年，厄非石油类产品出口128.39亿美元，同比增长5%，其中厄对华出口贡献巨大。中国已成为厄第四大出口目的地。2018年，厄对华出口10.2亿美元，同比增长137%。2019年以来厄对华出口继续保持增长势头。今年第一季度厄对华出口4.63亿美元，较去年同期增长1.08亿美元。

中国自厄进口产品包括大虾、香蕉、矿产品和木材等，对厄出口手机、金属制品、家电、机器和汽车等。

阿曼2018年渔业产量增长59%

阿曼官方英文报纸《观察家报》消息，根据阿曼农业和渔业部最新统计数据，2018年，阿渔业总产量达55.3万吨，同比增长59%，其中，中部省产量最高，约39.8万吨；产量最高的鱼类是沙丁鱼(28.9万吨)，其次是金枪鱼(2.9万吨)。总产值达2.69亿阿曼里亚尔(1里亚尔≈2.6美元)，同比增长18%；总出口量达24.5万吨，总出口额9900万里亚尔。主要出口目的国依次是阿联酋(5.3万吨)、泰国(4.4万吨)、沙特(2.4万吨)、巴西(2.3万吨)和孟加拉(1.5万吨)。(本报编辑部综合整理)

●记者观察

“一带一路”是个互通有无的大平台。例如，许多内陆国家因为与中国的“一带一路”倡议相对接，获得了出海口，为其更好地展开国际贸易发挥了重要作用。日前，中蒙国际物流园有限公司合资合同签订仪式在天津自贸试验区天津港东疆片区举行，该公司将主要建设堆场、仓库等物流设施，优先为津蒙经贸合作业务和蒙古国过境货物提供物流、仓储服务，并在有效聚集蒙古国过境业务的同时，拓展中蒙俄之间国际贸易、国际中转、国际进出口及其加工生产业务，积极致力于打造中蒙俄过境物流中转公共平台。

正如蒙古国铁路国有股份公司执行总裁兼蒙古港集团董事长博·臣格勒当日所说：“蒙古国是内陆国家，与天津港共建物流园区不仅为蒙古国创造了出海口，同时还将为蒙古国通往第三市场创造新机遇。蒙古国主要以矿业以及畜牧业为主，可以通过物流园实现贸易拓展。保税区内生产加工的产品还可以推向中国市场或者出口至其他国家。”

其实，早在中蒙国际物流园之前，连云港港、防城港等就为哈萨克斯坦等中亚国家提供了出海口。哈萨克斯坦是中亚地区最大的粮食生产国和出口国，其生产的小麦有三分之二用于出口，主要销往中亚、欧洲地区。当连云港口成

为哈国粮食过境中国唯一离境口岸后，中哈亚欧国际通道上形成了中哈物流基地、哈国霍尔果斯无水港物流节点的双枢纽，在整个物流链上促成了深水大港、远洋干线、中欧班列、物流场站之间的无缝对接，与此同时，散粮筒仓、铁路装卸场站、保税仓库、大宗商品交易中心等项目进一步完善了连云港口岸陆海联运通道服务功能。2017年，首批哈国小麦就从中国过境发往东南亚市场，并成功打开了中哈粮食过境安全大通道。利用这一通道，哈国小麦在途运输时间大幅缩减，加上产品本身价格低、品质好，在东南亚市场反响较好。

执行总裁兼蒙古港集团董事长博·臣格勒当日所说：“蒙古国是内陆国家，与天津港共建物流园区不仅为蒙古国创造了出海口，同时还将为蒙古国通往第三市场创造新机遇。蒙古国主要以矿业以及畜牧业为主，可以通过物流园实现贸易拓展。保税区内生产加工的产品还可以推向中国市场或者出口至其他国家。”

其实，早在中蒙国际物流园之前，连云港港、防城港等就为哈萨克斯坦等中亚国家提供了出海口。哈萨克斯坦是中亚地区最大的粮食生产国和出口国，其生产的小麦有三分之二用于出口，主要销往中亚、欧洲地区。当连云港口成

一带一路让内陆国贴近大海

■ 本报记者 张凡

为哈国粮食过境中国唯一离境口岸后，中哈亚欧国际通道上形成了中哈物流基地、哈国霍尔果斯无水港物流节点的双枢纽，在整个物流链上促成了深水大港、远洋干线、中欧班列、物流场站之间的无缝对接，与此同时，散粮筒仓、铁路装卸场站、保税仓库、大宗商品交易中心等项目进一步完善了连云港口岸陆海联运通道服务功能。2017年，首批哈国小麦就从中国过境发往东南亚市场，并成功打开了中哈粮食过境安全大通道。利用这一通道，哈国小麦在途运输时间大幅缩减，加上产品本身价格低、品质好，在东南亚市场反响较好。

为哈国粮食过境中国唯一离境口岸后，中哈亚欧国际通道上形成了中哈物流基地、哈国霍尔果斯无水港物流节点的双枢纽，在整个物流链上促成了深水大港、远洋干线、中欧班列、物流场站之间的无缝对接，与此同时，散粮筒仓、铁路装卸场站、保税仓库、大宗商品交易中心等项目进一步完善了连云港口岸陆海联运通道服务功能。2017年，首批哈国小麦就从中国过境发往东南亚市场，并成功打开了中哈粮食过境安全大通道。利用这一通道，哈国小麦在途运输时间大幅缩减，加上产品本身价格低、品质好，在东南亚市场反响较好。

国际陆海贸易新通道就是以广西北部湾港口作为重要交汇点。随着新通道的不断建设，有利于促进中国西部地区乃至欧亚大陆更好地与东南亚活跃经济体衔接，为中国东盟合作、中西亚地区与东盟的合作搭建了大平台。截至2018年底，国际陆海贸易新通道的三种物流组织形式均已实现常态化运营，其目的地已覆盖新加坡、日本、澳大利亚、德国等全球六大洲71个国家和地区，155个港口。

看到这些案例，我们不妨将这类合作模式进一步推广复制，并进行大力宣传。这样做，除了可以进一步提高我国港口的运作负荷率之

外，还可以吸引更多的“一带一路”沿线国家、地区的企业来华投资，并可以将其打造成我国与其他国家共建“一带一路”的典范。

在之前的“一带一路”建设中，报道的重点往往放在中企海外投资方面，外媒也不例外，他们戴着有色眼镜看待许多中国企业海外投资，尤其是在中企获得当地港口等基础设施、土地的所有权、运营权等问题上，常常被冠以“经济侵略”的标签。但内陆国家利用中国港口走向大海，并在中国设立更多企业，则正好以事实证明，“一带一路”秉承的原则是共商、共建、共享，“一带一路”是国际合作新平台。

实行一次认证、一次认可、全球通行

认证认可：传递信任 促进贸易

■ 本报记者 王曼

准的基础，成为全球性的公共产品。

在谈到认证认可对贸易便利化的功能和作用时，“认证认可在国际贸易便利化中具有双重的功能。”刘宗德指出，一方面认证认可国际通行的贸易便利化的工具，它以建立需求方对认证对象的信任为基本任务。运用评价分析、检测、认证以及有效性的保障技术，通过符合性评定和公示性证明等活动，建立供需双向反馈机制，向市场传递客观公正专业权威的信息，解决了贸易往来中信息不对称的问题，促进了贸易信息流程的简化和标准化，促进了区域内经济要素的有序自由流动，资源高效配置和市场深度融合，清除了贸易壁垒、推动了贸易畅通，为贸易相关方建立便利高效的贸易环境。另一方面，认证认可又是WTO提倡的技术贸易措施，是维护国家利益、提升经济发展水平和国际竞争力的重要手

段，在国际贸易中承担着防范国家安全、人生健康安全、生态环境安全、欺诈行为以及劣等产品等风险的重任。刘宗德表示，认证认可在提升市场竞争力方面从根本上促进贸易，贸易的本质是互相交换符合对方期望的产品和服务，该期望包括质量、安全、健康、环保，但是发展中国家特别是中小企业的供给能力不足，使得他们无法生产出对市场具有吸引力和满足国际标准的产品，如果不能够提升具有潜在竞争力产品的质量，单向的贸易没有办法长期维系。因此认证认可可通过提升具有比较优势和竞争力的产品的质量，可以使得产品和要素资源在更大的范围内进行优化配置。

刘宗德强调，各经济体国家文化、政治和经济发展的不平衡，贸易制度和监管体系的不协同，贸易便利化、工具和手段的不统一，合格评定

应用和采信的不对称，这些是贸易畅通的主要障碍。而建立一个标准、一次检测认证、全球承认的互认机制，是认证认可促进贸易便利化的关键。

“虽然认证认可有助于商品和服务的自由流动，但是认证认可也可能被用来制造不必要的贸易壁垒，而且过高的贸易标准也意味着更高的成本。”刘宗德分析，区域和跨区域层面的贸易能力建设能够降低成本，激发更大范围内的市场一体化，因此中国应该更多地参与“一带一路”沿线经济体质量基础设施的建设，承担更多认证认可国际责任，探索建立“一带一路”认证认可区域化合作组织，促进互联互通和贸易便利化。

认证认可作为国际通行的市场运行工具，高质量发展有利于其更好地为贸易便利化服务。因此，国家市场监督管理总局认证监管司司长刘卫军建议，第一，认证认可必须秉承

国际化的发展理念，国际化是其典型特征，要坚持规则国际化、机构国际化、做法国际化、结果国际化，遵循国际化规则，从而实行一次认证、一次认可、全球通行；第二，认证认可必须遵循市场化的发展方向，认证认可是市场经济发展的产物，市场化是其又一大特征，认证认可要以各方需求特别是以市场需求为导向，根据企业、用户、政府、国际各个方面的需求提供服务，发挥出传递信任、服务发展的独特作用；第三，认证认可必须遵循专业化、集约化的发展之路，认证认可从业机构的专业化水平、集约化的业务能力，都是迎合相关方信任的重要考量。因此相关机构要坚持专业化的发展要求，以提升从业机构的能力为根本，着力提高服务发展水平，坚持集约化的发展路径，以增强产业整体竞争力为目标，着力提高产业发展质量。