

自行车业亟待夯实外贸发展产业基础

■ 本报记者 刘国民

2020年自行车出口火爆,使得自行车成为继口罩之后的外贸热门产品。中国自行车行业协会数据显示,自今年二季度开始,自行车行业全面复工复产,出口形势出现回暖,行业运行呈现快速恢复势头,其中6月当月,自行车出口559.2万辆,同比增长30.5%;出口额3.21亿美元,同比增长38.8%。同时该行业也亟待解决几个问题:订单火爆之下零部件供应能否跟得上?国内自行车行业产能是否能长期支撑这样大规模的订单量?缓解零部件供应紧张和产能压力的可行办法是什么?《中国贸易报》记者近期通过采访自行车出口企业、相关行业协会和专家,从他们那里得到部分答案。

海外订单仍火爆 零部件紧缺制约交单速度

汇达(佛山)新能源科技有限公司产品以折叠式自行车、电动自行车为主。据该公司工作人员介绍,公司自行车在出口时先通过折叠缩小体积,放进货柜,等送到目的地再组装展开,组装展开的操作步骤很简单。“我公司自行车还能正常供

货,一般接到订单后15天左右出货。今年明显感觉到供应链的重要性,而且当零部件供应吃紧时并非有资金就能解决问题,还考验着在行业里的其他各类积淀。好在公司从业时间较长,和上游零部件供应商有较好的合作关系,这种良好的合作关系现在就体现出价值了,使得公司的零部件供货比较稳定,从而有助于稳定公司的供应链。”该工作人员告诉记者。

天津单车苑商贸有限公司程先生告诉记者,外销订单量不错,只是配件供应跟不上,导致来不及完成订单。

“目前产能有限,订货量小还能尽快处理,如果订几个柜的货就只能劝让客户先等等。也不是所有品类都紧缺,比如低端普通款供应情况还不错,主要是高端品类货源紧缺。但我们在外销时,还是希望尽量多接一些高端品类订单,毕竟高端品类更能代表中国制造的 image 和未来趋势。”天津超科商贸有限公司市场部总经理曹伟泉告诉记者,“据我的判断,15天能收到货的肯定是低端款产品,在我们公司高

端品类需要等待80至90天才能发货。”忙碌之余,他和同行交谈时也耳闻国外一些国家推出购买自行车补贴政策。

河北省平乡县是著名的童车之乡,当然也生产成人自行车。平乡县聚宝车业有限公司既外销易折叠、易组装的折叠自行车,也销售其他车型。在该公司销售部经理张万兴看来,其他车型虽然不如折叠车那么容易组装,但对消费者来说组装程序依然比较简单。“目前国外订单依然热门,公司订单排到两个多月后,只是零配件进货有困难。以往,不同国家对自行车标准的要求不同,我们都是尽量达到了其要求从而顺利出口。如今国外对自行车质量要求如同往常,没有提高也没有降低。”张万兴说,“据我了解,公司的客户多是通过海运出口,海运订舱困难的问题还是存在。”

产能不足 为众多原因共同促成

零部件供应紧张,见证了国内自行车产能的不足。深圳市自行车行业协会副秘书长沙莉告诉记者,

自行车产能不足背后的原因很多。

“共享单车是一个影响因素。生产共享单车本身会占用一部分产能,使得自行车企业无法迅速扩大产能生产非共享的自行车。”沙莉分析说,“业内预测海外订单爆发期截止到明年年中,不可能一直爆发,届时海外市场需求可能饱和。这是一部分业内企业保持谨慎不急于扩大产能的原因。”

在沙莉看来,高端车型的自行车传动系统主要靠进口,但目前进口这类传动系统较困难,也是产能无法扩大的一个原因。“日本禧玛诺是自行车传动系统领域的知名企业。受疫情影响,其部分工厂生产受限,一部分自行车传动系统的订单要一年时间才能到货。进口其传动系统的国内自行车企业生产销售因此受到影响。”沙莉提到,中国也有企业制造自行车传动系统,虽其实力和日本企业相比有差距,但疫情带来大量相关需求,对这类企业来说是发展动力和良机。

专家支招缓解产能压力

据了解,近年来东南亚国家自

行车市场需求可观,再加上用工成本较低和其他优势,吸引部分自行车企业将产能转移到东南亚。“自行车国内产能不足,说明该行业外贸发展的产业基础不牢固。”商务部研究院国际市场研究所副所长白明向记者强调,以往确有部分产业转移到东南亚国家,但现在要更加重视产业链的安全性,兼顾经济性和安全性。

沙莉所在的深圳市自行车行业协会调研企业发现,在疫情影响下,其他一些行业不像自行车行业这么景气,是有富余产能的。“其中一家企业发现,有些企业的部分机器虽然以往生产的是其他产品,但用来生产自行车配件完全没问题,于是借用该企业设备生产相关配件。深圳本地有3至5家自行车企业正在这样尝试共享机器、共享员工,从而扩大了自行车产能。”沙莉也提醒,“这种尝试也有其限制条件,如果两家企业位于同一园区,可方便地借用机器;若两家企业不在同一园区,则较为不便,因为涉及到配件的运送、物流的成本等瓶颈。”

中欧班列(成都)累计开行量超去年全年

■ 陈军德 张浪

记者近日从成都国际铁路港获悉,10月以来,中欧班列(成都)保持了日均8列的开行频次,累计开行量超过去年全年,同比增长58.6%。

10月7日,一列满载俄罗斯菜籽油的列车顺利到达成都国际铁路港;同日,满载汽车零配件的中欧班列(成都)从这里始发,发往荷兰蒂尔堡。一直以来,俄罗斯油类作物进口方式主要依托海运,继而通过沿海港口进入中国市场。中欧班列网络的逐步健全,打通了西部地区进口粮油的便捷通道。

通过中欧班列(成都)进行菜籽油外贸进口的成都益海供应链公司就是受益者之一。四川人饭桌上的俄罗斯菜籽油,不少就是从俄罗斯新西伯利亚运而来。2019年以来,成都益海供应链公司依托“一带一路”中欧班列(成都),进口优质菜籽油等累计4000吨。

成都自贸通供应链有限公司总经理张琼说,中欧班列(成都)让外贸企业在原料采购方面有了快速完备的通道,给企业带来了更大的发展空间。成都国际铁路港将不断拓展多元化粮油进口市场,优化粮油进口渠道,丰富进口粮油种类,将品质优良、物美价廉的粮食作物常态化引进国内消费市场,不断满足群众日益增长的消费需求。

以成都为主枢纽,西向形成至罗兹、蒂尔堡、纽伦堡等的泛欧铁路大通道,南向稳定运行经广东、广西西北部湾联通粤港澳大湾区、东南亚、南亚的铁海联运班列和经广西凭祥至越南河内的跨境铁路班列,建设西部陆海新通道。东向打通联结京津冀、长三角等的东向通道,辐射日韩地区。北向稳定开行经二连浩特直

达蒙古国、俄罗斯、白俄罗斯的国际铁路运输通道,对接中蒙俄经济走廊。目前已经形成7条国际铁路通道,6条国际铁海联运通道持续拓展,已联接境外55个城市、境内17个城市。

“中欧班列的常客是介于空运和海运间、对运输时效要求高、货值相对高的中高端产品,重点追求运输时效与安全性,因此时效快、更安全是我们不断提升的目标。”成都国际铁路班列有限公司总经理陈泽军介绍说。

在成都铁路保税物流中心(B型)蓉港云仓内,望着货架上一排排即将搭乘成都中欧班列出口至俄罗斯的女鞋,成都国瓯鞋业有限公司负责人李华平对未来发展满怀憧憬。

李华平介绍,去年开始成都工厂的所有货物全部改走铁路,搭乘成都的中欧班列出口至俄罗斯,以前这些货都是走海运,每年出口货值超过8000万元。“从海运转向铁路,主要原因是家门口的这辆‘快铁’性价比高,相较海运节约了50%以上的时间。鞋类产品季节性强,保证时效性对我们的分销尤为重要。”

目前中欧班列(成都)在纽伦堡、蒂尔堡、布拉格、汉堡、华沙等地均设立海外联络处,境内外工作时间保持一致,保障班列作业对接“零时差”,推动中欧班列高效开行。同时成都铁路场站作业流程由“串联”变“并联”,班列装卸作业与口岸转运实现“直装直卸”,大大提升装卸效率。成都海关积极与境外海关开展关际合作,推动中欧班列境内外海关数据交换、监管互认、执法互助的高效通关服务,同时全面开展口岸“7×24小时”预约通关常态化作业,出口通关时间整整压缩了1/3。



瓦尤花田位于哥伦比亚首都波哥大以北约30公里的小城瓜斯卡,这座占地17公顷的农场一年四季种植不同品种的玫瑰,年产量达1700万枝。近期,又一批来自瓦尤花田的鲜花出口到中国市场,在消费者手中留香。图为该花田工人在码放刚采摘的鲜花。

新华社发 约翰·帕斯 摄

中乌经贸保持强劲发展势头

■ 任一宁

乌克兰国家统计局日前公布的数据显示,中国继续保持乌克兰第一大贸易伙伴国地位。乌克兰总统泽连斯基近日表示,中乌合作潜力巨大,双边贸易总额有望进一步提升。双方应利用两国政府间合作委员会会议机制,为进一步扩大双边经贸合作寻找新契机,提升贸易多样性。

作为乌克兰最大农产品出口目的地,中国今年继续扩大从乌克兰进口农产品,乌克兰肉类首次实现对华出口。

“在做好疫情防控的前提下,中乌两国着力加强经济合作,共克时艰。”中国驻乌克兰大使范先荣表

示,中方及时向乌方提供多批紧急人道主义援助,开放冻牛肉和蓝莓等浆果产品市场准入,加大乌克兰优势产品进口,助力乌克兰经济克服疫情影响。

疫情防控期间,中欧班列常态化运营为两国经贸合作提供新动力。今年,两国间开行多趟直达班列,南昌—基辅中欧班列进入常态化运行,每月不少于两班;烟台、武汉、西安等地直达基辅的班列也顺利实现试运行。在乌中资企业保持稳步有序经营。今年上半年,中国电力建设集团在乌承建的两座光伏电站交付使用,又有两座风电站开工建设;中国中车集团中标哈尔科

夫地铁车厢项目;中国西电集团中标两座变电站改造项目。

乌克兰中国商会总经理奥西边科表示,乌中经济互补性强,两国贸易便利化水平不断提高,贸易额不断攀升,贸易种类更加丰富,双方在扩大投资、加强经济和技术合作等方面有望迎来更大发展。

乌克兰经济发展、贸易和农业部副部长兼贸易代表卡奇卡表示,乌方愿与中方加强合作,推动乌更多农产品对华出口,促进双边贸易持续稳定增长。“在基础设施、水资源利用、新能源开发等领域,乌克兰也希望与中方开展合作,推进双边经贸合作健康稳定发展。”

中新“一带一路”合作前景广阔

■ 蔡本田

金秋十月,中新两国迎来了建交30周年纪念日。新加坡是“一带一路”重要支点国家,共建“一带一路”已成为中新合作的重点和亮点。两国已签署多项合作协议,发挥互补优势,携手打造互联互通、金融支持、第三方合作三大平台,积极开展专业服务等领域合作,取得了丰硕成果。

高质量共建“一带一路”何以成为中新合作主线?这是因为新加坡是“一带一路”重要支点国家,高质量共建“一带一路”已成为中新合作的重点和亮点。2017年,中新两国签署了《关于共同推进“一带一路”建设的谅解备忘录》。近年来,中新两国高层互访互动频繁,本着共商共建共享原则,加强政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通,深化各领域务实合作,有力促进了开放、联动、包容和共同发展。目前,两国已经签署多项合作协议,发挥互补优势,携手打造互联互通、金

融支持、第三方合作三大平台,积极开展专业服务等领域合作,取得了丰硕成果。

中新(重庆)战略性互联互通示范项目可谓成功实践。在该项目框架下的国际陆海贸易新通道北接“丝绸之路经济带”,南接“21世纪海上丝绸之路”和中南半岛,形成了“一带一路”经中国西部地区的完整环线,是“一带一路”旗舰项目。该项目通过铁海联运,不仅提升了陆地与海上的传统连接性与时间效率,也建立起数据、人才、科技和金融等方面交流的新通道。目前,项目建设已步入常态化,完整环线建设初具规模,经济和社会效益日益凸显。

新加坡是东南亚地区基础设施建设中心。基础设施互联互通是“一带一路”建设核心领域,越来越多的中国承包工程企业选择新加坡作为区域总部。2018年10月份,新加坡企业发展局和金融管理局联合

成立亚洲基础设施办公室,为中新企业在“一带一路”倡议下参与亚洲基础设施项目提供合作平台。新加坡是“一带一路”建设的较早参与者和强有力支持者,目前正通过基础设施建设联通、金融联通、第三方合作、专业与法律服务四个平台参与“一带一路”建设。

中新两国在金融领域的合作十分亮眼。新加坡作为亚洲的国际金融中心,在为“一带一路”建设提供金融支持方面发挥着独特作用。新加坡是仅次于中国香港的第二大离岸人民币清算中心。中资金融机构借力新加坡金融和货物集散中心地位,积极创新开发“一带一路”金融产品,着力提升中新双方在“一带一路”建设中的投融资服务功能。为防范风险,中国三大金融监管机构已与新加坡金融管理局形成合作,加强监管制度对接。

中新在第三市场合作方面稳步推进。两国企业联袂赴第三国参

与“一带一路”建设取得了初步成果。例如,中国机械设备工程股份有限公司与新加坡星桥腾飞集团合作在印度开发建设园区;富春控股集团与新加坡叶水福集团合作开发“一带一路”物流产业;中咨集团与新加坡盛裕集团合作承接“一带一路”框架下相关工程。

中新两国在专业服务领域合作方兴未艾。中国是新加坡第一大出口市场和第一大进口来源国,新加坡则是中国第二大外派劳务目的国。两国相关机构在国际纠纷调解、人员培训等领域开展合作,为“一带一路”建设提供“软环境”支持。新加坡国际调解中心和中国贸促会、中国国际商会调解中心签署谅解备忘录,合作建立解决“一带一路”跨境合作相关争议机制。

回首中新两国“一带一路”合作,由小到大,春华秋实,硕果累累。中新双边贸易持续扩大,双向投资不断增加,合作机制更加完善,

合作领域逐步拓宽。

观察当下,共识增多,势头强劲,两国领导人致力发展平等互利和友好合作关系共同愿望,维护多边主义和贸易自由化的共同愿景,以及两国在各合作领域和市场方面的互补性,已使两国合作关系超越双边范畴,在地区和国际层面发挥出示范效应。

展望中新两国“一带一路”合作,点多面广,生机盎然,前景广阔。两国将利用“一带一路”合作起步早、起点高、格局大,深受两国各阶层人士欢迎的优势,深化在互联互通、金融投资等领域的合作,拓展在服务贸易、食品安全、法律和司法、疫情防控、科技创新、人力资源、绿色投资等领域的合作,携手在高质量共建“一带一路”方面发挥示范和引领作用,共同为造福两国人民和推进两国关系发展,维护多边主义和自由贸易贡献智慧和力量。

将数字平台打造成 中国—东盟最具活力增长点

“面对已经到来的数字经济时代,地区各国政府、企业和民众是否做好了充足的准备?”谈及数字平台带来的机遇与挑战,中国外交学院副院长高飞日前在中国—东盟思想库网络(NACT)工作组视频会议上有此发问。

当天的会议同样借助数字平台进行,其核心议题即是推进数字平台管理的区域合作。会议由中国外交学院和菲律宾外交学院联合主办,约有30位来自中国和东盟十国的相关领域专家出席。

谈及数字平台的机遇和优势,马来西亚战略与国际问题研究院外交政策与安全研究中心分析员法琳娜·赛德(Farina Md-Said)提到,自新冠肺炎疫情发生以来,数字平台在监测与确定目标群体、控制外出活动、扩大信息传播接收渠道、患者诊疗与临床研究、满足居家办公需求等方面提供了技术支撑。

老挝外交学院战略与国际研究处副处长庞分·博费朗斯(Bounphiang Pheuphetdungsy)认为,数字平台为各种规模的公司提供了参与经济活动尤其是贸易的新机会。即使是在新冠肺炎疫情这样的危机时期,数字平台也可以使处在供应链各环节和世界各地的人们保持联系。

他也认为,仅仅拥有数字技术并不会提高企业绩效。政府应当动员私营部门参与电子商务,后者在技术能力和财务资源方面或将更好地搭建电子商务平台。对数字教育的投资亦不容忽视,以确保所有社会群体和企业都能参与数字化进程,缩小数字鸿沟。

“机遇与挑战是一对孪生兄弟。”高飞表示,新冠肺炎疫情发生以来,数字平台在疫情防控领域发挥了极其重要的作用,也为疫情后的经济重启提供了有利条件。另一方面,面对已经到来的数字经济时代,当前部分地区国家的数字基础设施建设仍不完善,数字平台监管法律法规有待健全,各国之间、城乡之间乃至社会群体之间的数字鸿沟也有待弥合。

各方与会专家均表示,在现有合作基础上,中国与东盟国家应该抓住机遇,化解风险,将数字经济和数字平台管理打造成中国—东盟合作中最具活力的增长点。双方应实现数字“一带一路”建设与《东盟互联互通总体规划2025》的有效对接,进一步加强本地区的信息通信基础设施建设。

另据主办方介绍,当天会议达成的共识将以适当形式提交2020年中国—东盟领导人会议。(李纯)

国际商情

德国出口 正在艰难走出低谷

根据德国工商大会的数据,德国工商总会外贸总监特里尔称,德国出口正在艰难地走出低谷。但许多国家经济仍受新冠病毒的影响。许多工业化国家的需求没有跟上,在国际市场活跃的德国出口商的业务正遭受这一困扰。他认为,秋季仍然艰难。没有商务出差的机会,许多订单、投资将无法完成。因而,对于德国公司而言,重要的是旅行限制有透明度且尺度合适。

9月约旦进口 伊拉克石油25.36万桶

据约旦时报报道,2020年9月约旦共进口伊拉克石油25.36万桶,平均每天8560桶。2019年8月至2020年9月,约旦扎尔卡炼油厂共接收伊拉克原油295.8万桶,平均每天7545桶。

纳汽车转口贸易 保持良好态势

《太阳报》援引纳通社报道,纳米比亚港务局介绍,尽管受到新冠肺炎疫情影响,但过去半年纳港口仍然有17艘车辆运输船靠港,其中9月份有4艘,预计10月份仍将有4艘到港。纳地理位置优势使其成为了与赞比亚、津巴布韦、博茨瓦纳等陆地相连国家的连接点。当前车辆转口贸易保持了良好发展势头,表明纳共同体市场对车辆需求仍旧可观。(本报编辑部综合整理)