

跨境电商强势进入中国汽车出口赛道

■ 本报记者 刘禹松 实习记者 马晓玥

11月的广西柳州正值深秋，美丽的异木棉盛开粉红的花朵。此刻，在东风柳州汽车有限公司的总装车间里，智能货运机器人牵引着每辆车所需的元件，往返穿梭于生产线上的各个点位；一辆辆不同型号、配置的乘用车正随着生产线稳步行进，等待完成装配销往海外。

随着中国车企的实力和影响力的逐步攀升，中国汽车出口迎来热潮。11月10日，中国汽车工业协会发布的最新汽车产销数据显示，1至10月，中国汽车企业出口245.5万辆，同比增长54.1%。其中，中国乘用车出口197.5万辆，同比增长57.1%；商用车出口48万辆，同比增长43%；新能源汽车出口49.9万辆，同比增长96.7%。

10月，中国汽车企业出口创历史新高，达到33.8万辆，环比增长12.3%，同比增长46%。其中，乘用车出口27.9万辆，环比增长11.6%，同比增长40.7%；商用车出口5.9万辆，环比增长15.5%，同比增长77.5%；新能源汽车出口10.9万辆，环比增长1.2倍，同比增长81.2%。

在汽车出口的众途径中，跨境电商逐渐起身。

整车出海借电商实现加速

阿里巴巴国际站10月跨境指数显示，2021年全国整车出口企业

约2000家左右，阿里巴巴国际站整车类目商家数800多家，整车日均流量10万级，覆盖整车出口主流国家。

东风柳汽总经理程源在接受《中国贸易报》记者采访时谈道，东风柳汽有着十八年的出海历程，作为国内较早出海的车企，海外市场的开拓并非一蹴而就。东风柳汽的生产基地坐落于广西，所以出口一开始主要面对东南亚市场，车型以商用车为主。2016年左右，东风柳汽开始积极探索南美、中东、非洲等海外市场，但是销售方式依然是以传统渠道为主。

直到2019年年初，东风柳汽在阿里巴巴国际站开设旗舰店，借“数字化东风”出海，探索汽车电商模式。“其实在2018年的时候，我们已经开始接触阿里巴巴国际站。我们认为在数字化时代，线上销售是未来发展的趋势，所以东风柳汽选择抓住时代机遇，进行电商模式的尝试。”程源说。

随着东风柳汽鼓起勇气迈出“线上出海第一步”，挑战也随之而来。汽车作为一种需要体验的商品，在线上销售中缺失了实车试驾这一环节，如何让客户放心下单？东风柳汽用耐心和实力回答了这一难题。

“自从2019年成立起，我们线

上团队秉持的理念就是不要放过任何的线索和机会。有的客户可能会反复咨询，历时很长时间，最后只下单一台车，但不能因此轻视或者放弃。任何一单都可能会是未来的一个种子，特别是面对空白销售市场的国家，我们的团队就是以这种撒种浇灌的心态去维护好每一个客户，哪怕是只买一台车的客户。”程源说。

在拓展获客渠道方面，线上平台的助力也不可或缺。阿里巴巴国际站推出了“数字化混展”服务，融合了线上数字展会和远程线下展会，能够帮助国内企业足不出户参加国际顶级会展，打开新增长空间。东风柳汽就借助“数字化混展”这一新模式，亮相全球最大的汽配展AMF。该公司电商负责人李选表示，此次在AMF混合展上发布了新能源汽车后，东风柳汽顺利进军最难的欧洲市场，“AMF展结束不足半个月，我们已经收到了100多万美元的订单。”

“第一年的成交额不到200万美元，今年大概会有500万美元左右。”李选表示，“今年我们通过阿里巴巴国际站共收到了81个国家的客户询盘，其中41个国家是我们过去没有开发过的新市场，这让我们更加相信未来跨境电商是我们中国汽车品牌走出去的重要道路之一。”

零配件海外市场稳步增长

如今，除了整车出口量逐步攀升，越来越多的中国汽车零配件也在走向海外。根据中国海关发布的统计数据，2021年，我国汽车零配件出口755.8亿美元，同比增长33.76%。2022年1至8月我国汽车零配件出口金额为539亿美元，相比2021年同期增长10.5%。

根据阿里巴巴国际站10月跨境指数，中国平替配件的价格基本为原厂配件价格的五分之一，主要集中在底盘类、橡胶类和灯具类。相关商品的最大海外市场集中在中东、南美和东南亚等地。与此同时，非洲市场正在飞速成长。目前，国内汽车后市场有一定规模的零部件贸易商超过3万家，与阿里巴巴国际站有合作的商家超过3000家。

作为阿里巴巴国际站的人驻企业，广州锦源贸易有限公司相关负责人告诉记者，去年刚开始体验“线上出海”，就尝到了跨境电商的“甜头”。今年最大的订单来自南美洲的哥伦比亚，主要是底盘类配件。他们的产品虽然利润微薄，但是体量大、销量大。线上销售量比之前翻了三倍。

该公司上述负责人介绍：“我们的客户主要是海外批发商、汽配商。中国汽配的供应链相对完善，

产品比较齐全，因此具有成本优势、效率优势、研发优势，可以提供一站式服务。在南美洲，我们的产品口碑很好，在价格和质量上都具竞争优势。”

“在新能源汽车领域，中国的产业链优势是很明显的。电池、电机、电控三电系统，我们都有完整的产业链。”李选表示，目前，东风柳汽已通过阿里国际站覆盖到全球50个国家和地区，其中很多都是新开辟的空白市场。今年1至8月，东风柳汽出口汽车总量同比增长92%，已超去年全年总量，连续三年创新高。

中国贸促会研究院11月11日发布的《2022年中国电子商务发展趋势报告：电子商务在经济高质量发展中的重要作用》显示，面对复杂严峻的国内外形势和多重超预期因素冲击，跨境电商凭借线上交易、非接触式交货、交易链条短等优势在稳外贸过程中发挥了重要作用。

“中国汽车销售量大，应用场景广，产品迭代快速，这都能推动汽车品牌综合能力的提升，从而增强其在海外市场的竞争力。相信不久之后，国产新能源汽车将成为中国创新制造的又一张名片。”程源对国产新能源汽车出海的前景充满信心。

近年来，山东省青岛市即墨区不断优化产业结构，打造汽车及零部件产业链和供应链，助推区域经济高质量发展。目前，即墨区拥有汽车及配套生产企业400余家，产业涵盖了整车、关键零部件和配套的完整汽车产业链条，汽车产业为当地经济发展注入新动能。图为在即墨区的奇瑞汽车青岛基地，工人在进行下线前的检验作业。

中新社发 梁孝鹏 摄

我国自贸试验区正探索区域协同发展

■ 本报记者 王曼

“我国经济发展仍处于战略机遇期，国内国外形势严峻，贸易保护主义也开始抬头。而我国的自贸试验区能够推进扩大对外开放，推动我国经济高质量发展，因此必须充分发挥自贸试验区的重要作用。”深圳市大湾区金融研究院执行院长、深圳市决策咨询委员会委员谌鹏近日在RCEP经贸合作与自贸试验区创新发展交流会上表示，近年来我国自贸试验区发展成效显著，但是仍然面临着许多的挑战，自贸试验区之间、自贸试验区内部各片区之间发展不平衡、不协调，推动自贸试验区之间的协同开放发展，对于自贸试验区及周边地区，乃至全国都具有重要的意义。

党的二十大报告提出，促进区域协调发展。谌鹏表示，实施区域协调发展战略，是贯彻新发展理念、建设现代化经济体系的重要组成部分，有助于形成平衡结构、推动建设现代化经济体系，让经济社会发展总体容量更大。

他认为，当前，有的自贸试验区之间还存在产业之间的竞争，这就造成了资源、人力的浪费。为推动我国自贸试验区创新发展，不仅要实现自贸试验区内部各片区的协同，还要开创自贸试验区之间的协同。

“自贸试验区协同发展是新发展理念的集中体现，也是构建新发展格局的需要。”谌鹏表示，在当前国内外经济形势下，我国各自自贸试验区之间应更加注重产业协同，这种协同开放发展不仅体现了中国的负责任大国担当，也向世界彰显中国进一步扩大开放的脚步不会停下。此外，自贸试验区的协同发展可以充分发挥各自自贸试验区的区位优势以及资源禀赋优势。

谌鹏介绍，我国各自自贸试验区正在积极探索推进协同发展。例如，2021年5月，长三角自贸试验区联盟正式揭牌成立。江苏、浙江、安徽、上海三省一市的自贸试验区为了推动制度创新，深化区域内自贸试验区的联动发展，携手建立联盟。该联盟将以市场主体需求为导向，着手深化贸易便利化、投资便利化、金融创新、技术性贸易措施协调、科技协同创新等十大服务功能。2021年9月27日，首届京津冀自由贸易试验区联席会议在天津召开。会上，京津冀三地共同签署了《京津冀自贸试验区三方战略合作框架协议》，这表明三地在强化京津冀协同发展、推动京津冀地区共同参与全球贸易与投资等方面迈出了坚实的一步。今年8月，黄河流域自贸试验区联盟在山东济南成立，联盟成员包括山东、河南、四川、陕西4省自贸试验区12个片区，以及山西、内蒙古、甘肃、青海、宁夏5省区15个经济功能区，旨在发挥自贸试验区制度创新优势，赋能黄河流域高质量发展。

“长三角自贸试验区协同发展取得了一定的积极成就。”谌鹏介绍道，在市场联动方面，上海自贸试验区和浙江自贸试验区携手创建了长三角期现一体化油气交易市场。此举不仅推动了长三角区域油气全产业链的建设发展，同时也促进了长三角地区的期货实物交割集聚。在优势协同方面，上海自贸试验区无论是在四大自贸试验区内，还是在全国21个自贸试验区内，都是具有成熟经验的“领头羊”。上海自贸试验区能够凭借自身优势以及多年积累的成功经验，进一步推进高水平制度型对外开放，试点实施国际高标准经贸规则。同时还可以先一步实施更加开放便捷的人才引进政策，从而提升全球的人才资源配置。安徽自贸试验区在整合长三角区域的科技力量上独具优势，一方面加快建设一批长三角科技研究基地，优化长三角研究和应用基地的布局，从而将安徽自贸试验区打造成为全国科技创新策源地；另一方面，推动科技创新与实体经济发展的深度融合，促进先进制造业和战略性新兴产业的集聚发展。

谌鹏建议，未来，自贸试验区的协同发展要兼顾内外统筹、协作互动、优势互补，不仅要重视个性，也要重视共性，从而达到互利共赢，开创我国发展的新局面。同时，应实现要素资源的自由流动，尤其是在数据、技术等现代型要素的流动上，更要主动探索新机制，促进资源共享。



前10个月广州海关关区外贸进出口额达1.6万亿元

记者近日从广州海关获悉，据统计，今年1至10月，广州海关关区7地市外贸进出口总值1.6万亿元，同比增长0.4%，占广东省外贸总值比重为22.8%。

畅通物流通道支持贸易新业态发展。11月3日，在广州海关所属佛山海关驻禅城办事处的监管下，一批约8300件服装、鞋靴、箱包、首饰等跨境电商货物顺利办理通关手续，出口转关至广西凭祥口岸并最终运往越南。

“现在我们在东南亚市场最大的优势就是物流时效，比如越南的客户当天下单，最快隔天就能收到货物，陆路运输时效堪比空运，口岸通关顺畅高效、客户满意，我们对跨境电商产业的发展

也充满信心。”广州泰廊曼国际货运代理有限公司经理张弛介绍，今年1—10月，该公司发往东南亚的跨境电商货物已超12亿元，其中9月单月约3.09亿元，环比增长近7倍，创年内新高。

为促进跨境电商新业态发展，在推动搭建物流新通道的时候，广州海关积极支持“跨境电商+海外仓”新模式发展，已成功引导30家企业开展海外仓企业备案。今年1—10月，广州海关共监管跨境电商零售进出口商品4.6亿件，同比增长78.6%。

支持重大项目建设促进产业集聚发展。11月7日，一批约1111吨来自泰国的鲜龙眼经“海丰贝拉”“中联普

瑞”等国际班轮靠泊广州南沙新港，经广州海关所属南沙海关检验检疫合格后顺利放行。

据广州海关统计，今年前10月，广州自泰国等“一带一路”沿线国家进口贸易额达920亿元，同比增长17.4%。其中自泰国进口119.4亿元，同比增长26.1%，泰国椰子、榴莲、山竹、龙眼等农产品进口额约52亿元，同比增长1.1倍，创历史新高。

10月25日，全国最大的单体冷库——广州南沙国际物流中心冷链项目正式启用，全面建成后每月可进出口冷链货物1万标箱。

据了解，进口冷链货物办结通关手

续后，通过高速公路向外辐射，1小时可达粤港澳大湾区各市，24小时内可达全国各地。今年1月至10月，南沙口岸冷链货物进口额185.72亿元，同比增长77.94%，进口额上升至全国口岸第三位。

广州海关副关长陈针表示，下一步该关将继续从创新监管模式、提升跨境贸易便利化水平、培育外贸发展新动能、落实减税降费措施等方面持续发力，为企业减负、降本、增效，千方百计保市场主体、保跨境物流畅通、保产业链供应链稳定，全力促进外贸保稳提质。

（唐贵江 关悦）

加强多元金融支持是“一带一路”建设关键之举

■ 本报记者 刘禹松 实习记者 张寒梅

11月19日，在中国人民大学国际货币研究所(IMI)与中国人民大学财政金融学院货币金融系联合主办的“金融发展助推中国式现代化”系列沙龙第二期活动上，国家发展改革委宏观经济研究院研究员曲凤杰表示，受到内外部环境变化影响，加快构建和完善“一带一路”投融资体系已经成为持续推进“一带一路”建设的关键。

曲凤杰介绍，中美战略竞争常态化，大国博弈的风险不断显现；乌克兰危机对世界经济政治格局产生复杂而深远的影响，国际力量的对比和国际经济的金融格局发生着深刻调整。当前，全球经贸规则面临重塑，经贸规则的主导权之争更加激烈；受全球疫情和地缘政治等因素的影响，逆全球化的趋势也在加剧。欧美发达国家需求更加疲弱，全球经济衰退的风险正在上升。受到新冠肺炎疫情疫情影响，我国的宏观经济和金融形势也在面临严峻考验。在此背景下，“一带一路”建设在金融支持领域存在投资缺口巨大、资金来源和渠道不足、融资模式亟待多元化、融资风险管控体系不健全等问题。

曲凤杰说，“一带一路”沿线的主要新兴市场经济国家和发展中国家拥有

超过全球63%的人口，但其经济发展仍较滞后。共建“一带一路”涉及到的基础设施、产能合作、民生工程等各类项目产生的资金需求巨大，但“一带一路”沿线国家的融资能力却非常有限。不少“一带一路”沿线国家都面临着沉重的债务负担，这严重制约了这些国家通过国际融资来满足国内资金需求。曲凤杰说，我国参与“一带一路”建设形成了以央企和国企为建设主体、政策性和开发性融资为支撑的模式，对政策性和开发性机构依赖度过高，缺少包括国际资本和民间资本等的商业性资本。近年来，受全球不确定性因素影响，我国金融机构的海外贷款风险明显上升，新增贷款呈现下降趋势。

“‘一带一路’项目以银行贷款、主权债券及主权借款为主，债券融资和股权融资的比例很小。作为国际投融资模式的一种创新，主权财富基金或者类主权财富基金虽然引人注目，但其能够调动的资金规模依然相对有限。”曲凤杰表示，这些基金的运营主体以国内的政策性、开发性金融机构为主，很容易受到部分别有用心者有针对性的攻击。同时，这些基金在管理运营和决策机制上的灵活性和效率也有待提高。

在她看来，当前全球的债务风险规

模不断攀升，“一带一路”沿线国家亟需建立科学有效的债务问题管理机制。“发展中国家应对债务风险的能力较弱，在全球经济复苏乏力和贸易规则碎片化多重因素叠加影响下，这些国家的债务风险正在进一步加剧。”

面对“一带一路”建设在金融支持领域存在的一系列问题，曲凤杰表示，提出系统性的解决方案迫在眉睫。

为此，她建议，亚洲基础设施投资银行应重点对接国际投资规则，尽快建立国际投资争端解决机制，吸引更多国家的金融机构和跨国企业参与“一带一路”建设。在继续发挥开发性金融机构和政策性金融机构引导作用的同时，也要推动商业性银行和民营资本参与“一带一路”建设，优化投融资结构。

“未来，‘一带一路’建设需要与更多的多边金融机构开展更加广泛的合作。多边开发银行在基础设施跨国合作建设方面具有丰富经验和独特优势。与多边的开发银行合作，可以为‘一带一路’的投融资提供有力支持。”曲凤杰表示。

探索开展第三方合作同样也是拓宽“一带一路”投融资渠道的有效途径。“很多发达国家的金融机构在‘一带一路’沿线国家深耕多年，在当地的布

局较为完善，与当地企业的联系更加紧密。在这其中，也有不少机构愿意把握‘一带一路’发展机遇。中资金融机构可以与上述金融机构在单个项目层面上开展第三方的投资合作，也可以设立联合的融资安排，形成一些机制化的第三方合作模式。”曲凤杰说。

此外，曲凤杰还建议，推进相关区域的货币金融合作；根据项目类型，制定差异化融资策略；打造“一带一路”投融资平台。重点合作类项目、合作开发类项目、商业合作类项目、人文科技领域项目可以根据各自特点，有针对性地选择各类融资方式。“一带一路”投融资平台则可通过中国国内的政策性和政策性银行、亚洲基础设施投资银行和世界银行等多边合作国际机构，以及我国和“一带一路”东道国合作建立的商业性金融机构，满足“一带一路”建设中投融资的多元需求。

而对于“一带一路”沿线国家存在的项目投融资风险，曲凤杰则表示，相关政府和金融机构应当建立更加完善的风险管控体系。例如，她建议我国应建立和完善“一带一路”风险评估和预警机制，建立“一带一路”风险评估机构，开展“一带一路”风险评估、合作风险研究、项目风险预警等。