

香港应抢抓我国汽车出口发展新机遇

■ 梁海明

第一季度中国内地汽车出口超日本！在新能源车出口大增的助力下，2023年中国汽车出口增长迅速。今年第一季度，中国整车出口达到106.9万辆，同比增长58.1%，超越日本第一季度汽车出口的104.7万辆，成为世界汽车出口量最多的国家。

中国若要今年全年的汽车出口数量继续超过日本，需要至少克服知名度较低、国际市场竞争激烈和海外市场新能源汽车基础设施不足等三大挑战，香港或可在中国汽车出口中发挥香港所长、国家所需的作用，以助中国巩固作为世界汽车出口第一大国的地位。

中国的汽车出口在2022年创新高，全年出口共311.1万辆，令中国超越德国成为了全球第二大汽车出口国。直到2023年第一季度，中国汽车出口依然保持着高速增长态势，更超越日本成为世界汽车出口第一大国。中国汽车出口能在近几年实现腾飞，主要有以下几个因素：

其一，抓住了新能源汽车发展的有利时机。中国在新能源汽车方面进行了大量科技投入，同时提高了中国汽车制造企业的延伸服务能力，从而让中国的汽车尤其是新能源汽车成为了世界各国的抢手货。

据中汽协数据显示，今年4月，中国新能源汽车出口10万辆，环比

增长28.6%，同比增长8.4倍，占当月汽车出口总量的比重达到26.6%。今年前四个月，中国新能源汽车出口则高达34.8万辆，同比增长1.7倍。

从全球范围来看，中国新能源汽车发展速度也实现领先。相比海外品牌，中国的新能源汽车在质量、价格、能耗等方面，都有一定的竞争优势。在全球低碳转型的背景下，新能源汽车有广阔的市场，而在区域冲突、石油价格波动的情况下，新能源车的能源成本也更低，因此中国的新能源汽车在国际市场上更能受到国际消费者的青睐。

公开数据显示，今年第一季度中国新能源车渗透率为25.5%，大幅领先于全球13%的平均水平，而德国、欧洲、美国、日本等分别仅有18%、15.3%、8.8%、2.8%。由此可见，中国的国产新能源汽车品牌正在逐渐担当全球新能源车市场的主导者角色。

其二，中国在汽车工业发展领域建立了国际国内一体化汽车市场发展格局，拥有了健全、成熟的汽车制造国内产业链，具备较强的规模效应。中国汽车产品不仅面向国内市场，更面向国际市场，在产品研发、设计时就从全球化角度加以考虑，以此制造符合国际市场需求的产品。

尤其是中国品牌汽车在外观设

计、产品质量管理和控制体系、供应链质量和效率管理、服务体系的发展和创新发展等方面，均不亚于国际汽车大品牌，甚至在不少汽车智能技术上超过了国际汽车大品牌，因此扩大了中国汽车出口规模。

其三，中国海关近期出台的新政策对新能源汽车走向海外起到重要作用。以浙江省宁波海关为例，宁波海关今年率先推出新能源汽车集装箱出口一站式监管模式，同时省内首个新能源汽车专用集装箱堆场投入使用。公开数据显示，在新模式启用前，宁波口岸新能源汽车装箱出口场地有限，装箱能力每天仅为180辆，该模式启用后，日装车能力可以提升至1000辆以上。

中国海关对新能源汽车出口的上述便利措施，无疑可以为新能源汽车出口海外缩短通关时间、降低成本、有更多航线选择，这也刺激了中国的新能源汽车出口。

当然，尽管中国汽车出口增长迅猛，但未来中国汽车继续开拓海外市场仍面临难关，尤其是欧美市场作为日本汽车工业的“后院”，日系品牌在产业链布局等方面仍有强大优势，中国汽车要继续成为世界汽车出口第一大国，未来至少面临三大挑战：

知名度较低。中国汽车有众多品牌，但除了个别品牌外，大部分中国汽车品牌在全球的知名度相比国

际汽车品牌还是比较低。中国汽车未来需要加强持续的品牌建设。

国际市场竞争激烈。随着欧美国家不断加强对电动汽车产业链的重视，未来中国电动汽车的出口将面临激烈的竞争。中国电动汽车品牌须考虑如何加强在欧美国家本地化生产，建立本地化的营销能力、研发能力，以及在海外打造企业品牌的能力，以此落地生根，吸引更多欧美国家消费者的兴趣。

海外市场新能源汽车基础设施不足。充电设施众多、充电快速和便利是国外消费者购买新能源汽车的主要考虑因素。中国汽车品牌需要进一步加强与海外市场的合作，更多建设电动汽车基础设施，以及加强售后服务，从而吸引更多国家消费者购买中国汽车产品。

面对上述挑战，可从以下几个方面努力：

一是继续扩大新能源汽车的技术优势。未来要继续加大对中国新能源汽车技术的研发投入，提升产品的技术水平和附加值，推动中国新能源汽车品牌走向国际高端汽车市场。

二是积极开拓除欧美市场之外的其他市场。相比欧美国家的市场，中国汽车品牌应更多开拓、进军“一带一路”沿线国家和地区的市场，通过中国自主的汽车品牌，彰显中国在汽车制造尤其是新能源汽车

制造领域的硬实力，增强“一带一路”沿线国家的民众对中国制造的信心和购买中国产品的兴趣。

三是应该更加注重本地化发展。过去不少中国汽车企业发展国际市场，不仅较少主动融入当地社会进行人文交流，也较为忽略当地劳工福利、安全保障和环保问题。

未来为获得更多国家消费者青睐，中国汽车企业应注重培养本地化意识，主动学习及掌握当地的制度和规则，与当地小区域形成良性互动，主动融入当地文化，了解当地的风俗习惯，适应地方需求，积极与当地民营企业合作。只有逐渐为投资所在国的民众所接受、认同，中国汽车企业才有可能发展得更顺利、更快。

最后，香港可发挥国际金融中心和国际大都市的作用。香港特区政府、特区官员应更加主动邀请中国内地汽车企业赴港交易所上市，通过香港作为国际金融中心的国际影响力和知名度，委托香港的国际高端广告公关公司，通过香港的国际大都市平台，共同打造中国汽车品牌，以此协助中国内地汽车企业开拓更多国际市场。香港若能把握中国汽车企业大力开拓国际市场的机遇，相信将从中国发展成为世界汽车出口第一大国的浪潮中分得一杯羹。（作者系海南大学“一带一路”研究院院长）

国际商情

泰国一季度 GDP同比增长2.7%

泰国官方近日公布，今年一季度泰国国内生产总值(GDP)同比增长2.7%。泰国国家经济和社会发展委员会公布的数据显示，一季度泰国私人消费同比增长5.4%，投资总额增长3.1%，而出口则下降6.4%。该委员会秘书长达努查表示，由于旅游业稳步复苏和强劲的消费抵消了出口疲软，使得一季度泰国经济保持稳健增长势头。政府未来的施政方针应侧重于优先解决出口问题，扩大商品出口市场和边境贸易，采取措施吸引更多国际游客到泰国旅游。该委员会预计，今年泰国GDP将同比增长2.7%至3.7%，全年接待国际游客约2800万人次。泰国是东南亚第二大经济体。2022年，泰国GDP同比增长2.6%。

哥斯达黎加 推动咖啡产业发展

据哥斯达黎加咖啡协会最新发布的2022—2023年咖啡收获季相关数据显示，截至2023年4月中旬，本收获季的咖啡产量已超过190万蒲式耳(1蒲式耳约合27千克)，同比增长14%。咖啡及其相关产业在哥斯达黎加经济中占有重要地位，全国超过半数省份以咖啡为主要产业。哥斯达黎加政府积极推动咖啡产业发展，制定了一系列相关政策，促进产品质量提升，打造高品质品牌形象。早在2001年，哥斯达黎加咖啡协会就启动了“国家咖啡计划”。数据显示，哥斯达黎加咖啡产量的约90%用于出口，2021年咖啡出口收入达3.72亿美元。随着中国在国际咖啡市场的消费比重不断提升，中国广阔的市场受到哥斯达黎加众多咖啡厂商的关注。该国通过进博会等渠道，面向中国市场的消费持续加大优质咖啡产品出口力度。数据显示，2021年哥斯达黎加咖啡对华出口额达281万美元。

(本报编辑部综合整理)

搭上中老铁路，“榴莲自由”不远了

5月正值“果中之王”榴莲的成熟和销售旺季，大批泰国榴莲进入中国市场。多地消费者惊喜地发现，4月初43元/斤的榴莲，眼下不少超市里的售价降到了20元/斤，一整颗榴莲200元左右即可拿下。榴莲降价了！

正值消费旺季又是进口水果的榴莲，价格为啥下跌？

据了解，泰国拥有200多个榴莲品种，是全球出口新鲜榴莲最多的国家，也是中国允许进口水果品种最多的国家。得益于中老铁路的“快车”，泰国榴莲进入中国的时间大大缩短。过去海运需要约7天、公路运输需要约5天，而如今只需3天。据泰国媒体报道，从泰国玛达普站开往中国广州的“榴莲班列”，已打破从泰国运输水果至中国所需时间的最快纪录，运输途中损耗的概率也显著降低。综合成本下降，榴莲变便宜也就顺理成章了。

泰国商业部数据显示，2022年中国占泰国榴莲出口总量的96%以上。在中老铁路的助力下，今年泰国榴莲的出口额有望再创新高。

不只榴莲，今年4月起，山竹、龙眼、榴莲等热带水果大量上市，每天都有一列水果专列通过中老铁路入境后，发往昆明、成都、广州等各大大城市。

去年12月，云南磨憨铁路口岸进境水果指定监管场地建成投入使用，中老铁路正式具备入境水果全铁路运输能力，越来越多的东南亚热带水果搭乘中老铁路“澜湄快线”国际货物列车抵达云南昆明。截至今年4月28日，中老铁路运输进口山竹、榴莲等水果达1.1万吨，丰富了国内水果市场。

据了解，今年的进境热带水果运输旺季将持续至6月底，预计榴莲、山竹、龙眼、柚子等东南亚热带水果运量有望实现同比增长50%以上。

热带水果保鲜期短，如何保证中国消费者享受到“口福”？中国铁路昆明局集团有限公司和云南磨憨铁路口岸共同实行24小时提箱，直装直卸，水果班列到达“90分钟内卸车，卸车后90分钟回空箱”，提高水果班列的作业效率，及时实现水果在中心站场的分拣和掏装箱。

除了云南磨憨口岸，还有部分东南亚热带水果通过广西凭祥口岸、东兴口岸进入中国市场。为提升进口水果运输效率，中国铁路南宁局集团有限公司推出“8+1”无人值守冷藏车组：相对于传统跨境生鲜货物一般每4小时就要接电制冷的传统冷链运输，“8+1”车组由8个冷藏箱和1个发电箱组成，可为8个集装箱持续供电制冷300小时，不再受制于4小时的限制。在保证水果品质的同时，进一步压缩通关时间，将新鲜美味的热带水果送上国人餐桌。(徐佩玉)



珲春口岸优化服务 助力中俄经贸合作

初夏时节，吉林省珲春口岸一派繁忙景象。清晨，位于中俄边境的珲春公路口岸车声隆隆、人声鼎沸，一辆辆满载货物的卡车有序排队、按步骤办理有关手续。

珲春市地处中、朝、俄三国交界地带，是我国吉图开发开放先导区的窗口、面向东北亚开放的重要节点，也是我国“一带一路”倡议向北开放的重要支点。

“今年以来，商品车单日出口最高达50辆，相当于去年1个月的出口

量。”吉林出入境边防检查总站珲春出入境边防检查站移民管理警察郑明亚说。

不仅在数量上比往年有所提高，珲春口岸的出口商品车种类也由以往单一的货车逐渐增加了轿车、客车、工程车等多种商品车。为应对这种情况，该站在执勤一线增派精干警力，确保商品车辆“随到随检”。今年一季度，经珲春公路口岸出口的国产商品车达1300余辆，超过去年全年。随着中俄贸易发展，中俄两国的

人员、货物往来日趋频繁。珲春出入境边防检查站在珲春公路口岸实行“7天×10小时”通关制度，积极推行生鲜及重车错峰通关，开通“鲜活海产品绿色通道”，提供预约通关、延时验放服务，使相关产品能够随到随检、快速通关。

“今年‘五一’假期，我们鲜活海产品进口不断档，节假日的进口量比去年同期翻了一番。”珲春凯立国际货运代理有限公司王田野说，对于鲜活海产品贸易来说，时间就是效益，“眼下

正值帝王蟹消费旺季，进口帝王蟹新鲜度越好，市场竞争力就越高”。

晚上9点，随着阵阵轰鸣声，一趟满载煤炭的俄籍货运班列驶入珲春铁路口岸。列车停稳后，珲春出入境边防检查站移民管理警察打着手电，弯腰、半蹲、查底不放过一个角落，仅20分钟就完成了入境列车的查验。

“通关提前1分钟，对我们企业都是莫大帮助。今年我们代理的中欧班列货物运量增加了20%。”珲春

宝利通国际货运代理有限公司经理朱翔军说，高效率的通关帮助他们节约了时间成本和仓储成本，提升了货物周转率。

珲春出入境边防检查站执勤二队副队长关宇说，他们不断提升查验效率，优化通关体验，与联检单位协调服务机制，全力保障铁路口岸实行“7天×24小时”全天候通关。今年以来，该站共查验中俄货运班列600余列次，跨境货物达100余万吨。(马洪超)

我国外贸出口“新三样”如何更好走向海外

■ 本报记者 王曼

表示，在新能源革命、绿色革命和数字革命的时代背景下，全球对新能源产品需求增加，与此同时，我国不断提升供给能力，改革开放40多年来，中国企业厚积薄发，紧紧把握住了新能源革命的风口，并在新能源产业中崭露头角，助力我国外贸稳量提质。加之中国超大规模市场对新能源革命、绿色革命和数字革命的新产品、新业态、新产业的带动作用非常显著，未来我国外贸领域将会有更多新优势产业走向海外。

民营企业表现亮眼。一季度，民营企业、外商投资企业、国有企业等经营主体出口“新三样”都实现了快速增长，增速分别达到79.3%、40.9%和121.9%。其中，民营企业占“新三样”出口总值的65.4%，比重较去年同期提升4.5个百分点，高于民营企业占出口总值的比重。

在中国农业大学国际经济研究所所长、教授李春顶看来，“新三样”出口发展迅猛得益于几方面因素：我国技术创新能力、市场竞争力不断提升，生产出的产品质量也在不断提高，同时具有一定的价格优势；在全球推动可持续发展目

标实现的过程中，海外市场对锂电池、太阳能等环保产品的需求不断攀升，以及疫情之后，各国的相关需求不断提升；近年来，我国外贸高质量发展政策的落实，推动外贸出口产业转型升级，推动自贸试验区 and 自由贸易港建设，面向全球构建高标准自由贸易区网络，这些都为外贸“新三样”出口创造了良好的条件。

“作为增长新动能，‘新三样’产品体现了中国出口质的有效提升和量的合理增长，也为全球绿色低碳转型作出了中国的积极贡献。”海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良表示。

不过，“新三样”发展也面临一些挑战，目前在各个主要国家市场的渗透率仍然较低。张燕生说，我国的技术水平、应用技术研究、开发实验研究，与发达国家相比还存在差距，部分关键零部件依赖进口。

张燕生说，可在创新、人才和金融方面下功夫。国务院办公厅日前发布的《关于推动外贸稳规模优结构的意见》指出，要培育汽车出口优势。各地方、商协会组织汽车企业

与航运企业进行直客对接，引导汽车企业与航运企业签订中长期协议。鼓励中资银行及其境外机构在依法合规、风险可控前提下，创新金融产品和服务，为汽车企业在海外提供金融支持。各地方进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力。

商务部研究院区域经济合作研究中心主任张建平建议，鼓励企业创新的金融政策、财税政策、产业政

策要形成合力和系统性支持，鼓励商协会组织在企业、高校和科研院所的科研成果转化方面发挥积极作用；要为行业中的企业创新提供更多的公共研发平台；要加大对管理人才、研发队伍和职业技术工人教育培养的激励和投入。

“关键是要提高‘新三样’产品的竞争力和质量；同时，构建有利于出口的外贸合作机制。”李春顶表示，未来，我国“新三样”有望继续领跑外贸出口。



浙江省金华新能源汽车小镇零跑汽车智能工厂车间。(中新社发 胡肖飞 摄)