

# 做强服务贸易 提升外贸竞争力

■ 张凡

2023年服贸会的脚步越来越近了,这使得服务贸易的话题热度也日益上升。数据显示,2022年服务进出口总额近6万亿元人民币,同比增长12.9%,规模创历史新高,连续第九年位居全球第二。今年上半年,我国服务贸易继续保持增长态势,服务进出口总额达3.1万亿元人民币,同比增长8.5%,其中知识密集型服务贸易同比增长12.3%,占服务贸易总额的比重提升至43.5%,服务贸易发展的质量和竞争力进一步提升。在世界经济发展面临不确定性、外需不足的当下,服务贸易的增长为我国外贸应对各类挑战筑牢了根基。

时至今日,全球贸易已经呈现出分工越来越细致且依靠各国协作来发展的产业链、供应链网络。这不仅体现在货物贸易结构上,即70%甚至更高比重的货物贸易商品是中间品,而且也体现在服务领域。得益于数字技术的快速发展,全球服务领域的分工协作日益便捷,服务贸易规模迅速扩大,其产业链供应链网络也越来越完善。最重要的是,随着服务业与制造业融合程度日益加深,服务贸易与货物贸易发展也呈现出互相促进的格局。因此,提升外贸竞争力除了需要着力于制造业本身的转型升级,

做强服务贸易这一路径也不能忽视,从而以服务贸易带动货物贸易,形成良性循环。

从提升我国制造业出口竞争力的角度来看,服务贸易的发力方向主要是做强生产性服务业出口。首先,我国生产性服务业占GDP的比重偏低,增加值占GDP的15%左右。但是发达国家,如美国,其服务业中生产性服务业占比达到65%,对整个GDP的贡献率达到50%。其次,在我国的服务贸易当中,以生产性服务出口为主的知识密集型服务出口占比也较低。去年,服务贸易出口额达28522.4亿元,知识密集型服务出口为14160.8亿元,占比在50%左右。

我国服务业及服务贸易呈现出的这“两低”现象,并不是我们推动外贸高质量发展所希望看到的。因为从相当多的经验来看,生产性服务业越发达则制造业产品附加值越高,制造业产品附加值越高则外贸竞争力越强。据世行《制造导向发展的未来》报告的数据显示,发达国家产品的最终价格中,制造环节增值占比不到40%,服务环节增值约占60%。因此,若要改善“两低”现象,需要从以下两个方面着手:

其一,推动更多制造业企业向

服务型制造业企业转型。制造业领军型企业大多已成功转型为服务型制造。在数字技术赋能制造业已经司空见惯的当下,将服务融入供应链,融入设计研发、生产制造、售后服务等全流程变得更加简便和可行。数据显示,服务业务收入已占世界500强中制造业企业总收入的25%,20%的跨国制造企业的服务业务收入超过总收入的50%。目前,我国也有诸如华为、TCL、海信、陕鼓等企业,在全球布局产能、扩大中间品贸易的同时,也实现了服务化转型。这些企业既提升了自身竞争力,也为我国提升出口附加值贡献了力量。

这是有众多案例可遵循、借鉴的做法,只要更多龙头企业认真学习借鉴,完成服务化的转型升级并不是难事。对中小企业而言,则要以开放的心态积极融入龙头企业所构建的产业生态,用好龙头企业提供的服务,则可以较为顺利地用好价值链的溢出效应,惠及自身发展。这样来看,只要龙头企业 and 中小企业齐心协力,我国外贸出口附加值的持续提升也会成为水到渠成之事。

其二,推动服务业对外开放,特别是推动生产性服务业开放,形成具有活力和竞争力的国内大市场。

近年来,中国企业的全球化、国际化步伐进一步加快,这让许多服务型企业看到商机,纷纷布局中国。因此,我们在积极鼓励企业坚定地走全球化、国际化的道路之外,还要依靠国家服务业扩大开放综合示范区、自贸试验区等开放平台,降低准入门槛,推动出台全国版和自贸试验区版跨境服务贸易负面清单,初步形成中国跨境服务贸易梯度开放的制度体系,打造市场化、法治化、国际化营商环境,让服务业外资企业来华投资兴业越来越方便。特别是需要吸引研发创新、物流配送、检验检测、金融服务、售后服务、环保服务、数字经济、品牌服务等领域的外资企业来华发展,为我国制造业转型升级提供助力。

尽管当下国际环境错综复杂,我国外贸发展面临较大的压力,但由于我国大数据、云计算、物联网和人工智能等技术快速发展,加快了服务贸易数字化转型的步伐,让我国服务贸易发展仍然面临着难得的机遇。为此,在政府机构的层面,不仅要鼓励企业积极进行数字化转型,更要推动制度型开放,为我国服务贸易依托数字化做大做强提供良好的环境,进而促进我国外贸实现高质量发展。

## 企业瞭望哨

随着金砖国家领导人第十五次会晤在南非举办,南非这个彩虹之国和非洲这片充满希望的大陆再次吸引了中国企业的目光。数据显示,中非贸易总额累计超2万亿美元,中国始终保持非洲第一大贸易伙伴国地位。中国企业在非新签承包工程合同额超7000亿美元,完成营业额超4000亿美元;中国对非直接投资流量累计超300亿美元,已成为非洲第四大投资来源国。

正是看到有这样前途的发展潜力,由中国人建立的FRD海外仓抢抓机遇,积极拓展市场,为更多中国货物行销非洲提供保障。据了解,FRD海外仓于2018年在南非约翰内斯堡成立,针对南非及周边国家农业、畜牧业设备市场需求做好定位,拓展建立营销渠道,引导国内相关行业企业在南非等非非洲国家立足。目前,FRD公司所属的海外仓已经支持山东省省级重点跨境公共海外仓单位。

“通过主动承接政府产能转移和企业产品出海,FRD海外仓形成了以政府主导政策创新、企业储备出口商品、海外仓释放商业订单的外贸生态圈。”谈及海外仓的建设运营的相关措施,FRD公司总经理王广达总结为以下四个方面:

一是强化展会服务拓市场。组织企业出境参展,鼓励企业抢抓“一带一路”建设机遇,开拓国内国际两个市场,积极对接报关、物流等部门,保障参展设备的及时装运出境,保障参展货物的属地进口清关等。

王广达介绍说,除以上措施之外,还充分利用海外仓平台邀约合作商做足展前产品宣传,开展了“三保”系列服务:一保出口企业,支持企业利用海外仓属地成熟市场拓展产品销售,快速进入销售渠道资金回笼;二保行业人群,组织属地合作客商相约展会现场与会后的海外仓邀约对接,为出海企业提供更多展销机会,海外仓2018年至2023年每年自办产品对接会100余场,目前已累计展示400家企业产品,与会客商累计6500余人;三保出海企业产品平台集中线上展销,形成线上线下相结合的模式,2022年按照山东省商务厅要求,已建设了“山东品牌商品展销中心”。

二是打造具有韧性的供应链产业链。2020年新冠疫情肆虐全球,外贸领域供应链受阻,企业履约能力不足的现象频频出现,这导致各行业采购单骤减,国内企业面临出口困难。海外仓发挥自主优势,协调各方资源保障国内合作企业货物正常出口,减少因疫情带来的各项损失,同时确保了海外仓的正常供应。

例如,疫情以来,天价海运导致企业出口成本激增,为冲抵高价海运,FRD海外仓联合50家人仓企业,将出口货物进行分解以增加集装箱内装总量,从而合理分摊高额的海运费,待货物运抵海外仓后,再由技术人员进行组装。“这既摊薄了运费,也促进了当地员工生产技术的成熟。在让企业克服疫情影响的同时,也助力海外仓实现了从商品仓储到生产再到延伸产业链的转型。这大大提升了中国企业的履约能力。”王广达说,正因为疫情期间树立的好口碑,FRD品牌效应得到很好的提升。

三是进一步融入属地商业圈。目前,FRD海外仓已经吸引50多家企业入驻,先后带动南非全国2000多人就业。正因为有了疫情期间所积攒的生产经验,FRD海外仓在2022年购置了1000亩土地,用于建设产业园,以满足海外仓企业产业链扩容需求,更好服务出海企业。

四是打造持久品牌,进一步拓展市场。“品牌是一个企业的灵魂,海外仓持续强化品牌建设,更好地发挥品牌效应,是增强企业核心竞争力、推动海外仓高质量发展的必然选择。”王广达说,FRD海外仓厚植南非土壤,将品牌意识融入到生产、管理实践中来,持续加大营销力度,不断提升品牌内在价值,“一批竞争力强、品牌附加值高的拳头产品在非洲市场实现逆袭,无论是产品的价格、样式,还是配件供应、售后等服务,都体现了FRD制造的价值,让越来越多的非洲民众喜欢中国制造。”

“通过多年的耕耘,我们已扎根非洲,成为企业开拓非洲市场的驿站。未来我们在服务企业‘走出去’的同时,还希望将南非的优势企业‘引进来。”王广达说,在去年的金砖峰会期间,中国和南非企业共签署近22亿美元的多项贸易协议,FRD海外仓将以此次峰会签约活动为契机,深度发挥属地优势,进一步拓展与南非政府和企业的交流与务实合作,扩大FRD海外仓品牌化影响力,为助力两国经贸合作贡献更多的力量。

## FRD海外仓:优质服务助中国货物行销非洲

■ 本报记者 张凡

## 国际商情

### 新一代自贸协定 助越南进出口增长

据越通社报道,越南工贸部日前发布了2022年各部门和地方对全面与进步跨太平洋伙伴关系协定(CPTPP)、越欧自贸协定(EVFTA)、越英自贸协定(UKVFTA)落实情况的报告,报告显示,新一代自贸协定正对越南的进出口与招商引资产生积极影响。具体而言,得益于CPTPP,2022年,越南同协定所有成员的贸易额达1045亿美元,同比增长14.3%。在EVFTA下,2022年,越南同欧盟各成员的贸易额达622.4亿美元,同比增长9.2%。在UKVFTA下,2022年,越英贸易额达68亿美元,同比增长3.3%。报道指出,目前,越南已签署并实施19项自贸协定,为提升越南品牌在国际市场的知名度和影响力做出了积极贡献。

### 中老铁路促 泰国榴莲对华出口激增

据曼谷邮报报道,受益于更短的运输时间和自由贸易协定优势,今年前五个月,泰国通过中老铁路对中国出口榴莲增长365%。泰商业部贸易谈判司司长奥拉蒙日前表示,中老铁路为泰国产品进入中国市场带来机遇,因为它将运输时间从原来两天的公路运输时间大大缩短至不到15小时。自2021年12月中老铁路开通以来,泰国对中国的水果出口大幅增加,通过与老挝接壤的东北部边贸港廊开府的出口额在2022年达到19.6亿泰铢(5500万美元),相比2021年的9041万泰铢(255万美元)实现大幅跃升。她还指出,泰国水果和其他货物可以利用中国与东盟的自由贸易区和区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)的特权。

### 罗马尼亚 服务贸易进出口增长

据驻罗马尼亚大使馆经济商务处消息,罗马尼亚国家银行(BNR)公布的初步数据显示,今年上半年,罗服务贸易进出口总额为315.6亿欧元,同比增长11.6%。其中,出口额194.1亿欧元,同比增长14.7%;进口额121.5亿欧元,同比增长6.9%;服务贸易顺差72.6亿欧元,同比增长30.4%。分行业来看,服务贸易进出口额较高的行业包括交通运输服务,进出口额为75.7亿欧元,同比增长8.1%,占服务贸易总额的24%;其他商业服务,进出口额70.7亿欧元,同比增长9.8%,占服务贸易总额的22.4%;通信、计算机和信息服务,进出口额为70.3亿欧元,同比增长15.9%,占服务贸易总额的22.3%。(本报编辑部综合整理)



浙江省湖州市南浔区练市镇森赫电梯股份有限公司近年来坚持技术创新和产业转型升级,针对非洲市场研发适配电梯产品,目前与南非、埃及、坦桑尼亚等国都有业务往来,年出口额增幅在20%左右。图为该企业的工人们正加紧赶制一批发往非洲的电梯订单。

中新社发 陆志鹏 摄

## 美经济学家:美国可能最终无法实现减少对中国供应链的依赖

本报讯 据彭博社当地时间8月26日报道称,美国两位经济学家最近发表的一份报告认为,美国可能最终无法实现减少对中国供应链的依赖,中国仍然嵌入在美国供应链中。虽然美国减少了从中国的直接进口,但是产业链在中国、越南、墨西哥之间重新分配,美国与中国间接的供应链联系仍然完好,甚至有所加强。

上述报告显示,2017年中国在美国进口中的比例达到了历史巅峰的21.6%,随着美国政府实施一系列贸易限制措施,到2022年这一比

例已降至16.5%。美国的供应链正在发生大重组,从中国的直接进口正在减少,低成本地区(主要是越南)和近岸外包地区(主要是墨西哥)的进口份额在不断增加。

报告认为,这种“大转移”反映的是美国政府的政策结果。2018年特朗普政府发起贸易争端,对几乎所有中国商品加征关税。继任的拜登政府保持了关税政策,使得众多美国公司宁愿承担产业链重新配置的成本,开始将进口转向了中国之外的国家。与此同时,美国政府官员则一直在鼓励友岸外包,

以降低供应链风险。拜登政府甚至在《削减通胀法案》《芯片与科学法案》中提供巨额补贴,有望重塑美国供应链的生产 and 采购决策。

然而,中国在美国进口中的份额下降,并不是美国全球供应链的全貌。越南和墨西哥向美国的出口在增加,同时中国对越南和墨西哥的出口和投资也在增加。几个因素联系在一起更能反映事情的全部。

报告显示,美国与越南、墨西哥的贸易联系越来越紧密,近四分之一的越南出口和近8成的墨西哥出口来到了美国。但与此同时,越南、

墨西哥与中国的贸易也在与日俱增。1994年来自中国的商品占越南进口的9%,2010年这一比例已飙升到26%,到2022年更是达到了40%。2017年以来的5年间,美国在越南的进口比例中有所增长,但是中国增长得更快。

对于墨西哥,直接从中国的进口比例从1994年的1%增长到2020年的15%,再到2022年的22%。相反,墨西哥从美国进口的比例已从1994年的69%下降到2022年的44%。在过去的五年间,中国是墨西哥进口份额增长最多的国家。

报告认为,虽然中国在美国进口中份额下降了,但是中国加强了与越南和墨西哥的贸易和投资,这意味着美国可能通过这些第三国家的贸易和供应链与中国保持着间接联系。一些趋势表明美国与中国的间接供应链仍然完好无损,在某些方面,通过与越南和墨西哥,这些间接联系还在加强。报告指出,如果中国企业向这些国家出口零部件,然后组装成最终产品并运往美国,中国最终将继续成为美国供应链上游的重要参与者。

(毛雯)

## 数字化精准表达促港口大宗商品贸易高效联动

■ 本报记者 马晓明

2023青岛·黄河流域陆海联动高质量发展研讨会8月26日举行,研讨会上集中对外发布了《国际航运枢纽发展指数报告(2023)》《新华·山东港口大宗商品指数年度运行报告(2023)》《RCEP海运贸易指数报告(2023)》。与会专家认为,以指数形式对港口大宗商品贸易进行数字化精准表达,能够让港口航运、大宗商品和贸易高效联动,持续为全球产业链供应链物通提供有效信息。

《国际航运枢纽发展指数报告(2023)》是继“新华·波罗的海国际航运中心发展指数”之后,中国经济信息社聚焦航运枢纽能力要素,面向全球推出的又一世界级港航评价指数,旨在引导枢纽港口群有序合作,协同发展,凸显航运枢纽软联通能力。

国际航运枢纽发展指数报告以2022年度为观察期,从枢纽基础设施能力、运营服务水平、网络连通能力、绿色智慧水平和腹地经济活力等5项一级指标和17项二级指标进行评价。从结果看,新加坡港、上海港、宁波舟山港与鹿特丹港等港口作为以集装箱干线业务为主的国际干线枢纽,在枢纽基建、运营服务、网络连通、绿色智慧与腹地活力等指标项上均处于领先地位;相较之下,区域综合型枢纽服务所在区域商品贸易与供应链发展,排名靠前的港口更具有区域化服务特色,包括广州港、安特卫普-布鲁日港、天津港等综合性港口,其中RCEP区域港口排名较为靠前。

报告还顺应国内外区域港口资源整合与“集群化”发展趋势,增加国际航运枢纽港口群的发展评价。

从综合评价结果看,上海港与宁波舟山港所在的长三角港口群与香港港、深圳港、广州港所在的粤港澳大湾区港口群处于领先地位,环渤海湾山东港口群和京津冀港口群亦具有较强的国际竞争力。

新华·山东港口大宗商品指数由中国经济信息社联合山东省港口集团共同发布,2021年首次发布后不断升级完善,形成了价格指数、库存指数和进出港指数综合体系。2023年指数再度扩容,新增硫磺现货交易价格指数和石油现货交易价格指数的发展。此次扩容后,指数体系包括原油、铁矿石、焦炭、钢铁、热轧C料、硫磺现货交易和石油现货交易七只价格指数,以及铁矿石库存、焦炭库存、铁矿石进出口、焦炭进出口、焦炭出港六只物量指数。

根据规划,发布单位未来还将继续发布石油库存指数。这是立足山东港口优势货种,以港口大宗商品信息化建设为抓手,增强全球资源配置效率的重要探索,旨在真实反映港口大宗商品市场波动趋势,为港口贸易活动提供价值基准和有效参考,全面提升国内外大宗商品价格监测分析和预测预警能力。

《RCEP海运贸易指数报告(2023)》以RCEP除老挝之外的14个成员国为研究对象,选取集装箱货物、铁矿石、煤炭、成品油、LNG、汽车六大类货物作为分析对象,从总体贸易额、海运贸易量两个维度反映RCEP海运贸易的年度发展趋势。指数报告显示,2022年RCEP海运贸易指数为101.4,已连续两年超过2019年基准值,RCEP海运贸易

额占全球份额呈上升趋势,RCEP集装箱海运贸易量占全球份额明显提升。

报告同时认为,2022年RCEP海运贸易指数较上年度下跌0.2点,这与全球海运贸易量下滑趋势一致。报告预计,随着今年上半年RCEP协议对15个签署国全面生效,2023年RCEP成员国间海运贸易总体形势将好于全球贸易形势。

2022年海运贸易占全球贸易总量的85%,是全球贸易的主要运输方式。“港口是传统要素和数据创新要素流动的双重枢纽节点,指数是数据创新要素赋能传统要素的战略抓手,可以在发现资源、联接资源、配置资源、影响资源、创造资源中,为全球产业链供应链物通提供有效信息。”中国经济信息社指数事业部主任曹忠说。