

石油美元根基松动,石油人民币还远吗？

■ 张凡

“我认为用人民币定价石油的时代即将到来,一旦沙特接受,那么石油市场其他国家也会仿效。”近日,高频经济信息社首席经济学家兼常务董事卡尔·温伯格的这句话再次引燃了石油人民币的话题。此前,有统计数据 displays 中国的石油日净进口量达到了 630 万桶,超过了美国的 624 万桶。温伯格认为,一旦取代美国成为“地球上最大的石油进口国”,中国将成为石油需求市场最重要的主导力量。

温伯格所言并不是危言耸听,近年来,一些见诸报端的消息已经证明,石油美元的根基正在逐渐松动。俄罗斯和中国都在加紧开采、获取黄金,并在进行石油交易时创造了无美元环境,以防美元崩溃。然而,这并不是产油国家第一个“抛弃”美元的案例。今年 9 月份,委内瑞拉就宣布了弃用美元,提出用一篮子货币系统来结算原油和其他产品的国际贸易,并使用人民币作为原油计价货币。另外,随着中国石油公司欲购收购沙特阿美石油公司 5% 股份的消息被媒体报道,预示着中国与沙特的石油贸易往来将越来越密切。

回首过往,石油美元体系的建立与布雷顿森林体系的崩溃有所关联。当时,美国与沙特达成一项协议,美国以与沙特所有的石油交易都用美元结算为条件,同意为沙特提供军火和保护。由于沙特是 OPEC 中最大的产油国和全球最大的石油出口国,所以很多国家也开始用美元进行石油交易结算。由此,石油美元体

中国轨道交通装备：从“中国制造”到“中国方案”

■ 李彦国

美国历史最悠久的地铁线路上,很快将出现“中国造”地铁列车的身影。

由中车长客股份公司研制的首批美国波士顿橙线地铁火车 16 日在长春下线。美国中车麻省公司副总裁贾波当日接受记者采访时表示,未来的美国市场将不仅有中国制造的产品,也会获得更多的“中国经验”和“中国技术”。

轨道交通装备堪称一张亮丽的“中国名片”。早在 1995 年,中国轨道交通装备企业就迈出了“走出去”的步伐,获得了首个出口项目——伊朗德黑兰地铁列车建造项目。之后历经多年发展,在亚洲、非洲、南美、北美,“中国造”轨道交通客车赢得了越来越多的订单。

以占据中国国内城市轨道交通客车市场 40% 以上份额的中车长客为例,该公司产品已出口至澳大利亚、新西兰、巴西、阿根廷、泰国、沙特、伊朗、新加坡、埃塞俄比亚等 20 多个国家和中国香港地区,出口车数量累计超 8000 辆,创汇超 80 亿美元。

相较以前,这家企业在 2014 年中标的 284 列波士顿红线和橙线地铁项目具有特殊的意义,不仅使中国制造的地铁列车得以进入美国,而且在世界高端市场实现了从“走出去”到“留下来”的转变。

2015 年 9 月,中国中车在美国投资兴建的第一个制造基地中车春田工厂在马萨诸塞州春田市正式动工,波士顿地铁后续车辆将在这里实现本土化。

占地 40 英亩的中车春田工厂,成为中国轨道交通设备制造商在发达国家建立的第一个工厂。据中车官方资料显示,春田工厂可为当地提供 150 个就业机会,能够完成车辆总装配、转向架装配、试验和售后等工作。

建厂之外,中车长客已于今年设立了研发美国分中心,承担前沿技术研究、美国标准体系的建立及认证、对北美地区项目进行跟踪、研发及后期的技术支持等工作。

贾波直言,中国轨道交通设备受美国铁路市场青睐的原因之一,是中国企业能够在充分调研的基础上,为客户提供切实可行的“中国方案”。“中国轨道交通企业拥有多年的研发、制造经验,掌握了轨道交通装备的核心技术,能够满足客户多样化的需求。”

中车长客股份公司董事长王润表示,在“走出去”过程中,企业不仅培养了国内外的专业合作伙伴,也锻炼出了一大批优秀的技术、商务、质量等专业人才,为后续项目执行、企业迈向跨国经营奠定了基础。

系开始确立。从这里也可以看出,沙特使用人民币进行石油交易的重要性。美元现在之所以仍然是世界储备货币,主要原因之一是它在与黄金脱钩后,又与石油贸易密不可分。难怪美前国务卿基辛格曾经狂妄地说道:“如果你控制了石油,你就控制住了所有国家。如果你控制了粮食,你就控制住了所有的人。如果你控制了货币,你就控制住了整个世界。”

然而,随着时间的推移,石油美元在当今的国际经济形势下,逐步表现出一些不适应,这被专家学者们称为“三方困局”:

对于沙特、伊朗、俄罗斯等石油出口国来说,石油出口是重要经济来源,而美元的波动对金融系统的安全稳定造成威胁。此外,美国对其实行的经济制裁也威胁国家安全。因此,石油美元这个一元化体系成了众多

石油出口国的枷锁,各国在石油贸易方面去美元化需求一直在上升。

对于正在实施人民币国际化的中国来说,石油美元的单一性限制了人民币的国际化发展空间。目前,人民币国际化的动力正在由制造业的跨境贸易转换为资本输出、储备货币、大宗商品计价结算。人民币对石油的计价结算处于其中的核心地位,一旦取得成果,则“落一子而盘活全局”。

对于目前在新兴市场引领下正缓慢复苏的全球经济而言,石油美元与这一复苏进程存在内生矛盾,对复苏进程带来潜在风险。

随着中俄、中沙的石油合作越来越密切,美沙石油贸易关系也从合作转为竞争,预示着近年来的世界原油贸易的主线正从美国与沙特转移到中国与俄罗斯、中国与沙特,

新的“石油货币”走向也越来越清晰。虽然石油人民币体系还未建立,但可以肯定的是,这一体系并非是与美元争夺货币霸权,而是为了创造一种石油人民币、石油美元、石油欧元等多元共存的体系,为全球石油贸易提供公平竞争、自由选择计价和结算基准的新环境。

建立石油人民币体系,不仅可以助推人民币国际化进程,还可以实现各方互利共赢,为世界经济发展作出贡献。但这并不是一蹴而就的事情,中国除了需要在金融改革方面下大力气之外,“石油美元”关乎美国核心利益,中国与产油国若贸然放弃使用美元进行石油交易结算,有可能遭到美国的打击报复。因此,工银国际首席经济学家程实、高级经济学家钱智俊发布研报分析表示,对石油人民币的发展前景应持谨慎乐观态度。



黑河港今年抓住东三省煤炭供应紧张的时机,主动帮助客户联系俄罗斯煤炭供应商,跟踪全物流流程,提供全方位服务,促成了俄罗斯煤炭的进口。虽然封江在即,时间紧迫难有较大突破,但该港打通俄煤进口各环节,为今后黑河口岸实现大批量进口、形成港口主要货源奠定了基础。

中新社发 黑河张辉 摄

中国电商在俄罗斯爆红的双赢逻辑

■ 廖冰清

国人对网购和海淘的热衷有目共睹,北方邻国俄罗斯海淘风潮同样强劲。日前,阿里巴巴集团的天猫商城开始在俄罗斯试运行,可以预见,战斗民族的“买买买”形势即将升级。

事实上,这一趋势在近年来日益明显。家住在俄罗斯西部下诺夫哥罗德市的 22 岁女生玛丽亚·奇萨科娃就是一个生动案例。自从 3 年前接触到素有“国际版淘宝”之称的阿里巴巴全球速卖通,奇萨科娃就走上了海淘之路。现在,她每个月至少网购一次,服装、配饰、电子产品……几乎什么都买,俨然已是网购达人。她还把网站介绍给了亲朋好友,很快,价廉物美的中国商品以及网购的极大便利使亲友们都成了“海淘粉”。

奇萨科娃的海淘经历只是万千俄罗斯海淘党中的一个缩影。数据显示,2016 年,速卖通在俄罗斯的用户超过 2220 万,仅“双 11”这一天就收到 2000 万笔俄罗斯客户的订单,同比增长 85%,占阿里巴巴海外“双 11”订单总量的 60%。目前,速卖通已超过易贝和亚马逊,在俄电商平台中占据最高市场份额,是最受俄罗斯

人欢迎的海淘平台。

据俄罗斯《生意人报》报道,90% 的俄罗斯人从国外网购商品都是通过速卖通等中国跨境电商平台来完成的。除速卖通之外,还有不少中国跨境电商也在积极开拓俄罗斯市场。

以速卖通为代表的中国跨境电商在俄罗斯如此受到青睐,背后有许多原因。首先,这得益于对俄罗斯网购市场前景的准确认识。俄罗斯人口过亿,互联网用户数量在欧洲国家排名第一,坚实的用户基础造就了强大的网购消费市场潜力。据俄罗斯电商企业协会预计,2017 年俄罗斯电商市场营业额将达 1.15 万亿卢布(约合 197.4 亿美元),跨境电商营业额将增至 4200 亿卢布(约合 72.08 亿美元)。

精准把握时机深耕市场也是一大重要因素。比如,速卖通早在 2012 年便进入俄罗斯,彼时俄罗斯的网购行业仍处于起步阶段,因此也经历了不少起起伏伏,财务亏损时间长达 2 年,之后,公司最终完成从 B2B 到 B2C 的转型,逐渐走上正轨。作为最早开拓俄电商市场的国家之一,中国

产品目前在俄罗斯有相当的群众基础,中国制造占俄罗斯跨境电商产品的一半以上。

当然,中国商品的高性价比是中国电商平台能在俄市场站稳脚跟的根本保障。速卖通俄罗斯业务总经理马克·扎瓦茨基表示,不少俄罗斯买家都会在多家电商平台购物,但在试购速卖通商品后,很快被商品的价格和品质所折服,从而成为它的忠实顾客。

在赚钱的同时,中国跨境电商也为俄罗斯人的生活带来了不少积极的变化。一方面,它提供了更方便且多元的购物选择,帮助塑造俄罗斯民众的新消费习惯。另一方面,招募本地卖家入驻平台带动了俄罗斯中小企业发展和一系列就业机会。此外,海淘市场的扩张也反向推动了俄罗斯仓储物流体系和在线支付体系的建设和完善。这些变化无疑将大大促进俄罗斯电子商务市场的整体发展。

目前俄罗斯线上消费市场仍处于快速成长期,中国跨境电商预计还会继续稳步推进在俄战略布局。

中国贸促会天津培训基地揭牌

本报讯(记者 刘国民) 10 月 17 日,经中国贸促会批准,中国贸促会(中国国际商会)首批地方培训基地之一——天津培训基地正式成立。中国贸促会副会长张伟、天津市贸促会会长赵学鸣等出席揭牌仪式并为培训基地揭牌。

中国贸促会培训中心主任凌凤杰在致辞中表示,中国贸促会联合天津市贸促会开辟了一条集中优势资源、发展培训事业的新路径,打造了一个凝聚系统合力、服务地方政府和企业的新平台。

凌凤杰认为,建立贸促会地方培训基地是贸促系统适应政府职能转变新常态的创造性举措,是统筹系统资源、加强贸促系统建设、推动贸促事业发展的重要支点,也是整合中央与地方优势资源、满足地方企业国际化发展和促进地方外向型经济建设的必然要求,具有重要的战略意义和长远的发展前景。

他说,天津现在形成了以滨海新区现代制造业为主、中心城区高端都市工业和区县特色产业相互补充共同发展的产业空间发展格局,“天津市贸促会是全国贸促系统的排头兵,希望天津培训基地能够借助京津冀协同发展、自由贸易试验区建设等重大机遇和独特优势,积极推进对外贸易投资和商事法律服务领域培训工作,促进贸促系统人才队伍建设”。

据了解,揭牌之前,天津贸促会和中国贸促会培训中心已经进行过多次合作,共同开展过展览培训。天津市贸促会会长赵学鸣致辞说:“希望天津培训基地培养更多人才。”

此前的 9 月 12 日,中国贸促会(中国国际商会)山东(泰安)培训基地揭牌成立。9 月 21 日,中国贸促会(中国国际商会)黑龙江培训基地揭牌成立。

全球车用电池市场六成产品中国造

本报讯 日媒称,在电动汽车的核心部件车用锂离子电池领域,中国厂家可谓独占鳌头。中国政府大力发展电动汽车,中国巨大的内需对中国厂家来说都是重大利好。中国的大电池厂家在该领域正进行巨额投资,相反,日本厂家中只有松下公司孤军奋战。

据《日本经济新闻》10 月 14 日报道,中国大型车用电池厂家宁德时代新能源科技公司提出的中期计划令世界瞠目结舌。该公司宣称,到 2020 年将电池产能增加到 50GWh,而这相当于现在世界总需求的近 2 倍。据荒野经济研究所的调查数据,在车用电池领域,2016 年中国厂家已占据世界市场总份额的六成以上,势力最为强大。居第二位的日本厂家占到两成多一点,而韩国厂家仅占接近一成。

中国政府大力发展电动汽车的政策对中国电池厂家起到强力

支撑作用。中国政府的目标是到 2020 年将新能源车的保有量提高到 500 万辆。中国政府还继英国和法国之后,宣布已开始编制停止产销燃油车的时间表。目前世界电动汽车的销售份额中,电动轿车领域中国占 51%,而其中大部分使用中国国产电池。

报道称,锂离子电池最早由日本人开发,因此在基础性部件领域日本厂家拥有的专利很多,在高效能和安全性兼顾的尖端技术领域,日本厂家依然稍稍领先于世界。在车用电池尖端技术的主战场日美欧市场上,日韩厂家基本上处于垄断地位。不过,中国政府正试图打破这一格局。

报道认为,汽车的竞争力由电池主宰的时代到来了。如果电动汽车要实现普及,那么被视为下一代电池主力的全固态电池的技术进化势在必行。

(肖参)

超 100 艘订单潮！中国民营船企成“弄潮儿”

本报讯 今年以来,散货船市场逐渐回暖带来了一波近年难得一见的订单潮,下半年散货船订单有增无减,仅仅 3 个月订单量已经超过 100 艘,几乎是今年上半年的一倍,而中国船厂无疑是这波散货船订单潮中的最大赢家。

就在不久前,全球散货船新船订单量就达到了 14 艘,中国船厂几乎全部包揽,其中大部分由扬子江船业接获,在这波订单潮中,中国最大民营船企——扬子江船业成为当之无愧的“弄潮儿”。

Intermodal 在近期发布的报告中称,Navibulgar 在扬子江船业下单订造了 6+6 艘 45000 载重吨散货船。另外,日本船东 Lepta Shipping 在扬子江船业下单订造了 1+1 艘 180000 载重吨好望角型散货船,挪威船东 Kumar 还在扬子江船业订造了 2+2 艘 180000 载重吨好望角型散货船。另外,有消息称,阿根廷船东 Interocéan 在扬子江船业下单订造了 1+1 艘

82000 载重吨 Kamsarmax 型散货船,每艘造价约为 2400 万美元。这些散货船将在 2019 年至 2020 年陆续交付。

与此同时,新加坡船东 EasternPacific Shipping 在大连中远川崎下单订造了 2 艘 61000 载重吨 Ultramax 型散货船,每艘造价约为 2400 万美元,预计将在 2019 年交付。

另外,外高桥造船获得了来自福茂集团的 2 艘 180000 载重吨好望角型散货船订单,这 2 艘新船订单原本是福茂集团在外高桥造船的备选订单,新船同样将在 2019 年交付。

今年下半年以来,散货船新船订单量迅速增长。VesselsValue 的统计数据显示,7 月至 9 月,散货船新船订单量达到了 110 艘,几乎是上半年散货船新船订单量 63 艘的两倍,而中国船企显然是这波散货船订单潮的最大受益者。

(宗楠)



在第 122 届广交会上,企业家在展区内会谈。中新社记者 陈骥曼 摄

◆ 连线自贸区

自贸试验区：开放型经济新体制的重要窗口

■ 本报特约评论员 荣民

中国(上海)自由贸易试验区建立四年以来,经过国务院三轮批复,自由贸易试验区建设目前已经形成“1+3+7”的“雁阵”格局。建设自由贸易试验区是在改革进入攻坚期、开放进入新阶段、发展进入新常态的大背景下,党中央、国务院审时度势,从统筹国内国际两个大局的高度作出的重大决策,对推进改革开放和现代化建设具有重要意义。尤其是在外部整体环境不利于贸易投资自由化发展的情况下,大力建设自由贸易试验区,成为自主扩大开放、探索制度创新、服务国家战略、打造改革开放新模式的重要路径。

自贸试验区建设的核心是通过开放倒逼改革,通过营造国际化、法治化的营商环境,实现我国经济从依靠要素红利向依靠制度红利的转变,借助自贸试验区产生的可复制

可推广的经验带动全面改革走向深入。2014 年国务院印发的《关于推广中国(上海)自由贸易试验区可复制改革试点经验的通知》推出了 34 项试点经验。2015 年国务院自由贸易试验区工作部际联席会议在投资、贸易、事中事后监管方面选取了 8 项制度创新性强、市场主体反映好的做法,包括国际贸易“单一窗口”、跨境电商监管新模式、政府智能化监管服务等,并作为“最佳实践案例”印发,供各地借鉴。

四年来,自由贸易试验区建设在推进国际贸易管理和体制转变方面发挥了重要作用,为深化对外贸易管理改革提供了新思路。以贸易便利化为重点,贸易监管制度创新成效明显。口岸管理部门加快实施信息互换、监管互认、执法互助,不断优化“一线放开、二线安全高效管

住”监管模式,积极试点“进境动植物检疫审批负面清单制度”“货物状态分类监管”等。国际贸易“单一窗口”率先上线,各自贸试验区通关效率平均提高约 40%。

以负面清单管理为核心,投资管理制度改革持续深化。自贸试验区深入试点外商投资准入前国民待遇加负面清单管理模式,持续拓展商事登记制度改革,推行企业设立“一口受理”及对外投资合作“一站式”服务。自贸试验区有关外商投资负面清单管理模式的经验具备了复制推广的条件后,国务院提请 2016 年 10 月的第十二届全国人大常委会第二十二次会议审议修改了外资三法及《台湾同胞投资保护法》有关行政审批的规定,将负面清单以外领域外商投资企业设立及变更审批管理方式调整为备案管理。自

贸试验区经验上升为国家立法后,彻底改变了自改革开放以来运行了 30 多年的外商投资“逐案审批”的管理模式,是我国外商投资管理体制的一次重大变革,贯彻了“法无禁止皆可为”法治理念,为外国投资者在华投资创造更加公平、稳定、透明的法律环境。

四年来的实践证明,自由贸易试验区是我国改革开放的试验田,已经成为我国构建开放型经济新体制的重要窗口。

从一开始启动,自由贸易试验区的建设始终将“更加注重法治引领”作为指导原则,落实好习近平总书记对全面深化改革提出的“法治先行”要求,在整个自贸试验区建设过程中高度重视运用法治思维和法治方式,在不断探索中总结提炼成型的经验,不断将可复制可推广的

经验提升为制度建设的内容,落实了确保重大改革都要于法有据的总体要求。自贸试验区为外商投资管理体制的完善提供了宝贵经验,实现了中国外商投资立法在制度设计上的“完美转身”。

围绕习近平总书记提出的“自由贸易试验区建设的核心任务是制度创新”的总要求,四年来,自由贸易试验区在加快政府职能转变、扩大投资领域的开放、推进贸易发展方式转变、深化金融领域的开放创新、完善法制领域方面形成了与国际投资、贸易通行规则相衔接的基本制度框架,聚焦商事制度、贸易监管制度、金融开放创新制度、事中事后监管制度等,率先形成法治化、国际化、便利化的营商环境,加快形成公平、统一、高效的市场环境,为中国全面深化改革提供了“活水”与动力。