

更快捷、更便宜、更环保 如魔术般不可思议

中欧班列 为法企带来新机遇

■ 韩冰 陈益宸

20日上午11时许,一列由法国企业迪卡依集团定制的从中国武汉发车的货运专列冒着淅沥小雨驶入法国北部物流重镇杜尔日的车站。在火车停下的那一刻,人们自发鼓起掌来,热烈的掌声让人完全忘却了冬日的寒冷。

当天,迪卡依物流事务负责人克里斯托弗·迪帕在庆祝仪式上道出了掌声背后的意义。他说,这次在中国“一带一路”倡议下作出的尝试是一次“铁路革命”,为迪卡依这样的法国企业的跨国物流带来了向铁路运输转型的新机遇。

新机遇意味着什么?迪帕总结为三点:更快捷、更便宜、更环保。

更快捷 迪卡依提供的资料显示,这家企业长期主要靠海运将在中国生产的产品运回欧洲销售,传统的物流线路是将货物从武汉运到深圳,装上货船再跨越重洋运到比利时安特卫普或荷兰鹿特丹,清关卸货后,还要在公路运200公里才能到达迪卡依在杜尔日的中央仓库,平均耗时41天。

然而,他们此次定制的从武汉直达杜尔日的货运专列10月28日从武汉出发,一路穿越欧亚大陆,11月17日即到达杜尔日,耗时仅20

天,货物卸下车后距离迪卡依的仓库仅有一公里。

更便宜 迪帕说,单看“铁路”运输的成本的确比海运高,但武汉—杜尔日的直达货运专列节省了约1400公里的公路运输里程,综合成本与海运相比相差无几,甚至会更便宜。

迪卡依的一些员工告诉记者,还应注意的是,中欧班列的运输周期缩短后,可以让迪卡依在欧洲市场更快出货,从而更迅速地获得现金流,这对企业经营来说也是选择铁路运输十分重要的考量因素。

更环保 据迪卡依测算,传统以海运为主的运输方式,每运送一吨货物会排放337千克二氧化碳。用货运专列,每运送一吨货物

仅排放201千克二氧化碳。在重视节能减排的西欧国家,较好的“减排”作用也可成为中欧班列开展国际推广的一张有分量的名片。

迪卡依投身“铁路革命”浪潮可不是一时心血来潮。迪帕告诉记者,在此次定制货运直达专列之前,迪卡依已参与中欧班列的“拼车”业务约两年之久,运输周期一般是26天。

迪帕说,这是迪卡依迈出定制直达货运专列的第一步。未来这一方式将成为迪卡依组织产业链的常规手段之一,会逐步实现每月一班。

杜尔日综合物流平台管理公司总裁克里斯托弗·皮尔希在当天的讲话中透露,迪卡依物流方式的调整也会促进杜尔日的地方经济。资

料显示,迪卡依正计划2019年新建一个可提供60多个就业岗位物流管理平台,主要用于处理从武汉运来的货物。

值得一提的是,在当天活动现场,法国媒体对“一带一路”的热情令人着实吃惊。到场的一些法国知名电视台的记者们不停地向采访对象提问:你怎么看古丝绸之路的复兴?“一带一路”对迪卡依意味着什么?作为同行,记者从他们的问题和眼神中感受到媒体对于了解“一带一路”的渴望。

我感觉,中国这些年越来越开放,为法国电视一台工作达17年的记者塞巴斯蒂安·昂贝尔告诉记者,在我的眼里,“一带一路”就如同魔术一般不可思议!



11月21日,2017中国国际循环经济展览会在北京国家会议中心举行。本届展览会的主题为“新时代开启循环发展新征程”,来自国内外110余家企业参展,展品涵盖工业循环经济、农业循环经济、资源再生利用、再制造、垃圾资源化、绿色设计与绿色制造、节能低碳与清洁生产、循环文化与绿色消费等领域。

中新社发 陈晓根 摄

金融 贸易包 破解中小外贸企业难题

■ 本报记者 孙允广 实习记者 孙强

中国中小企业积极参与“一带一路”沿线国家的贸易活动,成交额不断上涨的同时,也陷入一些实际的困境。近日,渣打银行协同厦门国际商会举办“中国中小企业信心指数企业家高峰论坛”,针对中小企业贸易流通过程中遭遇的困难进行探讨。

据《2017“一带一路”贸易合作大数据报告》显示,2016年中国与“一带一路”沿线国家贸易额占中国贸易总额的1/4多,中国向沿线国家出口自2011年以来整体呈上升趋势,其中中小企业出口额占比保持最高且逐年上升,由2011年的46.6%上升至2016年的58.9%。报告反映,中小企业在对外贸易市场上表现活跃。

然而,中小企业参与对外贸易,实际运营中会面临一些资金流通的难题。据渣打中国华东区总经理庄

滢分析,这些困难包括资金压力大、金融服务不对接、地区风险难把控和汇率波动引起损失等,有时候,一个小困难会使整个业务停滞,困步不前。

报告综合介绍了一些企业在对外贸易合作中遇到的资金结算方面的问题。比如,有商户接到来自中东某国的大订单,要求采取远期信用证结算,但为该订单提供产品的上游供应商要求款到发货,致使该商户在备货阶段面临巨大资金压力;某企业与非洲某国买家商定了一笔价值几百万美金的订单,结算方式为远期信用证,但这家企业在国内合作的银行与非洲银行并没有业务联系,无法提供信用证押汇,一家主营建材生产销售的企业接到一笔来自东南亚某国的订单,买家要求所开具的保函适用于买家所在国的法

律,该企业不了解这一条款会带来怎样的贸易风险;一家中国进口商购买南亚某国的大宗商品,与出口商签订了美元合同,约定6个月后执行,该企业担心其间人民币贬值或美元上涨而增加成本负担。

针对中小企业参与跨国贸易遇到的种种困难,渣打银行提供的解决方案是一套将短期融资、信用证融资、外汇服务加境外网点服务合成的金融“贸易包”服务。

渣打银行长期在亚洲、非洲和中东市场开展国际金融业务,通过了解企业经营现状、对未来的预期、企业信用三个层面对中小企业的生产和发展进行调研,作出综合评估与报告,形成“渣打中国中小企业信心指数(SMEI)”,为相应决策提供参考。该指数的上升或下降,能敏感地反映一定的市场行情。

奔跑吧,中欧班列!

■ 张凡

这边是中欧班列为法国企业带来新机遇,那边是中欧班列(义新欧)开行三周年,累计开行已超6000列。真可谓“火车一开,黄金万两”。这些关于铁路运输新闻的背后,是中欧班列作为推进“一带一路”建设的重要抓手,在加快“一带一路”沿线国家道路联通、贸易畅通、打造利益共同体方面取得了重要的突破。目前,中欧班列的开行呈现出迅猛的发展态势。

回首当年,随着“一带一路”倡议的提出,我国许多城市都开通了中欧班列。起初,各中欧班列处于各自为政的状态,甚至还存在互相竞争的现象。如今,中欧班列统一协调行动,尤其是今年5月,由中国铁路总公司倡议,与重庆、成都、郑州、武汉、苏州、义乌、西安等7家班列平台公司共同发起,成立了中欧班列运输协调委员会,共同协调解决中欧班列发展中面临的问题,不仅解决了各自为政、互相竞争的问题,而且还进一步降低了物流成本,提高了运行品质和效率。这样做的最大好处就是使得“中欧班列”从一个线路简称升格为国家品牌。

正是由于中欧班列的开行,切实满足了沿线国家、地区人民对贸易畅通的需求,使得中欧班列逐渐得到国际认可,取得了多项重要成果,前景更加广阔。我国铁路部门借此深入推进国际合作机制建设,将中欧班列打造成国际物流品牌。今年4月,在中国铁路总公司主导下,中国、白俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、蒙古、波兰、俄罗斯7国铁路部门正式签署了《关于深化中欧班列合作协议》,并将其纳入了一带一路国际合作高峰论坛成果清单。目前,7国已经共同签署了《中欧班列运输联合工作组第一次会议纪要》,这标志着中欧班列国际合作机制的正式建立,为中欧班列持续稳定发展奠定了坚实基础。

还记得当初,各条中欧班列刚刚开行时,媒体报道最多的就是往

返载货不平衡的问题。目前,随着“一带一路”建设的深入推进,丝绸之路经济带沿线更多的商机被发掘出来,加之沿线国家、地区由中国企业投资的产业园区越来越多,中欧班列往返载货不平衡的问题也逐步得到了解决。开行次数越来越多,中欧班列的优势也随之逐渐显现出来,运输时间时间短、价格低廉、安全快捷、绿色环保、受自然环境影响小。因此,不少中外客商开始选择中欧班列运货。

从中国东部城市义乌出发的中欧班列,穿越7500英里到达英国伦敦。这是一带一路“带来机遇的例证”。在“一带一路”高峰论坛上,英国首相特使如此说道。这足以证明中欧班列沿线国家对此条钢铁运输线的重视。中欧班列不仅仅加强了义乌这类城市“世界超市”的地位,还实现了中欧间物品的相互交换、经济同步发展,也在一定程度上解决了中欧贸易不平衡的问题,还满足了沿线百姓的生活,实现了与各国间互联互通,互惠互利。这才是中欧班列蓬勃发展的根本之所在。目前,中欧班列已铺画运行线57条,国内开行城市达到35个,到达欧洲12个国家34个城市。

前不久,经济学家们在辩论关于产业政策的话题时,不知是否注意到,中欧班列从无到有、从最初各自为政到统一协调,从中国倡导到各国共建,其机制愈发成熟。中欧班列不仅打通了欧亚经济大动脉,形成了与国际互联互通的新格局,还成为“一带一路”建设中响当当的品牌。因此,可以毫不忌讳地说,以政府为主导、市场为主体的中欧班列就是产业政策的成果。

两千多年前,东西方客商在悠悠驼铃声中将东西方的不同商品、文化、宗教联系在一起,创造了丝绸之路的繁荣,到了今天,在铁路机车的鸣笛声中,丝路传奇得以续写,中国市场与“一带一路”沿线国家、地区交流的新篇章得以开启。奔跑吧,中欧班列!

中国在全球制造业价值链中地位稳步提升

■ 刘曲

世界知识产权组织11月20日发布最新报告显示,中国在全球制造业价值链中的地位近年来稳步提升,中国企业正逐步跻身于具有高技术附加值的上游生产商之列。

这份报告名为《2017年世界知识产权报告:全球价值链中的无形资产》,通过对咖啡、太阳能电池板及智能手机这3个行业案例的分析,揭示出全球销售的制成品中,有近三分之一的价值源于品牌、设计和技术等“无形资产”。

报告研究重点放在东亚、北美及欧洲这3个供应链关系最紧密的区域,这些区域内的生产模式基本类似,都是高收入的“总部”经济体向中等收入的“工厂”经济体出口高技术附加值的中间产品和服务,由后者完成装配后再出口。

日本、美国、德国长期以来都是“总部”经济体中的领头羊,但这种垂直生产网络近年来发生了巨大改变,尤其表现在中国提供的高技术附加值产品和服务稳步增加,中国

企业正逐步向价值链的上游靠拢。

报告对智能手机行业进行分析后发现,中国手机生产商的技术升级步伐之快令人印象深刻。如华为通过高额研发投入和全球品牌塑造,迅速成为全球高端智能手机主要生产商之一。除华为外,全球智能手机销量前十的品牌中,还有来自中国的小米、OPPO和vivo。

然而,在售价超过400美元的高端手机市场,苹果和三星依然地位牢固,市场份额分别达到57%和25%。在这个细分领域,关键的无形资产包括技术、品牌、软硬件设计。

世界知识产权组织总干事弗朗西斯·高锐说:当今全球价值链中的无形资产将逐渐决定企业的命运和财富。它隐藏在我们所购买产品的外观、感受、功能和整体吸引力中,决定了产品在市场上的成功率。而知识产权是企业维持无形资产竞争优势的手段。

◆连线自贸区

陈健表示:在目前的形势下,中国企业应该着重做好三个方面的工作。第一,加快布局性的对外投资。客观地讲,改革开放到今天,要想继续通过引进外资促发展,一些传统产业的发展空间已经不是很大了,应该有计划地转移到更能促使这些产业发展的国家去。

第二,紧盯产业技术革命的前沿。我们不要总是去承接别人的产业,中国的产业发展已经逐渐走向了中高端,我们应该努力紧盯产业革命技术前沿的领域,并果断投资。第三,就是传统优势企业。建筑业、矿产加工业等企业要做大做强,通过“三去一降一补”,在“一带一路”的总框架下积极开展贸易投资。

中国企业要想在全球获得更多的发展,只有改变思维方式,真正地融入到当地的环境当中。英国48国集团副主席、CCG国际咨询委员会主席Alistair Michie(麦启安)对参与“一带一路”的中外企业提出建议,与此相对的是,很多来到中国的外企也面临很多困难,他们觉得可以把国外的经验照搬到中国市场来,其实这样是行不通的。这些企业可以和中国企业合作,一起走向全球化。

当前,中国经济正处于转型升级的重要阶段,建设自由贸易试验区(以下简称“自贸区”)不仅有助于提振外贸,稳定经济发展,而且还能为中国经济转型升级营造良好的发展环境。

我国目前就是要通过自贸区这个制度创新的试验田,鼓励地方政府大胆探索,将改革红利逐渐释放出来,最终有效弥补区域经济发展不平衡的短板,进而推动中国经济实现转型升级。

不管是对于东部地区还是西部地区,建设自贸区都具有里程碑的意义。对东部地区而言,因其本来就具有地理上的优势,再加上自贸区助力,简直如虎添翼。而对西部地区来讲,因我国东、中、西部地区经济发展不平衡,综合效果可能会逊于东部地区。虽然近年来,随着西部大开发战略的深入推进,诸如贵州、重庆等中西部地区发展迅猛,但与东部沿海地区的差距仍然较

大,尤其是教育、医疗等公共资源以及金融、贸易和发展机会等,仍旧主要集中在东部沿海城市。在我国边远贫困地区,这种差距更加明显。随着中国各地自贸区建设的深入,这种格局即将改变,并且正深刻影响着中国经济的未来。

第一,自贸区是中国经济发展新引擎。30多年前,中国市场经济的第一次大改革出现在深圳特区,而以上海自贸区成立四周年为开端,中国市场经济发生了第二次大改革。其主要标志就是中央赋予了自贸区更大改革自主权,探索建设自由贸易港。笔者认为这是与中国1979年建立深圳特区、2001年加入WTO同等级别的重大改革开放举措。自贸区和自贸港虽只是一字之差,但自贸港却是扎扎实实的一次升级。目前,在世界集装箱港口中转量排名前列的新加坡港、中国香港,均实施自由贸易港政策,吸引了大量集装箱前去中转,从而奠定

了它们世界集装箱中心枢纽的世界地位。

与此同时,伴随着自贸区扩容和升级,中国自贸区创新开放红利将会在更大范围内释放,意味着更大范围的改革即将到来。自贸试验区的扩容,一方面有助于为中国经济稳增长蓄力,为经济持续稳定发展提供有力支撑。另一方面还可以强化东、中、西部地区之间合作,增强联动性。但是,自贸试验区的扩容不能“一刀切”,要结合当地实际情况而定。

第二,自贸区为区域经济补齐要素异常流动短板。当前,区域经济发展的不平衡问题,已经成为分析当前中国经济形势时绕不开的一个话题。因为区域经济发展的不平衡将会带来两种要素的不平衡流动:一是广大中西部地区留不住人才,甚至好不容易留下来的人才,最终也往一线城市流动。二是资金和技术的流失严重。笔者前些年在西

部调研时经常会发现一种现象,即某些西部企业好不容易孵化出来的新产品、积累下的新技术,因为在当地没有市场,所以最后往东部地区流失。当然,资金也会跟着这些项目一同流走。

现在的情况已经变得不同,因为这些地区近年来有了自贸区。当地的经济 development 情况不但良好,而且资本市场发债和上市都比较容易,资本也比较集中,而不再像以前那样随项目流走。相反,通过集中产生出来的溢出效应,已经帮助它们争取到了竞争新优势,如已经有不少重点企业将重点合作区域从东部沿海城市转移到西部地区。当前,西部自贸区极大地推动了西部地区经济发展步入快车道,给整个西部发展带来不可估量的未来,经济腾飞指日可待。

第三,扩容后的自贸区深刻影响着中国经济的未来。分布在中国各地的自贸区“试验田”,已经构筑起

各具优势、各有侧重的对外开放全新格局。它们不仅能够服务于国家战略,肩负起带动周边地区经济发展的担子,而且还有利于形成更多可复制可推广的经验,为在全国范围内深化改革开放进一步探索出新途径,达到推动形成全面开放新格局、提升中国经济全球竞争力的双重目的。

在十九大报告提出探索建设自由贸易港大背景下,如果11个自贸区都升格为自由贸易港,对中国中西部地区经济发展而言,无异于锦上添花,其辐射面积也远远非其他自贸区可比。总体而言,升格为自由贸易港后的中西部自贸区对整个中国经济发展贡献更大、持续更久。因为根据世界经济规律来看,人均GDP过万后经济增速将会逐步放缓,而中西部地区因其经济发展水平不高,所以经济增长潜力更大。

(作者系著名经济学家)