

借跨境电商旺势出海 互联网思维最助力

■ 本报记者 刘国民

“最近的中美贸易摩擦其实对跨境电商来说反而是一件好事，现在国家有关部门更加鼓励跨境电商的发展。”在中国电子商务协会副理事长张云飞看来，当前我国跨境电商发展还遇到了另两个重大机遇。其中一个 是海关和检验检疫部门合并，使得跨境电商在通关、报检便利化方面有很大的进展。另一个是扩大进口以及举办中国国际进口博览会。过去，我国跨境电商业务以出口为主，近几年我国把进口提到和出口同等的位置，对跨境电商来说是非常重要的利好。

“说起中国跨境电商发展的历程，1999年到2008年是萌芽阶段，这一阶段的主要网站包括中国制造网等；第二个阶段是从2008年到2014年；从2014年到现在是第三个阶段。”张云飞介绍，预计2020年跨境电商交易额占进出口总额比重将达到37.6%。

在张云飞印象中，比较有代表性的跨境电商政策包括2012年4月份的《关于组织开展国家电子商

务示范城市电商试点专项通知》和2014年4月份《关于跨境贸易电子商务服务试点网购保税进口模式有关问题的通知》。政策批复郑州、上海、重庆、杭州、宁波、广州、深圳、天津、福州等10个试点城市，将网购保税进口商品视同个人物品，并有配套措施。同时政策强调试点的商品范围应为个人生活的消费品。“试点政策促进跨境电商电子商务的快速发展，培养支付等产业链行业发展，引导消费回流。试点政策下税收更加优惠，跨境电商零售价格与境外价差明显缩小，并且满足消费者个性化需求，不过也存在一定的问题，就是形成了一个政策洼地，跨境电商零售进口的商品已经超过了个人物品的范畴，部分商品采取了拆包手段来避税。”张云飞说。

在张云飞看来，除了上述政策瑕疵，跨境电商发展中还存在一些共性问题。第一，跨境电商监管比较困难，监管主体不明确。在跨境零售模式下一般由电商平台代替个人向通关平台发报

有关数据，一旦出现报关数据和实际物品不一致的情况，监管主体不明确会给监管和业务发展带来阻力。第二，监管过程繁杂，在退货时会遭遇跨区域物流问题，甚至导致各种成本增加，带来监管困难。第三，跨境物流明显滞后。我国跨境物流成本高，效率低，没有形成完整的跨境体系，跨境主体较为分散，缺乏大公司的指导，跨境包裹破损或者丢包的情况比较突出。第四，网上跨境支付系统不完善，由于外汇监管、税收等制度不完善，目前跨境电商一般都是通过第三方支付系统实现结算，但第三方支付存在通关退税等复杂跨境业务问题，制约相关企业跨境支付业务的开展。目前国内金融机构以及支付企业国际化程度较低，还没有得到海外电子商务企业买家的普遍接受。第五，法律法规不健全。跨境电商是商业模式的变革，我国传统贸易方式适用的法律法规已经无法满足跨境电商需要。从

当前跨境电商遇到的法律问题来看，最突出的是商品质量监督和维权问题。

尽管存在这些问题，面向未来，越来越多的企业还是会依靠跨境电商平台走出去。根据上述趋势，张云飞建议企业要高度重视人才建设，他了解到，在跨境电商发展比较快的几个省份，跨境电商人才“奇货可居”，懂得运营的人才大家都在抢着挖。他还建议跨境电商拥抱互联网思维。“很多传统厂商认为做了产品直接摆到网络平台上销售就是跨境电商，实际上把传统产品放在平台上销售不是跨境电商最后的路子，要用互联网思维模式运营才行。比如说传统的商家，开一家店有很多客人进来，他们是什么人，干什么，喜欢什么完全不知道，但通过电商平台完全知道客户以前搜索过什么、喜欢什么、买过什么、退过什么货，这些信息都可以反过来启发企业改进升级自己的产品，开发出消费者更喜爱的产品。”张云飞分析说。

武钢自主研发“淬火轨” 运了800吨到东南亚铺铁路

■ 黄莹

近日记者从武汉钢铁有限公司获悉，武钢打破国外垄断，自主研发出在线余热全长“淬火轨”技术及其生产线。淬火轨是目前强度、硬度最高的钢轨之一。近日，一批800吨淬火轨成功下线，交付印度尼西亚，用于该国铁路建设。

淬火轨主要用于铁路转弯、道岔这些承力较大的部位，以及重载运输上，比普通钢轨硬度高60HB以上，强度高200兆帕，使用寿命高一倍。随着我国铁路运量不断增加，对淬火轨的需求量越来越大。“和普通热轧钢轨比，就好比铅笔里的HB和2B。前者比后者硬度更高、更耐磨。普通钢轨一般用3到5年就要更换，淬火轨可以用5到10年，更换频次少多了，对客货运、物流、贸易影响就小了。”武钢有限条材厂相关负责人介绍说。

包括武钢在内，国内主要有4家企业生产钢轨。不同于普通钢轨，淬火轨对硬度的均匀性、温度的精确性有着极高要求。以前，国内钢企多只能在钢轨端部应用淬火技术，要想在100米长的钢轨上整体应用，做出全长淬火轨，就得引进欧洲、日本等地先进技术和生产线，费用可能高达数亿元。

面对高昂的设备引进及技术指导费用，武钢决定打破技术垄断自主研发。在没有任何参考资料

的条件下，武钢有限条材厂联合技术中心成立项目组，开展小批量试轧试验，从淬火工艺、技术参数、设备功能等方面逐一攻关。不仅快速实现批量生产，还顺利通过了中国铁道科学研究院检验。

2017年9月，武钢自主研发的在线余热全长淬火轨生产线成功投产，可年产40万吨全长淬火重轨。截至目前，已完成合同订单3000余吨，其中多数用于国内煤炭运输重载铁路，其他出口印尼。

在生产出口印尼的800吨淬火轨时，他们曾遇到难题。由于钢轨长度较长，进入热处理机组的时间差导致头部、尾部温度不均，钢轨硬度波动较大。技术人员便尝试使用分段冷却法，通过优化自动淬火程序来提高分段控制的准确性。经过6次试验，问题终于得以解决。从与用户签订技术协议，到产品设计、调试、生产、下线发运，武钢仅用了45天，且产品性能达到了欧洲标准。欧标是国际上最严格的钢轨产品性能标准之一，重轨断面的硬度波动范围要求小于国内标准，对重轨硬度的均匀性要求极高。

武钢有限条材厂相关负责人表示，新生产线的成功开发，进一步提升了武钢有限重轨产品的市场竞争力，希望能借此助力“一带一路”沿线国家基础设施建设。

舟山港综保区 进口肉类指定口岸正式运营

■ 鞠亚诚

日前，舟山港综合保税区管委会与博成(中国)有限公司就博成(中国)有限公司舟山冷链中心项目举行签约仪式，正式租赁运营进口肉类指定口岸。

据悉，该公司主要经营牛肉、乳制品、Omega-3系列食品以及高端进口水产品，掌握Omega-3技术开发与产业化国际先进经验，具有技术、品牌、渠道等优势，日后将利用进口肉类指定口岸及配套资源优势，打造鲜活物流、仓储加工、特色农产品多功能相结合的综合体。

为促成项目落地，舟山海关积极跟进项目对接，向企业宣传自贸

区框架下海关相关创新性政策和便利化做法；并积极解答各个通关流程及要求，陪同企业了解进口肉类检验取样流程，为企业业务开展及项目签约吃下“定心丸”。

舟山港综合保税区进口肉类指定口岸于2017年正式获批，冷链项目规划用地总面积74280平方米，可满足年进口肉类14万吨的查验要求，是浙江省继温州、宁波之后第三个进口肉类指定口岸。此次签约运营，为加快浙江自贸区农产品贸易中心国际高端动物蛋白冷链物流配送基地建设奠定了良好的基础。

◆ 国际商情

博尔铜矿首次向中国出口铜

根据塞尔维亚博尔铜矿公布的数据，过去7个月博尔铜矿已经向外国市场出口17560吨铜及其他金属制品，同比增长25%，外汇收入1.25亿美元。博尔铜矿“铜产品以往出口到克罗地亚、土耳其、保加利亚、德国等。今年7月，该公司首次向中国出口750吨铜。

俄罗斯上半年所收国际邮包中84%来自中国

据俄罗斯卫星网报道，俄罗斯邮政表示，2018年上半年，俄罗斯邮政处理了1.913亿件国际商品邮政包裹，与2017年同期相比增加了30%。今年上半年，俄所收国际邮包中的84%来自中国。同期按照所收到的国际邮包数量计算，电商平台全球速卖通、Joom、Pandoo和eBay位居前列。

乌克兰减少谷物出口 令世界市场价格暴涨6%

据乌克兰记者网消息，乌克兰大幅减少谷物出口的消息令世界市场价格暴涨6%。资料显示，今年上半年乌克兰谷物出口达1860万吨，总额32亿美元，较去年同期减少11.4%。与此同时，世界市场已对乌谷物出口限制作出反应。继乌克兰在市场上透露可能限制出口的模糊消息后，小麦价格跃升至3年来的创纪录水平。在基辅方面澄清其没有计划严格限制并愿意与交易商讨论未来交易的规模后，价格略有下降。

智利确认73种在华有竞争力的农产品

据智利《信使报》报道，智利外交部国际经济关系总局(Direcon)与私营部门举行了一系列会晤，以寻找在中美贸易战背景下智利出口的潜在机会。

Direcon与智利几家农业协会举行会谈，共同研究制定出一份能在中国市场与美国产品竞争的智利农产品清单。清单包含核桃、三文鱼、葡萄干、龙虾、苹果、蓝莓、鳕鱼、猪肉、冷冻草莓、鲜奶酪等73种智利农产品。这份清单是在中国对美国提高关税的基础上制定的。

Direcon双边经济事务司长Felipe Lopeandia指出，有必要分析每种产品是否已经获得进入中国市场所需的卫生等方面许可，如果还没有，应该尽快申请启动相关双边谈判，以尽快获得这些许可。

(本报综合整理)



亚马尔液化气将输送至欧洲和亚洲市场销售，每年将至少有400万吨液化气出口中国市场。图为在俄罗斯萨别塔拍摄的亚马尔输气管道现场。

◆ 连线自贸区

天津自贸区：创新举措落地生花

■ 刘茜 陈建强

天津自贸区已挂牌3周年。截至目前，“金改30条”全部落地，24项措施成效显著，11项措施在全国复制推广。贡献了全市约12%的地区生产总值，四分之一的实际利用外资额，以及三分之一的外贸进出口额。自贸区为推动形成全面开放新格局、促进天津经济高质量发展发挥了积极作用。

“主体好比汽车，越多越好；账户好比高速公路，让汽车一路畅行；资金好比燃料，让汽车能够高速运行；权力好比收费站，越少越好。”中国民生银行天津分行副行长刘通平用这套比喻，向记者介绍了天津自贸区金融改革的点滴。

中飞租融资租赁有限公司是“账户通起来”的直接受益者。该公司为旗下46架飞机各自成立的单机SPV公司，之前需要境外融资时，

每一笔都必须申请外汇额度，过程漫长复杂。在中国人民银行天津分行协助下，中飞租搭建了跨国公司外汇资金集中运营管理平台。“有了这个平台，我们可以一路绿灯地开展境内外外汇资金境内归集、境内外汇资金集中管理等。境内境外账户打通，实现了资金使用效率的最大化。”中飞租工作人员介绍。

刘通平说，截至2017年年底，天津自贸区办理跨境收支1276.2亿美元，占全市跨境收支的24.4%；结售汇504.3亿美元；跨境人民币结算2729.9亿元，占全市跨境人民币收支的41.5%，“自贸区金融创新绿地森林效应逐步形成，改革红利不断显现”。

天津东疆保税港区管委会主任沈蕾介绍，截至今年3月，东疆已注册各类租赁公司2704家，累计注册

资本4590亿元人民币；飞机、国际航运船舶、海工等跨境租赁资产总额达646亿美元。2015年至2017年，东疆租赁飞机交付资产每年实现同比增长35%。

中国人民银行天津分行一位工作人员告诉记者：“我至今还记得，一年前我们接待某家融资租赁公司时，他们脸上惊喜的表情。”此前，该公司已经跑了不少地方，都无法解决物联网项目海外融资难题。而在这里，中国人民银行天津分行、外管局、国税局、发改委等负责人齐聚一堂，为企业提供一站式服务。

服务做加法，审批做减法。如今，外债宏观审慎监管、A类企业货物贸易收入不入待核查账户、直接投资外汇登记下放银行办理等10项政策，已在全国推广实施。浦发银行天津自贸区分行相关负责人

说，对企业而言每一项政策都是重大利好。

东疆保税港区管委会政策研究室副主任刘庆良表示，政府将大幅简化办事流程和审批手续，实行集中统一的行政许可权管理，赋予区域更大的经济自主权，不断完善公共服务。

日前，装载着17个集装箱、共计34辆平行进口汽车的“鸭绿江”轮，从天津港片区出发，运抵曹妃甸综合保税区码头。

“该航线打通了两港之间的海上自由贸易通道。”一位货主说。新航线开通后，外贸进口集装箱可享受自贸区、保税港区和综合保税区多重优惠政策叠加，实现了两港间货物自由流动，在津冀港口之间形成了“境内关外”的互联互通，极大方便了外贸企业开展跨境业务。

促进京津冀协同发展是天津自贸区的一大使命。天津市市长张国清表示，天津将加大自贸区制度创新力度，并会同北京、河北积极申报“京津冀自由贸易易港”项目，为京津冀服务，将其打造成京津冀地区对外开放的平台。

与交通一体化、环保一体化相比，京津冀金融协同发展并非易事，近几年路桥通达、环保改善背后都少不了三地金融机构联合精准投放。

2016年8月，注资规模100亿元的京津冀产业结构调整引导基金在天津自贸区正式设立。

仅农村金融机构领域，三地就有6000余家网点柜面、万余台ATM，全部免收个人客户跨区域存取款、转账手续费。天津农商银行、北京农商银行与河北农信社的客户，都能享受资金跨区域无成本流通。

再不要让太平洋上的货轮急速奔跑了!

■ 张凡

在大连港外徘徊40多天后，来自美国的那艘网红大豆船终于靠岸。媒体报道称，货主在8月13日正式向海关申报大豆进口手续。这再一次证明了贸易战没有赢家的说法：中国海关并没有因为货主是中国企业就免除高达600万美元的进口关税。

中国货主收到大豆并交纳高额关税，除了证明贸易战没有赢家之外，也释放出即使中美贸易战不断升级，中方企业仍要继续与美国企业做生意的积极信号。特朗普也许没有想到，他抡起大棒打下来，中美企业依然是“打断骨头连着筋”。这与中美经贸多年来发展形成的“你中有我，我中有你”的互补格局无不

关系。也就是在过去良好的中美经贸关系背景下，很多中美企业发展成为互相信任、互利共赢的商业伙伴。正如许多情侣遭遇双方父母反对仍然苦心相恋一样，贸易战也会让中美双方企业更加清晰地认识到双方已成为命运共同体的现实。

一方面，中美两国的经济体量足够大，双方又互为重要市场，任何一个企业都不想过对方市场这块蛋糕。就目前而言，中国对美国出口达到5024亿美元，从美国进口1300亿美元，如果贸易战全面升级，这么大的市场规模是“一带一路”沿线国家等新兴市场一时难以替代的。我们可以想象，如果中国企业放弃美国市场，中国外贸将会失去

很大的增长动力，从而影响中国的经济增长。对于美国企业而言，想找到中国这样拥有庞大人口数量、具有巨大消费潜力的市场也并非易事。况且，目前中国正在扩大进口规模，美国企业不想错失时机，站在门外干跺脚。事到如今，中方一直秉持着“以打促和”的理念来进行反制，而美方却在不断升级战事，甚至采取了收紧投资并购审查这样“坚壁清野”的做法，这对双方企业尤其是对大型跨国企业打击甚大。

另一方面，跨国企业往往拥有比较长的产业链，供应商有成千上万家，在很短时间内找到合适并且满意的替代商也并非易事。就以苹果手机为例，苹果公司今年2月公

布的物料清单显示，去年共有748家工厂为苹果公司供货，其中有347家工厂设在中国大陆。苹果若因为贸易战寻找替代供应商，可谓难上加难。手机的零部件还算比较少，而一辆汽车的零部件可达到1万件以上，若要用美国通用这样的汽车厂商短时间内找到合适的替代零部件供应商，那就是一个神话。

因此，面临贸易战时，中美双方企业都心知肚明，这种亲密的伙伴关系不能因为特朗普高筑关税壁垒就此断绝，更不能因为特朗普发动贸易战而反目成仇，哪怕是像网红大豆船的中国货主一样缴纳高额关税。否则，重新建立信任不仅要花费更多的精力，而且即使双方再次合作，也会

像断了弦，“再怎么接，音都不对”。

这次网红大豆船狂奔事件因为中国货主买单而告一段落，但此事带来的思考未必进得了特朗普的耳朵。有媒体报道称，随着贸易战的不断升级，越来越多的商品被纳入征收关税名单，太平洋上越来越多的货船会开启“加速奔跑”模式，他们的目的很明确：要赶在中美新一轮关税正式征收前到港清关。这些经历过大风大浪的船长和水手们想必不愿再体验那一手看新闻一手掌舵的日子了吧。笔者想，这段时间以来，或许水手们最想对特朗普说的一句话便是：太平洋足够大，容得下中美两个大国。再不要让太平洋上的货轮急速奔跑了!