

改善中东欧基建 强化集散点合作 推广物流新技术

# 渝新欧班列再谋蝶变

■ 本报记者 刘国民

2011年3月19日,首开中欧班列先河的“渝新欧”正式发车,将重庆与沿途的哈萨克斯坦、俄罗斯、波兰和德国等国家紧密连起来。可以说,在一直以向东开放为主的中国,“渝新欧”开辟出东西双向开放的新思路,拓展了中国对外开放的版图。如今,8年过去,这条中国向西直达欧洲的陆路国际贸易大动脉运行效率如何? 3月26日,由四川外国语大学和社会科学文献出版社联合发布的《渝新欧蓝皮书:渝新欧沿线交通物流效率评价报告(2018)》(以下简称《报告》)对此作出了解读。

报告显示:渝新欧是中欧班列大家庭中的优等生。数据显示,2018年中欧班列(重庆)开行1442班,其中去程714班,回程728班,比上一年度提高一倍以上,开行数接近前七年的总和。截止2018年12月底,中欧班列(重庆)已经可以抵达“一带一路”沿线15个国家,境外集散分拨点超过40个。

在《报告》看来,“渝新欧”国际大通道建设在取得很多成绩的同时,也遇到一些有待克服的困难。例如,沿线国家交通物流发展“硬件”水平普遍落后,“渝新欧”途经中亚、俄罗斯、东中欧等国家,其中不少国家信息化程度低,交通运输基

础设施建设滞后。

国家之间铁路标准差异仍较大。“渝新欧”班列路途经国家数量较多,而沿线各国交通物流技术标准存在差异。例如,我国和西欧铁路采用标准的1435毫米轨道,而俄罗斯、中亚等国家铁路采用1520毫米的宽轨,这就导致国家之间交通物流连通性较差。同时受部分国家铁路口岸站换装能力限制,“渝新欧”等中欧班列滞留时间增多,严重制约了整体大通道交通物流效率的提升。平均来看,“渝新欧”班列花费12天到达波兰,但到达德国要花17天,是波兰的马拉舍维奇不完善的基础设施导致了班列的晚点。

贸易结构特点以及班列运价较高海运偏高导致“渝新欧”等中欧班列回程货源一直处于匮乏状态。中欧贸易长期存在逆差(中国顺差,欧盟逆差),该贸易结构特点是导致“渝新欧”等中欧班列回程货源较少的主要原因。而“渝新欧”等中欧班列运输范围的局限性,导致班列运价较高海运偏高也使得中欧班列回程货源不足。目前由我国沿海各主要港口出发经马六甲海峡、苏伊士运河到达地中海沿线国家的海洋运输价格为2000—2500美元/标准箱。“渝新欧”等中欧班列运价虽然降到6000美元/标准箱,但较海运价格

仍偏高不少。但班列运输单程一般在12—18天,比传统海运节省十多天,总运行时间节省1/4。

对此,《报告》建议,应做好区位优势优化选择。只要有效优化“渝新欧”沿线国家交通物流规模,该沿线国家交通物流效率才会明显提升。我国政府交通基础设施帮扶建设的重点应是“中东欧”相关国家,即应在尊重相关国家主权和安全的基础上,鼓励并帮助相关国家加强基础设施建设规划、技术标准体系的对接,优化本国物流产业生产要素配置。沿线各国也应加大交通基础设施建设的投入,提升国家整体交通物流效率。

《报告》还建议做好沿线物流整体优化工作。整合联动发展方式,不仅能够打破国家和产业之间的分割,还能充分利用各国物流业的优势资源,引导物流业生产要素合理流动,同时也能提升“渝新欧”沿线整体交通物流效率水平,这是一种互利共赢的发展模式。第一,优化沿线国家铁路物流中心布局。一方面鼓励并帮助相关国家加快基础设施建设,充分发挥铁路运输的优势,同时要注重双方在枢纽、集散点建设等方面的合作,形成完善的物流交通网络。另一方面鼓励并帮助相关国家加强国际中转型物流节点建

设。第二,加强铁路场站设施设备建设。需要鼓励并帮助相关国家加大铁路场站设施设备建设力度,同时建设具备内陆口岸功能的综合物流园区,以更好地对接“渝新欧”等中欧班列。第三,配备完善的多式联运装备及技术。积极发展多式联运装备及技术,提升各种运输方式之间有机衔接的水平。第四,实现交通物流运作标准化。物流标准化是现代化物流发展的要求,应当尽快实现“渝新欧”国际大通道交通物流运作的标准化,包括物流用语标准化,物流器具设备标准化和物流企业分类标准化。

交通物流领域技术革新速度快,“渝新欧”加强对新技术的运用也是重要一环。对此,《报告》建议重视先进技术引进和运用,提升“渝新欧”交通物流纯技术效率。目前国外应用最为广泛的物流技术有RFID技术、GPS技术、自动控制、条形码技术和通信调度技术等。这一系列交通物流技术投入使用,将对“渝新欧”国际大通道整体交通物流效率提升有很大的帮助。要整合并形成“渝新欧”物流运营管理平台。“渝新欧”沿线各国结合物流网技术打造一体化的物流平台,是促进各国物流发展、减少投入冗余、充分利用现有资源、提高物流效率的重要手段。



安徽铜陵是我国重要的有色金属工业基地,随着“一带一路”建设的推进,铜陵企业加速拓展国际市场步伐。今年1至2月份,安徽铜陵实现外贸进出口总值99.4亿元,同比增长50.8%,并呈现进口额和出口额双增长态势。图为港口机械在安徽铜陵港长江外贸码头进行外贸集装箱装卸作业。

中新社发 CCNPS/过仕宁 摄

## ◆连线自贸区

**本报讯** 记者从两江新区自贸办获悉,近日,华夏航空公司一批价值6800美元的保税航材顺利报关,进入两江新区保税港区。这是落地重庆的首票保税航材,标志着航材保税、包修业务正式落地重庆自贸试验区。

航材包修是当前国际民航业的新型维修业务,国内航空公司与境外包修服务供应商签订包修合同,

包修方以修理航材或者交换航材的方式提供维修保障服务,而海关只对包修合同项下实际支付的包修费征税。

两路寸滩海关备案科副科长陶爱军介绍,按照传统的监管方式,需要先根据飞机检测情况确认所需维修航材,而航材大部分又需要从全球各地进口,造成飞机需要等航材进口后才能维修的局面,影响了飞

机维修周期。

现在,包修服务供应商可以先在保税港区存储相关航材,按需取用,不仅可以进一步缩短维修周期,每年还可以为企业节省数百万元的纯维修成本。目前,华夏航空申报的航材商品备案已达121项,已全部完成审核。

据介绍,推动航材保税、包修业务落地,只是第一步。接下来,

## 重庆自贸区首票保税航材落地两江新区

## 建海陆空立体物流 今年广西跨境电商力争达30万单

■ 本报记者 刘禹松

3月25日,由广西壮族自治区商务厅主办的2019广西“壮族三月三·e网喜购”电商节启动仪式在北京京东集团总部举行。活动现场,广西自治区商务厅副厅长许瑾在接受《中国贸易报》记者采访时表示,跨境电商工作是2019年广西自治区与东盟合作的重中之重。“我们将与南宁市通力合作,力争全年跨境电商贸易规模接近30万单。”

“一湾连十国”的广西自治区,是“一带一路”交汇对接和陆海统筹的重要节点和关键区域,在中国对外开放格局中地位突出。随着中国—东盟信息港建设的不断推进,广西自治区正在加快打造面向东盟的中国跨境电子商务基地。2018年8月7日,广西自治区南宁跨境电子商务综合试验区获国务院批复,成为广西唯一获批的跨境电子商务综合试验区。同年12月15日,中国(南宁)跨境电子商务综合试验区正式开园运营。

许瑾介绍,2019年广西自治区将聚焦南宁跨境电商“两平台六体系”建设,重点是要把南宁的跨境电商的仓储区和物流体系建设起来。为此,广西自治区财政厅近日下达中央资金5000万元,累计统筹资金5168.63万元,重点支持完善统计监测、信息共享、智能物流、金融服务、电商诚信、线上综合服务平台、风险防控、市场开拓和营销等体系。其中,2019年将主要建设综合试验区跨境电子商务线上线下平台及服务体系,跨境电商商务做大做强项目,支持开展跨境电商商务、新业态企业入驻园区、综合试验区的企业融资、开设国际物流专线等。

“我们深入贯彻和落实习近平总书记对广西对外开放,尤其是发

挥与东盟贸易桥头堡作用的三大定位要求,计划以中国(南宁)跨境电子商务综合试验区和南宁综合保税区为核心,打通中新南宁国际物流园。同时结合陆海新通道,与钦州实现海、铁、路联运,与凭祥实现跨境直通车运输。未来,我们跨境电商的空间结构将实现海、陆、空三位一体的立体化。”许瑾说。

有资料显示,目前阿里巴巴达通外贸综合服务平台、谷歌广西体验中心等一批世界知名跨境电商项目已纷纷落户广西自治区,带动全区1000多家中小企业开展跨境电商贸易。根据2018年8月印发的《广西电子商务发展三年行动计划》,广西自治区在未来将大力发展跨境电子商务,加快推动中国—东盟跨境电子商务发展,设立面向东盟的电子商务总部,打造中国—东盟跨境电子商务基地;支持电子商务企业“走出去”,到东盟国家建立境外营销渠道,拓展东盟市场,打造中国和东盟产品的聚集区,形成网上销售的主渠道;支持企业利用自建平台和第三方平台开展跨境电子商务业务,支持广西优质产品开拓海外市场,打造跨境电商电子商务“广西品牌”。为了保障跨境电商更好发展,广西自治区还将继续大力推进跨境电子商务综合试验区(南宁)试点建设,创新跨境电商商务通关监管模式。

“我们相信跨境电商一定会促进广西自治区的外贸进出口转型升级,并让更多企业落地广西开展深加工。同时,跨境电商也将促进广西自治区对外贸易形式和机制的创新,使其更加深入地向前发展。借助中国和东盟信息港的建设,广西自治区的贸易建设和互联互通也将有望实现更大的飞跃。”许瑾说。

## ◆国际商情

### 伊朗食品出口占非油产品出口的8%

《财经论坛报》近日报道,伊朗食品工业出口价值占伊非油产品出口的8%。伊工矿贸易部下属食品、医药工业局局长迈赫迪接受采访时称,“伊朗食品和饮料的年出口额约

为30亿美元。”迈赫迪表示伊朗95%的食品业务由私营部门从事。

根据伊朗商会的数字,食品出口占伊朗对伊拉克、阿富汗和阿联酋出口总额的48%。

### 波兰去年成世界第六大家具制造国

据波兰家具制造商协会最新数据显示,2018年波兰家具出口106.4亿欧元,同比增长2.6%,其中超过36%的家具出口到德

国,8.5%出口至捷克、5.8%出口到英国。波兰是世界第六大家具制造国。

(本报编辑部综合整理)

# 粤港澳大湾区为“一带一路”建设提供有力支撑

■ 战艳 郭鑫

《粤港澳大湾区发展规划纲要》公布后,大湾区发展脉络日益清晰。规划纲要提出,紧密合作共同参与“一带一路”建设,为“一带一路”建设提供有力支撑。加速发展的大湾区,在“一带一路”建设中承担新使命。

## 对接“一带一路”沿线国家

粤港澳大湾区是中国开放前沿和产业高地,区位条件优越,产业基础扎实,在“一带一路”建设中战略地位突出。“一带一路”倡议提出近6年来,粤港澳三地初步形成了携手参与“一带一路”建设的良好局面。

外交部驻香港特别行政区特派员公署特派员谢锋表示,大湾区建设的大门向国际社会敞开,是中国的机遇,也是世界的机遇。大湾区处于“一带一路”枢纽,必将进一步造福沿线国家人民,深化中国与沿线国家利益共同体和命运共同体的关系。

粤港澳三地在“一带一路”倡议实施上各具优势:广东省科技创新

活跃,先进制造业基础雄厚,产业链完善,上下游配套齐全,是与“一带一路”沿线国家进行贸易的大省;香港拥有成熟的金融体系和航运系统,商业网络遍布亚太地区乃至全球,是“一带一路”重要的资本市场;澳门拥有葡语国家的经贸服务平台和大量资本。

大湾区建设还可为“一带一路”沿线国家提供经验。中国(深圳)综合开发研究院区域发展规划研究所所长刘祥认为,大湾区建设中“自由港+自贸区+产业园区”的创新制度体系,可供“一带一路”沿线国家参考,以完善顶层设计,布局现代产业体系,推动经济发展,这是大湾区输出制度软实力的重要内容。

大湾区拥有世界上最大的海港群和空港群,高铁、港珠澳大桥等基础设施建设不断完善,大湾区立体交通体系逐步建立,这将对海上丝绸之路的贸易畅通起到积极作用。

## 打造高水平开放平台

“五通”是“一带一路”建设的主

要目标。在一个国家、两种制度、三个关税区、三种货币、四个核心城市的情况下建设大湾区,同样面临物流、资金流、信息流互联互通的挑战。

大湾区建设可填补“一带一路”建设资金缺口。亚洲基础设施投资银行、丝路基金、金砖国家新开发银行、中国—东盟基础设施专项贷款等正为“一带一路”项目提供支持,并发挥杠杆、整合及引导社会资本的作用。但“一带一路”建设重点领域,如公路、铁路、港口、桥梁、输电网络等仍存在资金缺口。

丝路智谷研究院院长梁海明说,作为海上丝绸之路对外开放交往密切的地区,大湾区可进一步打造国际金融枢纽,发展特色金融产业,推进金融市场互联互通,为“一带一路”沿线国家提供融资服务。

在促进物流和信息流方面,香港工业总会主席郭振华建议,大湾区三地政府加强商品流通。例如,推出海关、商检等便利措施,吸引“一带一路”沿线国家消费者网购大湾区商品,同时便利大湾区网民寻

找“一带一路”特色产品,促进电子商贸发展。同时,三地政府可针对大湾区的重点产业,建设综合资料库,包括“一带一路”城市资讯、经济报告、相关国策、投资专案等,为政府、企业、智库等提供形势判断和决策资讯服务。

## “一带一路”是大湾区红利增强器

当前,新一轮科技革命和产业变革蓄势待发,“一带一路”建设深入推进,为提升粤港澳大湾区国际竞争力、以更高水平参与国际合作和竞争拓展了新空间。

工银国际首席经济学家程实说,“一带一路”是粤港澳大湾区的红利增强器。中国经济版图的动态变化路径正在重构,长江经济带、京津冀与粤港澳将成为带动增长极西行和扩散的“一体两翼”。立足于“一带一路”的大平台,大湾区的发展红利、技术经验和产业需求将向中国经济腹地加速延伸,并与更广阔的境外市场深度对接。这将推动

重点打造的开放业态之一。自2017年12月首架保税租赁飞机落地以来,两江新区目前已经引入了8架保税租赁飞机。

下一步,两江新区还将充分发挥重庆自贸试验区核心区的优势,继续打造开放型经济服务平台,形成对外开放新动力,力争成为新型开放区域。

(谢力)

## 长沙:区港联动助推“湘品出境”“万商入湘”

加拿大活龙虾跨越半个地球历经8000公里的路程,从大西洋深水到达中国消费者的餐桌,耗时不到3天,这是湖南省第一条定期洲际全货机航线——长沙至北美定期洲际全货机航线,为长沙本土“吃货”们带来的新鲜。

3月25日,湖南省“开放崛起新征程”专题采访活动在长沙启动。记者随采访团一行在长沙市黄花综合保税区看到,海鲜产业园区内的工人正在不停地分拣、打包新鲜的加拿大活龙虾。除龙虾外,生蚝、三文鱼、帝王蟹、金枪鱼等国外优质海鲜品类也将从这里走向湖南及全国市场。

作为上述全货机航线的运营单位,年年有鱼集团于2017年“落子”长沙黄花综合保税区,充分利用湖南及长沙“一带一部”建设核心区独特的区位优势、综合保税区与黄花机场“无缝对接”的口岸优势,建立集团长沙海鲜集散地。

“来程包机运送海鲜,返程包机则主要装载服装、电子产品、机械设备、跨境电商等货物,其中优质‘湖南制造’产品占90%以上,主要输往美国芝加哥及附近区域。”年年有鱼集团生产运营总监陈亚泉介绍,从2018年7月开通到当年12月,货物航班共飞行46架次,运输进口货物4087.24吨,货值4966.76万美元;出口运输货物4399.69吨,货值9320.69万元。

通过不断延伸渔业“空中丝路”,长沙黄花综合保税区目前集聚了十余家海鲜贸易企业,可从全球20多个国家和地区采购40余种海鲜产品,每周海鲜进口量超500吨以上,“世界海鲜产业园”初具规模,长沙有望成为中国高端海产的全球集散中心。

电子主板贴片项目SMT也是符合长沙黄花综合保税区定位的一大产业,区内现已拥有44条生产线。该项目生产的产品主要为物流网控制终端、户外设备无线控制终端等家庭用户的智能家居产品提供RSA安全模块,应用于双重认证系统,因其轻、薄、短、小、贵,对运输要求较高。

“一两个小时就能完成报关,芯片从长沙到香港再到东南亚,3天内就能送达客户手中。”SMT生产企业湖南英航实业有限公司总经理程现明为“长沙速度”点赞。

近年来,湖南不断拓展水陆空国际物流通道,依托国家一类航空口岸黄花国际机场,与综合保税区无缝对接,实现区港联动后,机场国际货运与客运同步快速增长,有效推动了“湘品出境”和“万商入湘”。

数据显示,2018年,长沙黄花综合保税区完成进出口额26.8亿美元,同比增长249%;金霞保税物流中心完成进出口额9.6亿美元,同比增长108.3%。

(刘曼)