

中西部发展外贸不妨“前店后厂”

■ 张凡

近年来,尤其是“一带一路”倡议提出以来,中西部地区外贸发展速度明显加快,前景广阔。日前,海关总署公布的2019年上半年外贸数据显示,中西部地区出口增长13.4%,占比提高1.1个百分点至17.5%。这说明,对于中西部地区政府、企业而言,当地的外贸发展潜力巨大,还需要各方继续下功夫深入挖掘。而从中国改革开放的历史进程来看,中西部地区除了继续推动沿海沿边开放之外,还可以打造“前店后厂”的城市间经济合作模式,为中西部地区外向型经济发展注入新的活力。

“前店后厂”最初是指企业经营的一种模式,但随着中国改革开放大潮的来临,国家决策者从中得到灵感,使其演变成一种珠江三角洲地区与港澳地区按地域分工,开展经济合作的独特模式。其中,“前店”指的是港澳地区,“后厂”指的是珠江三角洲地区。港澳地区利用海外贸易的窗口优势,承接订单,从事制造和产品与工艺的研发,同时负责原材料、原器件供应和产品质量控制,开展市场推广和对外销售等工作。珠江三角洲地区则利用土地、自然资源和劳动力优势,进行产品的加工、制造和装配。

对比外贸数据可以发现,中西部地区外贸发展呈现出这样的特点:主

要的进出口额、外向型企业、外资企业都集中在重庆、郑州、西安、长沙、武汉、成都、兰州等直辖市和省会城市;其余的城市开放程度较低,人力、物力、资金等资源未得到充分利用的同时,还有加大外流的趋势。为了将对外开放格局由点到面展开,就需要把这种虹吸效应转变为辐射效应,而“前店后厂”模式则恰恰可以为问题的解决提供些许参考。具体而言,不妨从以下几个方面入手:

首先,较大城市要承担起交通枢纽、贸易口岸的功能,当好“线下体验店”。随着“一带一路”建设的持续推进,中西部地区的基础设施发展水平得到了提高,地处内陆的劣势正逐步成为面向西亚、中亚开放的优势。中欧班列、陆海国际贸易大通道的建设,让重庆、郑州、西安、长沙、武汉、成都、兰州等城市都成了交通枢纽、贸易口岸。值得一提的是,这些城市大都建立了区域内特色商品的展示店,为推广区域产品奠定了基础。接下来,较小城市只需要与大城市保持交通顺畅,就无须再单独进行重复建设,只要利用好当前设施,就可将商品运输到国外。

其次,较小城市需要打造产业集群,当好较大城市的“产品加工厂”。我们知道,若某个地区生产的商品刚刚满足当地的需求,没有外溢效应,该

地区就没有发展外贸的内生动力。从一些城市的发展经验来看,打造产业集群是通往外贸型城市的必由之路。例如,长沙着力于机械重工的发展,中国铁建重工、三一重工、中联重工等企业云集于此,仅其中的三一重工一家,在2018年就取得了国际销售收入136.27亿元、同比增长17.29%的好成绩。从当下的西部地区的市场饱和度上来看,制造业等行业还有许多发展空间。

通常来说,打造产业集群有两种方式。一方面是发掘当地特色产品,地方政府给予一定的扶持政策,推动其大力发展。例如,中西部地区比较有优势的产业有农牧业、建材、能源、传统制造业等行业。这些行业的产品,对于“一带一路”沿线国家、地区而言,尤其是战后重建的国家、地区,都有巨大的需求。这些产品可以随着参与“一带一路”建设的国企、大型民企走出去,实现“借船出海”。另一方面是积极承接东部沿海地区的产业转移,尤其是外向型企业和外资企业。前不久国家出台的《鼓励外商投资产业目录》,就包含一个子目录《中西部地区外商投资优势产业目录》,引导外商向中西部地区进行产业转移。对此,地方政府需要精准对接到相关企业的需求,抓住一个行业或者一个产业链上的龙头企业入驻,配套企业也

将会随之而来。

最后就是要加强对外宣介,搭建发展大平台。一是做大做强或利用好会展产业。会展产业带来的经济效益显而易见。前不久闭幕的第25届兰洽会上,就有507个项目在会期成功签约,展览商品展销总成交额15.02亿元,其中,订货7.37亿元,现货7.65亿元。但这并不是说,每个城市都要争抢建设展馆、举办展会,而是要利用好区域内、国内甚至国外品牌展会的平台来发展外贸。二是贸促机构、商协会应当积极主动作为。当前,中国贸促会已经在重庆、河南、四川、湖北等中西部地区的自贸试验区设立了服务中心,这为当地贸促机构、商协会提供了新的合作资源,进而可以和当地共同组织团组出访、来访接待等外贸活动,打通国内外两个市场,成为中西部地区外贸发展的生力军。

显而易见,要实施这些举措,区域城市之间的统筹协调、合理分工是必不可少并且十分重要的。但当前,中西部地区城市间的合作机制还不够健全,亟须相关部门拿出对策。这或许需要中央在“一带一路”建设、西部大开发、中部崛起战略等顶层设计的面出台相关指导文件,加强对中西部地区分工合作的指导,为其打造对外开放新高地创造良好的政策环境。

来自海关总署的数据显示,上半年我国对“一带一路”沿线国家合计进出口4.24万亿元,增长9.7%,高出全国进出口整体增速5.8个百分点,占我国进出口总值的28.9%,比重提升了1.5个百分点。其中,对俄罗斯、沙特阿拉伯、埃及进出口分别增长11.5%、34%和11%。我国与“一带一路”沿线国家的贸易合作潜力正在持续释放,成为拉动我国外贸发展的新动力。

“与‘一带一路’沿线国家贸易增速达9.7%是非常重要的事情,说明‘一带一路’沿线国家正在成为拉动我国外贸增长新的重要动力,而且该动力的作用越来越大。”北京大学国家发展研究院教授余淼杰在接受《中国贸易报》记者采访时表示。

“从总体来看,与‘一带一路’国家贸易增长是正常的。”中国贸促会专家委员会委员、对外经济贸易大学博士生导师李光辉表示,随着“一带一路”建设的持续推进,从五通的发展到六大经济走廊的建设,我国与沿线国家经贸关系日益密切,六年的合作努力为我国与沿线国家外贸实现不断增长奠定了基础。

余淼杰为记者分析,促使我国与“一带一路”沿线国家经贸合作进一步拓展、规模不断扩大的因素主要有三:一是在我国稳外贸政策落实的内部动力及贸易保护主义抬头的外部压力下,我国企业积极进行出口转型,扩展新的出口目的地,特别是开发“一带一路”新兴市场;二是我国推进新一轮高水平对外开放,积极扩大进口,“一带一路”沿线国家积极分享我国市场红利;三是粤港澳大湾区的建设对促进我国与“一带一路”沿线国家经贸规模的扩大也起到正面作用,作为承接中国与东南亚国家经贸合作的先行区,扩展我国与东南亚国家合作新空间。

余淼杰强调,在欧盟经济增长乏力、外需疲软、美国贸易霸凌主义抬头的背景下,与“一带一路”沿线国家的贸易往来在稳定我国外贸发展中扮演着越来越重要的作用。

为此,他建议,在与“一带一路”沿线国家开展贸易往来时,在合作的方式上,不仅要强调出口,也要积极扩大进口。在为“一带一路”沿线国家提供基础设施建设的原材料时,我国也要进口东南亚国家的橡胶、俄罗斯的木材等。“这些原材料也是支撑我国加工贸易高质量发展的重要来源,所以应从这些国家进口更多的高质量原材料中间产品,从而促使我国与沿线国家建立互利共赢、紧密的经贸关系。”同时,投资也是中国与“一带一路”国家经贸合作的重要方式。随着我国劳工成本的上升,我国应该鼓励劳动力密集型的产业走出去,到东南亚国家以及经济、政治比较稳定的非洲国家去投资,鼓励企业走出去。此外,他还建议,在国家层面进一步加快推进中国与“一带一路”国家建立自由贸易区,促进贸易投资便利化,挖掘经贸合作新动力。进一步提效降费,提高通关效率,降低交通运输成本,促使我国的产品更加具有竞争力。最后,他还告诉记者:“我国企业要不断进行创新,提升全要素生产率,保证产品质量,打造更强的国际市场竞争力,不断实现价值链的提升,以赢得更多新市场。”

李光辉表示,“一带一路”坚持共商共建共享,建设成果惠及各方,在不断深化与“一带一路”国家经贸关系的同时,也要踏踏实实做好“一带一路”五通工作,提升五通质量和水平。“除此以外,我国也要做好‘一带一路’建设的国际宣传和引导,增进各国的理解与支持。”

◆国际商情

吉利在欧洲或推新款电动汽车

瑞典《今日新闻报》7月12日报道,中国吉利将于2020年或2021年在欧洲推出一款新的高档电动汽车。这款车将挑战保时捷今年推出的四门Taycan电动车。有消息人士表示,吉利的新款电动汽车可能会大幅震撼欧洲市场。吉利国际交流总监克拉斯(Frank Klas)表示,吉利集团的各个品牌一直都在不断开发新产品以适应市场需要。但他并未对未来产品的猜测做出回应,表示会适时发布信息。

韩国加快引进环保船舶

韩联社近日报道,据韩国海洋水产部透露,H-LING海运公司与现代三湖重工业签订了建造两艘液化天然气(LNG)推进外港船舶的合同。两家公司签订的LNG推进船舶是两艘18万吨级散货船,继去年10月之后,这是韩国国内第二次接到建造LNG推进外港船舶的订单。

据悉,海运界即将将实行史上最严的海运限制(IMO 2020),从2020年1月开始,全球船舶用燃料油的硫含量标准将从3.5%降到0.5%。此次订购的LNG推进船舶中,有一艘被选定为海洋水产部的环保船舶转换支援事业对象,将得到约29亿韩元的支援。H-LING海运公司计划在建造工作结束后,从2022年开始将LNG推进船舶投入到连接唐津、平泽等地和澳大利亚的航线上,每年运行10次。

海洋水产部海洋政策室室长表示,建造的船舶将成为首次在西海岸航行的LNG推进船舶,包括此次订购的两艘外港船舶在内,韩国国内共有7艘LNG推进船舶。

哈萨克斯坦原油产量下降

国际文传电讯社7月15日报道,根据哈萨克斯坦统计委员会发布的数据,2019年上半年,该国原油产量3797.5万吨,同比下降1.5%;凝析油产量628.2万吨,同比下降5.3%;天然气产量116.69亿立方米,同比下降1%;石油伴生气产量164.05亿立方米,同比下降0.2%。

统计期内,哈萨克斯坦汽油产量197.6万吨,同比增长12.8%;柴油产量248万吨,同比增长12.7%;燃料油155.1万吨,同比增长2.7%。煤炭产量5395.8万吨,同比减少2%;粗钢产量226.8万吨,同比减少2.4%;轧钢板产量104.1万吨,同比减少29%;铁合金产量110万吨,同比增长8.5%。

尼日利亚柴油价格同比上涨

据尼日利亚国家统计局最新公布的数据显示,2019年6月,该国消费者支付的柴油平均价格为224.69奈拉,同比上涨9.62%,环比下降1.46%。其中,汽油平均价格较高的州包括博尔诺州(266.67奈拉)、塔拉巴州(250.00奈拉)和阿布贾(239.00奈拉);平均价格较低的州包括巴耶尔萨州(204.17奈拉)、纳萨拉瓦州(196.91奈拉)和高原州(183.33奈拉)。(本报编辑部综合整理)



近日,江苏省连云港市开发区朝阳街道一家食品公司,工人在生产一批出口日本的黄桃罐头。据了解,当地利用丰富的果品资源,大力发展果品罐头加工产业,产品销往日、韩、俄、美等40多个国家和地区,形成了果蔬种植、罐头加工、包装出口等一条龙产业链,年销售收入达1.6亿元。

中新社发 耿玉和 摄

中欧班列拉动西部经济再上台阶

成都国际铁路港7月15日发布中欧班列(成都)上半年运行情况。据统计:2019年1—6月,中欧班列(成都)运输货值25.2亿美元,同比增长18.7%,其运输货值、综合重载率增速名列全国第一,发送量、回程比例等指标排名前列。

今年中欧班列(成都)继续扩大境外站点覆盖网络,新增卢森堡的定制化班列,国内外直达城市增加至39个。西向,今年5月中欧班列(成都)与荷兰鹿特

丹港务局、GVT物流集团合作,开辟跨大西洋海铁联运物流网络,将辐射范围扩展至北欧和美洲东海岸,为企业运输打造最优化的物流方案。南向,与中远海等大型船公司合作,完善至东盟各国的西部陆海新通道网络,并建立起东盟经成都转口至欧洲的多式联运网络。

目前,中欧班列(成都)通道效应逐步放大为枢纽经济效应,成都国际铁路港角色定位正从物流服务平台向供应链综合解决中

心升级,持续助推四川乃至西部地区外向型经济再上新台阶。

今年上半年,成都国际铁路港进出口货值达449亿元,同比增长77%,预计全年实现贸易将超千亿元。在此基础上,成都国际铁路港正着力打造以整车及零部件、快消品、农产品、矿产品等资源和五金机电为主的进出口商品交易中心。整车交易板块,常态化进口沃尔沃、奥迪、宝马等大贸车,全面打通欧洲、中东、北美三大平行进口汽车渠

道,带动哈弗、长城国产车批量出口,加快二手车出口试点,打造整车集散分拨展示交易改装服务中心。

目前,中欧班列(成都)已初步构建起高效、柔性、低成本的全球配送体系。成都国际铁路港引入国际贸易企业1677家,引进新华全球购等知名国贸和供应链企业465家,落户国际金融、法律服务、商事调解等家服务型企800多家。为一批跨国分销企业提供基于供应链全

环节的定制化物流服务、专业化清关服务、多样化组配服务。

据介绍,下一步,依托中欧班列(成都)的稳定开行和开拓创新,成都国际铁路港将对标国际一流港口,逐步完善企业供应链和产业供应链相关要素配置。打造集货物流、资金流、贸易流、信息流四大板块于一体,实现科研、金融、信息、人才、商务、法律全配套,服务全川的供应链综合解决中心。

(张浪)

◆连线自贸区

小区块 大创新 自贸区推广郑州经验

■ 本报记者 刘国民

中国(河南)自由贸易试验区郑州片区郑东区块挂牌两年多来,着力构建政务、监管、金融、法律、多式联运五大服务体系,在放管服改革、投资贸易便利化、多式联运和金融开放等领域加强改革创新。河南自贸试验区郑州片区管委会副主任袁进超介绍:“年初以来,这里探索的跨境电商零售进口政策监管模式,企业登记身份管理、实名认证系统等多个创新被国家自贸区联席办先后以简报形式进行推广。”

据了解,河南自贸试验区郑州片区位于郑州市城区的东部,范围涵盖经开区区块、郑东区块和金水区区块。“经开区区块主要依托海关特殊监管区域,中欧班列郑州和高端制造业集聚等优

势资源。郑东区块主要依托金融总部和高端服务业集聚的优势,重点探索投资制度改革,金融开放创新,要素市场建设,完善事中事后监管体系,知识产权综合管理改革等;金水区块主要依托服务外包、科技创新优势,重点探索服务贸易领域知识产权综合管理改革。”袁进超说。

据他介绍,作为河南自贸试验区郑州片区中的重点之一,郑东区块的交通区位优势十分突出。“这里贯通南北,连通中西。在空中丝绸之路建设上,以与卢森堡货航合作为抓手,郑州机场航线网络覆盖欧、美、亚、澳,特别是货运吞吐量突破50万吨,跻身全球50强机场。”而郑州航空港经济综合实验区作为协同实践区域,主要承接国际交通物流

通道,完善国内陆空集输网络,开展多式联运先行示范,扩大航空服务对外开放,推进内陆口岸经济创新发展等相关任务。

此外,郑东区块还高度重视营商环境建设,围绕企业全生命周期,开展服务创新。在准入阶段,郑东区块实施了企业登记全程电子化 and 住所申报承诺、集群注册等措施。目前,这一区块内的企业开办时间已经压缩在三个月之内。在准建阶段,郑东区块通过招商引资与产业准入、项目选址、规划设计、征地拆迁、文物勘探、土方运输与山体公园建设、大气污染防治、土地报批出让等8项工作同步推进;以土地成交为节点,事前做好投资建设综合辅导和项目用地整理,事后优化再造审批流程,加快推进产

业项目落地实施。在准营阶段,郑东区块则通过实施企业投资项目信用通,开展双随机一公开综合监管,逐步实现企业经营零等待。“目前,已经有中国中铁智能化高端装备产业园、上汽乘用车二期和宝能郑州中心等一批重大项目落地建设。”袁进超说。

与此同时,郑州自贸区郑东区块作为郑东新区的重要组成部分,金融集聚核心功能区作用也开始显现。“近年来河南省郑州市及郑东新区持续完善金融产业结构,延伸金融产业链条,激发金融市场活力,防控金融市场风险,不断夯实国际化区域中心建设的根基。先后引进了汇丰银行等各类持牌金融机构300多家。”据袁进超介绍,目

前郑东新区CBD已经建成,龙湖金融岛以及连接CBD和龙湖金融岛之间的运河两侧建筑群正在建设。

“郑东商品交易所、汇丰银行、渣打银行、中国出口信用保险公司、中原证券、中原信托、中原股权交易中心、河南煤化财务公司等几十家国内外知名金融机构,以及人行、证监等金融监管机构汇集于此。”袁进超介绍,“龙湖金融岛内外环规划建设了40栋楼宇,其中内环是20栋,外环是22栋。截至目前已确定或者意向入驻的有工商银行、汇丰银行、中信银行、中国人寿、中国人保、中原证券、百瑞信托、宇通集团等金融项目。”在他看来,这里已经成为河南省金融机构最为集中的区域。

一
带
一
路
推
动
我
国
外
贸
新
增
长

■ 本报记者 王曼