

抓住疫情危中之机 开放目标要务实 交通先行

国际商情

伊朗给必需品
进口商特殊信贷政策

据《金融论坛报》报道,伊朗海关总署官员阿瓦纳齐称,伊朗现在对必需品进口商提供海关特殊信贷,根据原先法律规定,包括玉米、大麦、小麦、油和糖在内的25类基本商品进口商必须先向海关支付关税,然后才能从海关清关,“但是现在,海关总署正在向必需品进口商授予收款信用。他们被允许清关80%的货物,并在出售后支付关税。”

乌克兰政府
支持恢复市场开放

乌克兰国家新闻网援引乌国总理什梅加尔消息,乌政府支持卫生部和经贸部制定的标准,恢复市场活动。“疫情期间食品市场工作应有明确的卫生标准来监管。”什梅加尔表示,食品市场工作的基本条件是,遵守食品安全和消费者保护署制定的疫情期间防控规定。

阿巴边境口岸单向开通

据驻阿富汗大使馆经济商务处消息,巴基斯坦于5月4日开通查曼和托克汉姆口岸,每周5天允许巴商品运往阿富汗。但阿商品输巴仍未被允许。

欧亚经济联盟
放宽防护物资出口限制

据国际文传电讯社消息,欧亚经济委员会贸易委员斯列普涅夫表示,欧亚经济委员会执委会决定取消部分织物及消毒剂出口限制,并研究取消医用口罩出口禁令。他表示,欧亚经济联盟成员国短时间内能够大幅增加防护用品产能,确保联盟市场供应充足,并向有需要的国家出口。联盟将秉持贸易开放国际准则,协助全球抗击疫情。

(本报编辑部综合整理)

从宁夏、贵州到江西 内陆开放怎么走

■ 本报记者 刘国民

扩大内陆开放近年来受到国家重视,《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》要求“扩大内陆开放”。今年以来,支持内陆发展、扩大内陆开放的多项政策相继出台:4月6日,国务院正式批复同意设立江西内陆开放型经济试验区(以下简称“内陆试验区”),4月25日,国家发改委正式印发该内陆试验区建设总体方案;为深入推进西部大开发、稳定企业长期发展预期,今年4月14日,国务院常务会议决定,对今年底到期的对设在西部地区的国家鼓励类产业企业减按15%税率征收企业所得税政策,延长实施期限。

江西省政府近日则召开新闻发布会,公布江西内陆开放型经济试验区建设的六大主要任务。《中国贸易报》记者了解到,江西是继2012年宁夏、2016年贵州获批后,第三个获批的内陆试验区。经过数年建设,早期获批的宁夏等内陆试验区建设取得了哪些进展?这对刚起步的江西内陆试验区有哪些启示?

“宁夏内陆试验区当时落地比

较早,在对外开放中结合当时的中阿经贸论坛和后来的中阿博览会,主要向西开放,承载向中亚国家、阿拉伯国家开放任务,扮演贸易枢纽角色,相关方面就此做了很多规划,内陆试验区建设取得一定成效。”宁夏职业技术学院商学院副院长陈志新在接受《中国贸易报》记者采访时介绍,“在拓展和中东、阿拉伯地区经贸关系方面,宁夏展现较强能力,特别值得一提的是,在沙特建设中国—阿曼(杜库姆)产业园。其中中国—阿曼(杜库姆)产业园建设工作进行得很扎实,培养了一批阿曼留学生,在当地产生很好的社会反响。”

“过去宁夏向西开放目标宏大,这几年更务实一些。宁夏后来发现承接阿拉伯国家电子产品业务并不现实,但和阿拉伯国家间的能源合作还有发展空间。比如和东部省份相比,就宁夏的地理位置和区位优势来说,加强和中亚国家物流合作、贸易往来有相对优势,宁夏因此积极发展中亚班列,强化了和中亚国

家的物流往来。”陈志新说,除了稳定和哈萨克斯坦、土库曼斯坦之间的跨境贸易、跨境电商通道,宁夏还加强与吉尔吉斯斯坦、立陶宛等国家间的贸易往来。

陈志新回顾说:“宁夏当地现在也积极推动口岸经济发展,以前有航空口岸,现在重视陆路口岸,并建设公铁物流园。比较有代表性的进展是,银川被列入国家商贸型物流枢纽和国家航空物流枢纽,这可以带动银川综合保税区发展。”

“去年宁夏专门做过大规模调研来推动开放型经济发展,最近继续为此努力。”陈志新介绍。

对中西部内陆省份发展情况有观察和思考的陈志新认为,江西和贵州要建好内陆试验区,有一些注意事项。

“首先内陆试验区在规划和落地方面要结合本地区实际,量力而行。”陈志新认为,内陆试验区不应局限于对外开放,对内也要全面开放,先去吸纳承接东部、中部地区资源。记者注意到,日前公布的江西内陆试验区六大主要任务就包括承

接境内外产业集群转移,探索高质量承接境内外产业转移新模式。

第二个注意事项是完善物流条件。“内陆地区不沿海、不沿江,内陆开放的前提条件是物流完善,否则虽有政策优势但成本还是无法降低,吸引企业投资时就会遇到困难,这是很现实的问题。内陆试验区要完善和国内重点城市、商贸口岸的联系,还必须打好多式联运牌,有铁路优势的发挥好铁路优势,无铁路优势的打好航空牌。”陈志新说,这次疫情使航空业洗牌,如今一些航空公司更重视也更积极发展航空货运,这和宁夏之前发展航空货运时所处的环境有所不同,应该说江西在这方面遇到了更好的时机。

“目前宁夏在完善物流条件方面有一些摸索,但还没有完成这一任务。和宁夏相比,贵州这方面的任务更艰巨,因为贵州虽外部路网较好,但受经济、地形等因素影响内部路网较为薄弱,还要努力补课。”不过陈志新强调,在完善物流一事上地方的努力是

一方面,国家层面相关的交通建设规划也很重要。

第三个注意事项是政策衔接,不仅要考虑对外政策衔接,还要考虑国内政策衔接。“可以看到,东部地区以往在政策试验中步子较大,内陆地区过去相对保守。现在既然要承接东部产业转移,就要想办法把企业在东部地区享受的优惠便利政策衔接内陆地区。”陈志新说,内陆试验区只有增强创新意识、努力突破,才能完成这项衔接工作。

在陈志新看来,国家在经济相对落后地区先后启动三个内陆试验区,对拉动当地经济发展有帮助,只是要想各种办法把内陆试验区的功能好好发挥出来。“其实要摸索的议题还有不少。比如后疫情时代面临全球供应链重组,宁夏过去从哈萨克斯坦进口粮食较多,如今哈萨克斯坦这一进口渠道受影响,改从立陶宛进口,江西和贵州也有必要及时灵活调整供应链。”陈志新说,内陆试验区的发展终究要依靠企业,怎样进一步激发企业活力也是需要解决的问题。

浙江义乌助推
跨境货物全球流通

■ 奚金燕 吴峰宇

暮春时节,“世界超市”义乌春意盎然,义乌跨境电子商务监管中心内一片繁忙景象。随着两辆满载着2.5万件跨境包裹的集卡车缓缓驶入义乌跨境电子商务监管中心,早已等候在此的工作人员,迅速上车将货物转移至传送带,经义乌海关查验后,该批货物被快速放行。

5月2日,该批货物经杭州萧山机场搭乘包机飞往比利时,随后经比利时邮政物流网络,分发至德国、法国、西班牙、意大利等欧洲国家,为义乌跨境电商企业和沿线国家居民开辟一条黄金物流大通道。

“物流线”就是“生命线”。当前,受疫情影响,全球运输渠道受到一定影响。对此,中外运杭州分公司业务负责人谢建成深有感触:“目前,国际航班停运不少,航空仓位爆减,海运时限无法保证,我们的货物都已经积压好多天,马上就要满了,怎么办才好……”

正当谢建成一筹莫展之际,义乌市国际陆港集团“三服务”走访小组主动与企业取得联系,询问现阶段遇到的难点、痛点问题。

“我们在走访过程中发现,国内跨境电商企业因物流渠道受限,面临产品换季后库存积压问题。同时,欧洲消费者因资源短缺,急需从国内采购商品来补充物资,也面临同样问题。”义乌市国际陆港集团跨境公司相关负责人说,了解到市场需求后,他们就积极对接“义新欧”中欧班列运营方和航空物流企业等各方渠道资源,全力搭建“生命线”,尽快让跨境货物运出去。

一方面,义乌积极发掘“义新欧”铁路运输优势,依托“义新欧”中欧班列增订铁路仓位,按揭部分航空货物资源,缓解企业货物堆积压力,同时协调畅通海关“绿灯”通道渠道,优化人员配置,确保货物数据传输和信息申报稳定,提高监管中心日处理案件量,使货物以最快速度到达目的地。

另一方面,义乌利用铁路一次性运输量大等优势,加大“义新欧”中欧班列出口宣传力度,多收揽日用百货、服饰类等居民生活必需品,源源不断地为疫情期间物资缺乏的“一带一路”沿线国家和地区输送基础物资,增强国际社会抗击疫情和恢复经济的信心。

今年以来,义乌跨境电子商务监管中心已处理案件量191.5万件,货物总重量208.54吨,合计案件金额422.78万美元。

(上接第1版)

与以往传统交易会相比,本次交易会具有鲜明“云”特点:多个“云”馆齐发,千家企业万种产品;多场“云”上节,网上诚迎新;百场“云”直播,种草不停;多种“云”互动,全民乐参与;常态“云”展示,打造不落幕云端……交易会坚持“广西人买广西货,广西人卖广西货;广西货走全国,广西货行全球”的理念,打造桂品、桂企生态链,是广西贸促会和广西国际商会响应“提振消费信心,释放消费活力”号召的有力举措。

江苏贸促会:助力企业打好复工战

随着江苏省复工复产的稳步推进,江苏各地贸促会纷纷结合地区产业特点和企业需求,推出一系列线上经贸促进举措,为稳外资稳外贸提供助力。泰州贸促会通过全球资源等媒体和大型会展集团的全球网络平台宣传泰州区位优势、营商环境、主导产业、贸易投资情况,介绍新冠肺炎疫情防控和企业复工复产情况,帮助企业对接全球买家;镇江市贸促会联合镇江阿里国际站、MIE中东国际展览集团,举办线上线下融合宣讲会,指导中小企业通过线上外贸平台、线下境外展会开拓海外市场;常州市贸促会针对企业希望借助“数字展会”获取海外订单的需求,联合业界知名公司全球资源推出“互联网+外贸”活动,开辟“抗击疫情稳出口常州数字外贸”专区专栏,帮助企业借助线上平台开展数字化营销服务,目前已吸引来自消费品、医疗、五金、电子、灯具等多个行业的上百家企业报名参加。江苏省贸促会举办的境外园区产业及项目合作宣传推介活动,通过越南龙江工业园等境外园区的在线推介,以及入驻企业的经验分享、专业人士的在线辅导,为企业抱团“走出去”提供帮助。



中新社记者 蒋雪林 摄

中企出口欧洲最大直径盾构机成功始发

本报讯(通讯员 王黎旭 吴少主 李琳佳)当地时间5月5日上午8时,中国企业出口欧洲的最大盾构机“胜利号”在中国铁建莫斯科地铁第三换乘环线东段大盾构项目枫叶大道站工区始发。中国铁建克服疫情造成的施工组织困难,使中国在欧洲首个大直径盾构项目进入隧道掘进施工阶段。

莫斯科工程院院长马尔及中国铁建项目相关负责人出席始发仪式。马尔表示,祝贺中国铁建完成盾构机始发。每年的5月9日是俄罗斯卫国战争胜利日,中国铁建在这一特殊时间与工程院一起完成了胜利日前进行“胜利号”大直径盾构始发任务。

莫斯科地铁第三换乘环线东段大直径盾构项目主要包括枫叶大道站至2号工作井、枫叶大道站至纳加津斯基站两个区间,总长2.947公里,合同金额

56.415亿卢布。该工程是中国企业首次在海外建设大直径地铁盾构工程,采用中国铁建自主研发的11米级大直径盾构施工,是目前中国出口欧洲最大直径盾构机。

该项目盾构施工区域位于莫斯科河畔,地面交通繁忙、建筑密集。施工中面临400米小半径转弯、纵向坡度达40%、长距离浅覆土等诸多重难点,在莫斯科河下掘进的总长度达600米,盾构机拱顶到河床底最浅埋深只有12米,这些都考验了中国建设者的技术智慧。中国铁建针对工程所处自然环境、地质条件和掘进风险点,量身打造更加高效、更具适应性的隧道掘进装备,以有效应对复杂地层及长距离水下掘进要求,并具备300米半径转弯能力。针对莫斯科冬季严寒气候采用防寒设计,确保在零下30℃低温环境中可以正常掘进。

“胜利号”盾构机下井、组装、调试阶段正值俄罗斯疫情蔓延期,中方设备维保人员无法抵达莫斯科施工现场。项目管理团队灵活施策,在当地招聘有相关经验的工程师及特种作业人员,并严格培训交底。经多次试验后达到焊接工艺要求,在中国专家远程指导下顺利完成盾构机刀盘、盾尾焊接和盾构拼装工作。此外,还改变原定引进国内盾构专业施工队的施工方案,从当地招聘技能水平达标的盾构工人,组建“中国盾构司机+俄籍掘进工人”的联合管理和操作团队,并提前进行多次交底磨合,顺利兑现盾构始发工期。

中国铁建所属铁建国际、中铁十六局集团、重工集团组成战疫“联合体”,坚定落实俄罗斯当地政府和中國驻俄罗斯大使馆各项防疫工作要求,施工现场严格实行网格化管理,以“一人一表”

“每日更新”形式为员工建立健康档案,并联系医疗机构分批次对项目部全员进行核酸检测,全力保障中俄员工健康安全。

据悉,2017年1月24日,中国铁建中标莫斯科地铁第三换乘线路,即“大环线”西南段项目,实现了中国企业在欧洲地铁市场上的首次突破,该项目成功实施为中国铁建在莫斯科地铁市场立下了金字招牌,赢得了滚动发展。值得一提的是,为纪念中俄传统友谊,致敬中方建设者,俄罗斯政府同意由中方负责设计项目中的米丘林地铁站。最终,中国红、梅花、云纹、团寿、八仙纹、汉字等中国元素进入米丘林地铁站最终设计方案,获得俄罗斯国家最高设计管理机构的认可。目前,中国铁建在莫斯科的3个地铁项目及1个预制构件厂施工生产均有序推进。

后疫情时代对德投资蕴含新元素

■ 本报记者 陈璐

4月27日,德国反不正当竞争监管部门——联邦卡特尔局正式宣布,批准中车株洲电力机车有限公司(中车株机)收购德国交通技术集团福斯罗的机车业务部门。德国反垄断办公室负责人此前表示,尽管“现有的怀疑还未完全消除”,但竞争监管机构经过全面审查后还是批准了该交易,这一积极行为似乎更像是未来中德合作的一种写照。

日前,“中资企业海外投后管理——聚焦德国/欧洲”研讨会展望后疫情时代的中德合作。

据德国中国商会总干事长段伟介绍,以在德中资企业情况来看,疫情已对近70%的受访企业经营产生负面影响。在受影响的企业中,近30%企业表示上半年收益预计将降低20%以上,有43.64%的企业表示由于经济动荡使其难以作出经营和投资相关决定,有超过三分之一的受访企业计划适当降低业绩目标。虽然预计收益受损严重,但仍有65%的受访企业对未来保持乐

观态度,寄希望于下半年疫情结束后的业绩爆发式增长。此外,服务业、物流业受影响最严重,55.56%的服务企业表示收益将降低20%以上,物流行业也有50%的企业表示将最多降低20%或以上。

据了解,截至2018年,中企累计在德投资企业2000余家,累计投资金额136.6亿美元。

“我国对德国投资起点较低,但近年增长显著。当然,这一过程中也出现一些杂音,比如2016年以来德国在引资收购领域出现特殊警示信号,比如两次修改对外投资条例,德国工业联合会(BDI)首次出台中国问题报告等。”段伟指出,未来中德之间有成熟的经济合作关系,要建立面向未来的创新型合作伙伴关系,机遇和挑战并存。”

以汽车行业为例,中国汽车技术研究中心有限公司德国首席代表郝冠琦指出,汽车的产业链长,关联产业多,人员和技术密集。受疫情影响,各企业普

遍陷入“复工复产难”的处境。企业虽然正在陆续恢复生产,但开工率较低,一季度整车产量剧降。此外,汽车制造企业各项成本将不同程度增加,上下游企业压力陡增,汽车行业“淘汰赛”进程被动加快。

对此,郝冠琦认为,未来汽车研发、生产、销售、数字化、行业管理都将面临变化。一是产品研发将从节能、环保、安全三大主线,增加健康一项,升级为四大主线。比如,配备汽车健康辅助设备的高端乘用车、无人场景下的物流配送、应急、医疗等商用车。二是生产环节智能化,此前在物料调配、工序设计优化及生产末端,早已实现网联化的企业以强大的远程办公能力实现了抢跑。比如,实现“机器换人”的智能化工厂几乎没有受到此次疫情的冲击。三是营销方案,汽车销售将加速“电商化”,比如开通线上平台及渠道、线上体验及获客、线上成交及服务。四是数字经济重塑汽车产业,汽车工业如何以数

据为中心来组织新的创新主体和传统工业的支撑要素,是提升工业竞争力的重要课题。

“疫情期间,企业要渡过难关。疫情之后,要抢抓反弹机会。”郝冠琦称。

首席执行官的本土化虽为海外并购的首选方式,但其能否与企业“一条心”,是涉及投后管理的大问题。CPC合伙人(中德并购投后管理)、走出去智库德国首席代表王惜真建议,并购后100天的整合计划不是停留在教科书上,而需要以当地企业熟悉和可接受的方式入手,从公司战略、企业文化、公司章程、组织架构、管理层与员工的绩效考核等做起。此外,中企还可借助驻在国的第三方专业机构力量对投后企业现状进行分析,并将加强当地企业高管团队建设作为一项重要工作,针对企业的痛点开展跨文化沟通与交流,发现与调动员工的潜力与积极性,尽可能消除误解与分歧,在重要的企业管理事宜上达成方向性一致。