

广州南沙着力吸引全球航运巨头入驻

通江达海 货通全球 畅通内外循环

■ 本报记者 张凡

三四月做的事,八九月自会有答案。刚刚过去的3月,广州市南沙区在贸易投资领域动作频繁:46个“智造”项目集中开工,总投资额超750亿元;南沙国际邮轮母港举行中交·国际邮轮广场商业启动暨首批商家入驻签约仪式;签订中远海运散货运输有限公司全国总部项目投资协议……伴随着每日货轮的进进出出和响亮的汽笛声,昔日的荒地正在成为生机勃勃的商业沃土。

南沙通江达海,是粤港澳大湾区地理中心。那么,做强航运物流业,就是南沙开发开放、加速走向世界舞台的“牛鼻子”。

“中远海运散货运输有限公司等航运巨头总部的入驻,为南沙建设国际航运中心和高水平对外开放门户枢纽积蓄能量,也为畅通双循环注入源源不断的动力。”南沙区商务局副局长姜俊认为,南沙既然有通江达海的优势,那就可以通过做大航运业、物流业来支撑其对全球资源要素的配置能力。在这一点上,南沙有优势、有机遇、有需求;南沙拥有自贸试验区、国家级综合保税区、国家进口贸易促进创

新示范区等政策叠加优势;央企总部疏解出京为南沙提供了新机遇;南沙正大力推进先进制造业、战略性新兴产业、未来产业等现代产业体系,而这些产业融入全球市场还需要强大的物流体系。

“做大航运业,就需要吸引行业巨头入驻,尤其是吸引这些企业的总部入驻,并形成示范带动效应。”姜俊说,南沙要做的就是给全球航运巨头企业总部的人驻提供一个难以拒绝的理由。

从外贸市场规模来看,2021年,南沙外贸进出口总值2600.3亿元,增长14.7%,占同期广州市外贸总值的近四分之一。其中南沙跨境电商海港枢纽建设成效尤为显著,2021年,南沙跨境电商进出口值约360亿元,同比增长70%,助力广州跨境电商零售进口连续8年位居全国第一;2021年南沙粮食、保税艺术品等两个重点品类进口实现倍增,其中粮食进口35.4亿元,增长4.1倍;保税艺术品进口4.6亿元,增长2.8倍。

从航运业发展空间来看,南沙港已是中国南部最大的单体港区,承载着进出口的运输重任。2021

年,南沙港集装箱吞吐量达1766万标箱,占整个广州港全港集装箱总量的七成以上,货物吞吐量3.55亿吨,新增20条国际班轮航线(累计135条),开通驳船支线72条。此外,南沙力推中欧班列与海运通道联通,还在去年最后一天正式开通南沙港铁路,打通海铁公联运“最后一公里”;在陆空、海空联运方面,开展南沙综保区与白云机场、深圳机场等空运进出口联动业务……南沙正在逐步构建海陆空铁立体多式联运体系,立体式交通枢纽地位日渐显现。

从政策扶持的角度来看,南沙出台了“1+1+10+N”的产业政策体系(即1个纲领性文件、1个产业资金管理办法、10个产业政策文件、N个细分领域政策文件),对符合条件的航运物流企业,给予总部企业奖、落户奖、经营贡献奖、物流补贴、仓储补贴等多项扶持,以加快航运物流产业高端要素集聚,推进国际航运中心核心功能区和国际航运枢纽主要承载区建设。

正是因为南沙全方位、多维度的吸引力,中远海运散货运输有限公司早在2016年便在南沙正式注

册成立。目前,公司有船员员工1.38万人,拥有及控制各类散货船400多艘,运力逾4000万载重吨,航线覆盖全球100多个国家和地区的1000多个港口,承运铁矿石、煤炭、粮食、铝土矿等全品类大宗干散货。中远海运散货总部进驻以来,南沙区商务局着力帮助企业解决员工房屋租赁、子女入学、人才绿卡申请等问题,帮助企业扎根南沙,安心发展,共享南沙建设发展红利。

未来,中远海运散货将继续借助南沙自贸片区和保税港区的优势,做大做强企业,巩固全球散货运力规模龙头公司地位,在双碳、绿色能源和要素交易领域进行大胆改革和创新。该公司有关负责人曾表示,公司正积极探索在南沙实现新能源远洋船舶国际保税加注,实现“十四五”期间大幅度降低碳排放的目标,期望通过企业自身的影响力,打开国内新能源保税加注业务。

目前,包括马士基在内的全球排名前20位的货运巨头,以及中远海运华南集装箱运输、三鼎油品运输总部、广州洲际船务公司等国内知名企

业纷纷落户南沙,使得南沙港口发展呈现出航运界三大板块——干散、集运、油运齐头并进的势头。姜俊表示,这标志着南沙的贸易物流网络正逐步向粤港澳大湾区、向我国内陆、向世界不断延伸,服务双循环的能力也越来越强。

在总部经济效应下,广州的航运服务综合能力不断提升,国际航运枢纽、国际贸易中心建设成效显著,在新华·波罗的海国际航运中心发展指数排名由2015年全球第28位跃升至2021年第13位。

“在国际贸易形势日趋复杂的当下,更需要打造航运物流总部经济,这有利于南沙强化国际航运枢纽能级,提升国际航运资源配置能力,更好保障外贸产业链供应链稳定畅通。”广州市社会科学院国际商贸研究所副研究员揭昊介绍说,广州市八部门近日联合印发《促进外贸供应链畅通若干措施》,提出强化国际海运竞争力,支持全球班轮公司在广州港新增外贸班轮航线,推动外贸班轮公司实施直接针对中小型进出口企业的舱位保障项目,这些工作的推进都需要航运企业的配合和支持。

做配件也得是主角

4条自动化装配流水线,几十只机械臂快速而精准地组装产品,组装好的产品装箱后被一台约两米高的机械臂运送到指定货柜上,在流水线的末端,两名工人正检视产品……这是宁波帅特龙集团有限公司数字化生产车间的日常。

帅特龙坐落于浙江省宁波市海曙区,企业曾为第一代红旗汽车生产配套烟灰缸。看似简单的烟灰缸由60余个部件组成,需要经过设计研发、试生产、质量审核等阶段。帅特龙集团董事长吴志光说,“做配件并不意味着只能当配角,把产品做到人无我有、人有我优,一样能成为市场中的主角”。帅特龙还将业务扩展到烟灰盒总成、饮料杯支架总成、内门外手柄总成、遮阳帘总成、顶棚拉手总成五大产品系列。

做“主角”的底气,源自实实在在地搞创新。记者在帅特龙自动喷涂车间生产线上看到,上料、下料只需两名工人,其他生产过程全部由机器完成。“这是公司投资3000多万元引进的智能喷涂生产线,原本车间需要超过50名工人,经过数字化改造后,只需几名工人就可以完成整个工序。”技术创新中心负责人王立献说,借力喷涂、注塑等车间的数字化整体建设,企业生产效率提高28%,运营成本降低12%。

从2012年起,帅特龙每年投入数千万元资金,引进国内外先进设备,建设数字化车间;建造了国内领先的全自动电镀生产线,引进汽车内饰件全自动喷涂生产线,引进高速石墨加工中心和钢件加工中心。目前,帅特龙已成为红旗、奥迪、大众、奔驰、宝马等国内外知名汽车制造商的核心供应商,还荣获国家级制造业单项冠军企业。

眼下,帅特龙正在改造生产线,建设智能工厂。王立献介绍,通过政府牵线搭桥,企业享受到浙江省智能成型领域唯一的省级制造业创新中心“甬智院”的技术支持。当前,企业一方面启动新一轮智能化技术改造,推进数字车间建设,围绕ERP(企业资源计划)系统构建全数字物流体系、数字化的业务和财务数据中心;另一方面依托“一院、一站、三中心”研发平台(浙江省企业研究院,浙江省博士后工作站和浙江省企业技术中心、浙江省工业设计中心、浙江省高新技术企业研究开发中心)布局海外研发中心,吸引了超200人的创新队伍。

面对新能源汽车赛道,帅特龙提早谋篇布局。王立献说:“我们将推出一款具备触摸感应模块的隐藏式外门把手,不仅能够借助通信协议与汽车主机进行对话,还具备自主学习功能。”

(郁进东)



近年来,河南省许昌市襄城县大力发展光伏新能源产业,努力构建上下游企业配套的光伏新能源全产业链。图为在襄城县先进制造业开发区企业内,工人在生产车间忙碌。

中新社发 牛书培 摄

进口退货中心仓加码网购幸福感

■ 本报记者 刘禹松

时,消费者客退的商品将直接送入保税仓内海关指定的进口退货中心仓区域,由企业在该区域进行收包鉴定等工作,并向海关申报客退商品,经海关允许后,该类商品将转出进口退货中心仓区域至其他库位。

天津保税区海关空港保税科科长王闯表示,根据海关总署去年发布的公告,跨境电商企业境内代理人或其委托的海关特殊监管区域内仓储企业,可以在海关特殊监管区域内设置跨境电商零售进口商品的退货专用存储地点,开展退货商品的接收、分拣等业务流程。

作为该退货中心仓运营方,天津唯品会供应链管理有限公司相关工作人员介绍:“以前,我们需要

在区外单独设立仓库,对快递寄回的退货商品进行分拣后,再将符合条件的商品集中进行申报并装车入区。退货中心仓模式可以帮助企业节约区外仓储和短驳费用,减少退货带来的额外成本,同时也进一步提高了售后人员的工作效率,消费者退货退款时间至少缩减2个工作日。”

天津保税港区管委会相关负责人表示,进口退货中心仓的启用充分提高了企业保税仓利用率,减少企业在区外单独租赁仓库以处理客退包裹的仓租成本,优化企业客退专岗人员劳动效率,帮助企业减少客退商品短驳运输成本,同时加快消费者额度及商品金额返还的时效

性,意义重大。未来,天津保税港区将继续加大跨境电商产业布局,寻求更多创新发展新模式落地,在全力打造中国北方跨境电商发展新高地的同时,赋能天津跨境电商产业高质量发展。

近年来,天津市跨境电商进口规模不断扩大。2021年“双11”活动期间(11月1日至11日),天津跨境电商共计申报进口清单288.25万单,同比增长1.73%,进口销售额达5.58亿元,同比增长1.45%。其中,11月11日当日申报进口清单73.42万单,实现进口销售额1.53亿元。

从进口商品种类看,化妆品、食品、配方奶粉及辅食、沐浴及洗涤用品等受到国内消费者的欢迎,占天

津跨境电商进口商品总量的近七成。商品主要来自70余个国家和地区,其中原产自日本、韩国、澳大利亚和美国的商品最多。

“双11”活动过后,当地保税仓便迎来出货高峰。为此,天津市商务局、天津海关、天津邮政等部门临时增加了仓库作业处理人员,并开辟跨境电商专用通道,提升仓库物流配送效率,基本实现京津冀地区全境“次日达”,华北地区及江浙沪核心城市48小时送达。

今年一季度,天津保税港区跨境电商产业发展再次迎来“开门红”,进口总单量突破489.18万单,总交易额8亿元,同比实现双增长。

欧盟力推“碳关税” 中企须应对新挑战

■ 张伟伦

抵消欧盟的温室气体减排努力,最终实现防止碳密集型产品的生产转移或进口的目的。

作为全球最大的经济联盟和发达国家最集中的地区,欧盟成员国大多处于后工业化阶段,加之当地工业原材料匮乏,很多工业产品及日常用品需要从我国进口。巨大的贸易体量使欧盟一直是中国重要的贸易伙伴,目前我国对欧盟出口的商品多集中在汽车、机电、化工与基本金属等领域。按照最新统计数据,今年前两个月欧盟重回我国第一大贸易伙伴,贸易额达到8746.4亿元,增长12.4%。

CBAM的通过将无疑会对我国高碳行业的出口产生影响。这是因为在欧盟认为最需要减碳的44个行业中,85%与材料、能源以及为工业生产过程提供原材料的行业相关。此外,化工产品、基本金属、纸制品和非金属矿物制品等行业虽然对贸易依赖相对较小,但其碳排放强度高,也会直接受到影响。以钢铁行业为例,按照今年工信部等三部门发布的《关于促进钢铁工业高质量发展的指

导意见》,中国钢铁行业的碳达峰目标设在2025年。但中国钢铁企业主要采用高炉和氧气顶吹转炉炼钢法,碳排放强度相对较高。因此,欧盟CBAM实施后,将对中国钢铁产品出口欧盟形成一定制约。

事实上,伴随着我国出口产品贸易额逐年增长,进出口贸易中所含有的碳排放以及国际间的碳转移数量正逐渐增大。但与之相比,绝大多数国家在制定减排方案时并没有对本国消费与外国消费所产生的二氧化碳进行清晰的界定,只是笼统地将碳排放的责任全部归咎于生产者。因此,现在谈碳关税,也不能忽视“共同但有区别的责任”,即不能一概而论地认为谁当前排的碳多,谁就应该多交碳税,而也应同时看到,历史上很多国家存在巨额的碳负债。最重要的是,任何经济体也不应把“碳关税”变成一个制造贸易壁垒的新工具。

因此,早在2009年,我国商务部就对当时国际上盛行的碳关税话题表示了反对态度,认为碳关税扰乱国际贸易秩序,不利于各国应对

全球金融危机的挑战。商务部新闻发言人近日也对CBAM作出回应,表示中方希望欧方有关立法措施应符合世贸组织规则,避免形成新的贸易壁垒,以促进绿色领域贸易投资自由化便利化,共同应对气候变化挑战。在国际上,与中国立场相似的还有俄罗斯、印度等新兴市场国家。俄罗斯政府认为碳关税本身就是一种贸易壁垒,违反WTO规则;印度则一直反对发达国家拟向发展中国家征收碳关税的举措,认为其合法性有待进一步商榷。然而,受限于经济增长需求和技术水平,以及对发达国家市场的依赖,很多发展中国家在碳关税、碳排放和气候变化问题方面也存在态度不一致,立场不够坚定的现实。

面对国内绿色转型的需求,以及国际市场“绿色壁垒”的挑战,低碳将会成为越来越多买家的硬性要求。

在政府层面,我国应在碳关税和国际气候治理议题上积极参与与规则制定,既要体现大国担当,也要团结广大发展中国家积极维护自身利益,要提倡“共同但有区别的责任”

原则,主动地参与国际协调机制和相关行业国际标准的制定。

在行业商协会层面,应积极从本行业特点出发研究“碳关税”外贸对策,积极向企业宣介国外政策动态,并协助企业关注国际产业链上各类产品的价格波动,减少因成本波动带来的影响,围绕推动企业更好、更快、更稳“走出去”,打造精准高效的企业服务体系。

在外贸企业层面,虽然一方面可能面临不小挑战,但另一方面也要在潜在的风险中看到可能出现的机遇。要顺应发展趋势创造更加持久、“绿色”的贸易模式。相关制造业企业应加强节能技术与清洁技术的攻关,探寻对风能、水能、氢能等清洁能源的运用。相关高新技术企业应加大科技创新,研发新材料和新能源来为低碳经济的发展提供有利基础。以出口为导向的企业应积极构建贸易多元化发展策略,开辟国际新市场,尤其是增加对发展中国家等新兴经济体的出口份额,必要时应根据自身实力加大对对外直接投资力度,最终通过贸易转移效应缓解压力。