

# 优化多式联运运输结构 降低隐性成本

■ 韩鑫

“呜——”今年5月，汽笛声中，一列载有摩托车零配件的列车从重庆团结村站启程，经浙江宁波舟山港出海，踏上前往希腊比雷埃夫斯港的旅程。

此次运输采用多式联运“一单制”“一箱制”。集装箱前一装车，客户便能拿到提单，运输全程不落地，到港口后直接装船出海，无须二次倒运换装。相比传统模式，运输总耗时减少了将近一周，物流成本大幅降低。

物流业是国民经济先导性、基础性产业，一头连着生产，一头关系消费，在市场经济中地位凸显。有效降低全社会物流成本，增强产业核心竞争力，方能进一步畅通国民经济循环，提高经济运行效率。

近年来，我国社会物流成本水

平稳步下降。数据显示，我国社会物流总费用与GDP的比率已从2014年的16.6%降至2023年的14.4%。但费用占比与发达经济体仍有一定差距。与此同时，我国几乎各种运输方式的吨公里运价都比较高。

单一环节成本低，全链条运行却成本高，这就意味着破解循环堵点，必须握指成拳、下好一盘棋。发展多式联运是重要突破口。据测算，我国多式联运占全社会货运量的比重每提高1个百分点，可降低物流总费用约0.9个百分点，节约的社会物流成本可达千亿元。

多式联运不是多种运输方式的简单相加，而是一种全程物流设计方案。随着国际物流通道从过去单一海运通道变为“陆海并举”，

在更大范围推动散货集装箱运输，具有重要意义。以河北一家公司为例，企业每月需要进口铁矿石，以前货物从接卸、查验、通关到发运至工厂需要7天时间。山东青岛港推行铁矿石“船铁直转”作业模式后，将卸船作业线与铁路装车作业线进行直连，完成“查验+取样”后，进口矿产品无须落地即可直接装车发运，铁矿石运抵工厂时间由7天缩短到2天，疏运效率极大提升，货运总成本大幅下降。

既然是多式联运，必然要多方形成合力。十个指头弹钢琴，一本乐谱，十指联动。树立大局意识和整体观念，找准自身的定位和问题所在，方能更好发挥不同运输方式比较优势和组合效率。瞄准外贸

促稳提质，宁波舟山港创新应用全程提单模式，实现了货主一次性委托船公司完成“铁路+海运”全程运输，助力港口集装箱吞吐量连创新高；全力服务双循环，江苏成立了多式联运发展联盟，上下游要素流通、标准协同，让每个经营主体都能从产业链效率提升中获益，下一步还将建立海外揽货体系……

既着眼全局，又因地制宜，推动资源、信息、服务和标准等无缝衔接，促进各个环节高效运转，才能加快实现货物其流的美好愿景。

多式联运涉及部门多、需协调环节多，一处受阻，就可能使其优势大打折扣。因此，更好发挥政府作用尤为重要。比如，交通运输部今年将进一步清理、精简交通运输领域各项涉企收费，规范铁路、机

场、园区等环节服务性收费；湖北对符合条件的多式联运企业进行奖励，还推出多式联运海关通关等一系列新政策。“看得见的手”不缺位、不越位，该出手时就出手，不断优化营商环境，有助于从更深层次促进物流行业提质增效。

物流是实体经济的“筋络”，连接生产和消费、内贸和外贸。近年来，全国统一大市场加快建设，多式联运等流通领域新业态新模式快速发展，但流通体系仍存在信息难共享、规则不衔接等亟待解决的问题。秉持系统思维，不断优化运输结构，打破制度壁垒，定能加快建设供需适配、内外联通、安全高效、智慧绿色的现代物流体系，为经济社会高质量发展提供更有力的支撑。

## 航空公司发布运营数据 国际业务成亮点

本报讯(记者 林畅)在上海证券交易所上市的中国国际航空股份有限公司和中国东方航空股份有限公司，近日发布2024年5月运营数据。

中国国际航空股份有限公司在上海证券交易所官网公开发布的信息显示，2024年5月，中国国际航空股份有限公司及所属子公司合并旅客周转量(按收入客公里计)同比、环比均上升。客运运力投入(按可用座位公里计)同比上升13.9%，环比上升5.1%；旅客周转量同比上升30.9%，环比上升4.5%。其中国际客运运力投入同比上升120.0%，环比上升7.3%，旅客周转量同比上升181.1%，环比上升0.6%。国际航线平均客座率同比上升15.8个百分点，环比下降4.8个百分点。2024年5月，中国国际航空股份有限公司共引进1架ARJ21-700飞机。截至2024年5月底，中国国际航空股份有限公司合计运营915架飞机，其中自有飞机407架，融资租赁212架，经营租赁296架。5月6日起，中国国际航空股份有限公司新增北京—利雅得航线(每周三班)。5月17日起，复航北京—马德里—哈瓦那航线(每周两班)。

中国东方航空股份有限公司在上海证券交易所公开发布的信息显示，2024年5月，中国东方航空股份有限公司的客运运力投入(按可用座位公里计)同比上升16.18%；旅客周转量(按收入客公里计)同比上升34.08%；客座率为80.83%，同比上升10.80个百分点。在国际市场方面，出境游延续快速恢复态势，中国东方航空股份有限公司积极把握国际市场恢复机遇，加快恢复国际市场运力，并重点加快日本、东南亚等市场的运力投放。5月加密了上海浦东至东京羽田、东京成田、名古屋、大阪等日本市场航线，以及上海浦东—曼谷、上海浦东—普吉、昆明—清迈等东南亚航线，新开北京大兴—曼谷等航线。中国东方航空股份有限公司5月在国际市场的客运运力投入已经恢复至2019年同期的93.66%，其中在日本市场运力投入环比上个月增长10.65%，已经恢复至2019年同期的87.34%，在东南亚市场的运力已达到2019年同期的131.96%。2024年5月，中国东方航空股份有限公司合计引进3架客机，包括2架ARJ系列客机和1架C919系列客机。未退出客机。截至2024年5月末，中国东方航空股份有限公司合计运营792架飞机，其中自有飞机325架，融资租赁飞机242架，经营租赁飞机225架。

## 中国新能源车热销巴西

■ 下卓丹

在美国等一些西方国家政客和媒体频频炒作所谓中国新能源汽车“产能过剩”之际，中国新能源汽车2024年在拉美迎来销售旺季，前4个月仅巴西的销量便增长8倍。中国产品在海外市场“供销两旺”，西方所谓的“中国产能过剩论”不攻自破。

综合巴西政府部门和行业协会数据，2024年前4个月，中国对巴西乘用车出口增长372.4%，总额达7.62亿美元，创历史新高。中国电动汽车在巴西市场表现更为亮眼。2024年前4个月，中国电动汽车在巴西的销量达4.8万辆，为去年同期的8倍；中国电动汽车占巴西进口电动汽车总量的36.2%。目前，电动汽车已成为中国对巴西出口的第四大主要产品。巴西电动汽车协会报告显示，比亚迪、奇瑞、长城跻身2023年巴西畅销电动汽车品牌。

巴西新能源车市场竞争激烈，各国厂商通过技术和成本优势争夺用户，各自品牌的美誉度逐渐形成。2023年巴西汽车市场的一大亮点，就是中国品牌电动汽车所占份额明显提升。巴西外贸局5月公报数据显示，中国电动汽车在巴西市场上的进步“不可逆转”。巴西机动车辆分销联合会主席若泽·毛里西奥则指出，4月份巴西最畅销的轻型紧凑型车来自中国的比亚迪，上牌量超过了丰田卡罗拉。

“好产品”与“好价格”并驾齐驱，是中国新能源车在巴西市场供不应求的重要秘诀。巴西—中国企业家委员会专家图利奥·卡列罗认为，中国新能源汽车崛起的奥秘在于“中国已不仅是生产者，还是创造者”，不仅是“中国制造”，还是“中国设计”。中国汽车受到巴西消费者青睐，尤其是中国新能源汽车符合巴西能源转型需求。巴西发展、工业与贸易部主管外贸的副部长塔蒂亚娜·普拉泽雷斯指出，众多数据足以说明中国新能源汽车在多个方面更具竞争力。

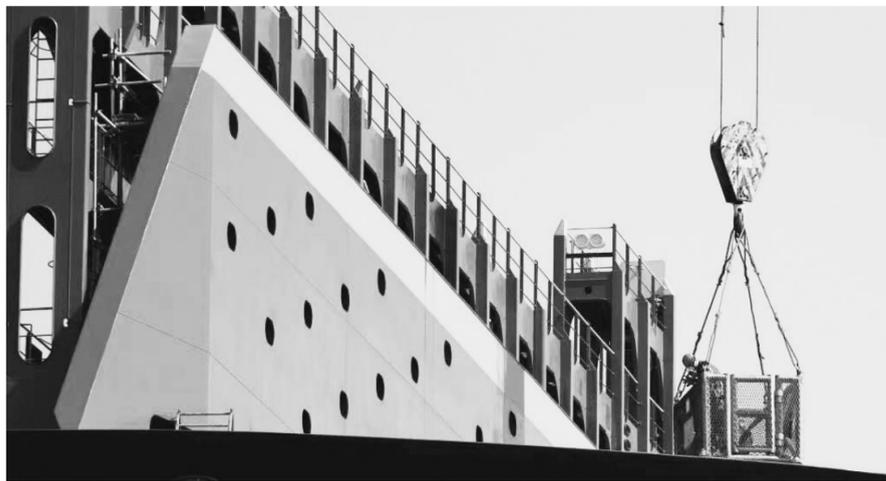
中国新能源车的快速进步，是中国将自身绿色发展战略与世界未来发展趋势结合的产物。这种产业发展的前瞻性战略思维和通过开放竞争获得的“真本事”，得到了巴西各界的广泛认可。汽车制造业咨询公司合伙人卡西奥·帕格利亚里尼说，中国企业“20年前就作出了投资电动汽车的战略决策”，投资对象从电动汽车、混合动力汽车、插电式混合动力汽车、轻混动力汽车到充电系统和高科技电池等，覆盖全产业链。汽车零售咨询业资深高管马塞洛·卡瓦尔坎特认为，经过多年前瞻性布局投资，“如今中国拥有现代化的、实力雄厚的(新能源车)汽车工业，其生产标准和效率比其他国家更胜一筹”。

巴西汽车产业界认为，中国新能源汽车全产业链的质量和体量令人羡慕，蕴藏巨大的投资合作机遇。长城汽车、比亚迪先后购买了分别位于巴西圣保罗州和巴伊亚州的梅赛德斯—奔驰工厂和福特工厂。巴西主流财经媒体《经济价值报》报道，比亚迪宣布投资约30亿美元(约合5.6亿美元)，将福特工厂改造为从2025年起每年生产达30万辆混合动力和电动汽车的工厂；而长城汽车新购置的工厂年产量预计可达10万辆。

新能源汽车贸易让巴西民众以更低价和更高质量享受先进的电动汽车，并推动巴西绿色转型，新能源领域投资则推动巴西的产业发展和技术进步并带来大量就业。巴西副总统阿尔克明近日在北京参加中巴商业研讨会时说：“中国是巴西最大贸易伙伴，也是重要投资者。”在混合动力汽车、电动汽车、可再生能源、航空工业、基础设施等领域，两国战略合作拥有巨大潜力。

根据国际能源署测算，2030年全球新能源汽车需求量将达4500万辆，是2022年的4.5倍。特别是在超过130个国家和地区提出碳中和目标的背景下，全球对绿色产能的需求远远大于产出。由此可见，全球范围内的绿色产能不是过剩，而是依然存在不足。

对于美国等一些西方国家的政客和媒体炒作所谓的“产能过剩论”，《巴西真相》网站刊文指出，这只是西方针对中国炮制出来的又一种花样翻新的话语叙事，实际上，中国在新能领域的不断拓展和进步，对全球南方而言都是难得的发展与合作机遇。



中国船舶大连造船公司手持大型LNG运输船订单数量截至目前达到15艘，船期最长的排至2028年，实现了大型LNG运输船的批量设计、批量接单和批量建造。图为工作人员在中国船舶大连造船公司忙碌。

新华社记者 樊雨晴 摄

## 强化跨境电商金融保障

■ 于泳

商务部等9部门日前联合印发《关于拓展跨境电商出口推进海外仓建设的意见》

提出，鼓励金融机构探索优化服务模式，为具有真实贸易背景的跨境电商企业提供金融支持。鼓励优化出口信用保险承保模式，为跨境电商国内采购提供保险保障。

跨境电商是以科技创新为驱动，积极运用新技术、适应新趋势、培育新动能的外贸新业态新模式，与海外仓等新型外贸基础设施协同联动，能够减少中间环节、直达消费者，有利于促进外贸结构优化、规模稳定，打造国际经济合作新优势，已经成为我国外

贸发展的有生力量，也是国际贸易发展的重要趋势。

中信银行基于其全球同业往来账户的实时资金清算体系，推出了信银致汇跨境电商收款服务。通过全球同业往来账户体系设计，境外银行账户收款成功，境内账户即可提现。中信银行杭州分行产品经理李鑫介绍，该行推出的跨境收款服务，以安全、高效、低成本等优势，切实为跨境电商平台卖家提供便利的跨境金融服务。截至2024年5月，仅在浙江省内(除宁波外)信银致汇已累计服务企业800余户，当年人民币交易量累计达1.9亿元。

与商业银行提供的金融服务不同，出口信用保险一方面为跨境电商采购提供保障；另一方面积极支持国内企业的海外仓项目建设，让更多产品走向海外市场。

2023年底，中国信保在西北地区支持的首个海外仓投资项目正式承保落地，该保单对应陕西省安康市赫特福德进出口有限公司投资英国切斯特菲尔德的“安康壹号”海外仓项目。在海外仓设立之前，受制于地理条件等限制，当地企业面临着发货时间长、海外销售分散等困难。在安康市政府及相关商务部门的大力支持下，项目投资方着手

开始建立安康市首个公共海外仓，随着“安康壹号”海外仓的建立，企业逐步从板岩建材生产建立起板岩开采加工、国际多式联运物流、自营出口的外贸实体产业链。海外仓业务的发展，能够让秦巴山区更多的特色产品走向海外市场。此外，中国信保在2023年初对当地石材行业龙头企业镇坪县鑫大地建材有限公司的海外出口业务，出具了短期出口信用保险保单，保障企业的海外应收账款安全。在海外仓项目获批的同时，鑫大地建材有限公司也成为陕西省首家获得“跨境电商+海外仓”资质的出口企业。

## 国家外汇局:5月份我国外汇市场运行总体平稳

本报讯 国家外汇管理局数据显示，我国跨境资金流动趋向均衡，外汇市场运行总体平稳。国家外汇管理局副局长、新闻发言人王春英说，5月份，企业、个人等非银行部门跨境收入和支

出规模相当，呈现基本平衡，跨境资金流动形势显著向好；市场预期保持平稳，外汇交易理性有序，结售汇逆差明显收窄，外汇市场供求状况进一步改善。

数据显示，在我国外贸发展

态势持续向好的支撑下，5月份货物贸易项下跨境资金净流入同比和环比分别增长23%和76%，净流入规模创2023年下半年以来单月新高，持续发挥稳定跨境资金流动的基本盘作用。

同时，外资配置人民币资产意愿较强，5月份净买入境内债券320亿美元，环比增长86%，处于历史较高水平。

“未来我国外汇市场保持稳健运行具备坚实基础。”王春英

表示，随着宏观政策加快落地见效，我国经济回升向好态势将进一步得到巩固和增强，经济基本面对外汇市场和人民币汇率将起到有力支撑作用。

(张千千 刘开雄)

# 中国与共建“一带一路”国家服装业合作呈四个特点

■ 本报记者 刘国民

中国纺织工业联合会产业经济研究院撰写的《中国与“一带一路”服装产业链合作报告》(以下简称“报告”)认为，我国服装业与“一带一路”共建国家间的贸易投资合作，助力我国服装业在制造成本高企、贸易环境严峻的形势下实现综合运转效率和国际竞争力的稳步提升，共建“一带一路”国家也依托服装加工业步入工业化发展快车道。报告认为，我国与共建“一带一路”国家间的服装产业链贸易与投资合作主要呈现以下特点：

服装出口竞争力保持稳定。我国对共建“一带一路”国家服装出口额近十年来有所波动，但整体保持高位，为活跃国家市场消费潜力稳步释放。共建“一带一路”国家已经成为我国服装行业重要的海外市场。在产品结构方面，机

织服装是我国服装产业链的优势产品，在共建“一带一路”国家市场中的竞争优势得到充分发挥。由于国内制造成本提升，且针织服装本身是很多新兴和发展中经济体服装行业的核心组成部分，近年来我国针织服装出口规模总体缩减，对共建“一带一路”国家的出口额也有所下降。主要出口市场中，吉尔吉斯斯坦近年来已成为中亚地区最重要的服装商品集散地。

服装进口规模显著扩大。21世纪以来，我国纺织服装内需消费水平不断提升。为响应“一带一路”倡议，我国积极扩大市场开放，与有关国家分享我国超大规模内需市场消费升级机遇，通过降低部分消费品关税、简化进口通关手续等多种措施拓宽终端消费品进口渠道，以市场为链接促进与共建“一带一路”各国经济融合。作为重要的终端消费品，近年来我国自共建“一带一路”国家的服装进口实

现平稳增长，为相关国家纺织产业升级发展，以及强化与我国的纺织供应链合作提供重要市场机遇。

服装产业链配套产品贸易更加活跃。近年来，新兴与发展中经济体服装加工业实现较好发展，对面辅料的进口需求增加，带动纺织面料(织物)成为我国纺织全产业链的出口新增长点。由于东南亚、南亚等地区是近年来承接发展纺织产业的重点区域，我国对共建“一带一路”国家的纺织物出口增长尤为明显。随着新兴和发展中经济体以服装加工为中心延伸发展纺织产业链，其对上游纺织配套产品的需求也有所增多，我国纱线出口稳步增长，化学纤维出口潜力逐步显现。共建“一带一路”国家充分发挥资源与产业优势，为我国服装产业链提供了对需求的多原辅料产品，成为我国服装产业链的重要合作方。此外，作为服装产品的间接

原料，共建“一带一路”国家在各类天然纤维及部分化纤原料方面的供给，为我国提供了重要资源补充。

对外投资与产业链共建合作稳步推进。近年来，在国际合作形势日趋复杂、自身结构仍待优化等内外因素共同驱动下，我国纺织和服装行业积极通过对外直接投资推动国际产能合作与跨国供应链共建，努力化解各类不确定因素，提高产业发展韧性。共建“一带一路”国家与我国合作关系稳定良好，投资与贸易便利化程度持续提升，人员往来更加便捷，中欧班列等设施联通条件不断改善，因此成为我国纺织服装企业对外投资与共建供应链的优先选择。由于具有吸纳就业能力强、便于进入国际市场等优点，发展中国家普遍积极支持发展服装制造业，加上我国制造成本持续提升等因素影响，服装行业成为我国纺织产业链对外直接投资的最重要领域

之一。越南、柬埔寨、缅甸等东南亚国家由于具备与我国地理位置邻近、文化习俗相近等优势，是我国服装行业首要海外投资目的国；埃及、埃塞俄比亚等非洲国家也依托劳动力资源优势，成为重要投资选择。除了服装加工，纺织产业链前端的棉纺织行业是我国纺织服装行业对外投资的另一重点领域，越南、马来西亚、印度尼西亚、埃塞俄比亚等国均有我国骨干企业投资的棉纺厂。

在报告看来，未来，随着投资合作不断走向深化，我国与共建“一带一路”国家的纺织服装业合作也在供应链共建的新高度上得到推进。我国先进的服装加工技术、管理经验与共建“一带一路”国家丰富的劳动力资源相结合，在当地发展形成了广受国际品牌采购商青睐的服装加工制造业，在推动当地加快工业化、扩大出口创汇、吸纳社会就业等方面均发挥核心作用。