

持续深化跨境贸易外汇便利化改革

■ 刘斌

跨境贸易与实体经济发展、人民群众生产生活密切相关。2023年,我国进出口规模稳中有升,连续7年保持全球货物贸易第一大国地位,有进出口记录的外贸经营主体突破60万家。在以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局下,境内外市场加强联动,贸易新业态新模式层出不穷,对外贸易结构不断优化。在此形势下,进一步提升金融服务水平成为外汇管理部门推进贸易高质量发展的重要任务。

近年来,外贸企业管理方式持续优化,总体上由直接审批转为事前事中事后全流程监管。国家外汇局结合形势发展和市场诉求,不断完善管理方式,精简行政许可业务办理材料,清理整合外汇账户,减轻外贸企业负担。目前,外贸企业可在银行实现主体信息登记、外汇账

户开立、贸易收付结算等业务一站式办理,有效降低时间成本,提升资金结算效率。

国家外汇局始终致力于提升银行为外贸经营主体提供金融服务的水平,积极推动银行真实性审核转型升级,构筑更加科学自主的政策环境。贸易外汇管理坚持“实质重于形式”的政策导向,逐步取消单证形式限制,引导银行回归交易真实合规的本源,按照展业原则为外贸企业办理跨境资金结算,同时也推动银行更加重视客户合规水平和信用状况。越来越多银行由依赖事中单证审核向事前尽调、事中简化、事后监测转变,致力于为客户提供专业化、差异化外汇服务。

科学有效的管理制度是传递管理理念的重要载体,也为优化营商环境奠定坚实的政策基础。近年来,国家外汇局加强顶层设计,统筹

结算便利和风险管理,实施优质企业贸易外汇收支便利化政策,构建起银行分级、企业分类的信用激励机制,通过“企业越诚信、手续越便利”“银行越合规、审核越自主”的信用管理方式,赋予审慎合规的银行更多审核自主权,为优质外贸企业跨境结算简流程、降成本。截至2024年5月末,优质企业贸易外汇收支便利化政策已惠及1.6万余家外贸企业,贸易外汇收支实现“秒申请、分钟办”。

随着改革创新的深入推进和数字化技术的广泛应用,国家外汇局积极响应银行、企业对多元化贸易新业态新模式的诉求,按照“鼓励创新、包容审慎”的原则,聚焦贸易新业态“小额、海量、电子化”等交易特点,完善贸易新业态管理模式,支持银行和支付机构凭交易电子信息,为涉外经营主体提供更加高效、安

全、低成本的跨境结算服务。今年前5个月,支付机构和银行凭交易电子信息服务小微商户超120万家,办理外汇收支约4亿笔。

进入新发展阶段,国家外汇局将以服务实体和便利民生为重点,更好统筹发展和安全,持续深化跨境贸易外汇便利化改革,进一步完善贸易外汇管理政策供给,助力涉外经济高质量发展。一方面,有序扩大便利化政策覆盖面,支持优质制造业、“专精特新”、共建“一带一路”等企业结算便利;另一方面,持续跟进贸易新业态发展,积极响应市场创新业务需求,助力更多经营主体特别是中小微企业降低跨境结算成本,加快构建安全、开放、有活力、有韧性的贸易外汇结算环境。

(作者系国家外汇管理局经常项目管理司司长)



据统计,今年前5个月,山东港口烟台港完成商品车全模式运量28.8万辆,同比增长30.2%。近年来,地处山东半岛北端的山东港口烟台港积极打造商品车物流枢纽港,目前已开通9条外贸商品车航线,5条内贸商品车航线,连接30多个国家和地区。

新华社记者 朱峰 摄

促进高质量外资与高质量增长的双向奔赴

■ 本报记者 张凡

奥迪在华首个纯电动车型生产基地启动预批量生产;全球知名采矿与基础建设设备供应商安百拓集团,在西安成立西部仓储物流中心,升级及改造张家口工厂;投资额达13亿元的百事食品陕西生产基地破土动工;阿斯特托克汽车技术(常州)有限公司举行开业仪式……连日来,多家外资企业在华设厂、生产、增资,以实际行动体现出对中国市场的良好预期。

数据显示,过去十年,中国平均每年引进外资约1400亿美元。尽管受多重因素影响,2024年前5个月,吸引外资金额有所下降,但全国新设外资企业同比增长17.4%,实际使用外商投资历史高位。

“目前,外资流入中国呈现出金额下降但质量提升的特点。例如,在刚刚过去的2023年,高技术制造业实际使用外资增长了6.5%。在服务行业中,科技成果转化、研发与设计领域实际使用外资分别增长8.9%和4.1%。高技术产业外资总计达4233亿元人民币,占比提高至37.3%,显示外资结构进一步优化。”联合国贸发会议资深经济学家梁国勇分析说,外部环境变化是影响中国吸引外资的重要因素。

联合国贸易和发展组织近期发布的《2024年世界投资报告》显示,2023年全球外国直接投资下降2%,至1.3万亿美元。其中,流向发展中国家的外资下降7%,至8670亿美元。值得注意的是,如果剔除个别欧洲经济体外资流量的大幅波动,2023年全球外国直接投资的下降幅度超过10%。

梁国勇分析说,全球外资总量的下降制约了主要新兴经济体外资流入的增长空间。对中国而言,在地缘政治动荡、大国竞争加剧的背景下,世界范围的供应链调整加速推进,使中国吸引外资面临挑战。微观企业层面,跨国公司力求确保供应链安全,提高其韧性,在国际投资和布局方面,企业在绩效和安全的平衡中对安全的考量增强。宏观层面,西方国家采取对华“去风险”的政策论调,这难免对部分行业的国际直接投资流向产生影响。

尽管如此,中国仍然保持着对全球外资的吸引力,这源于中国经济的稳定增长。今年一季度,中国GDP同比增长5.3%,明显高于预期。而在刚刚过去的5月,中国社会消费品零售总额同比增长3.7%,全国规模以上工业增加值同比增长5.6%,货物进出口总额同比增长8.6%。

“从横向的国际比较看,中国经济增速在全球大型经济体中名列前茅。从纵向的时间轴看,去年中国GDP增长了5.2%,这离不开前年的低基数效应,但今年不存在这样的情况,所以经济增长的‘含金量’更高。”梁国勇说,中国经济的韧性很强,宏观经济政策的空间比较大。展望未来,中国经济今年有望实现5%以上的经济增长,并在较长时期内保持稳定发展。

近期密集出台的各项政策,也进一步夯实了中国经济向好发展的基础。近期,世界银行、国际货币基金组织、亚洲开发银行、摩根士丹利、高盛、花旗、德意志银行等机构密集上调对中国经济增速的预期。

在6月24日启动的中央广播电视总台与中国贸促会联合主办的“投资中国·央视财经CBD跨国公司对话”活动现场,多位嘉宾表示,他们看好中国市场的长期潜力,愿意持续投资中国、深耕中国。泰国天丝集团全球CEO、中国泰国商会副会长许馨雄表示,中国的发展非常快,不仅速度快,而且质量高,他们在这里看到了更多的机会。丹麦格兰富中国区总裁马克曼表示,在中国投资,就是投资创新和可持续发展,他们将继续投资。

与中国同行就是与机遇同行,投资中国就是投资未来。当下,中国正在以高质量发展全面推进中国式现代化,加快发展新质生产力,稳步推进制度型开放,这将为外资企业投资中国、深耕中国提供更优的营商环境和更广阔的机遇。外资企业深耕中国市场,加速了自身成长,也获得了回报。特别是从收益率来看,近五年,外商在华直接投资收益率约9%,在国际上处于较高水平。

面向未来,梁国勇对中国持续完善吸引外资政策提出以下五个建议:第一,强调不同所有制企业的同等待遇,考虑实施竞争中性和原则;第二,跨国公司一直是中国的发展伙伴,要让外资企业充分分享中国的发展红利,特别是在新兴、高速发展的市场领域;第三,吸收新外资和保住老外资并重,稳存量 and 扩增量并重,增数量和提质量并重;第四,加强政策创新,在缩减负面清单、扩大准入领域的同时,发挥地方政府积极性,针对重点行业的重大项目加大招商力度,了解外资企业的重大关切,协助其降低成本、提高竞争力;第五,改善与主要发达经济体的经贸关系,尽量避免地缘政治成为中国外贸、外资和经济增长的制约因素。

马来西亚全国总商会刊文庆祝中马经贸合作金色50年

本报讯 马来西亚全国总商会在中、英文版《中国对外贸易》杂志上发表题为《金色之旅:庆祝中国和马来西亚经贸合作50周年》的文章指出,从连接中马两国的古代海上丝绸之路到现在的“一带一路”倡议,中国和马来西亚之间的合作始终维系于相互尊重和利益共享。

文章介绍说,马来西亚积极参与共建“一带一路”,在基础设施发展和经济增长方面产生了巨大改变。为了对接“一带一路”倡议,马来西亚实施了一系列改革,大大改善了马来西亚基础设施,不仅在其国内,而且在更广泛的东盟地区产生了经济繁荣的连锁反应。这些项目中最突出的例子是马来西亚—中国关丹产业园和东海岸铁路

的开发。关丹产业园已经成为产业合作的灯塔,吸引了从制造到技术等各个领域的投资,并培育了一个经济活动中心。关丹产业园不仅创造了数千个就业机会,而且在技术转让和当地工业发展方面发挥了重要作用。东海岸铁路也是“一带一路”倡议的旗舰项目,将改变马来西亚的物流和运输格局。通过将东部的南海与西海岸的战略港口连接起来,这条铁路线将大大缩短旅行和运输时间,从而提高马来西亚作为该地区主要贸易枢纽的地位。

文章还说,除了这些大型项目之外,马来西亚还推出了许多其他措施,其中包括对能源、建筑和数字基础设施的投资,为马来西亚成为一个联系更紧密、技术更先进的

国家的目标作出了贡献。“一带一路”倡议还为马来西亚企业打开了进入共建“一带一路”国家市场的大门,扩大出口,促进了商业合作。

文章认为,这些措施的经济影响是巨大的,不仅提高了马来西亚的国内生产总值,还为经济可持续发展提供了平台。通过加强基础设施和互联互通,共建“一带一路”项目提高了马来西亚对外国投资者的吸引力,从而增加了外国直接投资,增强了马来西亚的经济韧性。

文章认为,2010年建成的中国—东盟自由贸易区是一个重要的里程碑,极大地促进了中马贸易。中国—东盟自由贸易区通过取消关税和消除非关税壁垒,为企业开辟了新的市场,创造了更有利

的营商环境。已经生效的《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)进一步扩大了中马两国经贸往来的范围。该协议涉及包括中国和马来西亚在内的15个亚太国家,对于创建全球最大的自由贸易区至关重要。通过协调贸易规则和标准,RCEP进一步简化了商业运作流程,使企业能够更深入地融入全球价值链。这些贸易协议已成为众多合作项目和投资的催化剂,为中马两国带来了实实在在的利益。

文章表示,中马关系的未来将以创新伙伴关系、共同发展以及深化经济和文化联系为标志。通过携手运用新机遇和应对全球挑战,双方可以为繁荣的未来铺平道路,这不仅有利于中马两国,也有助于区域和全球发展。(毛雯)

蒙内铁路运营七周年:这是一条惠民之路、繁荣之路

■ 蔡容涵 李卓群 胡平超

清晨,伴随着清脆的鸣笛声,满载旅客的列车缓缓驶出站台,车厢上“连接国家,走向繁荣”的标语一闪而过,这是奔跑在蒙内铁路上的“幸福列车”。

2017年5月31日,由中国企业承建的蒙内铁路正式建成通车。连接东非第一大港蒙巴萨和肯尼亚首都内罗毕的蒙内铁路是肯尼亚独立以来建设的首条铁路,采用中国标准、技术、装备和运营管理,是中肯共建“一带一路”的重要成果之一,也是东非铁路网北部走廊的重要组成部分。

据统计,截至今年5月31日,蒙内铁路已安全运营7年,日均开行6.4列客运列车、15列货运列车,累计发送旅客1286万人次、货物3287万吨。

最受欢迎的出行方式

蒙内铁路客运列车的开行,改善了当地民众往来内罗毕与蒙巴萨的出行体验,将原本需要十几个小时的路程缩短至5个小时。七年来,得益于舒适的环境、精细的服务,蒙内铁路已成为最受肯尼亚民众欢迎的出行方式。

家住内罗毕的工程师沙德拉克因为工作原因需要经常往返内罗毕和蒙巴萨。“以前只能乘坐汽车,不仅花费时间久,还经常碰上堵车。现在不仅车厢环境好,运行平

稳舒适,还能够准时到达,一点也不会耽误事。”沙德拉克说。

他认为,蒙内铁路方便了民众出行,促进了两地人员往来和商务发展,也希望能有更多这样的中肯合作项目。

开通至今,蒙内铁路客运量逐年上升,从2017年的70万人次,增加到2023年的273万人次。除此之外,蒙内铁路货运量也呈逐年上升的趋势,其中集装箱运输5年内增长40%,这对促进东非地区互联互通具有重要意义。

蒙内铁路开通运营前,货物运输主要依靠轨铁路和公路运输。当时货物从蒙巴萨通过轨铁路运输到内罗毕需要20多个小时,如今经由蒙内铁路将货物从蒙巴萨运送到内罗毕只需8个小时。

内罗毕一家物流公司负责人爱德华表示,蒙内铁路不仅缓解了蒙巴萨港的拥堵,而且降低了制造商运营成本,提高了供应链效率。

“授人以渔”培养铁路人才

蒙巴萨西北约150公里处的小镇沃伊,是蒙内铁路沿线的重要节点,这里也是非洲小伙托马斯的家乡。托马斯目前就职于负责蒙内铁路运营的非洲之星铁路运营公司。几年前,一个偶然的机会让托马斯与蒙内铁路结缘。“当时蒙内铁路对于整个肯尼

亚来说都是一个新鲜事物。”托马斯说,看到沃伊站信号部门的招聘信息他感到非常兴奋。之前他远离家乡,在蒙巴萨工作,与家人常年分隔两地。如今这份工作不仅能够让他与家人团聚,对于个人职业发展也是一个宝贵的机会。

通过肯尼亚铁路培训学校的培训,托马斯成功进入信号部门成为一名正式员工。“无论是在学校的中国老师,还是在车站的中国师傅,都对我们特别耐心。他们知识储备多而且经验丰富,每天都能从他们身上学到很多东西。”回忆起当初学习的经历,托马斯依然非常激动。

这份工作也给托马斯的生活带来了许多变化,“因为蒙内铁路,我得以在家乡工作,每天都可以回家陪伴孩子。家里盖了新房,孩子可以接受更好的教育。”托马斯说。

七年来,蒙内铁路的建设和运营,为肯尼亚直接和间接创造超过7.4万个就业岗位,培养2800余名高素质铁路专业技术和管理人才。

授人以鱼,不如授人以渔。“师徒制”是保证蒙内铁路人才培养的关键,中国“师父”手把手教授肯尼亚“徒弟”各项技术,保证铁路安全平稳运营。

湖北小伙何肖是非洲之星铁路运营公司工电部的工务工程师。尽管看上去十分年轻,但他已是一位不折不扣的“老”铁路员工。多年

来,他近一半的时间都是跟肯尼亚同事在轨道上度过的。何肖每周有2至3天要带着他的肯尼亚“徒弟”们执行轨道检修标准化流程,对他们进行技术指导,同时还要培养他们的安全意识。

功夫不负有心人,他的“徒弟”奥利弗现在已经成为一名检修班组的负责人。奥利弗说:“我除了从中国师父那里学习了技术,还从他们身上学到了勤奋、纪律、团队合作和节约等积极品质。”

推动肯尼亚现代化发展

道路通,百业兴。七年来,蒙内铁路不仅加快了肯尼亚现代化步伐,也为中非合作共赢留下了浓墨重彩的一笔。据专家估算,该项目对肯尼亚国内生产总值贡献率超过2%。

蒙内铁路的开通持续推动肯尼亚运输业的快速发展。肯尼亚国家统计局2024年最新公布数据显示,肯尼亚运输业年增长率为17.6%,远高于5.6%的全国经济增长率。2023年,蒙内铁路客运收入增长11.7%,货运收入增长7.3%。

除此之外,蒙内铁路还充分保障了关系肯尼亚国计民生的粮食运输。肯尼亚谷物散装运输有限公司每年通过铁路运输超300万吨粮食,在满足肯尼亚国内粮食需求的同时,降低了粮食价格,为肯尼亚社



儿童在蒙内铁路内罗毕站等待登车。

新华社记者 王冠森 摄

会经济稳定和普通民众的生活带来福祉。

肯尼亚铁路公司总经理菲利普·马伊恩加表示:“蒙内铁路从2017年开通运营以来带来了积极转变,尤其是在经济活力方面。铁路货物运输的影响和优势显而易见,我们将货物从蒙巴萨港口运到内陆,然后分拨到整个东非区域,这极大地提高了我们工业化的效率。”

开通七年来,蒙内铁路已成为中肯共建“一带一路”的合作典范,也将

进一步推动中肯乃至中非的合作。

“中国一直是肯尼亚可靠的合作伙伴,中国的支持对非洲发展至关重要。”肯尼亚国民议会议长摩西·马西卡·韦坦古拉表示,目前,肯尼亚是中国在东非最大的贸易伙伴,中国是肯尼亚第一大贸易伙伴和第一大进口来源国。双方在基础设施建设和双边贸易等领域展开的广泛深入合作,对肯尼亚的国家面貌和社会经济发展产生了积极而深远的影响。(来源:中国一带一路网)