

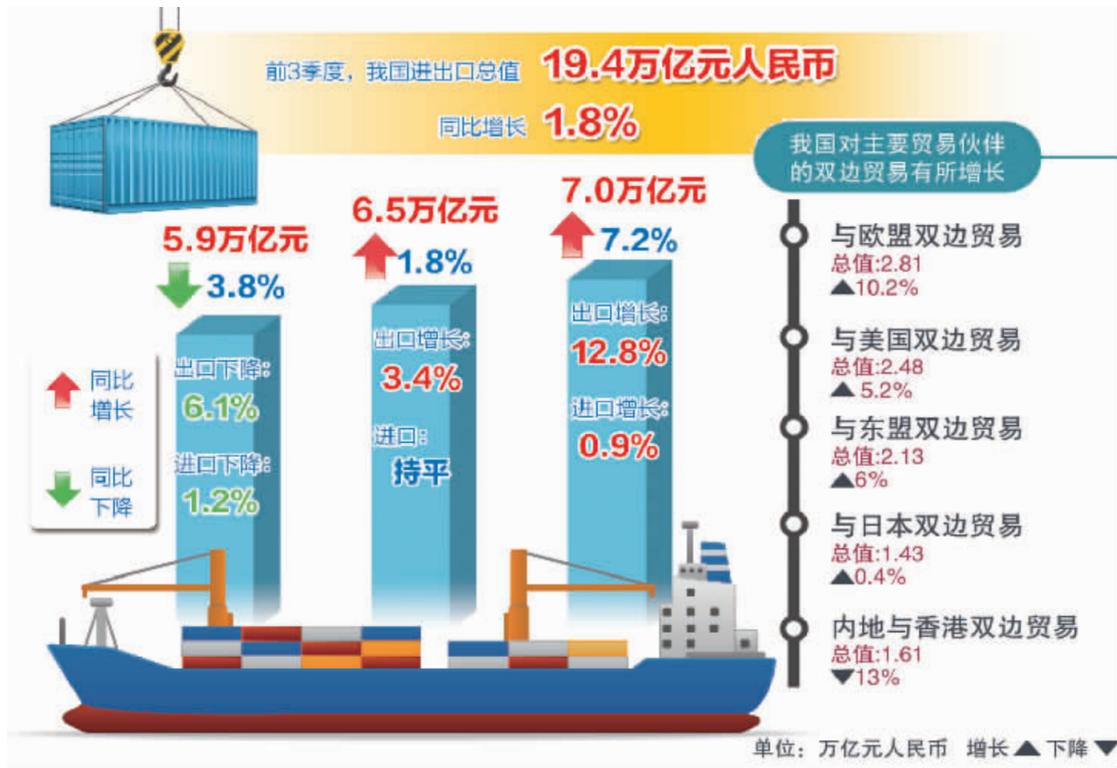
三季度我国进出口实现7.2%正增长创年内最高水平——

外贸逐季向好 利用外资趋减



本报记者 顾阳

海关总署13日发布数据,今年前三季度,我国进出口总值19.4万亿元人民币,比去年同期增长1.8%。受到基数干扰消退、外需回暖以及政策红利显现等因素拉动,我国进出口形势逐季好转,第四季度有望延续这一势头,但实现全年7.5%左右的预期增长目标难度很大。当前应在保持合理增长的基础上,把提升外贸发展质量效益作为主要任务——



恰如一扫雾霾后的秋日,海关总署10月13日发布的外贸数据,让不少市场机构重拾信心。

数据显示,9月我国进出口总值2.44万亿元,创下年内最高水平。其中,9月出口同比增长15.1%,进口同比增长7.0%,均超出此前市场预期。不仅如此,进出口从首季度下降3.8%到三季度7.2%的正增长,增幅之大也为近年来少见。

“我们希望,这种逐季好转的态势在四季度能继续延续;我们也相信,四季度我国外贸进出口会继续向好的方面发展。”在国务院新闻办公室13日举办的新闻发布会上,海关总署新闻发言人、综合统计司司长郑跃声说。

三个“强”支撑逐季回升

预计进出口逐季转好的态势四季度仍会延续,外贸出口压力有望进一步减轻

我国进出口之所以能实现逐季好转,郑跃声认为主要体现在三个“强”上。

首先是外贸企业发展的信心不断增强。从5月份起,国务院办公厅下发了《关于支持外贸稳定增长的若干意见》,海关总署、商务部等有关部委办出台了一系列支持外贸稳增长措施,各地也纷纷出台了实施细则。郑跃声说,这些举措提振了外贸企业的信心,有效促进了外贸的稳定增长。据悉,我国外贸出口的先行指数已连续5个月保持在高位。

其次是外部需求有所增强。随着严寒天气影响的逐步减退,美国GDP二季度的年化增长达到4.6%,创造了10个季度来的新高。9月份,市场研究公司Markit公布了美国制造业PMI初值为57.9,为4年半以来的高位。在欧元区方面,9月份综合PMI连续14个月处于荣

枯线的上方,失业率为11.5%,继续保持2012年9月以来的低位。同时,一些发达市场的复苏势头也在逐步传导到一些新兴市场,外部需求改善明显。

三是通关改革红利对推动外贸增长的重要作用正逐渐增强。7月1日,我国跨境贸易电子商务零售出口统一版本通关系统正式上线运行,实现了便捷通关和有效监管,既提高了通关效率又降低了企业成本。8月1日,海关和检验检疫部门合作“三个一”模式,在全国所有直属海关和检验检疫部门、所有的通关现场、所有依法需要报关报检的货物物品全面实行。同时,上海自由贸易试验区经过一年的运行,目前进出口的平均通关时间,自由贸易区内比自由贸易区外减少了40%左右,有效节约了通关时间和物流成本。

“这种好的态势,预计第四季度还会延续,特别是在出口方面。”郑跃声认为,未来两三个月内外贸出口的压力将进一步减轻。

不可忽视的负面因素

制造业向东南亚等国加快转移,吸收外资大幅下降等不利因素值得关注

“既要看到促进外贸发展的有利一面,也要关注到客观存在的负面影响。”郑跃声认为,当前我国外贸正面临产品竞争力削弱、制造业吸收外资大幅下降、大宗商品价格持续下跌等不利因素。随着近年来制造业向东南亚等周边

国家转移加快,我国出口产品的国际竞争力有所削弱。一项对3000家企业月度跟踪调查的结果显示,大约有65%的企业反映生产综合成本在持续上升,诸如最低工资标准的持续上涨,融资、土地等经营成本的持续上升,以及资源环境约束压力的不断加大。随着我国传统优势劳动密集型制造业的转移,服装、纺织品等7大类劳动密集型产品在发达经济体的市场份额持续下滑。今年上半年,上述7大类劳动密集型产品占欧美日发达经济体的份额分别下滑了0.1、0.4和2.8个百分点。

另外,一些发达国家对我国制造业投资大幅下降,由于我国出口近一半由外商投资企业创造,这对我国出口将形成中期制约。据统计,今年前8个月,我国制造业实际利用外资下降约为15.7%,其中7、8月份分别大幅下滑了17.8%和29.1%,连续15个月同比下滑。

另一方面,大宗商品的价格持续下跌,相应拉低了进口值。前3季度,我国铁矿石、原油、铜、大豆等主要能源资源产品进口价格同比均有明显下跌,总体进口价格水平同比下跌了2.6%、月度进口价格已经连续31个月同比下跌。郑跃声说,大宗商品进口价格的下跌,虽有利于改善我国的贸易条件,但价格的下跌在一定程度上也拉低了当期进口值的增速。

“9月底,世界贸易组织刚刚下调了今年全球贸易增长的最新预期数据,预期今年全球贸易增长约为3.1%,较4月份预测的4.7%降低了1.6个百分点。而地缘政治、大国关系的博弈等风险,也

可能影响我国外贸的进一步走势。”郑跃声说。

质量和效益比速度更重要

中国并不追求贸易顺差,期待贸易走向更加平衡、协调和可持续发展

“从前3季度的情况来看,要实现全年外贸进出口7.5%的增长目标,任务确实十分艰巨。”郑跃声指出,中国外贸正处于增速换挡和结构转型的关键期,除了关注发展的速度外,更应关注发展的质量和效益。

据海关数据,按美元计价,今年前3季度中国进出口、出口和进口值分别增长3.3%、5.1%和1.3%。分析人士表示,前3季度我国进出口增速仅为3.23%,全年外贸增速7.5%的目标恐难实现。

对此,郑跃声认为,全年7.5%的外贸发展目标实际上是一个“预期目标”,“这个目标确实十分重要,但是希望大家能够认识到,中国的对外贸易发展已经从过去的高速增长阶段进入到中高速增长阶段”。

业内人士指出,除了外部需求明显改善外,国家支持外贸稳定增长的各项政策措施逐步落实到位,跨境电子商务的快速发展,上海自贸区经验复制推广的加快,以及建设“一路一带”、长江经济带等战略的推进,都将对我国外贸发展带来实质利好。郑跃声强调,中国并不追求贸易顺差,期待贸易走向更加平衡、协调和可持续发展。

热点 点击

全国铁路货物站 全面开通快运业务

本报北京10月13日讯 记者齐慧报道:为充分发挥铁路在综合交通运输体系中的骨干作用,降低全社会物流成本,中国铁路总公司进一步加大对货运组织改革力度,全面推出货物快运业务。目前,全国铁路所有货运营业站,共计4200余个,均开办快运业务,形成覆盖全国的货物快运网络。

据介绍,铁路货物快运业务取消了对货物的品类、重量、体积、件数和批量的所有限制,除法律禁止运输的货物外,对各种零散货物均敞开受理,并且全部按实际重量或体积受理。

货运快运业务办理程序也简单方便。客户只需拨打营业站的客服电话,12306客服电话,或者登录12306铁路客户服务中心网站提交运输需求,铁路客户代表即会上门服务。铁路部门为客户设计了菜单式服务方案,提供站到站、门到站(站到门)、门到门等全程物流服务,客户可自主选择。

此外,货物快运列车按客货化模式组织开行,运达更为快捷。其中在各铁路局管辖区域内开行的货物快运列车,全程运行时间一般在24小时以内;在京沪、京广、京哈、陇海、襄渝、沪昆等主要干线开行8对货物快运列车,在各区域开行跨区域的货物快运列车,铁路部门将制订运达时间表并向社会公布,确保按时运行。

国际化 无线化 平台化

阿里“三化”备战“双11”

本报记者 陈静

作为一年一度网购促销的“大日子”,被网友戏称为“剁手节”的“双11”撩起备战“面纱”,这也是阿里巴巴上市后的第一次“双11”。作为每年“双11”最重要角色的天猫,13日在杭州的媒体会上,总裁王煜磊公布了今年的“双11”计划:国际化、无线化、平台化。

从天猫方面的介绍来看,今年“双11”,全球化将成为亮点。天猫国际总经理逸方表示,截至目前,已有超过20个国家的200多家国际商家确定参加“双11”,天猫国际将通过保税模式,引入更多还没进入中国市场的海外大牌以及优质中小品牌,海外商品通过直供方式进入保税仓库,直接供应消费者。与此同时,淘宝海外帮助中国卖家拓展海外市场,覆盖全球华人市场,速卖通则主要面向全球消费者,主打中国制造零售出口、帮助中国品牌出海。天猫“双11”的另一重点是无线端。除了无线天猫、手机淘宝、支付宝钱包、淘点点等平台外,阿里投资的UCweb、优酷、微博、银泰等都将加入其中。王煜磊介绍说,在无线端,今年将有30%到40%的流量实现“个性化”,即根据以往的网购记录等数据,不同消费者在手机端将看到不同的商品推荐。

处于“风口浪尖”的还有物流和支付两大支撑环节。物流部分,各大快递公司开始忙着整合资源、优化供应链。韵达快递方面表示,为备战“双11”,新储备了1000余辆运输车 and 1万多名快递员,并租用临时场地5万平方米。顺丰则增加了1万余条临时派送干支线。支付环节,大额支付的实现让往年难登“双11”舞台的大件商品今年有望登台亮相。汽车之家CEO秦致表示,汽车之家将在“双11”举行“疯狂购车节”,在打通大额支付功能后,用户可在线支付全部购车款。

去年“双11”,阿里巴巴旗下各平台交易额达350亿元。王煜磊表示,今年仅天猫就有2.7万商家参与“双11”创下历史新高,这还不包括淘宝、聚划算、天猫国际、速卖通等事业部的商家。交易额肯定超过去年。

现场

物业技能大比拼



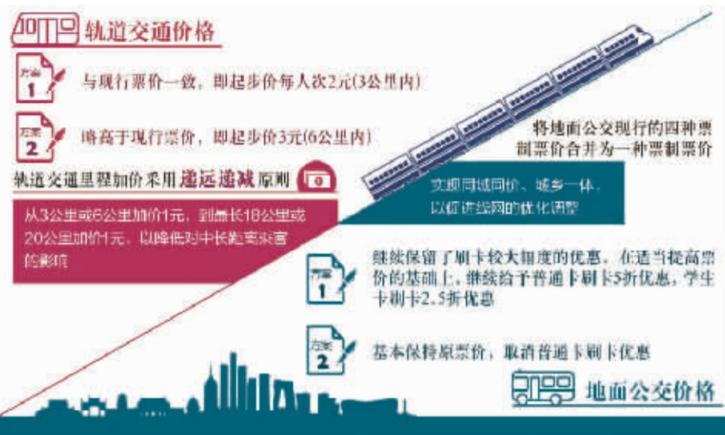
10月13日,参赛选手在进行清洗地毯技能测试。当日,内蒙古自治区住房和城乡建设厅在呼和浩特举办内蒙古首届物业管理服务技能大赛。本次大赛旨在通过物业岗位劳动技能的比拼,促进物业服务从业人员整体水平提升。

连振摄(新华社发)

北京公交调价听证方案公布

优惠后98%乘客月支出将在200元之内

本报记者 杨学聪



13日下午,北京市发改委正式发布价格听证会公告,确定北京公交价格调整听证会将于10月28日下午举行。

与此同时,备受关注的北京公交地铁价格调整方案也露出真容:轨道交通均采用递远递减原则,起步价2元或3元,从3或6公里加价1元,到最长18或20公里加

价1元,里程越远加价越少;地面公交保持较低价格,实现同城同价,视听证结果取消或保留一卡通刷卡优惠。

12.4%地铁族或转乘公交

按照两个即将提交听证会讨论的方

案,调价后,北京轨道交通平均票价水平在4.3元或4.4元左右,地面公交平均票价水平在1.31元或1.55元左右,与目前北京轨道交通和地面公交的完全成本比,公共财政仍分别承担着轨道交通和地面公交总成本的50%左右和62%左右。

在轨道交通方面,公共财政承担主要建设投入及大部分设施的更新改造任务;在地面公交方面,公共财政承担着场站、车辆更新及部分其他运营成本。

根据第三方中介机构前期对轨道交通乘客的抽样调查数据,票价调整后,12.4%的受访者有望转乘地面公交出行。

九成乘客月支出200元内

票价调整后,乘坐轨道交通上下班的通勤人员,将享受一定优惠:每自然月内,乘客使用一卡通支出累计满100元后,超出部分享受8折优惠;满150元后,超出部分给予5折优惠。支出累计达到400元后,不再享受打折优惠。

根据目前路网实际客流情况测算,优惠后,98%的乘客月支出将在200元以内。对于通勤出行来说,优惠后,93%的乘

客月支出约在200元以内。

同时,考虑地面公交站密度、线路覆盖面广,仍然是广大群众出行的重要方式,此次地面公交票价调整后继续保持较低价格,保持地面公交价格的普惠性。

此外,有关部门还将综合测算公共交通票价调整对低收入人群的支出影响,在当年城乡最低生活保障、失业保险金、最低工资标准等社会保障相关待遇标准调整时予以补偿。

形成开放性票价体系

“这次公交票价调整,是政府主动公开信息最多、听取意见范围最广、讨论研究过程最复杂、吸纳社会意见最充分的一次。”北京市发展改革委委员李素芳说。这次价格调整在理顺现有价格矛盾的同时,重在建立一个可浮动的公开透明的机制。

此外,此次改革还明确授权企业可以从满足乘客需求、整体运营安全管理需要出发,适时推出差别化票种,比如地铁的日票、周票、特定线路通勤票、低峰优惠等等,放权企业适时推进,既丰富票价体系,又能更好地服务百姓。