在“一带一路”跨境电商国际合作高峰论坛上，与会嘉宾热议——

打造跨境电商“数字丝路”

经济日报·中国经济网记者　袁　勇

“一带一路”在行动

由商务部国际贸易经济合作研究院与莆田市人民政府共同主办的“一带一路”跨境电商国际合作高峰论坛近日在福建省莆田市举行。本次论坛以“携手共建‘一带一路’跨境电商命运共同体”为主题，就我国跨境电商国际合作现状、跨境电商在“一带一路”合作中发挥的作用以及面临的挑战等话题展开深入讨论。

论坛现场，与会嘉宾仔细聆听专题演讲。　本报记者　袁　勇摄

跨境电商国际合作成亮点

当前，跨境电商已经成为“一带一路”经贸合作的新亮点。近年来，我国不断完善跨境电商相关法律法规，监管体系逐步健全，通关效率不断提高，贸易便利化水平不断提升。今年8月份通过的《电子商务法》将为我国企业开展跨境电商合作提供重要的法律保障。

商务部综合司副巡视员杨涛表示，随着跨境电商不断发展和相关法律不断健全，我国也在推进跨境电商国际合作。目前，中国已经与14个国家和地区签署了电商合作文件。“下一步，我们将继续支持跨境电商发展，持续推进‘丝路电商’国际合作，争取与更多国家和地区签署电子商务合作机制，开展电子商务政策协调和规划对接，通过电子商务合作不断拓展新领域，挖掘新的增长点。”杨涛说。

商务部外贸司副司长张力表示，目前我国跨境电商贸易已经覆盖“一带一路”相关国家和地区，俄罗斯、中东、南亚、东南亚等国家和地区已成为我国跨境电商发展新的增长点。通过依托中欧班列构建的跨境电商新通道，一批以“一带一路”国家为目标细分市场的垂直电子商务平台涌现出来。

中国跨境电子商务综合试验区是我国发展跨境电商的另一个创新型举措，自2015年首次设立以来，已经取得了丰富的发展成果。张力表示，国务院分三批设立了35个跨境电商综合试验区，在跨境电商交易、支付、物流、通关、退税、结汇等标准化建设和监管措施方面先行先试，通过制度创新、管理创新、服务创新破解跨境电商发展中的难题，已经初步形成一套适应跨境电商发展的政策框架。在此政策助推下，跨境电商综合试验区企业在“一带一路”相关国家建设了上百个智能仓储，成为国际物流打通最后一公里的重要节点。

商务部国际贸易经济合作研究院院长顾学明认为，近年来中国跨境电商在实现爆发式增长的同时，也从以往的低品质、粗放式发展转变为注重品质、规范发展，进而推动了国内供给侧结构性改革和消费升级，高质量跨境电商在未来的“一带一路”合作中将扮演更加重要的角色。

推动经贸合作发生新变化

与会嘉宾认为，跨境电商不仅提升了跨国贸易和国际合作效率，其溢出效应也改变了全球产业链，从而推动国际经贸合作方式发生了改变。

阿里研究院跨境电子商务研究中心主任欧阳澄表示，跨境电商能够减少贸易环节，降低贸易成本，让小微企业直接受益。过去，一些小微企业由于国际贸易成本较高，无力直接触及海外消费者，只能为跨国企业贴牌生产，通过跨境电商平台，小微企业可以直接与消费者取得联系，也就能够直接参与到全球贸易中，并建立自己的品牌。

“跨境电商通过对数据的利用，也将在很大程度上提升资源配置效率。可以说，数据是跨境电商最核心的要素，有了数据，企业就能够构建数字信用，外部合作对象可以了解你有什么样的资金实力和信用基础，从而可以大大提升国际贸易的效率。”欧阳澄表示，跨境电商还能够解决供需错配问题。过去，企业对海外市场了解很少，或者需要花费大量资源调查了解。现在，通过跨境电商，企业和消费者之间在线上数字化交付和对接，就能知道海外消费者到底想要什么，市场需求大概多大，提升了供给侧和消费侧的对接精准度，从而推动整个产业升级。

企业层面的变化效应集聚，带来的是全球范围内经贸合作方式改变。APEC电子商务工商联盟专家委员会主任王健认为，跨境电商引导众多全球消费者直接开展全球贸易，也让众多中小微企业直接参与全球贸易，还引导了各国陆续推动贸易规则和消费规则的改变。如果说“一带一路”合作推动了新一轮全球化，那么在“一带一路”合作中的跨境电商合作，则将让新一轮全球化的经贸合作方式发生改变。由于跨境电商在全球市场中扮演的角色越发重要，其带来的变化未来还将更加明显。

仍面临法律语言文化挑战

尽管“一带一路”跨境电商合作亮点颇多，前景很好，但众多与会嘉宾认为，跨境电商的发展也面临着一系列挑战，需要各国、各部门通力合作，予以解决。

顾学明认为，当前国际社会还未形成通行的跨境电商国际争端解决规则。此外，“一带一路”相关各国贸易通道在一体化、高效率、低成本等方面还有很大优化空间。

世界海关组织电商工作组主席孙向阳表示，跨境电商的货物最终要通过线下运输完成，目前，各国和地区进出口管理工作主要通过海关等口岸管理部门完成，随着跨境包裹数量增多，口岸管理部门面临着越来越大的监管压力。

“口岸管理部门要确保国家和社会的安全。包裹多了以后，毒品、走私等问题就成了一个很大挑战，口岸管理部门监管力量有限，靠单个部门和过往的传统监管方法很难完成有效监管。口岸管理部门需要与电商平台合作，也需要与政府其他部门合作。此外，各国和地区的相关法律也需要完善，现在只有中国制定了《电子商务法》，我认为其他国家和地区如果要专门对跨境电子商务立法，中国的法律法规标准可以作为参考依据。”孙向阳说。

对外经济贸易大学国际商务研究中心副教授弓永钦认为，不同于中国，许多“一带一路”相关国家通信基础设施较弱，电脑普及率低，导致网购习惯和网购基础远不如中国。许多国家物流体系也不够完善，物流智能化程度不高，物流信息难以追踪，制约了消费者的网购行为。此外，跨国贸易面临的语言文化障碍较多，跨境电商业务中普遍缺乏小语种人才，对于企业来说，只有懂得对方语言和文化才能够更好地推销产品。

论坛现场，与会嘉宾就“数字丝绸之路”话题发表看法。　本报记者　袁　勇摄

带动发展　增加就业　改善民生

『一带一路』为奥地利发展注入动力

本报驻维也纳记者　黄海顺

近日，维也纳商会举行“一带一路”媒体宣介会。维也纳商会主席鲁克表示，“一带一路”是人类历史上最大的基础设施项目，通过建立交通网络连接欧、亚、非大陆，将有力地带动地区及各国经济发展，增加就业，改善民生。奥地利民众和经济界十分支持“一带一路”。

奥地利MAKAM市场调研公司数据显示，78%的维也纳民众认为“一带一路”对奥经济增长有利，76%的维也纳企业希望将俄罗斯—乌克兰—斯洛伐克宽轨铁路延长至奥地利并与“一带一路”对接。这将使“维也纳—布拉迪斯拉法”地区成为“一带一路”欧洲最大的物流中心，并为奥带来数千个工作岗位和约4.5亿欧元的经济产值。目前，奥地利联邦铁路公司已开启相关“战略测试程序”。对此，鲁克呼吁各方应立即行动起来，通力合作推进项目，进一步增强奥区位优势，不要错过“一带一路”这个“百年机遇”。

中国驻奥地利大使李晓驷在宣介会上表示，5年前习近平主席提出共建“一带一路”倡议，目的就是促进各国各地区互联互通，形成联动发展格局，为世界经济拓展新的增长空间。今年4月份范德贝伦总统、库尔茨总理访华，中奥建立了友好战略伙伴关系。奥明确表示欢迎、支持并愿积极参与“一带一路”合作，奥总统、总理共同出席了成都至维也纳班列首发仪式。奥地利经济发达、技术先进，作为欧洲中心的区位优势突出。中奥两国企业，包括克恩顿州、布尔根兰州等正积极探讨推进包括物流、运输领域等“一带一路”项目合作。明年中国将举办第二届“一带一路”国际合作高峰论坛，希望奥方积极参与，这将为中奥务实合作带来新的重要机遇。

奥地利联邦铁路公司董事卡格尔表示，自2017年起，奥地利铁路运输公司已活跃于“一带一路”北线、南线和“海上丝绸之路”。随着东亚和中亚铁路物流需求不断扩大，我们将推进跨欧洲的国际化战略，计划在未来几年深化欧亚联系，加强跨境运输能力。奥地利希望像哈萨克斯坦、乌克兰和斯洛伐克一样成为欧亚货物运输中转站，目标是将奥东部地区打造成国际物流中心。

APEC中小企业工商论坛在深圳举行

本报讯　记者杨阳腾报道：以“共商共建共享·创新合作发展”为主题的2018年APEC中小企业工商论坛日前在深圳举办。本届论坛由“123板块”互动构成，即一个主论坛、两大平行论坛，以及展示洽谈、参观前海展示厅及考察南山区创新科技型企业等三项交流活动。

深圳市委书记王伟中表示，APEC中小企业工商论坛是中小企业交流合作的重要平台，为亚太地区中小企业创新发展发挥了重要推动作用。我们将积极鼓励支持深圳企业“走出去”，开拓国际市场，也真诚欢迎海内外企业来深投资兴业，共创美好未来。

论坛同期发布了《APEC中小企业合作发展报告》。该报告详细分析了APEC21个成员经济体中小企业目前面临的主要发展困难，提出了APEC推进中小企业合作的政策建议，包括探索适合APEC中小企业现状的多元、立体合作模式、加大地区层面的金融支持力度、完善中小企业发展的政策环境等。

中国至欧洲TIR运输试运行

本报讯　记者陈颐报道：由中国新疆霍尔果斯口岸启运的中国至欧洲TIR（全球性货物运输海关通关系统）——“中欧卡车特快专线”日前抵达波兰，全程约7000公里，门到门仅需13天。

这标志着中国至欧洲全程使用TIR的卡车运输物流通道正式打通，为“一带一路”建设中迅速发展的中欧贸易开辟了一条安全、便捷、灵活的“门到门”运输直通车。

据悉，“中欧卡车特快专线”本次试运行从中国新疆霍尔果斯口岸开启TIR运输，经哈萨克斯坦、俄罗斯和白俄罗斯，抵达目的地波兰。本次试运行由国际道路运输联盟（IRU）与数家全球领先的国际物流企业联合策划实施，得到了新疆维吾尔自治区道路运输管理局、霍尔果斯海关和交通运输部公路科学研究院的大力支持。

国际道路运输联盟秘书长翁贝托·德·布雷托表示，本次试运行的成功充分表明，卡车运输为中欧贸易提供了空运、海运和铁路运输之外的第四种运输方式，在成本、时效和灵活性方面非常具有竞争力。

图为中国新疆霍尔果斯口岸启运的中国至欧洲TIR（全球性货物运输海关通关系统）——“中欧卡车特快专线”。　陈　颐供图

中国三峡集团投资建设巴基斯坦科哈拉水电站——

释放更多民生红利

本报驻伊斯兰堡记者　梁　桐

中国企业走出去

由中国三峡集团投资建设的巴基斯坦科哈拉水电站，装机容量1124兆瓦，总投资额约为25亿美元，该项目不仅是中国在海外投资水电站中的规模之最，也是中巴经济走廊框架下单笔投资金额最大项目。针对巴基斯坦电力缺口，且百姓不满电价偏高的现实，大型水电项目凭借其比火电项目更低的单位电价，以及对环境更小的影响，成为为当地带来巨大福祉的民生项目。三峡南亚公司在该项目规划建设上突出细节设计，进一步扩大了该项目为当地释放的民生红利。

科哈拉水电站作为中巴经济走廊积极推进的清单内项目，目前尚未结束融资，但来自中巴两国的工人正在加紧铺设进场路，并为引水隧洞的开挖开展补充勘探工作。据科哈拉水电开发有限公司首席执行官张军介绍，科哈拉项目为引水式水电站，即利用引水隧洞将上游河水引向下游冲击发电机组发电。根据国内外同行经验，引水隧洞建设是此类水电站的施工难点，也是最容易导致项目无法按期完工的风险因素。科哈拉水电站17.4公里长引水隧洞穿越的地质环境十分复杂，不经过充分勘探贸然施工将极有可能遭遇突发困难并导致工期延误。企业在当前项目融资尚未结束的情况下，已经自筹数千万美元用于补充勘探等准备性作业，为的就是确保在合同约定的6.5年工期内完工，让百姓按时用上清洁廉价的水电。

引水式水电站采用上游筑坝拦水，下游设厂发电的设计，这一传统设计的问题是在上游拦河坝和下游发电厂之间会形成一段减水区段，给沿线居民的用水带来不便。科哈拉水电站在设计上的一大创新，是在拦河坝坝体上设置了两台生态机组，每台机组开启时可以向下游提供30立方米/秒的流量并产生12兆瓦的电力。张军说，中方在与巴方讨论科哈拉水电项目技术特点之初，负责与中方对接的巴方私营电力和基础设施局对于这一设计并不理解，认为这一设计在提高项目建造成本的同时，并不能带来同等收益的电力。中方则凭借着丰富的水电开发经验，并出于对当地百姓高度负责的初衷，坚持保留并引领巴方接受这一设计理念。发电营利是小，确保用水是大，当地首府穆扎法拉巴德市刚好位于科哈拉水电站截留区域，科哈拉项目不计发电效率，专门留出共计30立方米/秒的生态流量，并提前预留了另外30立方米/秒的空间，就是为了保障该市和下游的生态环境不受影响。

中国三峡集团在开发建设科哈拉水电站进程中，积极履行企业社会责任，尤其是针对巴国情和项目特点，创新性地启动了“中国三峡集团—巴基斯坦移民奖学金计划”，实现了移民搬迁安置、实施教育扶贫和提供长期就业有机结合。该计划以捐资助学方式，为科哈拉项目直接影响地区的青年创造光明未来，同时储备一批优秀的属地化后备员工。作为巴基斯坦首个由中资企业出资设立、具有长期规划的全额奖学金计划，预计总投入100万美元以上，提供100余个全额奖学金名额，采用“2+2”学制，先由巴基斯坦知名学府旁遮普大学承担前两年教学任务，再由中国江西理工大学承担后两年教学任务，主要培养方向是电力工程学专业人才，在学生顺利完成学业后再由企业择优录取，直接参与科哈拉项目运维，以解决其长期就业问题。虽然科哈拉项目尚未正式开工，但该奖学金计划已经开展了两年并选拔产生了两届受助学生，第一批18人已经顺利完成第一学年的学习任务。

巴基斯坦政府高度重视民生，一方面主张在中巴经济走廊框架内纳入更多民生项目，另一方面也希望既有项目在民生领域释放更多红利。科哈拉水电项目凭借其对当地民生的高度重视，不仅将使项目本身更好地扎根当地，也为两国在中巴经济走廊下阶段合作树立了标杆。