



自贸试验区实地采访行

④

# 用“新”发展 钦州港片区走出特色路

□ 本报记者 晏澜菲

满载集装箱的货轮停泊在港口静候下一步作业,橙黄色的龙门吊正忙碌地装卸集装箱,装载着集装箱的货车井然有序地行驶在园区……广西自贸试验区钦州港片区内钦州港码头忙碌的场景正向人们述说着中国西部陆海新通道主要出海口的故事。

从推动国际门户港改革创新,到开展“两国双园”共建模式创新,再到成立广西自贸试验区首家法定机构,探索管理服务创新,钦州港片区在创新发展之路上迈出了坚实步伐。

## 贡献中国—东盟发展“钦州力量”

钦州港是北部湾港的集装箱干线港,目前已拥有集装箱航线49条。其中,外贸航线26条,内贸航线23条。外贸直航航线实现了东南亚和东北亚主要港口全覆盖,可直达胡志明、海防、新加坡、林查班、巴生、雅加达等港口,香港班轮“天天班”、新加坡公共驳船班次持续加密,非洲、南美洲等远洋直航航线服务不断完善,通达全球100多个国家和地区的200多个港口。今年上半年,以钦州港为核心的北部湾港集装箱吞吐量列入全球集装箱吞吐量前50名,在全国沿海港口中排第9位。

随着广西自贸试验区的建设发展,钦州港码头基础设施日臻完备,待钦州港大榄坪南作业区7-10号自动化集装箱码头

建成后,将成为全国第一个海铁联运自动化码头。

2019年6月正式建成开通的钦州铁路集装箱中心站是广西深度参与西部陆海新通道建设海铁联运“最后一公里”破瓶颈标志性项目,也是北部湾国际门户港的重要基础配套。

依托中心站和钦州港码头,钦州港片区加速推进海铁联运发展。截至目前,西部陆海新通道(钦州)海铁联运班列已覆盖中西部地区36个城市,累计开行超过12108列。

与此同时,钦州港片区实施“港、站、区”一体化改革,建设全国唯一一个将铁路集装箱站直伸港口码头前沿的铁路中心站,实现场站与港口“零距离”对接,打造集装箱“下船即上车,下车即上船”海铁联运作业新模式。同时建立了以钦州港为枢纽的陆海新通道全程物流定价和服务机制,以及海铁联运“一口价”全周期成本管控,上线运行国际贸易“单一窗口”升级版“智慧湾”系统,全程海铁联运“一口价”线路增至45条。

中马钦州园区是钦州港片区的特色,园区发展也正是得益于自贸试验区的建设。园区创新了“政府搭台、企业运作、项目带动、利益共享”的开发模式,成立联合合作理事会,组建合资公司。园区积极推动与沿线地区及东盟国家的合作,建立面向东盟飞地经济合作新模式,实现区域联动、优势互补、利益共享。金融创新试点也在加快开展,包括投融资便利化和跨境资金流动便利化的两大类、五项金融创新试点任务,推动中马“两国双园”间跨境投融资和跨境资金流动

便利化,出台外商投资股权投资类企业发展试点政策,推动构建中国—东盟区域股权投资市场,促进扩大利用外资。

## 为制度创新提供“钦州智慧”

9月6日,广西自贸试验区钦州港片区数字化发展管理中心揭牌成立,成为广西自贸试验区首家法定机构。该中心将实行“管委会+法定机构+平台公司”的管理机制,负责片区数字化规划、建设、运维和管理具体工作,试点开展市场化运营业务。

“这个法定机构虽是非营利性的,但通过投资和控制实体国有资本的方式参与市场化竞争,将推动片区数字化发展和政务运行的数字化,切实提高政府的运行效率。”广西自贸试验区钦州港片区制度创新局协理局长陈剑在接受记者采访时表示,在走访了多个地区的相关机构后,钦州港片区利用自身特色开启了探索。该中心在依法承担公共事务管理和公共服务职能的基础上,探索建立数字化建设创新研发和数字政务产品研发机制以及市场运营体系,将促进政府管理与市场运作的有效结合,以期为下一步数字化建设管理发展提供“钦州经验”。

建设两年来,钦州港片区已累计总结提炼形成78项制度创新成果。其

中,率先在全国开展跨境金融创新试点业务,首次建立铁路集装箱“一箱到底”通用联运机制、第一个创新应用“事必成”行政管理系统改革、构建全国首条中国—马来西亚燕窝跨境产业链、颁发了首张“五证合一”互联网医院综合行业许可证、开发了首个基于区块链技术

的物电同源电子印章等多项独具钦州特色的成果。

生组织发布的《防止新冠肺炎在食品企业传播指南》等卫生协议。

泰国驻华大使馆农业处公使衔参赞芭桐娃蒂在年会上透露,中国海关总署对9家泰国申请输华燕窝生产企业开展了远程视频考察,且有更多的燕岛也在走审批流程。在泰中两国相关部门的努力下,将有更多更优质的泰国燕窝进入中国市场。

马来西亚驻华大使馆农业处一等秘书诺海达娅介绍,疫情期间,包括燕窝产业在内的畜牧业在马来西亚国家安全委员会发布的《标准作业程序》下运作,确保运营不被中断,保证国家经济链条的连续性。

不难看出,疫情期间,燕窝主要生产国均采取措施努力确保了燕窝安全生产,这份努力体现了猛

## 推进准入进程 加大监管力度

# 让更多进口燕窝“飞”入百姓家

□ 本报记者 晏澜菲

“我国已成为全球最大的燕窝消费国。”在日前举行的“创新高质 聚焦增量 2021年燕窝行业年会”上,海关总署进出口食品安全局一处副处长张义表示,燕窝已经从高端消费品逐渐成为大众消费品,产品形态越来越多,迎合了中国消费者的需求。

张义介绍,中国的燕窝原料完全依赖进口。目前已经获得准入输华燕窝产品的国家包括印度尼西亚、马来西亚和泰国,获得准入的国外企业共66家。海关总署正在推进越南、柬埔寨等国输华燕窝产品的准入进程以及上述3个国家燕窝新企业的注册工作。在不断扩大进口的同时,海关总署也加大了对进口燕窝的监管力度,对不符合准入标准的相关产品坚决实施退运或进行销毁。

印度尼西亚共和国驻华大使馆商务参赞马丽娜表示,为确保燕窝产成品安全,印尼企业除全面执行印中两国间的协议外,还严格遵守联合国粮农组织和世界卫

增的出口量上。在年会上发布的《2020燕窝行业白皮书》显示,近年来,印度尼西亚和马来西亚两大主产区溯源进口量均呈现明显增长。其中,尤以印度尼西亚增长最为迅猛,近两年均以两倍速增长;马来西亚增长平稳,每年进口量增长区间在7-18吨。

《白皮书》显示,中国燕窝市场规模已经连续9年增长,去年达到400亿元。其中值得关注的是,2020年CAIQ溯源的进口食用燕窝为336.8吨,进口量同比增长83.8%。

“燕窝行业有千亿元级市场的潜力,未来燕窝高质量发展的路径应当随着行业的成熟,产品的多元化、企业业态的多样化等方面,逐步划分出不同的消费群体,让每一个层次的消费者都能匹配到高品质、高性价比的燕窝产品。”国燕窝理事长马增俊表示,在此基础上,可利用社团标准背书、企业标准细化产品特点,让消费者买到真正放心又满意的燕窝产品。

马增俊认为,燕窝行业是一个极具消费潜力的市场,从业者要加强自律,公平竞争、合作共赢,共同做大市场做强市场,促进行业良性发展,避免恶性竞争,燕窝行业的高质量发展需要头部企业、优质产品以及人才等多方合作共促。

在燕太太集团总经理李利看来,实现行业高质量发展应提高创新的层次水平,让创新经得起市场检验,撬动更大市场;以促进行业规范发展为目标,结合行业规范促进企业标准大升级;创造良好的行业竞争生态环境,让企业发展与行业生态环境维护协同共进。

# 企业汇率风险中性理念不断强化

□ 本报记者 汤莉

中国企业的汇率风险管理意识正逐渐增强。近年来,企业外汇衍生品交易规模明显增长,企业套保水平逐渐提升。国家外汇管理局日前发布的2021年上半年中国国际收支报告显示,2021年上半年,企业利用远期、期权等外汇衍生品管理汇率风险的规模接近6000亿美元,同比增长94%;套保比率为22.8%,同比上升7.5个百分点,显示企业汇率避险意识增强,风险中性经营理念提升。

在汇率日趋双向波动的市场环境下,如何做好汇率风险管理,对企业、尤其是国际业务占比较高企业的财务绩效具有十分重要的影响,而树立汇率风险中性理念有助于企业实现主营业务目标。

汇率风险中性是指企业把汇率波动纳入日常的财务决策,聚焦主业,尽可能降低汇率波动对主营业务以及企业财务的负面影响,以实现预算达成、提升经营的可预测性以及管理投资风险等主营业务目标。企业应以“保值”而非“增值”为目标,合理审慎进行套期保值,避免背离主业、脱实向虚,偏离汇率风险中性的投机套利只会额外增加风险。

企业各类套保需求的满足离不开外汇市场发展的有效支撑。报告显示,金融机构能够提供的外汇衍生品产品更趋丰富。目前,银行汇率避险产品种类齐全,远期、外汇掉期、货币掉期、期权及各种组合产品基本能满足企业日常所需。且全国能够提供外汇衍生品服务的银行达115家,包括大中小型和中外资银行,市场服务可覆盖全国各地。

从成本考量,因银行一般不收取套期保值手续费,保证金比例随着产品期限和市场行情调整,企业可使用授信额度代替保证金,部分优质企业可申请保证金减免,总体看,企业套期保值的成本并不高。

与此同时,企业汇率风险管理非中性的行为仍然存在。部分企业对汇率风险敞口不做套期保值或套期保值比例较低,有的企业利用外汇衍生品谋取收益或从事套利,偏离主业,企业汇率风险管理能力仍需不断提升。对此,报告提出了四点建议:

- 一是识别可能面临的汇率风险。企业应适应人民币汇率双向波动的常态,对日常运营中存在的汇率风险因素进行辨识与分析,充分评估企业的风险敞口情况。
- 二是制定科学有效的套保策略。企业可根据自身风险敞口,并结合生产经营情况制定套期保值策略。在套期保值比例方面,初期可设定简单易行的“固定保值”策略,待积累一定经验后,可以选择“动态保值”,即设置一定的套期保值比例区间。在产品选择方面,遵循简单适用原则,选择与其风险承受能力相适应和套期保值需求相一致的远期、掉期、期权等外汇衍生品。
- 三是选择灵活适用的交易方法。企业既可以选择“静态对冲”,即企业进出口业务采用订单制,订单约定了各个时间点交付的金额及报价,在明确订单后,使用衍生品对各个期限进行锁定;也可以选择“滚动对冲”,当企业外汇敞口是较长期限且金额较固定,如长期外币负债,可根据不同期限掉期产品的流动性、货币之间利率差的变化趋势,选择合适的锁定期限,不断滚动锁定;还可以选用“分层滚动”,即企业销售是直接面对境外零售终端用户,未来的销售数据难以预测,可不同期限分配不同比例,预测准确性较高的期限可相应提高套期保值比例。
- 四是建立完善科学的考核机制。遵循“期”“现”结合原则的科学评价标准,将风险敞口的损益与衍生工具的损益加总,对加总后的结果再进行评价,避免将远期锁汇汇率与到期日即期汇率做比较,依次考评套期保值是“亏”还是“赚”。

# 全球航空业亏损收窄但挑战仍存

□ 本报记者 孟妮

国际航空运输协会(IATA)发布的最新航空业财务业绩展望显示,尽管新冠肺炎疫情危机持续,但全球航空业业绩有所改善。

一系列数据有力地说明了这一点:2021年,全球航空业净亏损预期高达518亿美元,高于4月份预估亏损(477亿美元);2022年净亏损将降至116亿美元。2020年净亏损预期已修正为1377亿美元。据此,2020年-2022年全球航空业累计亏损达2010亿美元。

国际航空运输协会理事长威利·沃尔什表示,“对于航空公司而言,疫情危机的冲击是巨大的。为了生存,航空公司大幅削减成本,并利用一切机会调整业务,从而将2021年的亏损从2020年的1377亿美元降至518亿美元。2022年亏损将进一步收窄至116亿美元。尽管形势依然严峻,但复苏之路已在前方。航空业再一次展示其顽强的生命力

和灵活性”。

航空货运业务表现出色,而国内旅行也将在2022年接近危机前的水平。挑战在于,国际旅行市场因政府实施的旅行限制措施仍处于严重低迷的状态。“越来越多的政府将疫苗接种视为摆脱这场危机的方法。旅行的自由是让更多人接种疫苗的积极动力。政府必须共同努力,尽其所能确保任何需要疫苗的人都能接种疫苗。”沃尔什强调。

除了接种疫苗,政府的财政支持也至关重要。“危机期间,来自政府的财政支持是许多航空公司的生命线。在政府允许大规模国际旅行之前,一些航空公司仍可能需要采取工资支持措施来保留行业关键技能,以及在2022年国际客流量恢复时持续放松对航班时刻的监管。”沃尔什说。

亏损收窄的预期也源于全球航空运输需求的稳步复苏。据国际航协预测,2021年,全球航空运输总体需求预计将达2019年的40%。运力增速预期将超过需求增长,2021年将恢复至危机前的50%。平均载客率预计仅67.1%,是自1994年以来未见之的水平。2022年总体需求预计将达到2019年的61%。运力增速预期将继续快于需求,2022年将恢复至2019年的67%。平均载客率预期将恢复至75.1%。

相比之下,国内需求复苏趋势更为明显。因大多数国家的限制较少,2021年全球GDP预期将增长5.8%,2022年进一步增长4.1%。此外,累积的消费者储蓄正在支持国内市场被压抑的航空旅行需求。2021年国内需求预计将恢复至2019年的73%。2022年国内需求预计将恢复至2019年的93%。而由于跨境旅行自由继续受到限制、检疫隔离措施和旅客的不确定性,国际需求恢复速度最

慢。2021年国际需求预计将恢复至2019年的22%。2022年国际需求预计将恢复至2019年的44%。

货运方面的数据更加乐观。据世界贸易组织预测,2021年世界贸易将增长9.5%,2022年增长5.6%。2021年货运需求预计将比2019年高出8%。2022年货运需求预计将比2019年高出13%。这对全球航空货运而言无疑是利好的。货运收入预计将在2021年增至创纪录的1750亿美元,2022年预计将达到1690亿美元。

此外,从区域看,与2020年相比,所有地区的整体财务表现都将有所改善。表现最强的是北美地区,预计2021年将亏损55亿美元,2022年则将扭亏为盈,实现盈利99亿美元。与2021年相比,2021年所有其他地区的亏损都将减少。其中,欧洲航空公司的亏损将从2021年的209亿美元降至2022年的92亿美元。亚太航空公司的亏损预计将从2021年的112亿美元降至2022年的24亿美元。拉丁美洲航空公司的亏损将从2021年的56亿美元降至2022年的37亿美元。中东航空公司亏损将从2021年的68亿美元降至2022年的46亿美元。非洲航空公司亏损将从2021年的19亿美元降至2022年的15亿美元。