

助归国留学生实现人生价值——一定程度下滑——

2021年回国创新创业的留学人员首次超过100万！近日开幕的第二十届中国国际人才交流大会上，科技部部长王志刚透露的这个信息引人关注。

数字让人感受到动力。它显示出，中国正成为世界重要人才中心和创新高地。

出国留学是中国青年成就学业了解世界的重要途径，留学归国人员是中国科创事业的重要力量。40多年来，双向流动人数一直在迅猛增长。1978年是中国改革开放刚刚打开国门的一年，那一年选派出国留学人员仅800余名，回国留学人员仅248人；到了2019年，超过70万人出国深造，超过58万人学成回国。从1978年到2019年，各类出国留学人员累计超650万人，回国留学人员累计达420余万人。随后两年，新冠肺炎疫情及国际关系变化等因素加速推动海归回国潮流。2020年留学生学成回国77.7万人，2021年回国就业学生估计达到104.9万人。

秉持人才是第一资源的理念，中国坚定实施创新驱动发展战略。中国国家创新指数排名从2017年的第22位上升到2021年世界第12位。不断上升的国家创新实力与“聚天下英才而用之”的良好氛围相辅相成、互相促进，吸引着一百万级数量的海归前来工作创业。

数字也让人感受到压力。2022年中国国内高校毕业生预计为1076万。一年千万级数量的国内毕业生，百万级数量的归国留学生，就业压力前所未有。而对于可以创造就业岗位的海归创业者来说，疫情冲击等因素让他们遇到“资金流紧张”“订单量减少”等种种困难，创业之路并不好走。

如何让一年百万级数量的留学归国人员安心创新创业？一方面要建设更透明和与时俱进的留学回国服务体系。一方面要规范留学生在全国各城市就业落户、专业认证、身份认证等流程手续，有效应对未来若干年内可能持续出现的海归潮；另一方面要打通不同部门之间的信息壁垒，对海归人才就业创业、申请居住证、落户等数据汇总整理，建立职能部门间的内部信息合作共享机制。

要推动相关政策信息对外开放，打造留学生就业创业相关政策汇总通告平台，还可以建设海归人才供需对接数据库平台，增强信息透明度，为市场化配置创造有利条件。

要实行更加积极、更加开放、更加有效的引才育才政策，着力破除人才培养、使用、评价、激励、流动、保障等方面的体制机制障碍，深化人才发展体制机制改革，让各类归国人才在国内创业有机会、创新有条件、干事有舞台、发展空间。此外，动态跟踪“海归”群体发展状况，为相关部门的人才政策调整优化提供依据。

浩荡归国潮，激励强国梦。生逢伟大时代是人生之幸，留学归国人员心系“国家事”、肩扛“国家责”，必将在中国这片沃土上发挥聪明才智、实现人生价值！



余惠敏

天津港保税区以企业需求为导向推动业务创新——

平行进口车销售市场持续回暖

本报记者 周琳

□ 天津港保税区是目前全国最大平行进口汽车集散地和销售市场，年进口量峰值达8万辆以上。

□ 随着不同车型陆续通过实验、完成环保信息公开，大量平行进口汽车完成通关，投放市场。

天津港保税区管委会最新统计显示，今年1月份至4月份，保税区到港平行进口汽车同比增长98%，通关平行进口汽车达1.2万台，达到2021年全年通关量的63%，保税区迎来平行进口汽车业务“开门红”。

平行进口车即非中规进口车。它是绕过该品牌制造商及中国总经销商授权，贸易商通过其他渠道从海外市场进口的车辆，通常以高端豪华车为主。

作为天津自贸试验区机场片区所在地，天津港保税区是目前全国最大平行进口汽车集散地和销售市场，年进口量峰值达8万辆以上，占天津口岸70%，全国50%以上。近年来，保税区汽车平行进口快速发展，目前已拥有7.27平方公里海关特殊监管区，并率先在区内设立省级车务服务机构——天津市公安局自贸区服务站，提供临时牌照申领等一站式车务服务。

“今年1月份到4月份，公司仓储车辆峰值达5000余台，同比增长近一倍。”天津港保税区平行进口车仓储企业天津鑫航国际物流有限公司负责人张立说，随着通关政策常态化，可供进口通关的车型逐步丰富，前往仓库看车提车的人也越来越多，平行进口车销售市场正逐渐回暖。

此前，平行进口车因为排放标准问题在销售市场面临着一定挑战。天津市平行进口汽车流通协会秘书长张婷表示，2021年初，在国家有关部门、天津市商务部门及各相关部门积极推动下，正式开展平行车“国六”排放标准问题的解决工作。去年5月份，全国首批完成“国六”环保信息公开的平行车从天津港保税区完成清关并进入市场销售。经过近一年的学习和研究，车辆开展环保试验、进口清关等相关流程都已基本捋顺，效率在提高，成本在回归，市场消费需求得到释放。目前，平行进口汽车行业已恢复常态化

运营。

据介绍，去年以来，“国六”排放标准平行进口汽车滞港车辆清关工作已基本结束，同时，常态化通关政策的颁布对推进平行进口汽车业务快速发展起到重要作用。随着不同车型陆续通过实验、完成环保信息公开，大量平行进口汽车完成通关，投放市场。

天津港保税区有关部门负责人表示，为推动平行进口车市场规范发展，保税区坚持以企业需求为导向推动业务创新，成立创新发展理事会，充分利用行业联盟和理事会平台作用，积极推动建设汽车实验室、汽车检测线、车务服务站、汽车符合性整改场所、汽车展示展销等配套服务功能和市场营销载体，进一步优化和完善平行进口汽车营商环境。同时，及时协调解决国际信用证融资、国际航运、报关报税、税务、通关、市场销售等方面的问题。通过一系列举措，保税区平行进口汽车营商环境得到进一步提升，企业吸引力和吸附力进一步增强，相对优势进一步凸显。

天津港保税区商务局副局长张宁表示，今后，将继续探索扩大平行进口汽车规模，积极推进符合性整改、保税维修等创新业务，进一步规范销售市场，完善售后服务链条，提升消费者购车体验。同时，加强与行业联盟和理事会的合作，不断创新服务模式，让联盟和理事会在助力保税区高质量发展中发挥更大作用。

集装箱海运价格降了吗

周德全

当前，全球集装箱海运价格与去年同期相比增长近50%，运价仍处历史较高水平

从供给侧看

预计2022年全年新增集装箱船舶运力仍然较低

新船交付量约为102.7万标准箱

较去年底市场运力总规模增长约4.1%
增量较2021年略有减少

从需求侧看

2022年全球集装箱海运需求整体上仍将保持旺盛势头

预计2022年国际集装箱海运需求增速在4%左右

2021年

我国主要出口航线投入舱位数



▲ 较2020年增长19.6%
▲ 远高于全球舱位投入4.6%的平均增长水平



视点

中国新闻奖名专栏

近期，全球集装箱海运价格调整，部分航线运费出现一定程度下滑。据波罗的海航运交易所发布的FBX指数显示，5月26日，FBX集装箱海运价格平均为7846美元，较去年9月份的历史高点，已经下跌29.5%。其中，中国/远东—北美西海岸航线运价较去年最高运价水平下跌45.9%，中国/远东—北美东海岸航线运价下跌34.3%，中国/远东—北欧航线运价下跌29.7%。此前高企的海运价格全面下跌了吗？未来会有什么变化？相关企业应如何应对？

供需调整促使运价回调

当前，全球集装箱海运价格与去年同期相比仍然增长了近50%，仍处历史较高水平。原因主要有三方面。

先看需求节奏。新冠肺炎疫情暴发后，全球集装箱海运需求受到迅速压制，但是等到第一阶段疫情过去后，各国存在较强补库存需求，同时叠加集装箱海运传统旺季，以及美国等地区的财政补贴，推动集装箱海运需求集中爆发，美线运价率先大幅反弹，随后全球主要集装箱海运航线开始大幅上涨。

此外，由于我国制造业产业链相对完整，疫情控制相对有效，全球制造业进一步向中国集中。在这种情况下，中国—欧美航线上需要更多运力，更多集装箱从中国运输到欧美等世界各地。不过，一季度本就是集装箱海运的传统淡季，市场需求的短暂调整促使运价回调。

再看有效供应。集装箱海运标准化程度较高、物流量大、物流链长，更容易受到疫情冲击。在疫情暴发前，集装箱海运市场运力相对过剩，疫情后，由于船舶周转率下降，运力有效供应不足。

当前，随着季节性淡季出货量调整，以及滞箱费等缓解港口拥堵措施开始见效，部分港口船舶拥堵情况已开始出现好转，而且随着新造箱的投放与船公司的努力，集装箱短缺问题已大幅缓解。因此，有效供应水平的提升也是推动运价回调的重要原因。

最后看市场结构。集装箱海运市场是一个集中度较高的市场，前十大班轮公司的市场份额达到80%以上。集装箱海运市场的高集中度使本轮市场高峰呈现出一定的特殊性：一是疫情初期，集装箱海运市场需求出现大幅下滑时，由于集装箱船舶闲置水平处于历史最高水平导致集装箱运价比2018年、2019年同期水平还要高；二是实际承运人与实际托运人价格差异大。比如，根据FBX（主要是托运人报价），远东—北美航线运价下跌45%左右，但5月20

日上海航运交易所发布的SCFI（主要是船公司报价）显示，上海—美西航线运价较最高点仅下跌2.8%。

短期运价仍将高位运行

接下来，集装箱海运价格会上涨还是下跌？

根据当前集装箱海运市场表现看，当需求集中释放与有效供应短缺出现其一时，市场运价将保持高位；当两者同时出现时，市场运价或将出现大幅上涨。

从目前需求节奏看。虽然全球对疫情的适应与控制能力不断增强，但疫情仍会反复，需求仍会呈现间歇性收放，国内出口仍然相对强劲，但需求的节奏影响已进入后半程。

从有效供应发展来看。全球物流供应链能力正在恢复，船舶周转率等都在不断提升。据上海国际航运研究中心中国航运景气调查显示，有65%的集装箱班轮企业认为二季度船舶周转率会进一步提升。因此，若无其他突发性因素，集装箱海运市场应很难出现大规模上涨的情况。加之近两年船舶订单快速增长，船舶有效运力逐渐释放，未来市场高运价存在较大挑战。

今年上半年，集装箱海运市场集中度高，船舶租金、燃油成本与船员工资等大幅上升，船公司运营成本较往年出现大幅上升。加之近两年船舶运营率持续处于高位，船舶存在大量检修等方面的需求，船公司在稳定运价方面还有较大操作空间，集装箱海运价格较难出现大幅调整。与此同时，虽然疫情反复以及俄乌冲突等方面原因，北欧及相关航线运价下调压力较大，但集装箱海运价格大幅下调的可能性较小。

随着本轮疫情的控制，以及海运旺季的提前到来，需求节奏与有效供应仍存阶段性风险，而且在当前供需均衡仍比较脆弱的情况下，市场运价很可能会出现反弹。因此，市场运价短期内仍将保持高位。

增强物流成本把控能力

在当前市场运价短期内高企的背景下，相关企业应如何应对？

除了提前做好准备，根据企业生产经营现状，结合外贸订单情况，在考虑当前物流成本的情况下，合理制定企业生产经营计划，降低计划外的物流需求比例，精细化管理企业的物流需求外，相关企业要重视并调动物流部门能动性，对比分析集装箱海运、中欧班列等不同物流运输成本，综合制定更加科学的物流方案，提高企业物流服务选择的多样性。此外，要结合航运淡季的特点，制定合理的发货周期，适当提高错峰运输的比例。

在集装箱班轮公司普遍发展直接客户的背景下，企业要积极与集装箱班轮运输公司对接，并充分依托专业航运咨询机构，加强对航运市场波动的研判，并结合企业物流的需求情况，与船公司签订长期运输合同，并对长协运输的比例与时长进行详细研究，提升企业长期合同签订的科学性。同时，在集装箱班轮运输数字化的背景下，充分依托船公司或其他专业平台，通过网上订舱等形式选择班轮海运服务，实现物流运输的数字化与透明化，增强企业对物流供应链运作的把控力度。

在充分进行市场研判的基础上，企业还应通过兼并收购等多种手段，适当拓展一定物流运输能力，探索建立一定物流仓储能力，增强物流链的稳定性与可控性。同时，积极响应双循环发展战略，积极探索提升国内采购比例，增强国内市场的营销能力，降低对国外客户的依存度，提升对企业供应链的控制能力。

此外，企业可关注跟踪上海SCFIS等运价指数期货产品的发展情况，积极与相关期货机构进行合作，在相关集装箱运价指数期货产品推出之后，结合企业现货市场海运服务采购情况，制定期货市场上的集装箱海运价格套期保值策略，锁定未来的运价从而规避价格波动风险，增强对物流成本的控制能力。

（作者系上海海事大学上海国际航运研究中心首席经济师、航运发展研究所所长）



5月26日，穿行在山区的江西鹰潭市余江区大桥至高公寨司马源公路，道路两旁峰峦叠嶂、植被茂密。司大线公路是全国2021年度“十大最美农村路”，公路带旺了当地旅游休闲产业，也让沿线特色农产品得到开发利用。
毛小江摄（中经视觉）