

质升量稳韧劲足 外贸向好势头继续巩固

■中国城市报记者 孙雪霏

外贸是拉动经济增长的重要引擎,是畅通国内国际双循环的重要枢纽。今年《政府工作报告》要求,推动外贸质升量稳。根据海关总署最新数据,今年前5个月,我国货物贸易进出口总值17.5万亿元人民币,同比增长6.3%。尽管面临全球贸易环境的不确定性,我国外贸展现出了一定的韧性,外贸总额仍然保持正增长。

从今年一季度出口的起伏波动,到4、5月份以来的逐月向好,我国外贸进出口走出一条稳健的“反弹曲线”。海关总署新闻发言人、统计分析司司长吕大良表示,5月份我国进出口同比增长8.6%,其中出口增长11.2%,显示出外贸活跃度有所提升、出口继续加快的发展趋势,外贸运行向好势头继续巩固。

外贸景气度正显著抬升

从传统劳动密集型产品、农产品占大头到“新三样”(新能源汽车、锂电池、光伏产品)领跑,我国湖北等地外贸结构不断优化,京津冀地区“新三样”产品出口额同比激增70.3%……一组组数据背后,反映出我国超大规模市场优势。业内人士表示,作为全球第二大商品消费市场,新技术、新产品在中国充分竞争,并快速实现商业化,从而被更广泛的国际市场所认可。

自去年以来,尽管一些外媒多次炒作“中国外贸寒冬来了”,并声称“中国出口订单转移”,但这些说法并未能阻碍中国经济的稳健前行。2023年,中国外贸承受了较大压力,商品出口总额3.38万亿美元,同比下降了4.6%,持续六个月的同比负增长在去年11月份得以扭转。

今年,尽管受到需求不稳、航路不畅及关税增加等外部不利因素,中国外贸仍显示出回暖迹象。按美元计价,前5个月,我国进出口总值2.46万亿美元,增长2.8%。其中,出口1.4万亿美元,增长2.7%;贸易顺差3372亿美元,扩大1.8%。数据表明,我国外贸景气度正在显著抬升。

国际航运价格波动,是扰动中国出口的一大因素。2023年11月以来,红海航线的不稳定,加之“抢出口”、船东提价等一系列事件影响,中国出口的海运价格持续走高。最新一期上海出口集装箱运价指数(SCFI)上涨194.35点至3379.22点,连续十周上扬。今年初,

SCFI只有2000点左右。

关税是扰动中国出口的一个重要因素。5月,美国贸易代表办公室(USTR)公布,对一系列中国进口货品包括电动汽车、锂电池、光伏电池、关键矿产、半导体、钢铝及港口起重机等加征关税,部分措施将于8月1日生效。近期,美国对东南亚四国(柬埔寨、马来西亚、泰国和越南)的光伏关税豁免期结束,中国光伏企业“绕道”东南亚出口美国难度加大。

此外,欧洲对中国新能源汽车的反补贴调查在不久前公布了初裁结果,拟征收17.4%—38.1%不等的临时反补贴税。在关税加征预期之下,全球货主抓紧窗口期锁定货源,增加前置库存,试图在更严峻的贸易政策生效前加快出货,以应对未来可能的市场波动。传统6月至8月的海运旺季提前至4月中旬。

但是,“中国出口韧性仍在”是多家机构及受访对象的共识。海关总署副署长王令浚称,总的看,地缘政治紧张局势和贸易保护主义等不利因素仍然存在,给外贸带来一定的困难和挑战,但也要看到,全球贸易正呈现出趋稳改善的迹象。

汽车出口增势明显

今年6月,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)对15个签署国全面生效满一年。一年来,RCEP在降低区域国际贸易成本方面的作用越来越凸显。山东临沂某机械科技公司负责人介绍,仅在今年前5个月,该公司就凭借海关签发的RCEP原产地证书,将价值200万货值的电动车零部件出口至印度尼西亚,比中国—东盟自贸协定项下优惠税率多享受了5个百分点的关税减让。

而在对拉美地区的汽车出口中,今年前4个月,中国整车出口排名前五的目的地国家中,巴西和墨西哥占据两席。综合巴西政府部门和行业协会数据,今年前4个月,中国电动汽车在巴西的销量达4.8万辆,为去年同期的8倍。这一变化主要源于巴西新能源汽车市场的迅速增长和政府的支持政策,以及中国车企在当地市场策略的调整和积极推广。

巴西进口汽车关税税率高达35%。2015年开始,巴西对纯电动汽车免征关税,并给予混合动力车型相应关税优惠,吸引了中国车企前去“掘金”。长城汽车副总裁兼拉美区域总裁杨伟奇称,由于高额关税,巴西此前对汽车市场的开放度较低。新能源汽车关税调整实际

是给大家开了一扇门,这也正好与中国车企新能源汽车产品的优势相吻合。

奇瑞汽车、江淮汽车、吉利汽车等中国车企,在燃油车时代就已进入巴西市场,目前正在加大新能源产品投放;而在2022年开始以新能源产品进入巴西市场的长城汽车和比亚迪,则在加速提升当地销量。

面对涌入的中国新能源汽车,巴西政府已从今年1月起恢复征收新能源汽车进口关税,并对混合动力车型、插电式混合动力车型、纯电动车设置了分阶段税率。预计2026年,巴西针对新能源汽车的税率优惠将完全取消。

新关税政策公布后,车企都希望赶在今年7月税率抬高之前发货,这导致中国至巴西的新能源汽车出口量出现井喷。不过,一名中国机电产品进出口商会人士告诉中国城市报记者,这一轮巴西纯电动车进口关税上调的幅度为8%,车企没有必要大批囤积车辆,因为物流、停放、场地等也需要大量费用。

杨伟奇指出,关税优惠注定是阶段性的措施,未来没有本土产能的车企很难在巴西生存。长城巴西工厂预计最早在2024年底投产哈弗H6的HEV(油电混合动力)和PHEV(插电式混合动力)版本两款车型,工厂从生产工艺来说将包含除了冲压之外的焊接、涂装、总装三大工序。巴西工厂主要服务于南美市场。

2023年7月,比亚迪宣布将在巴西建设三座工厂,分别用于生产新能源乘用车、加工磷酸铁锂电池材料以及生产电动客车和卡车底盘。其中,乘

用车工厂预计在2024年末或2025年初投产。

墨西哥市场也在向新能源转型,而市场机遇不限于新能源汽车。相关业内人士表示,目前在墨西哥市场销量前三的中国车企是上汽集团、奇瑞汽车和江淮汽车,均以燃油车为销售主力。

海运市场何时正常化

目前,海运的不确定性不但影响海外终端品贸易商的备货节奏,也给低毛利出货的中国制造商带来压力。全球贸易商均期待地缘政治冲突的影响能得到消减,以使海运正常化。

红海危机仍在蔓延。为尽量保证原有船期,航运公司须被迫额外注入运力以尽量保证船期的稳定。这导致整体市场运力稀缺。然而,根据航运咨询机构克拉克森统计,尽管今年初全球有约120万标准箱的新船下水,占现有集装箱运力的4%以上,运力供应仍十分紧张。5月中旬,全球仅有0.7%船舶处于闲置状态,处于历史低位水平。

在这种背景下,航运公司和货代平台正在采取多种措施来应对市场的不稳定性。目前,航运公司纷纷减涨,已影响到长协货主的出货价。一名头部国际货代公司人士告诉中国城市报记者,长协合约价格与即期市场价格的倒挂使得货主面临更高的运费,而航运公司则试图通过调整航次和增加附加费用来管理有限的运力。

在集装箱设备领域,国内集聚了中集集团、胜狮货柜、新华昌和上海寰宇等造箱企业。这些企业的市场份额占全球的

90%以上。据记者了解,这些集装箱制造厂目前正满负荷运转,预计在未来几个月内将有大量的集装箱供应市场,这可能会在一定程度上缓解缺箱的问题。同时,随着新船的交付和航运公司在热门航线上增加服务,部分运力压力预计将得到减轻。

对于自4月初开始货运爆舱的拉美市场,航运公司虽在大幅投放运力,却仍吃紧。5月下旬,集装箱航运公司达飞轮船新增一条中国至墨西哥的M2X航线,投入了8艘4000标准箱以上规模的集装箱船。除了达飞轮船,全球最大集运公司地中海航运、中远海运集团,5月也先后推出新的中国至墨西哥航线。

尽管供给端的运力预计将有所增加,但港口的效率和航运线路的稳定性仍是未来几个月航运市场能否正常化的关键。上述头部国际货代公司人士表示,航司也在筹划如何长期提升运力效率,比如马士基规划以马来西亚的丹戎帕拉帕斯港作为中转枢纽港,中国到欧洲集装箱则通过快船运输到丹戎帕拉帕斯港,再转大船运输到欧洲。

业内专家指出,通过提前订舱、加强与航运公司的合作,以及利用多样化的运输路线,中国企业正在积极寻找应对全球海运动荡的策略,以保障外贸活动的稳定和增长。

商务部新闻发言人何亚东表示,下半年我国外贸发展面临的形势仍然比较复杂。商务部将进一步发挥稳外贸政策的综合效能,切实帮助企业纾困解难,持续培育外贸新动能,全力推动外贸质升量稳。



6月14日,中国汽车工业协会发布的数据显示,今年前5个月,中国汽车出口达230.8万辆,同比增长31.3%。图为6月19日,装载着出口大客车的货轮驶离山东港口烟台港。中新社发 唐克摄