

中国贸易报

CHINA TRADE NEWS

中国光伏产业不受欧洲债务拖累

近期,希腊爆发债务危机并引发全球震荡,中国光伏业界就此担心2008年金融海啸席卷全球后多晶硅价格暴跌、光伏市场受创的一幕会否重演……
详见第2版

欧债风暴来袭 触及全球经济

一个经济总量全球排名第34位的欧洲小国不小心“感冒”了,就使得世界经济跟着“伤风”,让各国恐慌是否出现了金融危机后的第二轮冲击波……
详见第3版

“世博与文博”对接 贸促会助力世博会国际化

5月14日至17日,由中国贸促会轮值主办的第六届中国(深圳)国际文化产业博览交易会(以下简称文博会)在深圳举办……
详见第5版

贸易推广的专业媒体平台 CTN

中国贸易新闻网:www.chinatradenews.com.cn

希腊债务危机震动全球

中国对欧出口风险剧增

■ 本报记者 高洪艳

欧盟委员会日前发布的春季经济预测报告指出,希腊债务危机以及欧盟成员国财政状况普遍恶化将是威胁欧盟经济复苏的主要因素。欧盟目前是中国第一大出口市场,一旦复苏势头孱弱的欧盟经济再度被希腊债务危机拖入困境,中国的出口形势将变得更加复杂。此外,也有分析人士指出,由于欧洲经济前景不被看好,大批国际游资可能转而流往中国等新兴市场,给中国带来热钱隐忧,由此将加剧人民币升值压力和中国经济过热风险。

内外兼修 防范对欧出口风险

据中国商务部统计,受金融危机影响,中国去年对欧出口骤降19.4%。目前,欧洲债务危机愈演愈烈,外汇市场欧元走弱,美元走强,人民币对欧元汇率大幅上升,中国对欧出口形势愈发严峻。

“即使是希腊问题短期得到解决,也不会改变日前美欧货币估值差异扩大化问题。”中国信达资产管理公司研究中心研究

主管、高级副经理沈洪涛指出,外界对欧元的信心受到冲击,不会因为希腊问题的缓解或救助方案诞生而立即恢复。目前欧元区的危机给对欧出口型企业带来的风险并非个案,基本近似于2008年对美出口企业面临的问题。从国际经验看,今后此类危机也不会明显减少。

所以,沈洪涛提醒,中国企业需尽早汲取教训、学习经验,建立完善的贸易汇兑风险控制机制。这方面,日本企业在上世纪80年代日元升值期间的一些经验值得借鉴。

“当时,日本企业借助日元升值机遇,通过跨国收购、海外设厂等举措,向外发展,推动企业向上游、向外部发展。以‘成本美元化’为要旨,推动海外采购、流程外包、产能转移、管理输出等。”沈洪涛说,在内部,日本企业也及时调整了财务对策,采用远期外汇合约和外汇期权等金融工具,规避长期汇率风险;通过设计创新,提高产品附加值,提升成本转嫁和议价能力;通过精细化管理,降低运营费用,使得毛利率稳中有升。

记者也了解到,当时日本政府缺乏有效支持的情况下,索尼、松下等日本企业积极应对,不仅通过财务、管理等方面进行内部挖潜,有效控制成本、费用,还努力系统地通过价值实现方式、产业链重新定位等多种路径,推动经营模式转型,使得“日本制造”的优势得到提升和巩固。

热钱隐忧暂无 升值压力仍有

对欧出口型企业面临风险,在欧投资企业受到的冲击相对更为严重。不过,沈洪涛指出,从现状来看,中国产能输出、资本输出的趋势难以改变,所以,在海外投资的企业需要更为关注投放地的政治、社会稳定和宏观经济景气状况,合理判断投向和投资规模。尤其在南欧、西南欧部分国家,潜在国家债务风险非常需要重视,如果欧元区协同机制再次出现问题,希腊危机一幕有可能在这些国家重演。

此外,对于欧洲债务风险或给中国带来热钱隐忧和人民币升值压力,沈洪涛认为,短期内,从内外收支的情况分析,热钱流入放大的情况不明显。从国际间资金流动情

况分析,更多资金正在回流美国,这在一定程度上缓解了中国的热钱隐忧。但从长期来看,随着中美间政治博弈出现妥协,可能会重启人民币升值通道。

“我个人认为,年内升值5%,3年内升值20%是可能的。这就对我们的资本账户、资本市场带来了一定的挑战。”沈洪涛说。

沈洪涛还分析,现在,国内资本市场,特别是证券市场,泡沫的结构也不平衡。小市值股票严重高估而大盘蓝筹股受制于流动性紧缩现状,估值水平已经具有吸引力,所以,有必要加快放开机构投资者参与股指期货的进度,在外资热钱涌入套利之前,先行完成市场结构调整进程,以免引发过度震荡。从国内楼市看,不仅现有紧缩措施需要落实,还需要尽快出台有关房产税等措施,保持对楼市泡沫长期的高压态势,同时,也能够解决地方政府与中央政府调控思路上的分歧。

(相关报道见第三版)

本期关注

本期导读

- 欧洲经济形势不妙 石材外贸当未雨绸缪 2版
- “疯狂”的矿石倒逼钢企 调整产业结构 6版
- 会展教学定位不清 学生就业前景不明 7版
- 探访纳西族圣地玉龙雪山 8版

本期主编:张伟勋 责任编辑:王哲 制作:张迪
联系电话:95013812345-1024 E-mail:myyaowen@163.com

经贸看台

国内游资炒作 推高大蒜出口价

■ 李静睿

5月初,国内部分地区大蒜批发价一度达到9000元/吨左右历史高位。

国内投机商对大蒜疯狂炒作同时带动了大蒜出口价格升高,据青岛海关统计,前4个月山东口岸出口大蒜及制品38.3万吨,同比下降24.2%,但出口价格增长1.7倍,出口总额达到5.2亿美元。

据青岛海关介绍,今年国内大蒜价格延续了2009年的猛涨势头,5月初,国内部分大蒜生产基地冷库大蒜批发价一度达到9000元/吨左右的历史高位。

海关分析认为,大蒜价格持续飙升,一方面是由于“倒春寒”天气导致山东、河南、河北等主产区大蒜严重减产且上市期推迟,而另一方面则是由于游资利用今年春季干旱和低温题材对大蒜等农产品进行炒作。尽管近日随着鲜蒜的陆续上市,大蒜价格上涨的势头得到一定抑制,但仍保持在高位。

海关分析人士说,对于大蒜价格的高预期,造成部分经销商囤积居奇,争抢货源。往年都是鲜蒜上市之后,经销商才开始收购,但是今年经销商为了抢购货源,直接将农户蒜地承包,一次性付款,直接对蒜价起到了推波助澜的作用。

中国是世界最大的大蒜出口国。2009年,中国大蒜出口150万吨,占全世界大蒜出口量的75%左右。但海关指出,与之不匹配的是中国缺乏对大蒜市场的定价权,利润大部分都被国际客商赚走。

对于近期大蒜价格疯涨的现象,近日国家发改委也予以回应。国家发改委表示,将指导各级价格主管部门,加强对大蒜、绿豆、辣椒等出现异常波动或者可能出现异常波动的商品价格监测预警,及时采取相关措施,抑制个别品种价格的不合理上涨,依法打击恶意炒作和囤积居奇行为。

今年以来,大蒜、绿豆以及辣椒等农产品价格直线上涨,如北京大地玉泉路粮油批发市场监测信息显示,去年5元钱/公斤的绿豆,今年却达到了历史最高位的18元多/公斤。

大蒜价格的上涨幅度更是惊人,“疯狂的大蒜”一时成为社会焦点,一些地方大蒜价格甚至已超过肉价。社会上不断有质疑声指出,国家对于农产品炒作行为的监管几乎处于空白,所以加强农产品监管迫在眉睫。



资料图片

商务部发言人姚坚17日在例行新闻发布会上指出,今年贸易顺差将大幅度下降。同时,他指出,近期人民币对欧元的升值,给中国出口带来了巨大压力,会影响中国贸易政策的制定。

姚坚表示,今年对外贸易中,加工贸易和外商投资仍占据半壁江山。近期贸易顺差大幅下降的主要是进口价格上涨和国内经济增长过快。

(吴菲菲)

新能源汽车遭“质疑”:低碳还是传说

■ 章轲 唐柳杨

目前国内纷纷上马、上路的新能源汽车,有多少是真正低碳的?答案是:没有一辆。

日前,在北京大学中国低碳发展研究中心主办的“2010中国低碳发展论坛”上,国家发改委能源研究所副所长李俊峰称:“目前所有的新能源汽车,没有一辆是低碳的。我们必须寻找到的技术路线才能生产出低碳汽车来。”

李俊峰说,无论是燃料电池的、生物汽油的,还是电动汽车的,在现有的技术条件下,都还做不到低碳,他告诫有些企业,不能以发展低碳的名义做高碳。

新能源行业研究员、中国投资咨询网顾问李胜茂认为,假如国内的新能源汽车补贴政策不与相对严格的市场准入制度相结合,那么它将沦为一些企业骗取国家补贴的便利途径。

东风汽车股份有限公司常务副总经理在上述论坛上说:“由于排放问题和低碳问题,汽车成了矛盾的焦点。作为汽车业界的人士,我们不希望成为第二个房地产,成为众矢之的。”

“时髦”的新能源汽车

目前,开发和推广新能源汽车,已成了

国内汽车界的“时髦”。

2009年1月,国家发改委、科技部等部委联合发文宣布大力扶持发展新能源汽车,由此掀起了中国新能源汽车、电动汽车的浪潮。在此之前,中国新能源轿车市场还是一片沉寂。本土汽车公司仅比亚迪宣称将进入电动车领域,但该公司并未在市场上投放纯电动车。丰田混合动力轿车普锐斯几乎代表了当时中国最先进的新能源汽车技术。

几乎是一夜之间,普锐斯代表的混合动力技术便成为“鸡肋”,进行纯电动汽车的研发成为全国汽车公司的风尚。不完全统计,国内宣称获得纯电动轿车技术的整车公司达40家以上,数量远远超过日本和美国。

根据中国汽车工业协会提出的新能源汽车发展战略目标,到2015年,纯电动汽车应用达50万辆以上;电动技术广泛应用于传统汽车,不同程度的混合动力汽车比例达到年产量的30%以上;新能源汽车整车及关键零部件的产业化达到世界先进水平;新车平均单车油耗下降30%以上,达到国际先进水平。

李胜茂称:“截至目前,相关部门公布的《新能源汽车产品推广目录》中,国内几乎所有的主要汽车厂商都有新能源汽车上榜,列入目录的新能源汽

车产品超过100个。”

李胜茂纳闷:“难道国内已经有这么多企业掌握了新能源汽车生产技术?”他说,显然这当中有很大一部分企业是在炒作新能源汽车概念。

低碳的路还很长

业内人士表示:“这么多年,我们在电动车的关键技术上还没有革命性的突破,新材料、新工艺是我们需要研究的一个方向。”目前而言,跨国汽车公司也面临着如何降低单位车辆的碳排放问题。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬也承认,与国外先进水平相比,我国新能源汽车的高端技术尚有一定差距,产品缺乏充分试验验证与改进。

盖世汽车网总裁陈文凯表示:“中国新能源车最大的问题是原创技术缺乏,我们并没有获得很多原创技术,但吹得很高。”

有消息称,新能源汽车示范推广的具体实施细则有望在本月底公布。不过,业界对细则应包含的内容分歧较大。

热点资讯

新闻速递

中国铁矿石进口今年或将耗资1000亿美元

本报讯 随着4月底中国钢铁工业协会(简称“中钢协”)“钢铁企业可与矿山约定临时价格采购铁矿石”表态的落地,由中钢协主导的2010年铁矿石长协谈判画上了句号。然而,业界对于一年一度的铁矿石谈判再次失利的追问和探讨没有结束。

日前,在“聚焦铁矿石谈判困局”论坛上,中信证券钢铁行业首席分析师周希增测算说,以现在每吨平均到岸价100美元和现货价180美元至200美元计算,今年我国进口铁矿石的量肯定在6亿吨以上,这意味着今年我国在进口铁矿石方面将耗资1000亿美元。

我的钢铁网总监测向春则表示,铁矿石刚刚定价,海运费又涨起来了,等于是“按下葫芦起了瓢”。他认为,铁矿石价格将形成“上涨容易下跌难”的局面,主要原因在于其垄断程度很高,在价格中形成了垄断溢价的成分。因此,虽然最近国内钢材价格出现了回调,但是铁矿石价格回调幅度不如钢材。

(熊欣)

中化国际放弃伊拉克油田开发

本报讯 伊拉克石油部一位高级官员日前称,中化国际(控股)股份有限公司(简称“中化国际”)已经退出了由中国海洋石油总公司香港上市子公司中国海洋石油有限公司(简称“中海石油”)牵头的财团,该财团将开发位于伊拉克南部储量高达25亿桶的Missan油田。

伊拉克石油部石油合同和授权理事会主管Abdul Mahdy al-Ameedi称,土耳其国有的Turkish Petroleum Corp.(简称“TPAO”)已经替代中化国际加入该财团。

Ameedi表示,中海石油和TPAO周一签署了关于米桑油田区内Fakka、Buzrgan和Abu Ghirab三个油田的最终协议。他称,中海石油将持有该项目85%的股份,TPAO将持有剩余15%股份。

中海石油设定该油田6年内实现稳产目标每天45万桶,并且接受了伊拉克石油部给出的每桶2.3美元的酬劳条件。

(新华)