

记者观察

系统看待稳住对发达经济体出口

■ 本报记者 张凡

中国稳外贸措施的问题导向特征越来越明显。4月7日举行的国务院常务会议指出,要想方设法稳住对发达经济体出口,引导企业深入开拓发展中国家市场和东盟等区域市场。此前公布的数据显示,前两个月我国进出口数据同比微降0.8%,特别是对欧盟下降2.6%、对美国下降10.6%、对日本下降5.7%,这需要引起我国政府机构和企业的重视。

纵观我国近年来外贸形势,虽然东盟目前跃居我国第一大贸易伙伴,但是我国与发达经济体的贸易比重仍然较高。例如,2022年对美国出口占据了我国出口总额的16%。因此,稳住我国对发达经济体出口对于稳外贸而言具有重要意义。

“我们需要从长远角度来看对发达经济体出口。一般情况下,发达经济体购买力较强,需求较足,是中国外贸企业深耕的市场。但近年来受地缘政治动荡、俄乌冲突、全球通胀等因素影响,我国与发达国家的经贸合作面临着更多的不确定性。”国际贸易中心(ITC)首席经济学家办公室贸易政策顾问赵全表示,发达经济体未来的需求恢复如何,除了要看政治走向、解决俄乌冲突的进展之外,还要看各国采取的降通胀等宏观经济政策的成效。

赵全认为,目前的情形对于中国出口企业而言,挑战将更加激烈,但若中国企业能克服困难并找到立足点,对其未来在发达国家经济体扎根将带来好处。在他看来,需要以系统性方法来稳住对发达

经济体出口,这可以从以下几个方面来着手:

一是稳外贸与稳外资更好结合。发达经济体在华投资企业在华外贸进出口中扮演着重要角色,稳住外资有利于稳外贸。近年来,在政治因素作用下,特别是美国“脱钩”“断链”的策略对外资在中国发展构成一定挑战,这需要中国继续推进更高水平开放,不断优化营商环境,回应外资企业诉求,提升外企在华发展信心。

二是挖掘新需求与维护旧需求相结合。商务部国际贸易谈判代表兼副部长王受文在国务院新闻办4月4日召开的新闻发布会上表示,从已回收的广交会1.5万家企业的问卷调查显示,订单下降、需求不足是遇到的主要困难。对

于深挖需求,赵全举例说,近年来,疫情一定程度上改变了消费需求的构成,随着科技发展家用机器人、电动交通工具、文娱设备、以及服务贸易等方面的需求相对增加,这或许可以成为中国出口企业挖掘的新需求。

三是贸易与对外投资相结合。鼓励新兴制造业企业,特别是具有一定品牌影响力的企业将产业链布局到发达经济体周边的发展中国家,在就近满足市场需求、带动当地就业的同时,也拉动技术含量较高、附加值较高的中间品出口,带动我国企业和其他发展中国家一道更好地开拓国际市场。特别是在贸易保护主义抬头、国际政治纷争波诡云谲的当下,产业链、供应链重构出现近岸化、友岸化的

趋势,鼓励企业更好地进行供应链全球布局可以更好帮助企业降低贸易壁垒相关风险。

“还要将服务贸易与货物贸易相结合,形成服务贸易与货物贸易相互促进发展的格局。特别是需要用好广交会、进博会、服贸会、消博会等国际性展会的平台,促进中外经贸交流。企业可以邀请客户到中国来实地考察交流,感受中国经济复苏的气氛,破解一些因某些外媒报道而形成的对中国的偏见,从而达到增强信心、促成订单的目的。”赵全表示,稳住对发达经济体的出口,不仅有助于中国的发展,也有助于发达经济体从通胀中走出来。可以预见的是,未来中国在稳外贸稳外资方面将有更多的利好政策出台,帮助外贸企业渡过难关。



随着“现代哥本哈根”轮缓缓穿过为它特别定制的“水门”并顺利靠泊天津港开始作业,由12艘载箱量为24000箱以上的超大型集装箱船组成的韩新海运直航欧洲新航线在天津港正式开通。图为“现代哥本哈根”轮在天津港北疆港区C段智能化集装箱码头进行装卸作业。

中新社记者 佟郁 摄

长城汽车:主动求变 做全球大布局

■ 本报记者 张寒梅

谈到踏上国际化之路的中国汽车企业,长城汽车股份有限公司(下称长城汽车)必不可少。作为出海最早的中国车企之一,长城汽车自1997年开始出海,如今已进入全球化发展的第26个年头。

日前,长城汽车发布2022年年度报告(下称年报)。年报显示,报告期内,长城汽车海外销量超17万辆,创历史新高。旗下哈弗、欧拉、长城皮卡品牌在南非、智利、澳大利亚、泰国等细分市场多次获得单月销冠。

“截至目前,长城汽车海外市场累计销量已超百万辆。”长城汽车产业研究院副院长王烜在接受《中国贸易报》记者采访时表示,海外增长空间依然巨大的燃油车市场以及局部蓬勃热闹的新能源车市场给长城汽车带来了良好的发展动能,但全球化发展之路有机遇更有挑战,为适应激烈的国际竞争,长城汽车主动求变,首先便是出口模式的转

变。近年来,长城汽车从单一出口型转变为本地化深耕模式,建立全球海外工厂、研发、服务体系和用户生态,系统化参与国际竞争。

王烜介绍,长城汽车如今已建立“七国十地”全球化研发体系,即除了在国内上海和保定设立的研发中心外,还在美国底特律和洛杉矶进行自动驾驶及传统技术模块工程开发,在德国慕尼黑和法兰克福进行新能源(燃料电池)项目研发,在奥地利科特布伦进行新能源驱动电机控制器产品研发,在印度孟买进行新能源控制器及自动驾驶软件开发,在日本横滨进行整车造型及内外饰设计,以及在韩国京畿道进行新能源(前沿电池材料)项目研发。

“我们的生产也在追求全球化布局。”王烜表示,长城汽车在全球范围内拥有多家整车及KD工厂,不仅在国内打造了10大全工艺整车生产基地,还在俄罗斯、泰国、巴

西建立了3个全工艺整车生产基地,在厄瓜多尔、巴基斯坦等地拥有多家KD工厂,着力构建全球化生产布局。

在销售服务层面,长城汽车同样在打造销售服务网络的全球化覆盖。根据年报,2022年长城汽车海外市场已覆盖170多个国家和地区,海外销售渠道超过700家,为长城汽车持续在本地深耕提供了坚实的保障。”

除了从单一出口转变为本地化深耕模式,长城汽车对于全球化竞争的第二个应变之策是对产品进行升级换代,不断推出更多具备智能化、新能源特点的车型。

“面向全球用户,我们完全聚焦在智能、绿色这两个关键词上。”王烜表示,提到智能与绿色,就不得不介绍长城汽车的森林生态体系。这一体系以长城汽车旗下各大品牌为核心,以新能源和智能化为方向进

行多领域布局,涵盖从动力电池、电驱动、混动系统到氢能燃料电池、钙钛矿光伏、地热发电等诸多产业。

据了解,随着汽车产业不断朝着绿色低碳以及智能化方向发展,长城汽车在10年前就开始布局新能源和智能化领域,并逐渐形成了独特的森林生态体系。以柠檬混动DHT技术为例,这一混动技术由长城汽车完全独立自主设计、自主研发,并且率先突破合资混动技术壁垒,结合绿色化与智能化优势,满足用户对长续航和纯电体验的双重需求,目前已在长城汽车旗下多品牌产品中实现落地。

值得一提的是,在长城汽车进行全球大布局过程中,不论是出口模式的改变还是产品技术的持续创新,都离不开对研发的重视。其此前发布的2025战略显示,到2025年,目标实现全球年销量400万辆,其中新能源汽车占比80%,营业收

入超6000亿元。“为达到这一目标,我们将持续进行‘研发大投入’,未来五年,累计研发投入将达1000亿元。”长城汽车董事长魏建军透露,公司将加大研发投入以确保技术领先优势,为全球用户打造更绿色、更智慧、更安全的产品;同时将加大全球化研发人才引进,目标到2023年全球研发人员达到3万人,其中软件开发人员1万人。

“我们希望长城汽车能够向全球化智能科技转型,通过颠覆性的创新、变革,做全球大布局,研发大投入,企业大变革,用户大运营。”王烜表示,作为中国自主品牌,长城汽车只有走国际化道路才能真正由大变强;只有通过吸纳国际化人才、建设国际化研发机构以及真正意义的海外工厂,才能使企业具备全球化视野和思维,实现全球研发、制造、销售到本土化运营,持续在强手如林的国际市场中赢得一席之地。

构建自由贸易区网络 持续扩大开放合作“朋友圈”

■ 梁丹旌 宋步勇 刘志

党的二十大报告提出“构建面向全球的高标准自由贸易区网络”,建设自由贸易区成为我国推进新一轮高水平对外开放、主动应对百年未有之大变局的重要战略举措,加强双边、多边、区域经济合作成为我国对外经贸关系发展的重要形式。未来,我们需持续跟踪研判全球自由贸易协定(FTA)签署实施情况,对标高标准经贸规则,扩大制度型开放,强化与经贸伙伴的互利合作,不断扩大“朋友圈”。

从国际看,当前全球经济布局加速调整,逆全球化和贸易投资保护主义抬头,以WTO为基础的多边贸易体系陷入停滞,以FTA为代表的全球区域贸易协定数量则快速增长,自由贸易区如雨后天春笋般出现。几乎所有国家都参与其中,成为推动全球经贸格局重塑的重要力量。综合来看,全球范围内自由贸易协定呈现出以下显著特点:

数量快速增长,几乎已覆盖所有国家。截至2022年,向WTO报

告生效的自由贸易协定达到317个,特别是近10年来,全球贸易协定数量翻番,世界主要国家都参与到区域经济一体化的进程中。在全球自由贸易协定网络中,欧盟签署最多,居于核心位置,其次为英国、智利、新加坡等,中国处于网络次中心,基本与日本、韩国地位相当。

条款内容更加丰富,“边境后”规则不断拓展。根据WTO的官方标准,自由贸易协定条款分为“WTO+”条款和“WTO-X”条款。前者是对WTO领域关税措施的进一步扩展,包括海关程序、反倾销、反补贴等内容;而后者引进更多“边境后”规则,如知识产权保护、环境保护、数据安全等。早期签署的贸易协定基本只涵盖货物贸易相关内容,随后逐渐向“边境后”“WTO+”方向拓展。例如,高水平自由贸易协定的代表CPTPP,除传统贸易、投资议题外,还涵盖知识产权、国有企业及竞争政策等大量“边境后”议题。我国签署的RCEP作为全球最大的自由贸易区,也包含

中小企业、电子商务等领域的新内容。依托于FTA条款,全球经贸规则的开放水平持续提升。

作用愈发显著,带动形成紧密的区域联系。货物贸易自由化是签订FTA最基本的诉求,通过削减关税、取消配额,并辅以相应的原产地标准,推动区域内货物的自由流动。目前,部分高标准自由贸易协定已实现100%货物贸易零关税,货物贸易壁垒几乎已不存在。在此基础上,FTA促进了伙伴国间进一步开放制造业、服务业部门。例如,欧盟-韩国自由贸易协定规定了韩国对欧盟开放运输、电信、金融、法律、环境、建筑等服务贸易领域,带动形成了紧密的区域产业链价值链,协定签署5年内,欧盟在韩国总进口中的占比从9%提高到13%。

从我国看,自由贸易区战略正加速推进,我国已与26个国家和地区签署19个FTA、并有10个正在谈判,自贸伙伴覆盖亚洲、大洋洲、拉丁美洲、欧洲和非洲。2021年,我国与自贸伙伴进出口总额同比增长

23.6%,高于同期我国外贸总体增速;我国与自贸伙伴的贸易额占比超过1/3。另外,企业利用自贸协定的频率和效率不断提高,优惠原产地证书签发持续增长,单笔签证金额不断提高,我国与自贸伙伴间的联系合作愈发紧密。未来,需要扩大面向全球的高标准自由贸易区网络,提高货物贸易、服务贸易和投资等领域的开放水平,全方位深化拓展合作,主动构建互利共享的自由贸易区网络。

一是升级已有自贸协定。对于我国已经签订生效的自贸协定,可根据国际新形势变化及双方合作新需求,及时升级条款,纳入数字经济等内容,并以此为切入点,引领国际投资贸易新规则的制定,积极探索构建与国际通行规则接轨又符合自身改革发展需要的规则体系,在更高水平上扩大对外开放。

二是持续拓展自由贸易区网络。一方面,加快推动正在谈判和正在考虑的自贸协定快速落地。中国目前也正在推进中国-海合会、

中国-斯里兰卡等多个自贸协定的谈判,也启动了中国-哥伦比亚等十多个自贸协定的可行性研究,需稳步推进相关工作。同时大力推进与毗邻国家、广大发展中国家的自由贸易区建设。另一方面,加速形成“一带一路”自由贸易区网络。“一带一路”倡议旨在构筑全方位、多层次、复合型的互联互通,建设高标准自由贸易区也可作为其重要内容,需要找准与沿线国家的利益契合点,强化对接合作。

三是加快对接国内自贸试验区。建设自贸试验区是当前我国全面深化改革和扩大开放的重大战略举措,需要统筹自贸试验区与自由贸易区的互促发展。全国21个自贸试验区可立足功能定位、产业导向、区位优势,差异化衔接规则标准,先行先试高标准FTA相关的条款内容,提高国际经贸规则的嵌入度和兼容性,实现FTA与FTZ有机连接,为中国高标准自贸区网络建设奠定坚实基础。(作者单位为山东省商务发展研究院)

河北张家口首列“张石欧”中欧班列开行

本报讯 4月6日上午10时10分,首列“张石欧”中欧班列从张家口万全出发,驶往俄罗斯首都莫斯科。这是张家口开行的首趟中欧班列,不仅开启了张家口与欧洲经贸往来的高效陆路新通道,也将“+石欧”线路扩展至9条,成为石家庄国际陆港创建京津冀中欧班列集结中心和服务河北省外贸高质量发展的重要举措。

“张石欧”是张家口和石家庄市积极践行国家“一带一路”倡议及高质量发展要求,联合组织运营的国际货运班列。首发班列满载110个标准集装箱,装载有汽车配件等对俄出口商品,货重430多吨,价值2400多万元。搭乘中欧班列从二连浩特口岸出境,运行8800公里,预计在14天后抵达俄罗斯莫斯科。

“张石欧”班列为张家口深度融入共建“一带一路”、扩大对外贸易搭建起全新通道,对张家口实行高水平对外开放,加快发展更高层次的开放型经济具有重要意义。

近年来,作为北方商业重镇和中蒙俄经济走廊重要节点城市,张家口特色产业不断壮大,进出口规模逐年上升,与陆港型国家物流枢纽城市石家庄联合,借助石家庄国际陆港常态化开行中欧班列的枢纽和通道优势,为张家口本地及冀西北地区提供了新的国际物流通道选择。

(邢鹏飞)

国际商情

菲律宾拟推动特色农产品出口

菲律宾《商业世界报》日前消息,菲出口商联合会表示,以椰子、紫薯、可可、香蕉和渔业为原料的农产品极具出口潜力,尤其是椰子水、香蕉粉、巧克力和初榨椰子油等高价值产品,推动其特有的高价值农产品精深加工并扩大出口将有助于菲解决贸易赤字问题。菲国家统计局数据显示,2022年出口增长5.6%,达788亿美元,进口增长17.3%,达1372亿美元,贸易逆差从2021年的422亿美元扩大至583亿美元。截至今年1月底,贸易逆差已从去年同期的45.1亿美元扩大到57.4亿美元。

全球食品价格指数连续12个月下行

联合国粮农组织发布3月份全球食品类商品价格基准指数,该指数已连续12个月下跌。粮农组织食品价格指数是衡量一揽子食品类商品国际价格月度变化的尺度。3月指数平均为126.9点,环比下降2.1%,较2022年3月的历史峰值低20.5%。粮农组织谷物价格指数3月环比下跌5.6%,其中国际小麦价格跌幅为7.1%,原因包括澳大利亚小麦丰收、欧盟作物状况改善、俄罗斯供应充足以及乌克兰黑海港口持续出口。

(本报编辑部综合整理)