

热点观察

保障世界供应 助力走出去步伐

# 春节不停工,中欧班列往返运货格外忙

□ 本报记者 刘昕

2月12日,大年初一早上,随着一声鸣笛,满载着中国制造的生活用品、工业机械品的中欧班列“金华号”从浙江金华南浙中公铁联运港驶出,自霍尔果斯口岸出境驶向法国杜尔日。这是牛年新春中国开行的首列中欧班列。

前一天除夕,深圳“湾区号”首列“欧洲—深圳—日韩”海铁联运回程班列装载着34个集装箱货物从波兰马拉格抵达深圳平湖南国家物流枢纽,货物在蛇口码头装船后于大年初四顺利到达最终目的地韩国仁川港。

去年以来,中欧班列在国际物流运输中的优势日益凸显,正逐渐成为国际贸易中“高质量”物流的代名词。今年春节,这些来来往往的班列成为喜庆的烟花与团聚的氛围中一份别样的风景。

国际商报记者从各地口岸获悉,牛年春节,中欧班列“新春运”的脚步没有停歇,继续肩负着对外贸易绿色新通道的重任。去程是保障全球产业链、供应链运转,助力中国出口持续升温的“暖流”;回程带来的世界各地产品则是对新一年中国对外开放锦上添花的祝福。

添花的祝福。

## “多列齐发”红红火火

按照惯例,中欧班列一般在正月十五后才陆续恢复开行,然而面对因新冠肺炎疫情受到严重冲击的国际物流,中欧班列在今年春节期间不停工担负起抗击疫情和稳定国际产业链供应链的重任。

农历新春,多地班列传来的消息映衬着红红火火的开年好景:大年初一当日从金华公铁联运港发出两列班列,分别驶往法国和白俄罗斯;2月15日和16日,两列合肥中欧班列(中亚方向)分别前往乌兹别克斯坦塔什干与哈萨克斯坦阿腾科里;十天的路程让农历腊月二十九出发的中欧班列(重庆)国际部包专列与中欧班列(郑州)注在重庆立陶宛与波兰的铁轨上迎来农历新年……

“两趟班列上‘安徽制造’占比分别达到81.6%和72.6%。合肥晶澳太阳能科技有限公司生产制造的太阳能电池组件、合肥华凌股份有限公司生产的冰箱、冷柜等货物都将通过铁轨‘走向’乌兹别克斯坦塔什干、丘库尔赛、谢尔盖利等城市。”合肥国

际内陆港发展有限公司相关负责人如数家珍地说道。

“中国制造”不但是中欧班列上的绝对主角,还在“一带一路”建设与走出去中“乘风破浪”,助力中国外贸“朋友圈”再度扩大,对外开放走向更大平台。

2月21日,成都至俄罗斯圣彼得堡首趟中欧班列开行,装载着“一带一路”重大项目建设配套物资的班列,预计将于13天后抵达圣彼得堡,这是成都国际班列拓展的第59个境外站点。

班列上装载的建设所用配套物资,属于中国化学工程第七建设有限公司(中化七建)波罗的海天然气化工综合体(GCC)项目。该化工综合体项目合同额近1000亿元,是全球最大的乙烯一体化项目。

“俄罗斯GCC项目是中化七建‘一带一路’重大项目,该项目对我国境外工程国际合作有着重要意义,成都中欧班列的运输服务和全程供应链服务方案为公司及时、全面推进项目各阶段建设任务完成提供了重要支撑。”中化七建相关负责人说。

## 带动亚欧互联互通

今年春节期间,成都国际铁路港国际班列开行量同比增长30.4%,中欧班列开行量同比增长33.3%;南京关区累计开行进出口班列16列,搭载出口集装箱1200个;去年四季度以来,“金华号”中欧班列开行需求就愈发旺盛,2021年春节前,累计有7趟中欧班列从金华公铁联运港发出;2月11日—17日,满洲里海关共监管中欧班列49列、集装箱1700标箱,同比分别增长8.9%、7.8%……

“双向通车”的中欧班列不仅带动“中国制造”走向世界,也让更多的“欧洲制造”走进中国民众身边,带动了亚欧互联互通。对国内的消费者而言,国外的货物也不再是“漂洋过海来看你”,而变成了“坐上了火车来中国”。

作为中蒙两国唯一的铁路口岸,二连浩特口岸是中欧班列“中通道”的唯一进出境口岸。“中通道”中欧班列开行线路已增至44条,国内始发地城市辐射郑州、成都、厦门等40多个市,境外目的地由汉堡、鹿特丹扩展到华沙、莫斯科等10国60个地区。

记者从二连浩特海关获悉,除原有的板材、木浆、建材等传统商品外,中欧班列进口货物还增加了白砂糖、葵花籽、亚麻籽、葵花籽油等农副产品,出口货物在纺织品、日用品、家电产品等基础上增加了机电产品、小轿车、汽车成套散件、光伏产品等高附加值商品。

在疫情防控的大背景下,今年响应“就地过年”号召成为中国人的潮流,虽然与亲人团聚暂时搁浅,但年货不能缺少,春节前夕各地中欧班列运来的“洋年货”让人们足不出户就采购到了全球的特产,让中国“年味”别具风情。

国铁集团数据显示,今年以来截止2月10日,中欧班列已开行1590列,运送15万标箱,开行量和货运量同比分别增长93%和103%。

目前,国内中欧班列累计开行超过百列的城市增加到30个,通达欧洲21个国家106个城市,覆盖大部分中东欧国家,为保障产业链供应链稳定、推动中欧贸易发展、促进国际抗疫合作提供了重要支撑。

数据解读

## 今年中国手机出口有望持平

美国市场仍最重要 印度市场增势明显

□ 本报记者 刘叶琳

新冠肺炎疫情的全球扩散使得世界经济形势更加错综复杂,2021年尽管智能手机作为重要的信息终端不会出现需求的大幅回落,但经济增速的潜在下滑风险使得全球消费者开支将趋谨慎,全球手机用户普及率的提升导致的需求减缓和手机市场增长重心转向发展中国家导致的产能本地化,将使中国手机出口承压。“虽然短期内中国产业链快速恢复可弥补其他国家产能缺口,但从中长期来看,中国手机出口增长压力依然突出,预计2021年中国手机全年出口量、出口额均在持平上下。”中国机电产品进出口商会行业发展部何义表示。

中国海关统计数据显示,2020年中国手机出口1254.5亿美元,同比增长0.9%,全年出口9.66亿部,同比下降2.8%,连续第五年回落。“新冠肺炎疫情对手机供需均造成冲击,疫情全球扩散导致的经济增长放缓造成需求回落,明显拖累手机出口表现,中国供应链快速恢复带动的出口增

长减缓了回落压力,但中长期仍面临国际产能调整的压力。”何义表示。

数据显示,2020年,中国手机除第三季度出口量小幅增长0.36%外,其他三个季度分别同比下降4.5%、9.6%和1.7%。目前中国手机产能约占全球七成比重,新冠肺炎疫情对全球手机行业供需两侧拖累手机出口,2020年前5个月中国手机出口同比均明显下滑,其中2020年2月中国手机出口降幅为29.5%。

“尽管国内疫情防控推动供应链在2020年三季度恢复常态,叠加集中出货使2020年7月中国手机出口额同比增长43%。但品牌商普遍推迟发布新品,将既定于9月的新机发货推迟至10月上旬甚至11月,成为中国手机9、10月出口大幅下降、11月出口大幅增长的主要原因。”何义表示,手机出口额受出口平均单价提升的拉动实现增长。2020年中国手机出口平均单价同比增长3.8%至每部129.8美元,为历史最高年度均价。

美国依然是中国手机出口最重要市场,超过七成的出货量和进口量

来自中国。中国海关统计数据显示,2020年中国手机对美国出口322.1亿美元,同比增长5.5%,出口量小幅回升0.4%至9963.4万部,出口均价为307.79美元。

美国国际贸易委员会(ITC)数据显示,2020年1至11月美国自中国进口手机以73.3%的比重保持最主要进口来源国家地位。同期,美国自越南、韩国进口手机3398万部和237万部,降幅分别为16.4%和64.3%。此外,自印度进口手机336万部,同比大幅增长494.7%。

“2020年3月底开始,中国手机代工厂产能逐渐恢复正常,海外疫情扩散致其供应受限,叠加二季度开始美国线下门店重新开放运营需求增长,成为中国对美国出口手机量级及占比提高的主要原因。”何义表示。

印度是人口大国,智能手机普及的普及率意味着其巨大的增长空间。三星、富士康、小米、OPPO、Vivo、一加等厂商均实现在当地设立工厂,或由代工厂在当地生产。受产能本地化的影响,印度手机进口量

已经从2014年的2亿部降至2019年的669万部,萎缩了97%,自中国的进口量更是从1.79亿部降至252万部。但疫情全球扩散导致印度、越南等手机生产国的供应受限,对比中国疫情控制下的供应恢复,尤其全球需求逐步回暖,使中国手机对印度出口有所回升。中国海关统计数据显示,2020年中国对印度出口手机共计15.2亿美元,同比增长99.1%。

目前,中国品牌在印度市场的优势依然明显。2020年全年,小米出货4070万部,以28%的市场份额巩固领先地位;三星以2860万部的出货量排名第二;其他中国品牌Vivo、Realme、OPPO分列三到五位,均实现同比增长,中国品牌合计占据印度市场份额的72%。何义认为,在从4G向5G转变的过程中,中国厂商将得到更多机会发展。

中国手机出口的其他重要市场还包括荷兰、日本、英国、俄罗斯、阿联酋等,2020年,中国手机对韩国的出口额大幅下降53.4%,而对荷兰与德国的出口则取得22.1%及52.3%的同比增长。

## 稳中现新业态

## 中国对外投资合作有序前行

□ 本报记者 刘昕

由商务部组织编写的《中国对外投资合作发展报告2020》(以下简称《报告》)日前发布。

以“稳中求进”为年度主题的《报告》全方位总结了2019年度中国对外投资合作发展的特点与经验,同时展望了中国对外投资合作的发展趋势与前景。

党的十八大以来,中国对外投资合作稳步健康发展,规模不断扩大、结构不断优化、效益不断提升,对外投资合作大国地位持续巩固,在高质量共建“一带一路”、助力东道国经济社会发展、深化中国与有关国家经贸关系、推动构建开放型世界经济中发挥了积极作用。2020年,中国对外全行业直接投资1329.4亿美元,对外承包工程完成营业额1559.4亿美元,对外投资合作大国地位持续巩固,在高质量共建“一带一路”、助力东道国经济社会发展、深化中国与有关国家经贸关系、推动构建开放型世界经济中发挥了积极作用。

面对2019年国际国内新的复杂形势,中国对外投资合作整体保持健康有序发展,以1369.1亿美元的对外直接投资流量继续保持全球第二位的好成绩,且连续8年居全球前三。在投资地区分布、行业分布、投资结构、对“一带一路”合作、对外承包工程规模等诸多领域呈现出新的发展动态。

《报告》预计,中国对外投资合作将继续平稳有序发展;企业对外投资合作将更注重质量效益;中国对外直接投资结构将持续优化;对外承包工程业务整体波动不大;对“一带一路”投资合作将进一步务实深化;与此同时,企业将更加注重通过对外投资实现产业链供应链自主可控。

中国对外直接投资存量全球占比保持稳定。《2019年度中国对外直接投资统计公报》显示,截至2019年末,中国对外直接投资存量21988.8亿美元,占全球比重6.4%,与上年保持一致。特别是在对“一带一路”沿线国家直接投资方面,扭转了上年萎缩态势,逆势上扬近5%,投资规模和整体占比双双提升。

2019年,中国对外直接投资在制造业领域的投资流量规模和占比双双上升。根据《2019年度中国对外直接投资统计公报》,中国当年在制造业的对外直接投资为202.4亿美元,同比增长6%,增幅比上年提高了41.2个百分点,占当年中国全部对外直接投资流量的14.8%,比上年提高1.4个百分点。

《2019年度中国对外直接投资统计公报》显示,制造业是中国2019年对“一带一路”国家投资的主要行业,规模达67.9亿美元,同比增长15.5%,占比36.3%。新加坡、印尼、越南、泰国、阿联酋、老挝、马来西亚、伊拉克、哈萨克斯坦和柬埔寨是当年中国对“一带一路”国家投资流量最大的10个国家,合计投资159.6亿美元,占当年中国对“一带一路”国家投资额的85.4%。

作为经济全球化和多边经贸体制的坚定支持者,统筹疫情防控和经济社会发展使得中国的全球经济治理能力在2020年进一步增强,国际影响力和国家竞争力进一步提升,成为世界经济复苏的亮点和信心来源,为中国企业“走出去”带来新的发展机遇。

尽管如此,《报告》指出,针对尚在流行中的新冠疫情而采取的全球封锁隔离防控措施,加剧了世界经济衰退的前景,多国政府在危机期间采取新的投资限制政策给现有投资项目的落实推进和新投资项目的评估决策带来冲击,对中国对外投资合作形成挑战。贸易争端、逆全球化和民粹主义泛滥、地缘政治斗争等进一步为包括中国在内的全球对外投资合作带来严重的不确定性和不稳定因素。

面对数字经济和科技革命的不断发展和,以及疫情和经济民粹主义的持续蔓延加剧了世界经济的不确定不稳定性,国际生产步入新的十年转型期。不断变化的国际国内环境,需要中国对外投资合作做好挑战与机遇并存的准备。此外,《报告》还介绍了部分省(区)市开展对外投资合作情况、取得的成效及地方支持政策措施等,就企业典型实践案例进行分析并提出了相应建议。

据了解,商务部自2010年开始组织编写的《中国对外投资合作发展报告》,目前已成为对外投资合作公共服务体系的重要组成部分,为中国走出去企业更好地开展对外投资合作提供了借鉴参考,在帮助企业提升国际化经营能力和水平、应对各类风险挑战、推动对外投资合作高质量发展、更好服务构建新发展格局等方面发挥了重要作用。

## 船东多观望 中国船舶出口压力大

□ 本报记者 刘叶琳

2021年,鉴于船东们对未来运力需求、疫情管控、国际港口正常化、航线调整等方面持观望态度,中国机电产品进出口商会船舶分会行业主管刘恒宇预计今年中国船舶出口仍面临较大的压力。

受新冠肺炎疫情影响,2020年全球经贸整体下行,与全球货物贸易和宏观经济密切相关的船舶海工行业也受到明显影响。数据显示,2020年全年,中国船舶产品进出口额239.07亿美元,同比下降10.48%,其中出口217.32亿美元,同比下降11.3%;进口21.75亿美元,同比下降1.43%。

中国海关统计数据显示,2020年1—12月中国液货船整船出口35.68亿美元,同比下降22.13%;进口9742.01万美元,同比增长184.48%;进出口金额36.66亿美元,同比下降20.59%。

据刘恒宇介绍,2020年受春节和疫情导致的停工、停产及国际间

人员交流受阻的影响,中国液货船整船出口金额在2月、3月、5月、7月降幅较大,分别为0.97亿美元(同比下降67.4%)、0.49亿美元(同比下降85.54%)、2.3亿美元(同比下降41.5%)、2.21亿美元(同比下降26.04%)。特别是国际间人员交流不畅,使监造、验收等工作不能按计划进行,对中国船厂的船舶交付造成较大影响。

数据显示,2020年1—12月液化天然气船出口金额为8.01亿美元,占液货船出口总额的22.45%,占比较高,同比增长97.8%。其中成品油船和原油船出口金额比去年同期出现较大降幅,成品油船(载重量不超过10万吨的成品油船)出口金额5.97亿美元,出口占比16.73%,出口同比下降50.42%;原油船出口金额6.9亿美元,同比下降42.61%。导致成品油船和原油船出口下滑原因是多方面的,“一是中短期锂电池的快速发展和中长期清洁能源的替代对原油市场

需求预期产生影响。二是在全球

球经济疲软和中美贸易摩擦的大环境下,油价近三年持续在低位徘徊,船东对未来成品油及原油形势持观望态度。三是疫情造成的全球经济不振,导致能源需求下滑以及预期不旺。”刘恒宇表示。

2020年,中国集装箱船出口承压较大。中国海关统计数据显示,2020年,中国集装箱船出口金额20.31亿美元,同比下降27.65%。波罗的海集装箱运价指数(FBX)显示,截至2020年12月31日,全球集装箱运价指数从2020年初的1461美元上涨至3448美元,涨幅达到136%。而部分航线集装箱运价涨幅更是达到400%甚至更高。

2020年,中国干散货船出口成绩较好。中国海关统计数据显示,2020年1—12月中国干散货船出口金额78.12亿美元,出口同比增长27.31%;其中,15万吨<载重量≤30万吨的机动散货船出口金额27.82亿美元,同比增长71.29%,增幅较为明显。

2020年,波罗的海干散货运

价指数(BDI指数)从1月2日的1090点快速下跌至5月14日的393点的新低。2020年5月以后,中国社会生产、生活基本恢复正常,加之大宗商品价格上涨,干散货船运力需求增加,船东对于散货船需求较大,提船交付迫切,干散货船出口表现出较好出口成绩。“中国制造业的拉动是BCI指数大幅变化的主要原因。铁矿石国际贸易会影响运力需求的变化,2020年12月31日,铁矿石库存已经恢复到历史同期水平,全球因疫情导致的经济不景气,将对运力需求前景造成一定影响。”刘恒宇表示。

2020年,中国海上工作平台出口微增。中国海关统计数据显示,2020年1—12月中国海工平台出口金额39.67亿美元,同比增长9.57%。中国海工平台出口的主要目的国为新加坡和阿联酋,两国市场占比达到62.44%。