

上半年,中国出口走出一条稳健的“反弹曲线” 下半年中国出口走势如何?

中新社北京7月2日电 上半年,中国出口走出一条稳健的“反弹曲线”。这条曲线下半年走势如何,将取决于有利条件与干扰因素的力量对比。

从3月同比下降3.8%,到4月恢复正增长,再到5月增速一举跃升到两位数,中国出口最近几个月加快回暖。今年前5个月,中国出口额达9.95万亿元人民币,同比增长6.1%。

近期中国出口向好,主要得益于全球贸易整体恢复,部分优势产品出口重获支撑。在渡过周期性低谷后,电子产品逐步恢复增长。据官方统计,在终端产品需求带动下,5月中国集成电路出口金额同比增长34.8%。

汽车、家居产品出口也稳中有升。据中国乘用车联合会数据,前5个月中国汽车出口量达245万台,同比增长26%。其中,新能源汽

车出口量达87万台,同比增长29%。

中国贸促会新闻发言人赵萍表示,目前中国集成电路、汽车、船舶等机电产品出口保持强劲增长,服装纺织等劳动密集型产品出口也出现明显反弹,海外制造业复苏对中国中间品出口构成拉动。

瑞银亚洲经济研究主管、首席中国经济学家汪涛也称,今年初至二季度以来,外需持续复苏支撑中国出口表现,且出口环比增长动能比较平稳。

展望下半年,中国出口挑战犹存,维持向好态势需付出更多努力。

挑战之一,全球经济增势不强,外需能否持续恢复仍有变数。

据世界银行最新预测,2024年全球经济增速将达2.6%,系三年来首次稳定增长,但仍显著低于新冠疫情暴发前水平。

在工银国际首席经济学家程实

看来,全球资本和劳动要素的错配问题日益严重,这可能会抑制全球全要素生产率的增长。在此情况下,2024年下半年全球主要经济体的经济增速或开始放缓。

另据贸促会调研,不少受访企业反映国际贸易环境依然复杂严峻,企业成本压力增加,稳订单、拿新单、拓市场是企业最紧迫的任务。

挑战之二,针对中国出口产品的贸易壁垒增多。

最近针对中国的贸易壁垒已有增多之势。据中国贸促会最新数据,今年4月,19个国家(地区)涉华经贸摩擦指数为1321,较上月上升972个点。

7月起,欧盟将对自华进口电动汽车征收临时反补贴税;美国也将于8月起大幅提高对自华进口电动汽车、锂电池、光伏电池等产品加征关税,其中电动汽车税率将从目前

的25%提高到100%。

电动载人汽车、锂电池、太阳能电池是近年来拉动中国出口增长的重要引擎。分析人士认为,这些优势产品遭遇越来越多的贸易壁垒,对中国整体出口不利。

中国商务部新闻发言人何亚东表示,下半年外贸发展面临的形势仍然比较复杂。外需增势并不稳固,主要市场补库存力度和持续性有待观察,加上地缘政治、贸易壁垒、航运价格等干扰因素增多,企业接单履约仍面临较多不确定性。

花旗银行大中华区首席经济学家余向荣称,下半年尽管存在贸易保护主义,但仍要看到支撑中国出口的一系列有利因素,包括全球南方国家的机遇、新出口动能强劲等。总的来看,中国的出口动能在产业升级中练就了“真本事”,仍有结构性增长的空间。

来源:中国新闻网

汽车更新消费迎来小高峰 回收拆解产业迈向千亿级

国务院印发《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》以来,各地相继出台汽车以旧换新消费补贴方案,各大车企也加大促销力度。

记者近日在安徽、广东、北京等地调研了解到,汽车更新消费迎来小高峰,报废汽车回收量也随之大幅增加。有关机构预计,今年汽车回收将超过700万辆,回收拆解产业迈向千亿级市场规模。

汽车更新消费快速增长,新能源车更受益

“我把自家一辆旧车报废了,买了一辆新能源汽车补贴了1万元,车价也优惠了将近1万元。”江西景德镇居民刘济华说。

刘济华是众多受益消费者之一。今年3月份以来,各地相继出台汽车以旧换新消费补贴方案。

广州发动全市汽车整车生产企业、经销商叠加购车优惠让利;上海在生产端引导支持汽车生产商积极参与汽车更新消费行动,在销售端大力发展二手车经销业务;湖南省市联动开展“惠购湘车”活动,引导充电桩基础设施运营企业适当下调充电服务费……

据全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树介绍,个人消费者的换车周期一般约为10年,以旧换新政策的推出,一定程度上压缩了消费者的换车周期。由于新能源车的补贴力度高于燃油车,因此新能源车将更加受益。

截至目前,财政部已向各地下达了中央财政汽车报废更新补贴预拨资金64.4亿元。各地也加强资金支持,已安排约90亿元汽车以旧换新

支持资金。

为便利消费者申领汽车报废更新补贴,商务部开发建设了汽车以旧换新信息平台,实现补贴申请一口提交、一网联审,群众可实时查询审核进度。

以旧换新政策激发汽车市场消费活力。中汽协发布数据,1至5月,我国汽车产销量同比分别增长6.5%和8.3%。其中新能源汽车销量同比增长32.5%,占新车销量的33.9%。

报废汽车回收量增长近两成,催生线上交易新业态

记者在多地调查发现,以旧换新政策出台后,报废汽车回收市场随之回暖,推动汽车回收拆解产业迈向千亿级市场规模。

合肥市皖中报废汽车回收有限责任公司停车场内,摆放着一排排报废车辆。每一辆报废汽车都有属于自己的“身份证”编码,扫码即可查看相关信息。

“一辆车进入报废流程后,工厂首先做无害化预处理,然后再进行细分拆解,同时按照相关标准评定零部件是否可进行资源化利用。”皖中报废汽车回收公司总经理吴畏告诉记者。

记者在现场看到,工程叉车陆续将已走完报废流程的车辆运送进无害化预处理车间;工人们将车辆进行拆解,车门、轮毂、蓄电池、三元催化器等一些零部件被拆装下来……一辆汽车拆得只剩白车身,送进打包机压缩成一块钢板。

“主管部门和地方政府均出台相关补贴措施,推动行业发展进一步提速。”吴畏介绍,3月份以来,公司报废回收量较去年同期增长17%,今年预计接近5000辆。

公安部数据显示,截至今年5月底,我国汽车保有量已达3.4亿辆。商务部数据显示,今年1至5月,报废汽车回收220万辆,同比增长19.4%,其中5月份同比增长55.6%。

政策驱动增长,也催生汽车回收线上交易平台等新业态,例如,互联网收车服务平台“艾特大象”,通过互联网、App、小程序等数字化模式连接车主和资质企业,一键上门收车,致力于解决车主交车难和企业收车难的两难问题。

中国亚洲经济发展协会汽车再循环产业发展委员会会长张莹表示,随着消费者对汽车品质、性能要求的提高以及新能源汽车市场的快速发展,预计今年回收规模将超过700万辆,未来报废汽车回收市场将迎来更大的发展空间。

规范拆解提升利用率,促回收模式提质增效

记者调研发现,当前,报废汽车回收大多聚焦在报废环节上,资源化利用率不高,另有一些游离于监管之外的“小作坊”拆解生产流程不规范,易带来环境污染和安全隐患。业内人士建议,通过政策引导、规范监管等方式,引导报废汽车回收模式提质增效,向低碳环保型转变。

截至2023年底,全国报废机动车回收拆解企业数量超过1500家,超过三分之二的企业具备报废新能源汽车拆解能力。

“不少报废汽车的零部件符合回用件循环条件,另有部分零部件可以进入再制造体系。”张莹表示,可结合零部件的匹配度和适配性,形成回用件、再制造件合理的流通体系,全面发展汽车再循环产业链。

近年来,随着新能源汽车蓬勃发展,汽车搭载的动力电池的回收再利用,已成为汽车回收行业新的增长点。

“动力电池使用寿命大致在5至8年,我国将逐步迎来动力电池退役期。”据国家发展和改革委员会资源节约和环境保护司二级巡视员宋常青介绍,截至2023年底,我国新能源汽车保有量已超2000万辆,目前在役的动力电池重量约为900万吨。

据业内人士介绍,我国针对动力电池回收实行白名单企业制度。动力电池退役时还有剩余储能能力,规范处理后可梯次利用。此外,镍、钴、锂等高价金属可通过回收再加工成正极材料。

然而,由于利益驱动,目前市面上仍存在“小作坊”式的回收企业,在回收过程中包装、运输、仓储以及后续梯次利用、打粉等处置环节缺乏资金投入,在简陋厂房进行人工操作,容易造成环境污染;拆解拣选组装成不同规格的其他电池,也埋下安全隐患。

业界人士建议,私家车主或单位在报废新能源车时,必须带电池报废(车电分离车型除外);将车用动力电池回收企业、处置企业纳入资质管理,监督严格执行;通过电池护照对动力电池进行全面精准的溯源管理,实现退役电池来源可溯、去向可追。

“关键是要促进建立协同管理的长效机制。”中汽中心中国汽车战略与政策研究中心产业政策研究部部长朱一方说,制定报废机动车回收拆解行业监管执法责任清单,逐一明确有关职能部门的执法事项,加强联系和协调,确保责任落实落细。

新华社北京7月1日电