

进口价扬出口升温 年底外贸如何收官

今年我国经济持续恢复发展,外贸进出口也继续保持较快增长。在10月13日国新办举行的发布会上,海关总署相关负责人介绍,前三季度我国外贸进出口韧性较强、稳中提质,货物贸易进出口总值28.33万亿元,比去年同期增长22.7%。其中,出口15.55万亿元,增长22.7%;进口12.78万亿元,增长22.6%。在出口增长动能较强、进口规模创历史同期新高的同时,我国也面临部分大宗商品进口量减价扬等问题。在2020年外贸高基数影响下,今年四季度进出口形势迎考,全年成绩能否交出令人满意的答卷?



国际市场需求利好出口

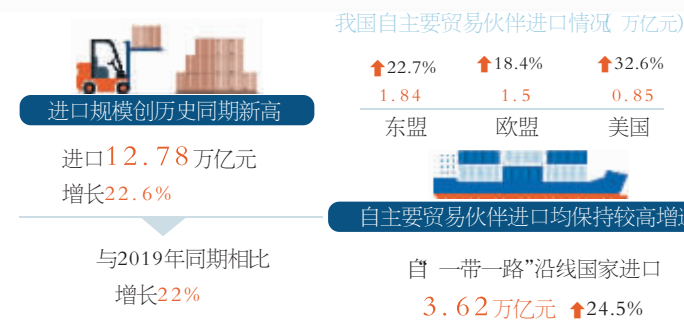
从海关总署发布的数据可以看到,前三季度我国出口增长动能较强。前三季度,我国机电产品和劳动密集型产品出口均有所增长,出口机电产品9.15万亿元,增长23%,高出整体出口增速0.3个百分点,占出口总值的58.8%。其中,自动数据处理设备及其零部件、手机、汽车分别增长12%、14.4%、107%。同期,出口劳动密集型产品增长9.5%;医药材及药品增长108%。

与此同时,我国外贸表现在全球主要经济体中处于领先,也体现在国际市场份额有所提升。根据最新数据测算,今年上半年,我国进出口、出口和进口的国际市场份额分别约为13.2%、14.5%、12%,同比分别提升了0.8个、0.9个和0.8个百分点。我国继续保持货物贸易第一大地位。

这样的成绩是如何取得的?中原银行首席经济学家王军对北京商报记者表示,一方面可能与越南等国停摆,以及全球供应链紊乱,凸显中国供应的韧性与可靠性有关;另一方面,全球能源危机及通胀抬头,叠加圣诞假期的需求拉动,再次支撑了中国的出口。

海关总署新闻发言人、统计分析司司长李魁文解释称,当前支撑我国外贸增长的因素主要是国内经济持续恢复发展,为外贸持续增长奠定了坚实基础;同时,全球经济和贸易有所回暖,国际市场需求增加也利好我国出口。

从国内经济的基础来看,今年前8个月,



全国规模以上工业增加值、社会消费品零售总额、固定资产投资等主要经济指标保持了较快增长。我国经济长期向好的基本面没有改变,国内生产和消费需求稳健为外贸增长提供了强有力支撑。

从全球经济和贸易来看,近期,国际货币基金组织预测2021年全球经济增速为5.9%,世界贸易组织预测今年全球货物贸易量将增长10.8%。前三季度,我国对美国、欧盟、非洲出口增速均超过20%,对拉丁美洲出口增速超过了40%。

大宗商品价格推高进口值

进口方面,前三季度我国进口规模创历史同期新高。据海关统计,前三季度,我国进口12.78万亿元,增长22.6%,与2019年同期相比增长22%。“我国强大的国内市场为创造全球总需求作出了贡献。”李魁文说。

从品类来看,部分消费品进口增长较快。前三季度,我国合计进口消费品1.29万亿元,增长14.7%,占进口总值的10.1%。其中进口乘用车2650.4亿元,增长31.5%,首饰、手表、箱

包分别增长63.5%、42.1%和55.8%。

浙商李超宏观团队指出,2021年以来,随着海外供给的修复,“外供不畅”逐步不再成为“我国内需与进口之间稳定联动关系”的扰动变量,内需对我国进口的解释力度不断增强。

值得注意的是,部分大宗商品进口呈现出量减价扬的特点。进口量方面,海关监管进出口货运量37.4亿吨,增长3%,其中进口24.3亿吨,减少0.5%。

价格方面,我国进口铁矿石8.42亿吨,减少3%,均价每吨1159.8元,上涨67.5%;原油3.87亿吨,减少6.8%,均价每吨3082.5元,上涨32.8%;天然气8985.2万吨,增长22.2%,均价每吨2491.9元,上涨5.1%;大豆7397.3万吨,减少0.7%,均价每吨3509.8元,上涨29.4%;铜401.9万吨,减少19.5%,均价每吨6.04万元,上涨37.9%。

李魁文表示,去年下半年以来,由于全球经济和贸易需求从疫情中恢复性增长、全球流动性宽松、部分发达经济体采取财政金融刺激政策,以及投机炒作等多种因素的综合影响,一些大宗商品国际市场价格呈

现快速上涨态势。

“国际大宗商品价格上涨,成为推高进口值的重要因素。”李魁文说。据介绍,截至10月中旬,反映国际市场大宗商品价格的路透CRB指数相比去年底累计上涨超过40%,相比去年的最低点涨幅超过130%。今年前三季度,受国际大宗商品价格上涨的影响,我国进口价格同比上涨了11.3%,其中,铁矿砂、原油、铜等商品进口均价的涨幅均超过30%。

商务部研究院国际市场研究所副所长白明在接受北京商报记者采访时表示:“量减价扬符合市场规律,价格上涨有合理的因素,也有不合理的因素,既有周期性规律,也有故意炒作的成分。对此,我们要提升定价话语权,增加需求弹性,调整产业结构。”

全年有望实现较快增长

从季度看,今年一季度、二季度、三季度进出口总值分别为8.51万亿元、9.59万亿元、10.23万亿元,进出口规模是逐季提升的。这部分得益于我国出台了一系列支持外贸稳增长

长的政策措施,例如加快发展外贸新业态新模式,进一步深化跨境贸易便利化改革,优化口岸营商环境,推进自由贸易试验区贸易投资便利化改革创新等。此外,海关总署也以一系列举措持续优化口岸营商环境,为外贸企业纾困解难,促进外贸量质齐升。

不过,前三季度进出口增速却呈现逐季回落态势,同比增速分别为29.7%、25.2%和15.2%。从月度看也这样,9月当月进出口同比增长15.4%,增速较8月回落了3.5个百分点。

白明对此表示:“增速放缓与去年的基数有关,去年一季度我国进出口形势受到疫情冲击,二季度有所回升但回升的幅度不大,三季度就基本恢复了。基数抬升了,那么增长率就容易下降”。他认为,整体来看,未来外贸形势具有不确定性,也面临新的挑战,四季度的压力甚至比三季度还会大。

对于下一阶段外贸走势,李超团队认为:“当前看,发达经济体供需双旺对我国出口的拉动强于扰动,导致阶段性出口筑高,后续发展中经济体供给修复和发达经济体耐用消费品景气走弱,决定了我国出口逐步下行”。

“未来几个月外贸数据仍难以预测和判断,取决于疫情对于供应链的打击、能源危机和通胀的走势,以及美联储Taper(减码QE)的节奏。”王军表示。

李魁文也分析称,考虑到2020年外贸高基数的影响,今年四季度进出口增速可能有所回落,但我国外贸总体向好的趋势不会改变,全年仍然有望实现较快增长。

“总的来看,今年以来我国外贸量质齐升的基础进一步巩固,同时也要看到,全球疫情起伏不定,世界经济艰难复苏,外部环境更趋复杂严峻,我国外贸发展面临的不稳定、不确定性因素依然较多。”李魁文说,海关将坚持统筹推进进口岸疫情防控和促进外贸稳增长,强化监管优化服务,加快营造市场化、法治化、国际化的口岸营商环境,助推外贸高质量发展、高水平开放。

北京商报记者 陶凤 吕银玲

X 西街观察 Xijie observation

脱口秀,茶杯里的风暴

汤艺甜

两个月密集热搜轰炸之下,第四季脱口秀大会迎来收官。热搜常客杨笠,重回天花板奇墨,稳定输出呼兰,初代大王庞博,脱口秀领导程璐,社恐缩影鸟鸟,还有意外的暴力丑学CP何广智、徐志胜,这一季仍然遍地是大王”。

比起其他综艺,标榜从头再来的脱口秀大会,无论新面孔还是老玩家,都得在观众的笑声和嘘声中一遍遍接受审视。

即便“广岛志恋”都圈了CP粉,但比起去年的“雪国列车”“明普但信”,这一季的笑点总感觉差了一把火,国民段子总是少了点东西。

从小众到火爆,脱口秀走到今天不容易。不好笑的王建国与张博洋早早退场,杨笠被一次次热搜养成了招黑体质。反倒是冲劲满满的新面孔,戳中意外的笑点。

职场新人“跃跃欲试”,老犬“集体划水”。有人被吐槽江郎才尽,有人在口诛笔伐中唯唯诺诺,有人重复着旧日的自己,有人靠广告点燃全场,隔靴搔痒,浅尝辄止。

生活中,人人都爱笑,但不是谁都懂幽默。把生活掰开了揉碎了,或夸张或讽刺地呈现在舞台上,是脱口秀的铠甲。而创作者借由脱口秀传达的思想和意见,则成为其核心。

脱口秀套上马甲,瞅准时机,见缝插针。都市生活千变万化,融合人生百态一言难尽。社会将人原子化分割,现代人表面岁月静好,又内心汹涌澎湃,渴望一吐为快,渴望寻找共鸣。

然而,博君一笑也是技术活儿。难堪的自嘲和贬损最容易,于是有了甲方乙方相爱相杀,有了打工人对领导的不满,有了社恐人对交际的无奈,有了外貌焦虑和性别差异,用幽默消解残酷和无奈。

喜剧人,最先用自己的生活击中更多人的生活,用自己的真实敲开更多人的真实。然而,再往前一步,戳破真相往往意味着冒犯。

冒犯,易燃又易爆。侮辱型、针砭型也好,自嘲型、无为型也罢,海外的单口喜剧已经走过一个多世纪,已经形成一针见血的特有艺术风格。大胆冒犯,踩爆争议,没有开不起的玩笑,没有接不住的梗,毕竟,just a joke。

当起源于美国中下层肆无忌惮的风格,撞进以温良恭谨让为传统的社会,矛盾与冲突隐在笑声与掌声背后,往往一触即发。

心态崩了,认真了,过分了……喜剧市场的成长何尝不需要一场双向奔赴。脱口秀大会是一场华丽的冒险。毕竟,没有了那些冒犯的刺痛,脱口秀也没了灵魂。

还好,在这短暂而漫长的时间熔炉里,场子渐渐热了,话题慢慢多了。勇于尝试的人也越来越多,市场氛围越来越浓,更多人不怕被冒犯,更多的故事等着爆梗。

什么是笑点,什么是雷点,什么又是观点。就算边界在,尺度在,哪怕是一次无差别攻击,也总该留下点什么。在笑声中躺平,在笑声中反叛。

去年北京慢行出行比例达近五年新高

城市的繁荣离不开交通系统的支持。近期《2021北京市交通发展年度报告》发布,系统呈现了2020年北京市交通整体发展及运行状况。10月13日上午,北京交通发展研究院高级工程师赵浙汐解读报告时介绍,去年北京中心城区高峰时段道路交通指数为5.07,相较于2019年降低了7.48%,处于“轻度拥堵”级别。

值得一提的是,去年北京私人小微型客车增长速度保持稳定,而普通摩托车较2019年增加10.7万辆,增长率达71.8%。此外,绿色出行仍是一大亮点,其中慢行出行比例更是达到了近五年新高。

摩托车增长率达71.8%

自2011年小客车指标调控政策实施以来,北京市机动车保有量增长速度总体呈下降的趋势。2020年,北京市机动车保有量达到657万辆,较2019年增加20.5万辆,机动车增长率为3.2%。

“低速车、微型载货机动车和普通摩托车成为全市私人机动车保有量增长的主因。”赵浙汐介绍,低速车较2019年增加0.4万辆,增长率为93.6%;微型载货机动车较2019年增加0.1万辆,增长率为78%;普通摩托车较2019年增加10.7万辆,增长率为71.8%。

除了小客车牌照申请时间较长,摩托车的快速增长与疫情也息息相关。复工复产初期,公众对于公共交通的使用意愿有所降低。北京一名摩托车司机告诉北京商报记者:“单位在疫情初期要求员工不使用公共交通出行,因此购买了一辆摩托车出行。出行范围基本在五环外,限行影响不大。”

从全国数据来看,摩托车似乎也正“重回顶流”。中国摩托车商会数据显示,2020年,我国摩托车新注册登记826万辆,比2019年增加249万辆,增长43%。

北京电动车三年过渡期将于本月截止。北京商报记者了解到,由于新规要求电动车车速不得高于25km/h,不少对于车速有要求的车主也正考虑以摩托车代替电动车出行。

绿色出行抢眼

虽然受疫情期间北京市延迟恢复机动车尾号限行措施等因素影响,市民小汽车出行比例有所提升,但总体来看,“绿色”仍然是2020年北京交通表现的一大关键词。

基于绿色优先的发展理念,北京市大力发展新能源车辆。截至2020年底,北京新能源车保有量超41万辆,约占机动车总量的6.2%,其中新能源客车保有量38万余辆,较2019年增长26.6%;新能源车保有量2万余辆,较2019年增长11.1%。

此外,2020年市民出行方式仍以公共交通、自行车、慢行等绿色出行方式为主,达到73.1%。

“在绿色出行方面,我们的重点测算指标为绿色出行比例。绿色出行主要包括市郊铁路在内的轨道、公共汽(电)车、自行车和步行4个部分。”北京交通发展研究院高级工程师梁晓红告诉北京商报记者,受新冠肺炎

疫情的影响,2020年公共交通出行占比下降,中心城区绿色出行比例较2019年减少1个百分点,为73.1%。

但慢行出行比例达到了近五年新高,为46.6%,较2019年的42.3%增加了4.3个百分点。在回龙观与上地之间的自行车专用路,累计通行量超过270万辆次。

慢行交通主要包括步行出行和自行车出行,民众出于对自身安全的考虑及慢行环境的逐步改善,使得自行车和步行出行占比有所提升,自行车出行占比15.5%,较2019年增加3.4个百分点;步行出行占比31.2%,较2019年增加1个百分点。

近年来,北京大力推动慢行系统建设。今年5月《2021年北京市城市慢行系统品质提升行动方案》印发实施,其中提到,北京将继续加大慢行交通的顶层设计,鼓励和支持市民更多采用“步行+自行车骑行”的出行方式,提高绿色出行比例,增强城市魅力。

自行车路权受挤压是生活中常见的问题。日前编制完成的《北京市慢行系统规划(2020年-2035年)》显示,北京将严格控制和规范路内停车,减少机动车对慢行路权的侵占。

“城市与交通二者之间紧密联系,同时相互影响。从城市发展对交通的影响看,主要体现在人口规模对城市交通出行总量的影响、人口和就业岗位分布对通勤时空分布的影响、居民出行需求对道路交通运行的影响等;从交通对城市发展的支撑看,一个城市的繁荣离不开交通系统的支持,交通本质上就是为了满足人的出行需求和货物的自由流通,确保城市的正常运转。”梁晓红表示,通过梳理城市发展的趋势,能反过来支撑未来交通规划的编制、交通政策的制定以及城市交通的优化改善,不断满足市民多样化、高品质的出行需求。

北京商报记者 陶凤 王晨婷