

美国贸易逆差创新高意味着什么

国际经济观察

上周发布的数据显示,美国2020年贸易逆差创下2008年国际金融危机以来新高。这不仅意味着特朗普政府贸易政策的彻底破产,也提醒美国新一届政府,用加征关税来解决贸易不平衡,只能是死路一条。

美国商务部2月5日公布的数据显示,2020年美国贸易逆差达6787亿美元,较2019年增加17.7%,创2008年以来新高。美国商务部和美国媒体认为,贸易逆差的大幅增长是因为新冠肺炎疫情导致各地采取关停和限制措施,削弱了全球的商业和消费者活动。

不过,美国新政府首次公布的贸易数据具有更深的意蕴:特朗普政府在过去4年对来自全球的数千亿美元产品加征关税,并未对美国贸易逆差产生预期中的作用。美国巨额贸易赤字的生产是其经济结

构作用的结果,不能简单归咎于经济全球化和主要贸易伙伴。

过去4年中,特朗普政府把消除贸易逆差作为其重要施政目标之一,宣称贸易逆差阻碍了经济增长,并导致美国相对于其他国家处于劣势。但是,美国巨额贸易逆差成因复杂,与美国的政策取向、货币地位、储蓄率低等有密切关系。何况在国际分工中,巨额贸易逆差并不意味着美国吃亏,美方的叫嚷着实有些“得了便宜还卖乖”。

首先,目前的贸易格局是美国多年政策实施的结果。20世纪60年代后,美国在第三次科技革命的背景下,对其国内产业结构进行重大调整,将钢铁、纺织等传统行业逐步转移外放,在其国内主要致力于集成电路等资本和技术密集型产业的发展,同时严格执行技术出口管制措施,逐步利用其科技优势、生产优势等塑造出以服务业为主,低储蓄、高消费的经济格局。

其次,贸易逆差是美元作为全球本位币、

美国作为世界最后消费者的必然结果。“石油美元”体系建立至今,国际货币体系的流动性基本上由美元来承担,形成了美国国内总需求大于总供给,美国又不断利用美元的国际“硬通货”地位弥补其国内生产不足的格局。巨额的贸易逆差,意味着美国从其他国家进口大量质优价廉的产品来维持较低通胀率,促进经济转型升级和增长,提高了底层民众的福利。去年疫情期间美国贸易逆差扩大,对美国而言并不完全是坏事。

此外,美国贸易失衡是其国内“消费—储蓄”结构失衡的表现。“寅吃卯粮”是美国民众日常生活的常态,居民储蓄率低下短时期内无法得到扭转,美国的政府支出也不可能短期内明显压缩。除非美国提高国民储蓄率或者降低投资,否则美国实现经常账户的盈余是个“不可能完成的任务”。

加征关税等手段无法缩小美国巨额贸易逆差,却对美国经济和就业带来了真实的伤害。美中贸易全国委员会、彼得森国际经济研究所、布鲁金斯学会等机构近期公布的研究显示,特朗普政府对中国发起的贸易战令美国损失20多万个就业岗位,还造成美国贸易逆差扩大和外国直接投资减少。

美国商务部数据显示,2020年美国对华商品贸易逆差降至3108亿美元,低于2018年的4195亿美元。这一方面反映出中国采取行动兑现其在中美第一阶段经贸协议中所做的承诺,另一方面在对华贸易逆差下降的情况下美国贸易逆差却创下新高,充分表明经济规律不以某些人的意志为转移。面对特朗普政府留下的这笔害人害己的有毒“遗产”,新一届美国政府该如何处理,不妨拭目以待。

连俊

原油市场供需趋平衡价格稳提升

本报记者 罗怀伟

今年以来,全球石油市场供需平衡不断改善,原油价格稳步提升。2月3日举行的第26届“欧佩克+”部长级联合监督委员会(JMMC)对2021年全球石油市场复苏表示乐观。当日收盘,纽约商品交易所3月交货的轻质原油期货(WTI)价格收于每桶55.69美元,达到一年来最高水平。

为稳定全球石油市场,推动供需关系再平衡,“欧佩克+”持续要求各成员国执行减产配额,自去年4月以来累计下调石油产量21亿桶。“欧佩克+”联合技术委员会月度报告显示,去年12月的减产执行率为101%。部分此前未能履约的国家1月超额完成了减产配额,伊拉克国家石油营销组织表示,伊拉克1月原油产量为380.7万桶/日,减产执行率为106%。此外,沙特自2月开始履行额外减产100万桶/日的承诺,将产量下调至811.9万桶/日。

一段时间以来,全球原油库存稳步下降。到去年12月,经合组织国家原油库存连续第5个月下降。美国能源情报署数据显示,截至1月29日当周,美国商业原油库存减少99.4万桶至4.757亿桶,跌至去年3月以来最低水平。

与此同时,原油需求正逐渐回升。全球经济回暖有利于能源需求增长,去年中国顶住新冠肺炎疫情压力,实现经济正增长,原油进口量达到5.4亿吨,比上年增长7.3%。随着新冠疫苗广泛应用,全球经济有望开启复苏步伐,原油需求势必继续回升。国际能源咨询机构伍德·麦肯兹预测,2021年全球石油需求将增长近7%。

尽管供需平衡逐渐改善,但维持并提升平衡态势仍面临挑战。

一方面,“欧佩克+”维持减产面临更大阻力。由于其原油供应长期处于低位,且逐步降低减产配额的计划一再调整,部分成员国面临较大压力,此前俄罗斯和阿盟等国就曾提出加快解除生产上限的诉求。1月召开的第13届“欧佩克+”部长级会议仅允许俄罗斯和哈萨克斯坦少量增产,而刚刚召开的部长级联合监督委员会则维持各国配额不变。如何逐步实现增产,改善当前市场弱平衡状态是“欧佩克+”亟需解决的问题。

另一方面,其他产油国的供应变化也会对供需平衡造成影响。美国拜登政府有意调整外交政策,若其放松或取消对伊朗和委内瑞拉制裁,两国的石油供应或将增加。去年12月,伊朗原油供应量小幅上涨,已超过200万桶/日。分析人士称,若美国解除对伊相关制裁,到2021年底全球原油供应将增加100万桶/日。

此外,原油需求恢复仍面临不确定性,疫情反弹造成的经济停滞将在一定程度上抑制石油需求。国际能源署1月19日发布的月度原油市场报告中,将全年需求增长预期调至550万桶/日,降低了28万桶/日,并且将前两个季度的需求增长预期分别调低60万桶/日和30万桶/日。报告认为,新冠疫苗短期内不太可能拯救全球原油市场,重新平衡市场将是缓慢的过程。

瑞士外贸受冲击严重



本报日内瓦讯(记者杨海泉)瑞士联邦统计局显示,新冠肺炎疫情重创瑞士对外贸易,2020年瑞士进出口总额下降400亿瑞郎(约合2876亿元人民币),相当于对外贸易水平倒退3年。在疫情冲击下,对华贸易对瑞士外贸起到了支撑作用。

瑞士1月底公布的对外贸易统计数据显示,2020年瑞士出口额和进口额均出现历史性下降。其中,出口额降至2251亿瑞郎,降幅为7.1%;进口额降至1821亿瑞郎,降幅为11.2%。特别是2020年第二季度,贸易活动出现前所未有的骤降。这是自

2008年国际金融危机以来年度贸易量下降幅度最大的一年,瑞士的外贸水平倒退到2017年的水平。

2020年,瑞士外贸呈现不均衡状况,体现在贸易额总体大幅下降但个别行业出现增长,以及大部分贸易伙伴贸易额下降但与个别贸易伙伴贸易额增长。

在出口方面,除了化工和制药产品的出口增长1.6%外,其他行业的出口都呈下降态势。珠宝和制表业占下降总额的一半,这两个行业的销售额分别减少了1/3和1/5。具体到地区,面向亚洲的出口量下降幅度最大,降幅达8.8%。但对中国大陆的出口额却增加了13亿瑞郎,创下147亿瑞郎的新高。这一增长主要归功于化工、制药产品和制表业出口。对欧洲的出口额降低6.2%,对法国的出口下降尤为急剧,跌至2000年以来的最低水平。对北美的出口下降6.1%。

在进口方面,进口额下降的主要原因是珠宝和黄金进口量大幅降低,尤其是从阿联酋进口用于冶炼加工的黄金量下降。纺织品进口增加,特别是防护服和口罩。从地区看,从美国的进口额下降16%,从欧洲的进口额下降11.2%,从亚洲的进口额下降9.9%。

根据瑞士钟表业联合会近日发布的信息,疫情致使瑞士制表业经历了严重衰退。2020年,瑞士钟表出口总值相较2019年降幅达22%,降至170亿瑞郎。钟表业在2020年第二季度的出口额下降尤为显著,降幅达到61.6%。到2020年下半年情况开始有所改善。

总量萎缩,排名向前——

韩国GDP数据喜忧参半

本报驻首尔记者 白云飞

近日,韩国银行(央行)公布2020年经济数据显示,韩国去年GDP总额为1830.58万亿韩元,同比减少1%,22年来首次出现负增长。但另一方面,韩国经济数据优于此前外界预测值,且由于大多数主要经济体GDP的萎缩幅度比韩国更大,反而使得经济总量常年排在世界第12位的韩国有望首次进入前10名。

2020年1月,韩国首现新冠肺炎疫情。2月,疫情在韩国大范围蔓延。4月起,疫情逐步趋稳,甚至一度出现全国“清零”的情况,但随着多起严重的聚集性感染事件的发生,韩国疫情呈现出时而反弹、时而好转的状态。进入冬季后疫情再次大肆蔓延。韩国去年各季度经济数据也随着疫情形势而变化。去年一季度,韩国GDP环比减少1.3%。但疫情蔓延的负面影响集中体现在了第二季度经济数据上,当季GDP环比减少3.2%。从第三季度开始,经济运行有所好转,三、四季度分别环比增长2.1%、1.1%。

从经济活动来看,民间消费和出口都出现了近年来的首次负增长,分别同比减少5%和2.5%。建设投资连续3年萎缩,继2018年、2019年分别萎缩4.6%和2.5%之后,去年又萎缩了0.1%。但另一方面,得益于政府着力刺激经济,连年加大支出,去年数次追加预算,政府支出保持了连年增长的态势,去年同比增长5%。固定资产投资曾在2018年和2019年连续两年大幅萎缩,并成为拉低当年GDP的重要原因,但去年却由负转正,同比增长6.8%。

从各产业来看,一是服务业产值最多,约为1026.64万亿韩元,在韩国GDP中占比过半。但服务业产值在此前5年以3.06%的平均增速连年增长之后,去年首次出现负增长,同比减少1.2%。二是制造业去年也出现了负增长,降幅为1%,产值约为484.9万亿韩元。制造业在工业中继续占绝对主导地位,产值占工业总产值的

99.6%。三是农业产值同比减少3.4%。但农业产值在GDP中的占比非常小,仅为1.7%,对GDP影响有限。四是水电燃气产业产值同比增长了6.1%,但其在GDP中占比也不大,约为2.6%。

近十几年来,虽然韩国经济增速一直相对不高,但均保持增长态势。而去年GDP突然变成负增长,因而诸多韩国媒体都在相关报道中加入了“22年来首次负增长”的语句,表现出其忧虑的一面。另外,韩国近些年面临着不少经济难题,一直都无法有效解决。最近3年,每年都数次下调经济增速预期,经济增速持续下滑。去年韩国经济又出现负增长,确有不尽如人意的一面。

但另一方面,新冠肺炎疫情蔓延,这对依赖对外贸易、消费的韩国来说,能将GDP降幅控制在1%已属不易。去年11月,国际货币基金组织(IMF)曾预测韩国去年经济萎缩1.9%,但最终数据优于预测值。韩国总统府表示,在经历了3轮疫情蔓延的情况下,全体国民在日常生活中付出了许多,取得现在的成果非常不易。

诸多发达国家去年的GDP都出现了不同程度的萎缩,韩国的萎缩程度算相对较小的。从现有各国数据来看,韩国经济总量在全世界的排名上升几名,并首次冲进前十,几无悬念。

如何看待去年韩国的GDP,存在着多种声音,成了一桩仁者见仁智者见智的事情。不过对于今年韩国的经济增速,韩国相关部门预测将开始反弹。韩国企划财政部预测称今年增速将达3.2%,韩国银行则预测为3%。韩国国内有分析指出,今明两年韩国经济都将保持反弹态势,但需注意这并非代表韩国经济将出现向好势头,而是一种触底反弹的表象。触底反弹的动力过后,韩国经济仍可能面临很大压力。

全球汽车产业缺“芯”为哪般

本报驻柏林记者 谢飞



图为在爱尔兰首都都柏林拍摄的一家大众汽车经销商的外景。(新华社发)

目前,汽车芯片仅占整个半导体行业产能的不到10%,与消费电子产品行业等其他芯片大客户相比,汽车行业在芯片市场的谈判和议价话语权整体上处于弱势



眼下,全球汽车行业正经历一次极不寻常的缺“芯”窘境。2020年第四季度以来,受制于芯片短缺,包括大众、戴姆勒、福特、丰田、日产等在内的全球汽车厂商陆续传出减产甚至停产消息。

分析认为,此次汽车行业芯片断供危机主要有两个原因。

一是半导体行业产能转移。新冠肺炎疫情迫使世界各国采取一系列封锁措施,居家隔离和居家办公成为普遍现象。居家时间增加,导致对娱乐和办公类电子产品的需求急剧上升,笔记本电脑、智能电视和游戏主机等产品成为“抢手货”。全球半导体行业自然也就根据市场需求迅速将产能转移至相关领域,导致汽车芯片遇到快速增加产能的瓶颈。目前,汽车芯片仅占整个半导体行业产能的不到10%,与消费电子产品行业等其他芯片大客户相比,汽车行业在芯片市场的谈判和议价话语权整体上处于弱势,进一步增加了稳定供应链的难度。

二是疫情打乱生产节奏。去年受疫情冲击,汽车行业大幅减产,各国车企取消了大量订单。但下半年随着疫情缓解,全球汽车市场持续复苏,各大车企开始迅速增产,产能远超此前预期,车企和供货商

普遍面临备货不足的局面。根据戴姆勒、大众等车企的评估,当前芯片供应紧张的窘境虽有缓和,但还将持续一段时间。各大厂商可能在今年下半年才会彻底恢复正常的生产秩序。

为什么芯片对汽车行业如此重要?专家指出,现在芯片在汽车行业中的地位已经不亚于发动机等汽车传统核心零部件。当今的汽车高度依赖电子设备,芯片作为电子设备的核心,发挥了愈发重要的作用。一辆传统燃油车所需的电子控制单元(ECU)数量大约在70个至150个左右,而智能汽车的ECU数量已经达到300个以上。未来汽车对ECU的需求会进一步提高,这决定了汽车行业对芯片半导体行业产能的高度依赖仍将持续下去。

芯片半导体产业具有高度全球化的特点。汽车行业需要的电子零部件一般要经过多道工序,而这些工序大多由分布在全球各地的不同工厂完成。这种全球化的生产模式虽然极大提高了效率、降低了成本,但也蕴藏了风险。生产环节过多,使生产流程缺乏灵活性,任何一个环节出了问题,都会导致生产进度停滞和供货延误。此外,电子部件生产的流程长达数月。时间越长,不可控因素也就越多。

市场分析认为,鉴于全球芯片半导体行业对经济形势、地缘局势等因素高度敏感,即便在疫情结束后,汽车行业缺“芯”危机极有可能再度重演。

这次芯片断供危机使得德国这样以汽车工业为重要支柱的国家意识到问题的严重性。德国汽车工业协会呼吁德国政府采取行动帮助企业解决芯片断供危机。作为回应,德国经济部部长阿特迈尔在不久前联络有关芯片生产厂商,推动其加快加大对德国汽车企业的供货速度和供货量。阿特迈尔表示,稳定充足的芯片和传感器供应将对德国汽车工业乃至世界经济复苏产生直接影响。

虽然欧洲在机械制造、汽车等领域一直处于世界领先地位,但在芯片领域发展相对较弱。

近日,大众集团呼吁欧盟加大对芯片半导体产业的投入,提升欧洲自主设计研发和生产芯片的能力。大众集团主管研发的董事会成员马库斯·杜斯曼表示,汽车企业不会尝试自己生产芯片,但欧洲半导体行业必须具有同亚洲和美国一样的芯片生产能力。杜斯曼呼吁欧盟行动起来,将芯片半导体产业纳入“欧洲共同利益重要项目”计划,从而在政策上予以更多扶持。

去年年底,欧盟19国签署实施“欧洲电子芯片和半导体产业联盟计划”,该计划旨在加强欧盟成员国间在芯片半导体领域的合作,加大在该行业全产业链,包括设备、原材料、设计、先进制造和封装等环节的投资。

在芯片行业迅速发展的当下,如何能够保证芯片供应链稳定运行已成为汽车行业亟待解决的问题。分析人士指出,汽车企业要想解决缺“芯”问题,仍需要加强与生产计划的统筹协调,做到未雨绸缪。同时,各方还需积极想办法为供应链多元化创造条件,增加芯片全产业链的灵活度和应对风险的能力,从而提升产业链的稳定性。