

世经热点评析③

全球贸易呈复苏态势

《2023年世界经济形势与展望》年中更新报告预计

世界货物和服务贸易2023年将增长2.3%

全球航空货运市场定期数据显示

2023年4月份

全球航空货运运力同比增长13.4%

与2019年4月相比增长3.2%

为三年来首次超过疫情前水平

《全球贸易更新》报告显示 2023年一季度

全球货物贸易环比增长1.9%

全球服务贸易环比增长2.8%

5月31日发布的《货物贸易晴雨表》显示

全球货物贸易景气指数为95.6

低于基准点100

但比今年3月发布的92.2略有上升



在泰国东部兰乍那火车站，吊车将载有榴莲的集装箱货柜转运到列车上。(新华社发)

贸易增长有所回升

受供应链问题缓解等利好驱动，今年上半年，全球贸易呈现弱复苏态势，但是各国表现明显分化。此外，在经济全球化受到冲击的背景下，贸易区域化特征愈加明显。

主要国际机构近期发布的报告和监测数据表明，全球贸易在今年上半年处于弱复苏态势。

联合国贸易和发展会议发布的《全球贸易更新》报告显示，2023年一季度，全球商品和服务贸易在此前连续两个季度下降后回归增长态势。其中，全球货物贸易较去年四季度环比增长1.9%，增长约1000亿美元，全球服务贸易环比增长2.8%，增长约500亿美元。

世界贸易组织5月31日发布的《货物贸易晴雨表》显示，全球货物贸易景气指数为95.6，虽然低于基准点100，但比今年3月发布的92.2略有上升。表明今年二季度全球货物贸易延续了一季度的复苏态势。

联合国经济和社会事务部5月中旬发布《2023年世界经济形势与展望》年中更新报告预计，世界货物和服务贸易2023年将增长2.3%，较年初预测值有所提高。

过去几年，诸多因素冲击全球供应链，严重干扰了全球贸易发展。如今，非必需消费品短缺和交货延迟现象都有很大改善，成为全球贸易复苏的重要推动力。标准普尔的全球制造业数据显示，截至今年5月，供应商交货时间已达到2009年4月以来最快。从库存角度来看，5月份制造商采购库存略高于2023年一季度平均水平，制成库存则接近平衡。

货运市场的数据也印证了这一观点。国际航空运输协会6月1日发布的全球航空货运市场定期数据显示，2023年4月份，全球航空货运需求量同比去年持续下降，但增速放缓。同期，全球航空货运运力同比增长13.4%，与2019年4月相比增长3.2%，这也是三年来航空货运运力首次超过疫情前水平。此外，由于2020年至2021年期间大量新签集装箱造船订单开始集中交付，集装箱航运行业运力大幅提升，带动航运价格进一步下降，显著改善了贸易供应链的流畅度。

尽管全球贸易表现有所好转，但是下半年能否延续复苏态势，前景并不明朗。有分析指出，尽管2023年全球贸易增速预计会呈现“前低后高”的走势，未来仍面临很多风险因素。联合国贸发会议和世贸组织等国际机构在研判2023年下半年全球贸易时，都提到了全球经济放缓、通胀、金融市场动荡和地缘政治紧张局势等风险。各大机构普遍认为，2023年下半年全球贸易面临的负面因素影响或超过正面因素。

贸易结构更加多元

在全球贸易弱复苏的背景下，贸易品类别表现大不相同，世界各国表现也分化明显。

全球经济转型态势在当前的贸易结构中体现得很明显，传统大宗货物的国际贸易依然比较疲弱，包括手机、笔记本、电脑等电子消费产品，以及一些传统劳动密集型产品。新能源汽车、光伏、锂电池等与绿色发展相关的产品，以及数字贸易等新兴产业、新业态、新模式，成为国际贸易中的亮点。

世贸组织《货物贸易晴雨表》显示，各成分指数中，汽车产品指数为110.8，表现在趋势水平之上，集装箱运输指数、空运指数、电子元件指数表现疲软，均低于趋势水平。

从各国表现看，发达国家需求疲软，并对全球贸易造成了较大影响。新兴市场国家贸易增速较高，成为推动全球贸易增长的重要引擎。

今年前5个月，欧盟整体对外贸易额为21463亿欧元，同比下降2.1%。其中，进口额为10874亿欧元，下降7.8%。同期，美国货物贸易总额为21389.33亿美元，同比下降3.7%。其中，货物进口总值13013.79亿美元，同比下降6.4%。

欧美等发达经济体需求疲软严重影响了部分国家的外贸表现。越南统计局公布的数据显示，今年1月至6月，越南进出口总额3166.5亿美元，同比下降15.2%。其中出口额为1644.5亿美元，同比下降12.1%，进口额为1522亿美元，同比下降18.2%。韩国关税厅发布的暂估数据显示，今年1月至6月，韩国货物进出口总值为6409亿美元，同比下降10.02%。其中，货物出口总值3073亿美元，同比下降12.3%，货物进口总值3336亿美元，同比下降7.7%。

贸易品类别结构较为合理、贸易伙伴更加多元化的国家外贸表现则相对稳健，中国便

是典型。今年上半年，中国货物贸易进出口总值为20.1万亿元，同比增长2.1%。从增量看，上半年中国外贸进出口总值同比增长了4000多亿元，相当于去年一整年300多万辆汽车出口的总值。包括电动汽车、锂电池、太阳能电池“新三样”等贸易表现强劲，出口合计增长61.6%。从贸易伙伴看，上半年，中国对欧盟进出口2.75万亿元，增长1.9%，对美国进出口2.25万亿元，下降8.4%。但是对东盟、拉美、非洲、中亚五国的进出口规模同比分别增长5.4%、7%、10.5%、35.6%，均高于同期整体进出口增速，成为中国外贸表现稳健的关键因素。

贸易区域化特征明显

今年上半年，多边贸易体制迎来诸多考验，呈现深度演变态势，贸易区域化特征愈加明显。

5月17日，欧盟的碳边境调节机制(CBAM)正式生效。欧盟对CBAM的实施设置了时间表，2023年至2026年为征收碳关税过渡期，2027年正式开征碳关税，2032年完全取消免费分配配额，将全面征收碳关税。市场人士认为，CBAM正式实施后极有可能引起连锁反应，其他发达国家将快速跟进，制定自身的CBAM法案，促进创建低碳产品贸易的全球贸易规则，削弱发展中国家出口价格优势，形成低碳贸易壁垒。

美国在国际贸易中延续了保护主义立场，并继续把中国视为主要竞争对手。美国商务部6月29日发布《2023年国家出口战略》报告。美国商务部表示，报告重点介绍了

“帮助美国企业克服贸易壁垒并在全球销售商品与服务的政府计划和资源，列举了美国政府为促进一些行业的出口而采取的行动”。在制造业，除了向美国的出口企业提供传统的贷款、贷款担保和保险以外，美国进出口银行还被授权建立“中国与转型出口项目”，在人工智能、生物技术、量子计算、半导体、可再生能源等10个出口领域帮助美国出口商与中国进行竞争。

尽管受到冲击，多边贸易体制依然表现出了很强的韧性。世界贸易组织副总干事张向晨近日表示，当前，全球生产和贸易正在逐步回归正常，全球多边贸易体制的主体地位没有动摇，表现出很强的不可替代性。同时，经济全球化处于调整期，一些区域和领域在放缓，另外一些区域和领域则在加速，具体表现为价值链和供应链在地理上的重新布局。

区域贸易得到强化是这一发展态势的重要表现。6月2日，《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)对菲律宾生效实施。至此，RCEP全部15个签署国均完成生效程序，并相互实施关税减让。这标志着全球人口最多、经贸规模最大、最具发展潜力的自由贸易区进入全面实施新阶段。

RCEP自去年初实施以来，各成员国贸易往来更加密切，区域内贸易成为拉动贸易增长的关键力量，本地区持续成为全球贸易投资的热点，让各成员国明显受益。以泰国为例，泰国驻华大使馆商务公使郑美云表示，RCEP于2023年1月1日在泰国生效，通过相关统计发现，泰国和14个RCEP国家总的贸易额今年增加了大约7%，占泰国总贸易额的55%。

近日，国际航空运输协会理事长威利·沃尔什开启了上任后的首次访华。对于此次中国之行，沃尔什表示和他想象中一样，收获颇多。他此行不仅与中国民用航空局就国际航空运输恢复、民航安全与运行合作、民航可持续发展等议题深入交换意见，还与多家成员航空公司和战略合作伙伴进行了交流。访华期间，沃尔什接受了经济日报等媒体的采访，就全球航空业的复苏进程以及中国航空市场表现等话题发表了看法。

在采访中，沃尔什首先提到中国航空市场的表现。沃尔什表示，今年以来，中国国内航班恢复情况十分强劲，已经达到了新冠疫情前115%的水平，国际航班也呈现不断复苏的态势。另外，中国航空公司在国际上不仅有良好的声誉，还有遍布全球的航空网络，相信中国航空市场的前景将不断向好。

“对于国际航协来说，中国是极为重要的市场，拥有良好的增长前景。得益于中国边境的重新开放，国际航协在6月份调整了航空业2023年的前景展望，将全球航空业的净利润上调至98亿美元。”沃尔什说。

沃尔什强调，国际航协十分重视中国市场，今后也将继续践行支持中国民航业高质量发展的承诺。长期以来，国际航协与中国民用航空局等相关政府部门紧密联系，并积极与各成员航空公司及民航业其他重要伙伴开展合作，通过分享全球通行的行业标准、高效的服务流程建议和前沿的解决方案，帮助中国航空公司实现降本、提质、增效的目标。

在中国优化调整疫情防控措施后，国际航协全力支持中国民航与旅游业的复苏。自1月份以来，国际航协积极助力中国民航安全、稳健、有序地回归常态化运营。其中包括：迅速组建由主要来自中国的航空公司参与的民航业重启工作组，协助中国民航恢复国际客运航班；召开首届基于风险的运行安全审计研讨会和预防飞行颠簸研讨会，合作发布《危险品规则》与《鲜活易腐货物规则》中文版，围绕绿色民航发展和可持续航空燃料转型开展信息共享与能力建设，推动旅客非接触式出行、数字货运、全单等行业标准与实施指南在中国落地，推动数字化转型与智慧民航建设，助力中国民航安全、高效与可持续发展。此外，还重启了国际航协北亚区各个培训中心的商务培训课程，与民航领域有关院校加强科研业务交流并合作开展人才培养项目，并且关注民航业人力资源发展中的女性人才培养，加强中国民航中高端人才建设与发展。

“在全球航空业全面复苏的过程中，国际航协将一如既往地支持中国航空旅行重返高速增长的轨道。”沃尔什表示，期待来自中国的航空公司在国际航协全球项目的推进和落实中发挥越来越重要的作用和影响力。

沃尔什指出，在这个气候变化日益成为核心议题的时代，可持续发展是全球航空业需要重点关注的问题。在此前举办的第79届国际航空运输协会年度大会上，国际航协公布了关于航空业2050年实现净零碳排放的一系列路线图，涉及飞机技术、能源基础设施、运营、财务和面向净零碳排放的政策考虑等多个方面的细节，强调了实现这一目标所需的技术、政策、金融、运营和基础设施步骤。沃尔什表示，全行业想要实现低碳转型，关键因素之一就是大力发展可持续航空燃料。因此，2023年的优先事项之一就是包括可持续航空燃料生产激励措施，加快实现净零碳排放。对此，国际航协呼吁所有航空业的利益相关方采取行动，提供必要的工具、政策和适合净零世界的产品，确保航空业的这场根本性变革取得成功。



本版编辑 周明阳 美编 王子莹

联合国国际农业发展基金发布报告指出——

非洲农业融资难待破解

本报记者 林家全

联合国国际农业发展基金日前发布的年度报告显示，该基金去年在包括非洲大陆在内的世界各地农村地区投资了79.6亿美元。

报告提到，2022年对全世界农村人口来说是具有挑战性的一年。地缘冲突、气候变化和新冠疫情三重危机对农村地区粮食生产造成冲击，影响到成千上万人的生计和基本营养来源。以非洲为例，据近日发布的最新版《世界粮食安全和营养状况》报告统计，2021年至2022年间，非洲的饥饿水平仍在攀升，每5个人中就有1人食不果腹，饥饿人口比例是全球平均的两倍多。农发基金总裁阿尔瓦罗·拉里奥表示：“我们不仅要帮助农民应对当前的危机，也要为贫困地区农业发展提供资金支持。”

非洲农业经营主体以个体农户为主，缺乏先进的农业技术和必要的农业基础设施，导致在面对气候变化和病虫害等外部风险时缺乏适应性和抵抗力，农业收成不稳定，这一现状使非洲农业投资环境不甚理想。乌干达、埃塞俄比亚和坦桑尼亚的咖啡出口商，有能力产出质量佳的产品，长期以来一直在寻找获取投资的途径，但在国际市场上往往难以与能够保持稳定产品供应的欧美国家大型企业竞争。

同时，非洲还缺乏农业领域金融服务。2021年，全球农业投资总额为6000亿美元，其中仅有1%流向非洲。正在兴起的非洲本土农业投资和贷款服务仅能在一定程度上填补这一巨大空白。今年5月，乌干达的小额信贷支持中心(MSC)宣布了一项新计划，以比商业银行更低的利率向小农户提供贷款。

非洲农业经营主体以个体农户为主，缺乏先进的农业技术和必要的农业基础设施，导致在面对外部风险时缺乏适应性和抵抗力，农业收成不稳定，这一现状使非洲农业投资环境不甚理想。发展农业金融服务能够提高非洲农业的发展韧性，强化非洲农业生产供应链，推动非洲农业向可持续发展方向发展。

目前，乌干达商业银行的贷款利率在20%到25%之间，而MSC利率仅为8%，这一举措大大降低了个体农户和企业的成本，但不幸的是，此类金融机构在整个非洲为数不多，它们能提供的贷款额度也很有限，还远不足以达到广泛覆盖。

不仅如此，全球范围内的农业资本主要流向了非洲大陆的大型企业，而不是最需要金融支持的个体农户和小微企业。在创下融资纪录的2021年，三分之二的资金都流向了内罗毕的一家大型企业，该公司在C轮融资中筹集了5000万美元；另外，在A轮融资中，同样位于内罗毕的一家公司获得了1400万美元。在这两笔大交易之后，留给个体农户和其他企业的金额仅有100万美元。

位于乌干达首都坎帕拉的一家融资公司的首席执行官玛格巴·杰罗姆解释：“投资者希望把钱投入到已经做得很好的公司。”尽管非洲获取的农业投资有所增长，也不乏有潜力的本土农业公司，但最重要的问题是，对境外投资者来说，在非洲进行农业投资的风险太

高。投资者在行动前，必须进行大量的风险评估并搭建财务模型，在非洲有许多偏远且贫困的农村地区，那里的情况无法满足投资者的期待。

许多农户和小微企业正处于一个矛盾的境地：较高的投资风险意味着他们很难获得资金支持，同时他们又急需这些资金来保障和扩大生产。

杰罗姆表示，由于许多非洲国家依赖农业出口，农业融资正变得越来越重要。“乌干达、刚果(金)和其他很多非洲国家都将农产品作为主要出口产品之一，但小规模的生产经营模式造成了产量的不稳定，他们需要增加投资来扩大生产规模从而保证出口。”农发基金成立于20世纪70年代早期，彼时非洲萨赫勒地区正遭遇粮食危机，为应对这场危机召开的世界粮食会议决定成立一个国际农业发展基金，为发展中国家的农业发展项目提供资金支持。

阿尔瓦罗·拉里奥呼吁：“我们希望建成一个没有饥饿的世界，加大投资力度能够提高个体农户的能力，帮助他们应对气候变化、

获取优质种子和技术，能够帮助小微企业获得创业资金。只要得到有力支持，他们就能提高粮食产量、丰富产品品类、满足市场需求，为农村和城市供应本地地产的营养食物。”

为提高非洲农业的发展韧性，农发基金正在探索启动一系列农业金融服务，助力此前难以获得金融支持的个体农户和小微企业获得低风险的信贷支持，提升农业技术和抗风险能力，保证作物产量并提高收入。此前，农发基金在一份农业金融报告中指出，农业金融服务旨在帮助解决“缺乏资金、缺乏金融知识、被排除在银行体系和产品市场之外”等问题。

世界银行也强调了发展农业金融服务并使其惠及世界各地更多农户的重要性。据世界银行预计，到2050年，全球粮食需求将增加70%，整个价值链每年至少需要800亿美元的投资。“个体农户和小微企业需要投资以提高生产率，同时减少农业生产对环境造成的破坏。”世界银行还指出，“农业和食品加工工业向可持续发展转型是大势所趋，需要大量资金支持，大多数发展中国家的金融体系，包括银行、小额信贷机构和个体投资者还没有准备好为这种转型提供资金。”

有专家认为，农业金融服务能够在强化非洲农业生产供应链和推动非洲农业向更可持续发展方向转型等方面发挥重要作用。然而，杰罗姆说，要充分释放金融服务潜力，首先要实现更广泛的覆盖并使大大小小的农业企业全面参与，确保所有小微农业公司从农业金融的潜力中受益。农发基金的金融服务成效几何，还需假以时日方能验证。