

起势有力看外贸②

□ 本报记者 杜芳

中西部地区外贸活力涌动



4月15日,外商在第139届中国进出口商品交易会上了解选购地电产品。新华社记者 卢汉欣摄



4月15日,一列满载“重庆造”新能源汽车的中老跨境班列在重庆团结村站顺利发车。新华社记者 唐奕摄

各区域进出口亮点纷呈

东部沿海省份是我国外贸的“压舱石”,继续发挥稳大盘作用。一季度,广东、江苏、浙江、上海、山东五省份合计贡献全国超六成的进出口增量。其中,广东以2.54万亿元的进出口规模稳居全国第一位,同比增长19.4%,连续11个季度保持正增长,进口首次单季度突破1万亿元大关;上海进出口总值1.23万亿元,同比增长21.9%,增速在东部外贸强省中领跑,反映出国际贸易枢纽的强大吸引力;江苏进出口1.59万亿元,同比增长17.2%,延续稳健增长态势。商务部国际贸易经济合作研究院美洲与大洋洲研究所副所长周密认为,贸易大省进出口保持较快增速,反映出地方市场能够有效配置资源,迅速响应外部市场的需求。同时,贸易模式的创新,跨境电商、服务贸易的驱动,都给外贸增长创造了良好条件。

中部地区外贸呈现整体向上态势。中部六省中,安徽以31.6%的增速位居前列,进出口总值2842.4亿元,规模创历史同期新高,在全国排名第八、中西部排名第一,成为中部崛起的有力脚;河南增速达28.7%,进出口历史同期首次突破2600亿元,进口增速高达64.8%,显示出强劲的内需扩张动力;湖南同比增长16.6%,江西增长16%,均保持稳健增长态势。

西部地区贡献了一季度外贸最大亮点,多个省份表现突出,增速领跑全国。陕西一季度进出口总值1929.8亿元,73.7%的同比增速高居全国第一;重庆进出口增速34.3%,进口增速更高达54.5%,在新能源汽车产业集聚效应推动下,外贸规模持续扩张;内蒙古进出口增速33.7%,高于全国均值18.7个百分点,增速位居全国第五;宁夏进出口增速31.5%,其中出口增速28.2%,在全国排名第六。甘肃、广西、云南、西藏均实现正增长,西部多个省份进出口规模创历史同期新高。

对外经济贸易大学国家对外开放研究院特约研究员李长安表示,产业梯度转移持续深化,劳动密集型及部分中高技术制造业向内陆转移的趋势加速,叠加西部陆海新通道、中欧班列、沿边口岸开放等政策红利持续释放,共同推动了中西部外贸的高速扩张。商务部国际贸易经济合作研究院副研究员洪勇表示,我国外贸空间布局正在发生变化,未来将逐步形成“沿海稳规模、中部强制造、西部拓通道、边疆扩开放”的新格局。

高技术产品表现突出

当前,我国外贸增长主要由先进制造业和高技术产业带动。一季度,全国机电产品出口4.34万亿元,同比增长18.3%,占出口总值的63.4%;新能源汽车、锂电池、风力发电设备等产品出口继续保持较快增长。从地方看,广东省集成电路、锂电池、船舶出口增长

较快;江苏省电脑零部件、电工器材、“新三样”成为主要增量来源;安徽省汽车(含底盘)出口表现尤为突出,共出口43.7万辆,同比增加118.8%,高新技术产品出口增长超过50%。

国家发展改革委宏观经济研究院研究员张林山分析认为,各地外贸增长的核心驱动力已从传统劳动密集型产品转向中高端化、智能化、绿色化产品,新质生产力与外贸深度融合的特征显著。洪勇表示,我国外贸竞争正在从“成本竞争”转向“产业链竞争”“技术竞争”和“供应链组织能力竞争”。未来决定地区外贸竞争力的关键,不再只是低成本加工能力,而是先进制造体系、产业链完整性、研发能力和全球交付能力。

外贸与国内产业升级正在深度联动。洪勇称,一季度进口增长19.6%,明显高于出口增速,反映出当前外贸增长已经不仅依赖外需,也与国内产业升级、设备更新和制造业扩张同步推进。一季度上海半导体设备、数控机床进口增长较快,江苏、浙江、广东等地高端设备、关键零部件进口保持增长,意味着未来进口和出口之间的联动关系将进一步增强。

市场布局多元化持续深化,新兴市场红利加速释放。张林山认为,各地持续推进市场多元化战略,对共建“一带一路”国家、RCEP成员国、非洲等新兴市场的贸易增长显著,有效对冲了传统市场的波动。全国一季度对共建“一带一路”国家进出口6.06万亿元,增长14.2%,占进出口总值的51.2%;对东盟、拉美进出口均增长15.4%,对非洲进出口增长23.7%,对欧盟、英国进出口分别增长14.6%、13.1%。区域层面,陕西对共建“一带一路”国家进出口增长86%,占全省进

海关总署数据显示

一季度

货物贸易进出口总值 11.84万亿元

同比增长15% 创历史同期新高

全国机电产品出口 4.34万亿元

同比增长18.3%

占出口总值 63.4%



5月9日,在山东港口青岛港,货轮在装卸外贸集装箱。俞方平摄(新华社发)

口总值的55.9%,对东盟进出口同比增长89.9%;一季度广东对非洲进出口849.8亿元,同比增长29.7%,其中广州对非进出口占全省的1/4。

与此同时,东部外贸大省持续深耕发达经济体与新兴市场,形成“多点布局、风险分散”的市场格局。

有效应对外部环境不确定性

在亮眼成绩背后,各地外贸发展仍面临诸多挑战与问题。

外部环境的不确定性持续加剧。当前地缘冲突加剧,中东局势动荡导致霍尔木兹海峡航运风险上升,国际油价剧烈波动,全球物流与供应链秩序受到冲击。同时,全球贸易增长预期放缓,世贸组织预测2026年全球货物贸易量增速仅为1.9%。

随着贸易保护主义抬头,部分国家针对我国新能源、高端制造产品的贸易壁垒持续增加,企业出口面临的合规风险上升。我国外贸增长最快的新能源汽车、锂电池、光伏、高端装备等行业,也是国际贸易摩擦最集中的领域。洪勇表示,未来海外市场可能进一步强化碳边境规则、原产地规则、技术标准、数据安全要求和补贴调查。外贸竞争正在由产品竞争逐步转向规则竞争。部分企业目前仍存在国际认证能力不足、海外本地化服务能力偏弱、国际合规体系不完善等问题。只

有尽快补齐规则和服务短板,才能实现持续性高增长。

李长安表示,当前“新三样”出口高速增长势头已覆盖安徽、河南、广西、湖北、浙江等多个省份,应进一步引导企业在海外建立售后服务网络和本地化生产基地,从单纯出口产品向输出产业链延伸,提升品牌溢价和贸易壁垒能力。

周密认为,在外贸发展过程中,应形成价值驱动而非成本驱动的模式,增强对全球产业标准、发展方向的引领作用,在全球贸易中扮演更加关键的角色,让我国的新技术、新方案得到各方公认,减少各方顾虑和担忧。

保持外贸增长势头,还需进一步拓展外贸发展空间。张林山建议,持续深耕共建“一带一路”国家、RCEP成员国市场,用好对非洲零关税政策,加大对拉美、中东欧等新兴市场的开拓力度;搭建线上线下展会平台,支持企业“走出去”参展拓市场;健全贸易摩擦应对机制,引导企业提升合规经营能力,有效应对外贸贸易壁垒,维护企业合法权益。

同时,各地需持续优化营商环境,完善国际物流体系。深化跨境贸易便利化改革,简化通关流程,降低通关成本,提升口岸服务效率;持续完善中欧班列、西部陆海新通道等物流大通道建设,提升多式联运水平,降低内陆地区物流成本;健全外贸服务体系,为企业提供汇率避险、合规咨询、市场信息等全方位服务,为外贸发展营造一流的营商环境。

普遍回落10%至20%——

羽毛球价格迎理性回归

本报记者 梁方圆

“终于降价了!去年最贵的时候,一筒亚狮龙7号球售价140元,现在不到130元,真能省一笔了。”羽毛球爱好者杨先生笑着说。

自2026年春节后,持续“高烧”3年的羽毛球市场迎来降温。威克多、亚狮龙等主流品牌相继宣布降价,市场价格普遍回落10%至20%。困扰广大球友的“高价球”问题得到缓解,市场正逐步告别过热周期,回归理性。

本轮降价并非个别品牌或产品的孤立行为,而是全行业、多品类的集体动作。2月,威克多率先发布降价通知,行业龙头亚狮龙以及超牌、威肯等品牌纷纷跟进。降价态势持续蔓延,翎美在4月初宣布降价,市场价格全面回调。此番价格回调,主要得益于原料成本回落与供需关系趋于平衡。羽毛球生产成本的70%至80%来自鹅、鸭翅膀的刀翎毛片,毛片价格直接影响售价。安徽省无为市某羽毛球制品公司负责人金鹏介绍,2025年下半年,禽类养殖产能逐步恢复,原材料供应紧张趋势得到缓解。但前期库存的原料价格仍较高,所以降价有一定滞后性。

除原料因素外,市场需求结构变化与技术革新也推动价格回归理性。前期较高的价格在一定程度上抑制了消费热情,而尼龙球、碳音球等人工羽毛球技术持续迭代,耐用性提升,分流了部分天然羽毛球需求。山西大学体育学院副教授郭凌宇

认为,前几年羽毛球价格的飞涨,一定程度上促进了人造羽毛球的发展。但人造羽毛球在飞行稳定性、速度、手感上,与天然羽毛球仍有明显差异,短期内还无法实现完全替代,仅作为补充选择丰富市场供给。

价格回落降低了羽毛球运动的参与门槛,消费端迎来积极变化。北京一家威克多门店店员介绍,降价带动了部分消费者的购买意愿,3月门店羽毛球销量较前期有所增长,但增幅有限。郭凌宇认为,价格波动对已有固定打球习惯的消费者影响较小,这类人群的参与意愿不会因涨价明显下降,只是会更节约用球,单球使用次数会相应增加。相比之下,价格对尚未入门但有意参与羽毛球运动的潜在人群影响更为显著,若价格过高,可能会抑制这部分群体的入门意愿。

经营端则呈现分化。天津羽友体育薰风俱乐部教练陈认为,羽毛球降价对球馆经营者没有太大影响,耗材价格波动不触及核心盈利模式,主要对提供服务性质的俱乐部经营者有较大影响。“这类俱乐部不靠场地费、培训费盈利,核心收入来自羽毛球供应、赛事组织、活动运营等配套服务,采购成本与售价的变动会直接影响其盈利空间。”戴教练说。

从生产端看,价格趋于合理让企业摆脱了长期应对原料价格波动的被动局面,能够将更多精

力投入产品质量提升与技术研发,推动行业从“拼价格”向“拼品质”转变。

郭凌宇认为,相较前几年的涨价幅度,本次降价幅度其实并不大。降价之所以引发讨论,一是因为羽毛球参与人群基数大,相关价格变动本身就备受关注;二是此前涨价幅度偏高,超出市场普遍预期,此次价格回调作为重要转折点,自然受到高度关注。

对于消费者最关心的“后续降价空间”问题,业内人士普遍认为,羽毛球继续大幅降价的空间有限,市场将进入平稳运行阶段。从产业链角度看,禽类养殖与屠宰存在周期波动。金鹏分析,2026年初,受羽毛降价叠加白羽鹅销售遇冷等影响,屠宰厂屠宰意愿降低,养殖户也开始减少养殖养鸭的数量,产能有所收缩,毛片价格不会出现大幅下跌。未来原料价格走势主要取决于终端羽毛球销售情况,目前毛片销量虽略有减少,但总体波动不大。

从行业发展层面来看,本轮价格“退烧”是市场自我调节、进入理性发展阶段的信号。相关从业者普遍期待价格回归正常区间,他们认为,价格更加合理,消费门槛降低,才能吸引更多年轻人参与羽毛球运动,扩大消费人群基数,进而带动产业链上下游良性循环,保持行业长期健康发展。

求真

□ 本报记者 曾诗阳

疲劳驾驶新规影响网约车吗

《机动车驾驶人疲劳驾驶认定规则》6月1日起实施。新规发布后,网上出现“网约车将受到时间限制”“货车适用更严格规定”“路面执法将严查”等说法,引发部分驾驶员对标准适用范围的疑虑。

据介绍,《认定规则》由全国道路交通安全管理标准化技术委员会组织研究制定,是为了准确认定事故原因,规范事故中疲劳驾驶调查认定工作。

标准起草负责人表示,驾驶人身体疲劳状态下驾驶车辆,易出现视线模糊、精神恍惚、反应迟钝、瞬间记忆消失等问题,严重时还会短暂睡眠,失去对车辆的控制能力,极易引发交通事故。但事发时驾驶人是否处于疲劳状态,认定较为困难。“制定这个标准是用于交通事故调查的,标准第1条就明确了‘本文件适用于道路交通事故调查处理环节对机动车驾驶人疲劳驾驶行为的认定。’”该负责人说。

《认定规则》规定,客运机动车驾驶人在晚22:00至次日凌晨6:00连续驾驶超过2小时未停车休息或者停车休息时间少于20分钟的,以及客运机动车驾驶人在24小时内累计

驾驶时间超过8小时的,应认定为疲劳驾驶。

有网友关心,相关规定是否会对出租车和网约车的营运造成影响。标准起草负责人表示,标准中关于客运机动车驾驶人认定疲劳驾驶的这两种情形,依据的是《道路旅客运输企业安全管理规范》(交运规〔2023〕4号)。经向交通运输部确认,《道路旅客运输企业安全管理规范》适用于道路旅客运输企业,以及从事道路旅客运输(即班车客运、包车客运、旅游客运)经营活动的驾驶员和车辆等,不涉及出租汽车(含网约车)等经营活动。

该负责人还提到,《认定规则》对于货车驾驶人连续驾驶时间没有特别规定,适用机动车的一般规定,即机动车驾驶人连续驾驶机动车超过4小时未停车休息或停车休息时间少于20分钟,这也是《道路交通安全法实施条例》第六十二条第七项的规定。

更多内容

扫码观看



治理

刷评

乱象

平台

张

晓

本版编辑 孟飞 张可 李苑美 编 吴迪 来稿邮箱 jrbgzb@163.com