

内部资料  
仅供参考



# 全球观察

GLOBAL WATCH

对外经济贸易大学国家（北京）对外开放研究院主办

2024 年第 11 期 / 总第 136 期

## 本期聚焦

美国消费者新闻与商业频道：全球车企高管及政客为何因一款中国制造的小型电动汽车而惶惶不安？

路透社：知情人士称，习近平主席 5 月访问巴黎期间，贸易将是重要议题

繁荣美国联盟（CPA）：墨西哥正成长为新的中国枢纽，2024 年出口已打破记录

# 目录

一、主流媒体报道 .....	1
(一) 美国消费者新闻和商业频道：中国和新西兰承诺深化经贸合作 .....	1
(二) 路透社：人民币跌至四个月低点，国有银行介入.....	2
(三) 路透社：在华欧盟企业“不成比例地”偏向风险管理.....	4
(四) 美国消费者新闻与商业频道：全球车企高管及政客为何因一款中国制造的 小型电动汽车而惶惶不安？ .....	5
(五) 路透社：知情人士称，习近平主席5月访问巴黎期间，贸易将是重要 议题.....	11
二、顶级组织与智库 .....	13
繁荣美国联盟（CPA）：墨西哥正成长为新的中国枢纽，2024年出口已打破 记录 .....	13



## 一、主流媒体报道

### （一）美国消费者新闻和商业频道：中国和新西兰承诺深化经贸合作

中国和新西兰两国正致力于落实中新自贸协定升级版。3月18日，据新华社报道，中国外交部长王毅表示，双方应“尽快启动服务贸易负面清单商谈，推动两国合作不断迈上新台阶”。王毅在对新西兰进行正式访问期间，会见了新西兰贸易部长托德·麦克莱（Todd McClay）。

新华社援引麦克莱的话称，“面对世界贸易壁垒和不确定性增加，中新自贸协定升级版具有重要示范意义，新方愿同中方一道，进一步扩大经贸等领域合作，便利人员往来。”

2008年，新西兰成为第一个与中国签署双边自由贸易协定的发达国家。2022年，中新自贸协定进一步升级。王毅表示，中国开放的大门将越开越大，承诺在未来十年与新西兰建立更紧密的合作关系，并强调维护自由贸易的必要性。

中国是新西兰最大的贸易伙伴，截至2023年9月，两国双向商品和服务贸易总额达387亿新西兰元（合235.5亿美元）。两位部长还讨论了太平洋地区的安全问题。

王毅将于3月17日至21日访问新西兰和澳大利亚。王毅访问澳大利亚期间，将同澳大利亚外长黄英贤（Penny Wong）举行第七轮中澳外交与战略对话。

作者：Lee Ying Shan, 2024 年 3 月 19 日

翻译：廖藩

(<https://www.cnbc.com/2024/03/19/china-and-new-zealand-pledge-deeper-trade-and-economic-cooperation.html>)

## （二）路透社：人民币跌至四个月低点，国有银行介入

受宽松货币政策预期影响，周五中国人民币兑美元汇率跌至四个月低点，突破关口，促使中国国有银行介入以捍卫人民币。即期市场在岸人民币兑美元汇率在早盘交易中跌破重要心理关口 7.2 元，触及 7.24 元，这是自 2023 年 11 月 17 日以来的最低点。但根据金融分析与咨询平台（LSEG Eikon）的数据显示，随着当日在岸交易市场接近收盘，这些低点数据已不再出现，盘中最低报 7.2303 元。

本社从市场消息人士处了解到，中国国有银行随后介入，以美元购入人民币。当日国内市场收盘时（即 16 时 30 分），人民币兑美元汇率报 7.2275，较上一交易日收盘价下跌 281 个基点。

由于未获授权公开讨论市场交易，这些消息人士选择匿名。过去三个月中，市场因进一步放松货币政策的预期不断增强而承压，这些政策旨在支持中国的经济增长，同时，还因受到日元贬值的影响，人民币累计贬值约 2%。



瑞联银行 (UBP) 亚洲高级经济学家卡洛斯·卡萨诺瓦 (Carlos Casanova) 表示, 日本央行结束负利率政策后, 美元走强, 日元和一些亚洲货币大幅贬值, 对人民币构成了压力。他说, “市场似乎预期在美联储降息日到来之前, 亚洲货币兑美元将进一步贬值。” 开盘前, 中国人民银行将人民币汇率中间价下调至 1 美元兑 7.1004 元, 较前一日设定的 7.0942 元下调了 62 个基点。

交易员表示, 中国央行数月来一直将人民币汇率设定在比市场预期更坚挺的水平。周五的中间价比路透社预测的 7.2147 高出 1143 个基点, 这是自去年 11 月以来最大的预测偏差。离岸人民币在亚洲汇市尾盘走弱至 7.2723 元, 为 2023 年 11 月 14 日以来最低点。交易员将人民币突然走跌归因于中国人民银行, 因其高层暗示存在进一步下调银行存款准备金率的空间后, 货币宽松预期升温。

中国人民银行副行长周四表示, 在其他政策工具中, 中国还有进一步下调银行存款准备金率的空间, 这一言论强调了市场对中国将采取更多宽松措施来刺激经济的预期。法国巴黎银行 (BNP Paribas) 大中华区外汇及利率策略主管王菊 (Ju Wang) 预计, 央行关于进一步放松货币政策的表态将导致人民币再次触及 7.3 附近的低点。人民币的突然走弱也累及了股市, 基准上证综指 (.SSEC) 开盘下跌 1%。卡洛斯·卡萨诺瓦表示, “如果有迹象表明中国有意让人民币从 7.2 贬至 7.3, 就必定会增加股市持续反弹的难度, 因为很多人会试图分散美元敞口。”



作者：佚名，2024 年 3 月 22 日

翻译：王濛梦

(<https://www.cnbc.com/2024/03/14/hsbc-is-very-positive-about-the-future-of-chinas-economy-cfo-says.html>)

### **（三）路透社：在华欧盟企业“不成比例地”偏向风险管理**

3 月 20 日，一个欧洲商业游说团体警告称，在华欧洲企业过于关注风险管理，不够注重增加市场份额，损害了效率和创新，也增加了消费者的成本。欧盟商会在其“去风险”报告中表示，由于新冠疫情、全球经济放缓、俄乌冲突和中美地缘政治竞争，企业“过度偏向于风险管理和建设风险抵御能力”。

欧盟发现自己在某些产品上依赖中国进口，包括关键矿产，随即开始更严格地审查外国投资，以及对中中国等竞争对手的战略技术出口。欧盟坚称，“去风险”（de-risking）不等同于与中国脱钩。中国欧盟商会（European chamber of Commerce in China）主席埃斯克伦德（Jens Eskelund）告诉记者，过去一年里，大约四分之三的商会成员审查了自己的供应链，其中 21% 的企业将更多生产转移到了中国，而 12% 的企业则将更多生产转出了中国。“中国维持与欧洲良好的商业关系，理性且符合自身利益。坦率地说，中欧商业关系正面临挑战，”埃斯克伦德表示，“我认为一种风险是，



欧洲感到有必要进行贸易保护。”

去年 9 月，欧盟委员会对中国新能源汽车发起了反补贴调查，以决定是否征收关税以保护欧盟生产商，中国将其称为“保护主义”。反补贴调查将于今年 11 月结束，但欧盟可能会提前征收临时关税。埃斯克伦德表示，反补贴调查以及其他风险管理措施的实施，让中国欧盟商会约 1700 名会员比以往任何时候都担心中国商业环境被政治化。埃斯克伦德主张与中国当局进行更多对话，以解决欧盟企业的担忧，否则未来可能会有更多“针锋相对”的贸易措施。埃斯克伦德表示：“欧洲刚开始在相当有限的领域上采用的逻辑，中国会完整复刻在广泛的经济领域。”

作者：Laurie Chen, Sarah Wu, 2024 年 3 月 20 日

翻译：廖藩

(<https://www.reuters.com/markets/eu-firms-china-skewed-disproportionately-towards-risk-management-business-group-2024-03-20/>)

#### **（四）美国消费者新闻与商业频道：全球车企高管及政客为何因一款中国制造的小型电动汽车而惶惶不安？**

中国车企比亚迪制造的“海鸥”（Seagull）是一款小型纯电动掀背车，这款小型车对全球汽车行业产生了巨大影响。掀起巨浪的原因不在于该款车型是电动汽车，而在于它的价格，以及它颠覆世界各国本土汽车工业的潜力。海鸥的起售价仅 6.98 万元人民



币（不到 1 万美元），据报道这个价位还能为比亚迪带来利润。在电动车利润方面，美国车企大多都未能实现盈利，加之中国车企向欧洲、拉美和其他地区扩展的动向，使得无论是美国底特律、德州还是德国和日本的车企高管及政客都惶惶不安。前通用汽车高管、现任美国工程咨询公司 Caresoft Global 汽车业务部总裁特里·沃伊乔斯基（Terry Woychowski）表示，“海鸥”的出现可能是对“业内所有车企的一记警钟”，“这是一件大事”。虽然“海鸥”尚未在美国本土销售，但比亚迪正在向全球扩展，有些人认为中国制造的汽车越来越多地进入美国市场只是时间问题。全球汽车制造商都忧心的一点是，像比亚迪这种获得了沃伦·巴菲特支持的中国竞争对手可能会涌入他们的市场，影响他们国内的汽车生产和车辆价格，从而对他们自身的汽车产业造成损害。“美国制造业联盟”（Alliance for American Manufacturing）在上月的报告中写道：中国汽车之所以具有价格优势，是因为它们有中国政府和资金的支持，引入美国市场最终可能会成为美国汽车行业的一场灭顶之灾。

比亚迪去年售出 157 万辆纯电动车，相较于 2020 年的 130.97 万辆实现了大幅度增长。这一销量上的增长足以让比亚迪在 2023 年底超越特斯拉，成为全球最大的电动汽车生产商。比亚迪及其他中国车企的崛起令特斯拉 CEO 马斯克（Elon Musk）在今年 1 月宣称：如果没有贸易壁垒，中国汽车制造商将“摧毁”全球范围内的竞争对手。伯恩斯坦报告称，比亚迪的销量增长（包





括非电动汽车的销量），是通过向海外出口更多车辆实现的：比亚迪去年售出超 300 万辆车，其中海外市场销量占比约 10%，比去年年初翻了一番。比亚迪方面未对这些评论做出回应。

### 海鸥的竞争优势

驾驶海鸥与驾驶雪佛兰博尔特、日产聆风或宝马 i3 并无不同。它加速快，运行安静。配备了设计精美的显示屏和塑料与轻质材料混合包裹的内饰，以及动感舒适的座椅。这款车在拉丁美洲也被称为比亚迪海豚迷你版（BYD Dolphin Mini），车身比通用汽车现已停产的雪佛兰博尔特电动车（Chevrolet Bolt EV）略小。根据数据报告显示，其单次充电最大续航里程约为 190 英里（某些车型可达 250 英里），虽低于目前在美销售的许多电动车，但与许多第一代纯电动车的续航里程差不多。与目前在美销售的大多数电动汽车相比，该款车最高时速约为 80 英里 / 小时，功率仅 74 马力。但据 Caresoft 指出，其主要区别在于车身结构、电池技术和零部件来源。

Caresoft 对这款车进行了逐件拆解，并将之与其他初创公司和老牌车企的车进行比较。Caresoft 总部位于密歇根州利沃尼亚，在全球各地设有多个办事处，已拆解了比亚迪、蔚来（Nio）、小鹏汽车（XPENG）等 30 多款中国造电动车，并对其进行了基准测试。

Caresoft 对车子的每个部件都进行了数字分析和物理分析，从螺栓、锁扣到座椅、电机和电池壳体。随后确定了这些汽车制



造商和零部件供应商是如何降本增效的。

Caresoft 对海鸥的初步研究发现，该车的设计、车辆工程和执行上既高效又简约，但质量和预期可靠性却出乎意料得高。特里·沃伊乔斯基称道：“他们做得非常好，很高效。”按照这个价位来说，这款车配置很好。（比亚迪甚至在本月早些时候将该车的起售价降低了 5%，之前的定价约为 1.1 万美元）。Caresoft 首席执行官马修·瓦查帕兰皮尔（Mathew Vachaparampil）在今年 1 月由芝加哥联邦储备银行举办的一次汽车会议上表示，尽管价格低廉，但比亚迪仍能从“海鸥”上赚到“一点儿钱”，至少能实现收支平衡。比亚迪要想在美国销售海鸥，就必须满足美国联邦政府对车辆的要求，这将额外增加这款车的成本。但与目前美国电动车的平均价格（考克斯汽车公司的报告显示，美国电动汽车平均价格超 5.2 万美元）相比，这款车的到岸价格仍有可能便宜数万美元。

上月，比亚迪宣布将开始在墨西哥销售海鸥 / 海豚迷你版电动汽车，售价为 35.88 万比索（约合 2.099 万美元）。据 Caresoft 称，比亚迪在电池技术、内部采购（也称垂直整合）以及零部件生产方面取得了成功。最值得注意的是，比亚迪开发了低成本电池技术，其制造成本远低于美国电动车常用的锂离子电池。

BYD（比亚迪）是“Build Your Dreams”（成就梦想）的缩写，它率先在智能手机中推出了“刀片”电池技术，随后成长为中国最知名的汽车制造商之一。



比亚迪对汽车效率的关注让人联想到美国电动汽车领军者特斯拉，多年来，特斯拉也一直在降低汽车成本。传统车企现在才开始试着效仿特斯拉的一些工艺，如千兆铸造工艺和关键零部件（如电机、电池和其他部件）的垂直整合。

特斯拉的适应能力也很强。例如，特斯拉 Model 3 不再装配传统的汽车底板，而是用汽车底部用来保护电池的壳体取代了传统车身结构。特斯拉在过去几年中已经实施了这种设计革新，而传统汽车制造商通常要等到对汽车进行全面设计革新时才能这么做。

比亚迪的适应能力同样很强。该公司的产品更新非常迅速。同时，还迅速在泰国、巴西、印度尼西亚、匈牙利、乌兹别克斯坦，甚至墨西哥都建立了工厂。再加上政府支持、较低的劳动力成本和不断提高的生产能力等其他优势，比亚迪对全球同业竞争者构成了越来越大的冲击。

### 美国的担忧

比亚迪的崛起正值全球汽车产业岌岌可危之际。在中国汽车制造商扩展的同时，美国传统车企在其本土市场和中国市场的份额都有所缩减。随着丰田、日产和本田等日系车的到来，以及最近的韩国汽车业巨头现代和起亚的出现，其在美份额也在萎缩。据行业数据显示，所谓的美国三大汽车制造商——通用、福特和克莱斯勒（现为斯泰兰提斯（Stellantis）所有），他们在美国市场的份额已从 1984 年的 75% 下降到 2023 年的约 40%。



美国政界人士出于对本国汽车产业的担忧，将矛头对准了中国进口车，而欧洲立法者也对日益壮大的中国造电动车展开了调查。美国能源部长詹妮弗·格兰霍姆（Jennifer Granholm）3月6日在参加 Axios 讨论组时表示：“即便正在建立起美国制造业基础，打造强大的产业支柱，我们仍非常担心中国在美国汽车产业中大行其道。”

佛罗里达州共和党参议员马可·卢比奥（Marco Rubio）提议大幅提高中国汽车进口关税，每辆车加征 2 万美元，以阻止中国车“涌入美国市场”。

目前，中国造电动车在进入美国市场时需缴纳 27.5% 的关税，其中包括一般适用的进口车关税 2.5%，以及特朗普政府在 2018 年对中国制造的汽车额外加征的 25% 关税。

不过，中国汽车制造商仍可在墨西哥建厂，并通过美墨加协定 USMCA（前身为《北美自由贸易协定》）从墨西哥向美国出口汽车。

然而，前总统唐纳德·特朗普（共和党 2024 年总统大选中的领跑者）周六提出，如果他成功当选，进入第二任期，他将对中国在墨西哥生产的汽车征收 100% 的关税。福特电动汽车部门首席运营官马林·贾亚（Marin Gjaja）最近在接受本频道采访时说道：

“长久以来，我们观察到的是，汽车制造企业最终会进入所有重要市场……最终中国企业还是会来到美国的。”贾亚还表示，虽然福特无法控制法规或控制中国企业的扩张，但可以在消费者看



重的技术方面提高真正的竞争力，并提高效率以赢得客户。”

特里·沃伊乔斯基认为，要与比亚迪等中国品牌竞争，传统车企必须快速学习，革故鼎新。他说，底特律的各大汽车制造商每家都有一个世纪以来形成的程序、标准和其他工作流程，在比亚迪海鸥这样的汽车登陆美国之前，他们必须重新思考如何更好地与中国汽车制造商竞争。他说道：“你必须学习，必须打破传统，且必须迅速行动，即便是做了 100 年的事情，也并不意味着你要继续做下去，因为它已经不再适用了。”

作者：Michael Wayland，2024 年 3 月 22 日

翻译：王濛梦

(<https://www.cnbc.com/2024/03/22/byd-seagull-ev-puts-global-auto-execs-politicians-on-edge.html>)

## **（五）路透社：知情人士称，习近平主席 5 月访问巴黎期间，贸易将是重要议题**

外交消息人士称，今年 5 月，中国国家主席习近平将在巴黎会见法国总统马克龙（Emmanuel Macron）。在中欧关系日益紧张背景下，这将是习近平主席五年来的首次欧洲之行。去年，马克龙访华期间受到了热情的接待，分析人士认为，这表明中国意在欧盟主要国家展开魅力攻势，以平衡与美国的关系。但随后，中法关系一直受到贸易问题的影响。法国支持欧盟委员会对



自中国进口的新能源汽车进行反补贴调查，因为中国新能源汽车在欧盟市场占据主导地位，对欧洲企业造成了威胁。去年 12 月，法国还对欧洲制造的新能源汽车推出了消费者补贴。作为回应，今年 1 月，中国对白兰地发起反倾销调查，而根据中国海关数据，法国占欧盟白兰地出口总量的 99.8%，此举被认为意在针对法国。

“法国将在贸易问题上发出坚定的信号，”一位不愿透露姓名的法国外交消息人士告诉路透社记者，“11 月的美国大选结果未知，我们无法得知未来会怎样，因此我们需要在优先议题上取得进展。”

中国外交部没有立即给出回应。法国总统府拒绝置评。这位法国外交人士表示，重要的是“保持我们在最高级别的对话能力”，并补充说，法国有必要就中国在乌克兰等问题上的立场传递“坚定”的信息。

去年，在法国总统外交政策顾问埃马纽埃尔·博内（Emmanuel Bonne）的领导下，法国官员试图影响中国政府，让中国就乌克兰问题向俄罗斯施压，减少对俄罗斯总统普京的支持，这些努力迄今未能取得任何成果。但法国认为，自己能在冲突中发挥平衡力量的作用。中国外交部长王毅上个月在巴黎会见了法国总统马克龙和法国总统外交政策顾问博内。

1 月 25 日，习近平主席向中法建交 60 周年招待会发表视频致辞时指出，中法双方要“坚定不移地发展双边关系，以中法关系的稳定性应对世界的不确定性”，并强调绿色产业和清洁能源是潜在的合作领域。今年，中国官方媒体大力推动中法文化交流。



去年 11 月，中国为包括法国在内的欧盟五大经济体的游客提供了 15 天免签证入境待遇，随后中国对更多欧洲国家游客实施免签，以在疫情后吸引国际游客。

作者：Yew Lun Tian, Laurie Chen, John Irish, 2024 年 3 月 20 日

翻译：廖藩

(<https://www.reuters.com/world/trade-will-be-high-agenda-during-xis-visit-paris-may-sources-say-2024-03-20/>)

## 二、顶级组织与智库

### 繁荣美国联盟 (CPA)：墨西哥正成长为新的中国枢纽，2024 年出口已打破记录

墨西哥正迅速成为中国海外投资和出口的新枢纽。多年来，美国在墨西哥的外国直接投资 (FDI) 份额变化不大，而中国的外国直接投资份额正在迅速上升。据达拉斯联邦储备银行 (Dallas Federal Reserve) 估计，2022 年中国对墨西哥直接投资约为 12 亿美元，数目少于美国和加拿大对墨西哥的直接投资，但未来几年情况将会改变。

2023 年 10 月，与美国接壤的新莱昂州 (Nuevo León) 政府宣布，生产挖掘机和重型建筑设备的中国临沂临工机械集团计划在该州投资 50 亿美元，其中包括一座新建的工厂大楼。天合光能表示，



将对新莱昂州投资 10 亿美元。巴菲特 (Warren Buffet) 旗下的伯克希尔·哈撒韦公司 (Berkshire Hathaway) 投资了比亚迪汽车，该车企也在考虑在墨西哥建立一条新的装配线，既可以向墨西哥人销售比亚迪汽车，也可以通过边境将汽车卖给美国人。

据报道，中国开发商正在墨西哥建设工业园区，以便中国企业投资建厂。华富山工业园区 (Hofusan) 位于蒙特雷市以北约 25 英里处，由一个 2100 英亩的牧场改造而成。过去三年里，10 家中国公司的工厂入驻该工业园区，投资额达 10 亿美元。未来两年内，预计将共有 35 家企业入驻华富山工业园，将包括汽车和大型家电的装配线，满负荷运转时将有多达 1.5 万名工人，比最近的萨利纳斯·维多利亚镇 (Salinas Victoria) 人口的一半还多。

2021 年，海信公司投资 2.6 亿美元在华富山工业园建立了冰箱制造厂。该公司的一位高管表示，由于产品在墨西哥生产，“享受了自由贸易协定下的所有优惠”。还有拜登总统的产业政策，比如《通货膨胀削减法案》 (Inflation Reduction Act)，鼓励跨国公司到北美“近岸”生产，以获得税收优惠。美国从中受益，墨西哥也有好处。例如，墨西哥制造的新能源汽车有资格获得 7500 美元的电动汽车税收抵免。

最后，亚洲受到新冠疫情影响，导致运输成本高涨，许多企业转向海运，也促使全球制造商向美国市场靠拢。在墨西哥建厂，获得的生产条件与中国国内类似，自由贸易协定则能带来额外的好处。鉴于比索的疲软，美元在墨西哥的影响力肯定不亚于在中国。





中国企业准确把握了形势。美国试图吸引制造业回流，中国企业对此的看法是，要保持并扩大现有的美国税后商品的市场份额，就要更接近美国。他们已经做到了。

根据全球海运比价平台 **Xeneta** 的数据，1 月份中国对墨西哥集装箱出口量同比激增近 60%。

中国 1 月共装运了约 11.7 万个二十英尺标准集装箱，作为对比，去年 1 月中国装运标准集装箱数目为 7.3 万个。“这可能是目前世界上增长最强劲的贸易，” **Xeneta** 首席分析师彼得·桑德（Peter Sand）在 3 月 14 日发表的一篇博客中写道。当然，目前还不清楚这些产品中是否有运往美国的。考虑到中国在墨西哥的所有投资，我们可以假设其中很大一部分是为了满足其在墨西哥国内的利益。

参议员汤姆·科顿（Tom Cotton）和谢罗德·布朗（Sherrod Brown）最近提出了《阻止墨西哥钢铁激增法案》（Stop Mexico's Steel Surge Act），这是一项两党两院制立法，旨在恢复根据第 232 条款对墨西哥征收 25% 的钢铁关税，以应对从墨西哥企业进口激增的问题。

2019 年的美加墨协议取消了钢铁关税，前提是墨西哥避免以极低的价格对美国出口钢铁，将美国生产商挤出国内市场，导致美国钢铁进口量激增。而墨西哥继续违反该协定。美国贸易代表戴琪（Katherine Tai）努力说服墨西哥遵守该协议，白宫目前还没有做出回应。



拜登下令商务部调查中国新能源汽车接入智能电网的风险。中国制造的汽车至少要缴纳 27.5% 的关税，而在墨西哥生产的中国汽车则绕开了这笔关税。密苏里州共和党参议员乔希·霍利 (Josh Hawley) 提出了一项法案，对从墨西哥进口的中国新能源汽车征收高达 100% 的关税。尽管中国增加了在墨西哥的投资，对墨西哥的出口也将从 2024 年开始大幅增长，但墨西哥的主要出口商依然是墨西哥和美国的公司。今年 1 月，双方贸易额打破了纪录。两国之间的双向贸易按年计算增长了将近 1%，达到 645.2 亿美元，这是历年 1 月份的最高数字。美国人口普查局 (U.S. Census Bureau) 和美国经济分析局 (Bureau of Economic Analysis, BEA) 本月公布的数据显示，1 月份墨西哥对美国的出口额为 380.4 亿美元，同比增长 2.8%。美国经济分析局表示，今年 1 月份墨西哥对美国出口贸易额比往年 1 月都要高。墨西哥对美国的出口额已连续九个月上升，正取代中国成为美国第一大进口国。

作者：Kenneth Rapoza, 2024 年 3 月 19 日

翻译：廖藩

(<https://prosperousamerica.org/mexico-is-growing-as-new-china-hub-2024-exports-already-breaking-records/>)

主编：王颖 执行主编：海尔 Pelagia Karpathiotaki 编辑：徐天鹏 黄希韦 版面：盛茜

---



2024 年第 11 期（总第 136 期）

内部资料 免费交流

主办单位：对外经济贸易大学国家（北京）  
对外开放研究院

印制时间：2024 年 3 月

地 址：北京市朝阳区惠新东街 10 号对外  
经济贸易大学科研楼 602 室

网 址：<http://acoes.uibe.edu.cn>

电 话：010-64494672

邮 编：100029

声 明：



1. 本报告中的信息和数据来自于公开资料，仅供内部参考，不代表本研究院立场。
2. 未经授权，不得擅自引用及传播。