

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 10 期 / 总第 135 期

本期聚焦

《金融时报》：美中贸易战新战场——造船业

美国消费者新闻与商业频道：汇丰首席财务官对中国经济的未来“非常乐观”

美国消费者新闻与商业频道：中国经济今年强劲开局，零售业和工业数据超出预期

目录

主流媒体报道	1
(一) 《金融时报》：美中贸易战新战场——造船业	1
(二) 美国消费者新闻与商业频道：汇丰首席财务官对中国经济的未来“非常乐观”	9
(三) 美国有线电视新闻网：中国努力防止另一家大型房地产开发商破产 .	11
(四) 石油价格网 (Oil Price)：尽管中国国内销售放缓，但其电动汽车出口仍在飙升.....	14
(五) 美国消费者新闻与商业频道：中国经济今年强劲开局，零售业和工业数据超出预期.....	16



主流媒体报道

(一) 《金融时报》：美中贸易战新战场——造船业

在过去的几十年里，美国基本上已经停止建造自己的船只，而中国则在这一领域崛起为全球强国——这也是中国军事力量不断增长的基础。五千多年来，海运一直是全球经济的中心，现在其重要性丝毫未减。尽管我们的技术不断进步，但海运仍是进出口货物和原材料的最有效手段。海运对国家安全依然至关重要，这不仅是因为它长期以来在保卫国家和贸易方面发挥着重要作用，还因为今天的港口软件和物流平台掌握着有关哪些国家和公司在世界各地运输货物的重要数据。

就连现代资本主义之父亚当·斯密也认为，造船业是少数几个值得国家支持的行业之一，不应该只由市场力量来决定。这也是美国钢铁工人联合会工会 (USW) 和其他劳工组织，于 3 月 12 日根据所谓的“301 条款”提出的新请愿书中的一个重要论点，该请愿书要求贸易救济和国家支持美国造船业。

请愿者对中国的一些海运、物流和造船业的相关政策表示关切，认为这些政策可能会对全球市场产生影响。美国政府现在有 45 天的时间对该请愿书做出回应，该请愿书寻求一系列的惩罚和补救措施，以平衡全球造船业，刺激对美国制造的商用船舶的需求。这些措施包括对停靠美国港口的中国制造船舶征收港口费，并设立造船振兴基金，以帮助美国造船业及该行业工人。



看似只是针对一个行业的案例，实际上却具有巨大的全球影响。它不仅有可能重新点燃中美贸易冲突，还将使人们更加关注中国日益增长的军事实力和作为其支撑基础的庞大商业航运业。与此同时，这也引发了人们对美国在战略领域进行再工业化的能力甚至意愿的质疑，这可能会影响到 2024 年美国大选。

最后，这也是一个窗口，让人看到美国是否有能力继续扮演其在第二次世界大战后的传统安全角色，包括在美国已不再拥有建造自己船只的工业能力和劳动力的情况下，维护全球航道安全和确保南海商业运输安全。拜登政府在这一问题上的取向以及中国的回应，将在很大程度上决定未来世界的经济和政治格局。正如美国海军部长卡洛斯·德尔·托罗（Carlos del Toro）去年 9 月在哈佛大学肯尼迪学院发表演讲时所说：“历史证明，从长远来看，从来没有一个海军大国不是一个海洋大国、一个商业造船和全球航运大国。”在过去几十年里，美国基本上停止了自主建造船只。

1975 年，美国造船业的产能在全球排名第一，每年生产 70 多艘商船。近 50 年后的今天，美国的商用船舶产量已不足全球总量的 1%，全球排名跌至第 19 位。与此同时，在过去 20 年间，中国的造船产量是美国的三倍。去年，中国生产了 1000 多艘远洋船，而美国仅造了 10 艘。

由此造成的不对称不仅给美国带来了商业和军事上的担忧，也给任何依赖美国提供安全保障的国家带来了担忧。根据援引“301 法案”的请愿书，超过 90% 的军事装备、物资和燃料通过海路运输，



其中绝大多数是通过签约的商业货船运输。所有货运船只都是海外制造，其中一些在中国制造。此外，请愿书还称，“中国公司，主要是中国国有企业，已成为全球港口码头融资、建设、运营和所有权方面的领导者。”

根据美国海军战争学院中国海洋问题研究所（China Maritime Studies Institute at the U.S. Naval War College）助理教授孔适海（Isaac B. Kardon）和印第安纳大学（Indiana University）助理教授温迪·乐特（Wendy Leutert）的研究，中国企业在 96 个海外港口拥有或经营一个或多个码头，其中 36 个港口的集装箱吞吐量位居世界前 100 位。

他们在 2022 年的《国际安全》（International Security）杂志上发表的一篇文章中写道，“在世界集装箱吞吐量排名前 100 位的港口中，还有 25 个位于中国大陆，这使得中国与全球约 61% 的主要集装箱港口建立了联系。”中国还制造该行业使用的大部分设备。中国国有企业上海振华重工提供了全球 70% 的船岸货运起重机械。对全球物流和供应链的这一控制水平，带来了明显的经济和安全优势，也反映了中美两国数十年来的政策决策。专家表示，美国造船业的萎缩是多方面因素造成的。首先是自上世纪 80 年代起，美国政府取消了对造船业的大部分补贴，因为这些补贴与里根政府倡导的自由市场经济背道而驰。

虽然 1920 年的《琼斯法案》（Jones Act）仍然要求往返于美国港口之间的船舶必须由美国建造、拥有和运营，但这只占整个



海上贸易的一小部分。里根政府的许多官员都是安全鹰派和自由市场主义者，他们最初认为冷战期间的军事造船需求足以维持美国造船业的发展。据国防部官员和工会称，由于美国制造基地的萎缩和外包，生产新船所需的大部分原材料和零部件在美国已无法获得。这不仅是造船业，也是许多其他行业所面临的共同问题。

同时，由于过去几十年来一直采用“及时”生产方式，美国承包商不愿意出现过剩产能，即使在供应链中断、自然灾害或安全紧急情况下可能需要这些产能。

再加上行业内的整合，以及日本、韩国和最近中国生产的具备价格优势的船舶的崛起，导致对技术、工厂设备和美国工人培训等方面的投资减少。据海军和工会官员以及一些劳工经济学家称，其结果是美国造船厂的竞争力和产能全面下降。美国造船商委员会主席马修·帕克斯顿（Matthew Paxton）表示，造船业的衰退是该委员会等行业组织以及支持造船业的行业所关注的主要问题。

美国钢铁工人联合会主席戴维·麦考尔（David McCall）代表着从钢材、发动机到油漆、电缆和船舶使用的其他产品的制造工人，他指出，美国各地钢厂的产能约为 70%。他说：“如果我们能够为更多的船舶和支持船舶的基础设施提供产能，就能创造更多的就业机会，这反过来又能建造更多的可供盈利的设施。”

事实上，钢铁工人工会在集体谈判中，实际谈判的内容是对支持造船等行业的工厂进行资本投资等问题。



麦考尔认为，在全球化的市场中，工人们比大型上市公司更有动力在自己的行业中寻求投资，因为大型上市公司可以在任何地方提供就业岗位或投资。麦考尔表示，“经营这些公司的首席执行官可能几年后带着丰厚的离职金离开，但我们在社区工作了几十年。我们必须考虑工人的长期安全。”

麦考尔说：“这是许多左翼劳工，以及越来越多的右翼政界人士的抱怨，尤其是在涉及关键或战略部门的行业时。”随着“华盛顿共识”即美国主导的自由市场政策和制度体系的瓦解，新冠疫情、乌克兰与中东局势暴露出的供应链脆弱性，以及中国与西方之间经济和政治紧张局势的加剧，一切按照惯例的做法日益面临挑战。

拜登政府已将包括芯片制造和电池生产在内的几个关键产业的本土化，作为其经济战略的明确支柱，尽管新产业政策的实施情况喜忧参半。

从头开始重建劳动力和工厂需要时间，而实现对成本效益和生产率至关重要的规模化和高速迭代则需要数年或数十年的投资。

在造船厂和建造能力空心化的同时，价值链上游也存在问题。美国劳工统计局预测，在 2022 年至 2032 年期间，美国海洋工程师和建筑师的数量将“几乎没有变化”，而在韩国、中国等国家，此类职业的就业市场正在蓬勃发展。为了填补这一缺口，美国官员一直在向盟国寻求帮助。一段时间以来，美国海军部长德尔·托罗一直担心美国造船业的衰落所带来的经济和安全影响，他最近



会见了韩国和日本的官员，鼓励他们考虑在美国本土为美国市场生产更多的产品，以弥补两国因中国而失去的全球市场份额。这在理论上行得通，但美国熟练工人和产能的短缺显然是盟国所担心的问题，这让我们明白了一个道理：一个有活力的商业航运业和国家安全并不是相互独立的问题，而是错综复杂地联系在一起的。

造船业与钢铁和工人有关，也与技术有关。可以说，运输和物流的数字化部分与造船厂的生产一样，对安全和商业至关重要。

在过去几年里，中国推出了卓越的全球物流供应链平台：国家交通运输物流公共信息平台（**Logink**），并将其免费提供给世界各地的港口。美国政府、劳工和国防界的许多人士担心，这可能会给中国在全球供应链（包括商业和军事供应链）中提供一个窗口，这既是竞争问题，也是国家安全问题。

正如美国运输部海事管理局最近的一份警告所指出的，“中国国家交通运输物流公共信息平台是一个单一窗口的物流管理平台，汇集了各种来源的物流数据，包括国内和国外港口、国外物流网络、托运人、船运公司、其他公共数据库以及中国的数十万用户。”该警告进一步指出：“中国政府正在推广支持该交通运输物流公共信息平台广泛使用的物流数据标准，该平台在关键港口基础设施中的安装和使用，很可能为中国提供了访问和 / 或收集敏感物流数据的途径。”

美中经济安全审查委员会（U.S.-China Economic and Security



Review Commission) 委员迈克尔·韦塞尔 (Michael Wessel) 称这是“严重的自残式经济和国家情报伤害”。

上个月，美国总统拜登签署了一项行政命令，旨在加强美国港口的网络安全，并向新的基础设施投入数十亿美元，因为人们担心来自中国的黑客可能利用这些设施对供应链造成破坏。航运业地缘政治力量的巨大转变，在很大程度上是由于中国从 2001 年（中国加入世界贸易组织的同一年）开始就布局全球造船业。当时，中国将该行业定为“战略性行业”。

2006 年，造船业成为中国国有企业应保持控制的七大战略产业之一。作为“中国制造 2025”规划的一部分，中国政府在 2015 年将造船业确定为到 2025 年中国力争主导全球商业的十大重点领域之一。从那时起，中国造船业就享受到了国有银行的政策性贷款、股权注资和债转股、低于市场价格的钢材投入、税收优惠、出口机构补助，以及外资所有权保护。

上述内容在 301 请愿书中有所概述，请愿书提出的理由是中国没有按照自由市场规则行事，该请愿书提出了一个案例，强调了这可能对美国商业构成威胁，美国法律允许总统采取行动以纠正这一情况。

请愿书还指出，由于中国生产的大部分船舶都用于国际商务，而不是进口到美国，因此在世贸组织裁决的更为传统的贸易救济措施无法解决这一问题。“（在全球市场上）你根本无法与中国产品竞争。”麦考尔说，“我们需要重塑美国的产业政策。”



现在的一大问题是，近几个月来一直努力稳定美中关系的拜登政府是否会接受这份请愿书，如果接受，他们会以多快的速度接手。

在这方面，选举政治可能会发挥作用。对特朗普政府，尤其是由对华鹰派人物罗伯特·莱特希泽（Robert Lighthizer）担任美国贸易代表的政府，这些提议将有很大的吸引力。如果拜登不尽快接受这些请求，他将面临失去劳工支持并在中国问题上显得软弱的风险。一些左翼人士提出，造船业工作岗位的回流可能有助于弥补电动汽车转型过程中损失的工作岗位。据估计，电动汽车所需的工人数量约为传统内燃机汽车的 40%。

该案还涉及重大的国际利害关系。红海的导弹袭击和对中国台湾主权的担忧，使海军力量的重要性再次成为全球讨论的焦点。同时，过去几年的混乱凸显了“及时”商业模式的风险，促使政策制定者和商界领袖更多地考虑最具战略意义的行业的弹性和冗余性。随之而来的更多产业战略也引发了对美国在芯片或清洁技术等领域提供补贴的抱怨，有人认为这是保护主义。然而，欧美对中国在电动汽车等领域倾销的担忧也与日俱增。

无论拜登政府如何回应，此案都让人思考产业政策在塑造公平和安全的市场中的作用，以及建立新的、兼有国有经济成分的全球贸易范式的必要性，并承认自由市场经济和受短期股东利益支配的公司竞争中面临的挑战。

与此同时，中美两国都在重温 19 世纪军事战略家、《海权



对历史的影响》一书的作者阿尔弗雷德·马汉的思想。正如他所说：“因此，从严格意义上来说，之所以需要海军，原因即在于存在和平海运这一事实；并且，海军会随着和平海运的消失而消失，除非是一个国家有着侵略野心，纯粹将它作为军事编制中的一个分支。”当时和现在一样，商业船运和军事力量相互交织在一起，不仅是潜在的战争工具，也是和平的工具。

作者：Rana Foroohar, 2024 年 3 月 13 日

翻译：张祎

(<https://www.ft.com/content/4e2d5bb7-e4d5-4b98-b1a8-895c0d493b07>)

（二）美国消费者新闻与商业频道：汇丰首席财务官对中国经济的未来“非常乐观”

汇丰集团（HSBC）财务总监在接受本频道采访时表示，尽管目前中国经济面临挑战，但汇丰对中国经济的中长期前景“非常乐观”。过去一年，房地产、基础设施及出口等传统经济支柱经历市场调整，影响中国经济增长，这促使中国政府加大力度促进制造业和国内技术的发展，以实现经济现代化，保持全球竞争力。

汇丰集团财务总监艾桥智（Georges Elhedery）周三在接受本频道记者凯伦·左（Karen Tso）采访时表示，汇丰相信中国这个世界第二大经济体将克服短期不利因素。汇丰的总部虽位于伦敦，但该行在香港和整个亚太地区都开展了大量业务。艾桥智说：“我



们关注中国正在经历的重大经济转型，这让我们有充分的理由对中国中长期前景保持乐观态度。”他认为中国的经济已经非常成熟，现在“正是转型为更成熟经济体的恰当时机”。

艾桥智这样描述中国的成熟：更加依赖消费者、服务业和高价值、可持续发展驱动型产品，如电动汽车及电池。他表示，中国政府最近大力推动这些行业即证明了这一点。他补充说，“这种转变意味着中国将避免落入中等收入陷阱，并能继续保持增长模式。”

艾桥智表示，一些西方经济体在过去也经历过这种转型，而今天的中国正在经历这种转型，这让我们对中国的中长期前景充满信心。更直接的经济挑战可能会持续“几个季度到几年”，但他也表示相信随着中国走上“更好的前进道路”，从长远来看，中国将处于更有利的位置。

汇丰未能实现其 2023 年全年税前利润预期，原因是其持有的中国交通银行 19% 的股份减记了 30 亿美元，同时汇丰将其在中国商业地产的整体风险敞口同比削减了 46 亿美元。然而，艾桥智周四坚称，中国房地产市场的挑战大部分已经得到缓解，尽管他同时也认为该行业迄今尚未“走出困境”。他表示：“我们认为该行业的低谷已经过去，就我们的情况而言，我们的风险敞口和 ECL（预期信用损失）已经覆盖了大部分的费用，但这仍然意味着，随着该行业不断调整，影响还会持续，我们可能会继续经受一些影响，但不会像去年那样影响我们的信贷费用。”



作者：Elliot Smith, 2024 年 3 月 14 日

翻译：叶丁瑞

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

（三）美国有线电视新闻网：中国努力防止另一家大型房地产开发商破产

据报道，穆迪于周一下调中国房地产巨头万科的投资信用评级至垃圾级后，中国的银行开始采取措施以支持万科。中国政府一直在努力恢复人们对中国低迷的房地产业的信心，似乎正在全力防止万科重蹈恒大（Evergrande）和碧桂园（Country Garden）的覆辙，二者此前出现债务违约，面临被清算的风险。

中国官方媒体周二报道称，包括六大国有银行在内的 12 家主要银行正在商谈为万科提供价值高达 800 亿元人民币（合 112 亿美元）的银团贷款，以助其在即将到来的还款期限前完成还款。官方媒体财联社援引一位不愿透露姓名的知情人士的话报道称，尚不清楚是否会提供这笔贷款。另一家官方媒体《经济观察报》报道称，几家保险公司已派出团队前往万科总部进行新一轮债务谈判，以避免债务违约。美国有线电视新闻网已联系万科置评。

万科成立于 40 年前，按去年的销售额计算，它是中国第二大开发商，但因房屋需求减少、房价下跌而受到了影响。万科可



能获得新融资的消息传出后，其在香港和深圳的股票飙升。周二，万科在香港上市的股票收盘上涨 10.3%，在深圳上市的股票收盘上涨 5.7%。但今年迄今为止，其股价仍处于负值区域。

周一，穆迪将万科的评级下调至 **Ba1**，也就是通常所说的垃圾级。这意味着该公司需要为其债券提供更高的收益率，以补偿债券投资者承担的更大的支付违约风险。穆迪高级副总裁曾启贤（**Kaven Tsang**）在一份新闻稿中表示：“下调评级反映了穆迪的预期，在中国房地产市场处于长期调整的情况下，万科的合同销售额下降，且融资渠道不确定性日益上升，万科的信贷指标、财务灵活性和流动性缓冲将在未来 12 至 18 个月内减弱。其他国际评级机构如标准普尔（**S&P**）和惠誉（**Fitch**）均维持万科的投资级评级。”

万科于 1984 年成立于深圳，是中国房地产行业的旗舰企业。其创始人王石被视为该行业的“教父”，《时代》将其比作唐纳德·特朗普。万科是中国大陆第一家上市的房地产公司，于 1991 年在当时尚处于起步阶段的深圳证券交易所高调上市。

2017 年，为了抵御中国激进投资者的恶意收购，万科让深圳市政府成为其头号股东。根据路孚特（**Refinitiv**）**Eikon** 的数据，目前万科 33.4% 的股份由深圳市政府控股的深圳地铁持有。在去年年底万科的资金紧张问题公开之前，该公司是少数几家被国际评级机构认为财务状况良好的开发商之一。

穆迪的这一举动反映出，人们越加担心中国房地产业不良的



市场条件（如需求疲软和融资环境艰难）正在拖累那些拥有政府坚实支持、相对健康的公司。2023 年，万科的合同销售额下降了 10%，降至 3761.2 亿元（524 亿美元）。2024 年 1 月，其销售额下降了 32%。过去几个月，投资者一直在抛售万科的股票。自去年 11 月以来，万科在香港上市的股票下跌了近 30%。今年迄今为止，万科股价已下跌了 9%。

自 2021 年全球负债最多的开发商恒大发生国际债务违约以来，中国一直在努力解决房地产问题。但随后，数十家大型开发商也未能偿还债权人的债务。这损害了购房者、企业和投资者的信心，也严重影响到了更广泛的经济。

迄今为止，中国政府推出的刺激措施尚未能重振房地产行业。2023 年，房地产销售额较之 2022 年下降了 6.5%，房地产投资下降了 9.6%，连续第二年下降。上周，住房和城乡建设部部长倪虹在全国人民代表大会期间对记者说，将“支持不同所有制房地产企业合理融资需求”。他重申了最近建立的“白名单”机制，该机制旨在为受影响的行业注入流动性。全国已有 6000 多个房地产项目获得了银行匹配的开发贷款。但倪虹同时表示，政府不会救助陷入“严重”困境的开发商。他表示，“对于严重资不抵债，失去经营能力的房企，（我们）要让该破产的破产，该重组的重组。”野村证券（Nomura）分析师周一写道：“我们认为基调是负面的。”他们称，倪虹已明确表示，政府的首要任务是确保房地产项目的交付，而不是保护开发商的业务。



作者：Laura He, 2024 年 3 月 12 日

翻译：叶丁瑞

(<https://www.cnn.com/2024/03/12/business/china-moodys-downgrade-vanke-junk-intl-hnk/index.html>)

(四) 石油价格网 (Oil Price): 尽管中国国内销售放缓, 但其电动汽车出口仍在飙升

就在你以为中国的电动车市场已经饱和, 竞争激烈到不能再激烈时, 销量却再次放缓, 中国市场领导者比亚迪 (BYD) 再次实施降价。据路透社报道, 中国乘用车市场信息联席会 (Chinese Passenger Car Association, 乘联会) 发布的数据显示, 1-2 月, 中国纯电动汽车销量同比增长 18.2%, 而 2023 年的销量增长了 20.8%。如果算上混合动力车和新能源汽车, 同期销量则增长了 37.5%, 而 2023 年全年销量增长了 36.2%, 这证明电动车市场仍在继续增长。

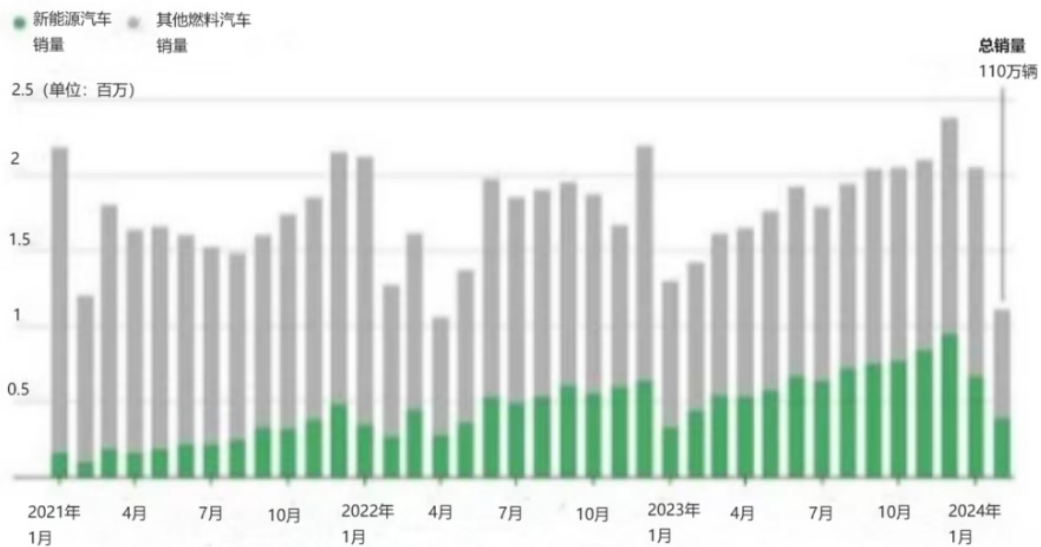
路透社指出, 今年乘用车总体销量增长了 16.3%。报告称, 今年头几个月电动汽车占汽车总销量的 33.5%, 高于去年同期的 28.3%, 超过了增幅 7.8% 的汽油车的销量。据乘联会崔东树介绍, 一些电动汽车的价格与汽油车相比具有竞争力, 进而影响了其销量。比亚迪率先降价, 其多款車型价格平均下调 17%, 影响了其 2023 年在华 93% 的销量。其中, 比亚迪最畅销的车型元 Plus 降价



近 12%，最实惠的车型海鸥降价 5%。

1-2月，汽车销量共计 316 万辆

2024年前两个月，中国共售出316万辆乘用车。与2023年1-2月相比，2024年前两个月的新能源汽车销量增长了37%



一些汽车制造商也加入了这场价格竞争，提供 9% 至 17% 的折扣。尽管有这些降价措施，比亚迪 2 月份的市场份额仍降至 30.7%，为 2022 年 6 月以来的最低水平，不过它仍是全球最大的电动汽车销售商，在中国的销量超过了特斯拉。2 月份，比亚迪出口了 19% 的汽车，创历史最高，为中国汽车出口增长 18% 做出了贡献，其中电动汽车占比 26.4%。对于面临国内需求不振的制造商来说，出口至关重要。在澳大利亚等市场，中国电动汽车受益于补贴，且没有贸易壁垒，因此销量可观。然而，亮眼的出口成绩也引发了紧张局势，欧洲和美国正在调查中国电动汽车补贴和潜在的安全风险。



作者：Zero Hedge, 2024 年 3 月 11 日

翻译：叶丁瑞

(<https://oilprice.com/Energy/Energy-General/Chinas-EV-Exports-Soar-Despite-Domestic-Sales-Slowdown.html>)

（五）美国消费者新闻与商业频道：中国经济今年强劲开局，零售业和工业数据超出预期

中国于周一公布的今年前两个月的经济数据超出了分析师的预期。零售额增长 5.5%，高于路透社调查得出的 5.2% 的预期值，工业生产增长 7%，高于 5% 的预期值。固定资产投资增长 4.2%，高于分析师 3.2% 的预期。2 月份城镇调查失业率为 5.3%。1-2 月，实物商品网上零售额同比增长 14.4%，房地产开发投资额同比下降了 9%。同期，基础设施投资同比增长 6.3%，制造业投资增长 9.4%。国家统计局发言人刘爱华表示，房地产市场目前仍处于“调整转型中”。当被问及 16 至 24 岁人口的失业率时，刘爱华表示，相关数据将在每月经济数据新闻发布会后几天公布。

在中国，1 月和 2 月的经济数据通常合并在一起，以消除农历新年带来的变化，农历新年是中国最重要的国定假日，工厂和企业至少要歇业一周。与去年以及 2019 年疫情前的数据相比，中国今年春节期间的国内游客人次数和收入都有所增长。但野村证券（Nomura）首席中国经济学家陆挺指出，“平均每次旅游消费



仍比 2019 年疫情前水平低 9.5%。”

由于消费者对未来收入持谨慎态度，零售业销售额并未像许多人预期的那样从疫情中强劲反弹。高盛 (Goldman Sachs) 分析师周五在一份报告中表示，“即使考虑了季节性因素”，2 月份的新增贷款也没有达到预期，而且和上个月相比有所下降。分析师称：“房地产市场的持续不振和消费者信心的不足可能会继续影响家庭借贷，仍需要更多的货币宽松政策。”

中国人民银行行长潘功胜本月早些时候表示，存款准备金率（即银行需要准备的现金数额）仍有下调空间。高盛预计，今年第二季度和第四季度的存款准备金率将下调 25 个基点。

过去几年，在中国开发商高度依赖债务的增长模式不可持续之后，占家庭资产重要部分的房地产价格出现下滑。根据高盛对官方数据的加权平均分析，按季节性调整后的年化计算来看，2 月份中国 70 个主要城市的平均房地产价格较之 1 月份下降了 4.5%。

高盛表示，这比 1 月份房地产价格 3.5% 的月度环比降幅要大。高盛分析师在一份报告中说：“我们的高频跟踪器显示，根据农历调整后，3 月初 30 个城市的新房交易量（同比）下降了 53.2%。”

在上周结束的两会会议上，中国政府没有透露会对庞大的房地产行业提供新的重大支持。

相反，中国政府强调中国的重点是发展制造业，提升技术能



力。

本月早些时候的数据显示，以美元计价，中国 1 月和 2 月的出口增长了 7.1%，高于预期的 1.9%。同期进口增长 3.5%，也高于路透社 1.5% 的预期值。

作者：Evelyn Cheng，2024 年 3 月 17 日

翻译：叶丁瑞

(<https://www.cnbc.com/2024/03/18/china-retail-sales-industrial-data-for-first-2-months-beats-expectations.html>)

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 10 期（总第 135 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。