

100多个国家和地区的
代表将探讨经济热点
议题,洽谈合作。
这是6月14日在俄罗
斯圣彼得堡国际经济
论坛上拍摄的圣彼得
堡地区展台。

新华社发(莫京娜摄)



日本为何出现巨额贸易逆差

新华社东京6月18日电
新华社记者刘春燕
日本持续的巨额贸易逆差引发关注。在截至今年3月底的2022财年,日本贸易逆差创下21.73万亿日元(1美元约合142日元)新高。最新数据显示,5月日本贸易逆差额为1.37万亿日元,自2021年8月起连续22个月呈现逆差。曾经的“顺差大国”究竟发生了什么?最直接原因是外部环境发生巨大改变。

首先,国际商品市场进入涨价周期。自2021年初开始,受多重因素影响,能源资源价
格迅速上涨。在这一背景下,日本贸易顺差随着进口价格上扬不断萎缩。至当年8月,进口额反超出口额,出现贸易逆差。去年2月乌克兰危机爆发后,国际商品市场价格进一步飙升,日本贸易逆差急剧扩大。

第二,日本货币政策与世界主要央行反向,日元大幅贬值。一年多以来,美欧主要央行货币政策转向紧缩,步入快速加息通道。而日本迫于国内经济疲软等原因无法跟随加息,日元与美元等货币息差迅速扩大,持续大幅贬值。日元对美元汇率由去年年初的约
115比1一路下跌,一度跌破150比1。进口价格飙升叠加日元急剧贬值,令日本月度贸易逆差屡创新高。

第三,巨额贸易逆差加剧日元贬值,成为日本难以改善贸易收支的原因之一。很多专家指出,由于巨额贸易逆差持续,市场上卖出日元买进美元的需求持续高企,已形成日元贬值—贸易逆差—日元贬值的恶性循环。

究其根本,日本贸易逆差还存出口疲软、依赖进口的结构性原因。上世纪80年代“广场协
议”签订后,日元大幅升值,日本出口优势下降,被迫开启海外投资时代。其后泡沫经济破灭、通缩长期持续,少子老龄化不断加深等使日本经济陷入长期低迷,留在日本国内的产业普遍缺乏创新与活力,很难诞生领先世界的优势产品,难以推动出口实现飞跃式发展。

与此同时,日本进口依存度居高不下,能源、食品、原材料等严重依靠进口。2011年日本大地震引发福岛核电站事故后,日本国内核电纷纷停运,核电在日本年
发电量中的占比从四分之一左右迅速下滑,至2014年降至零,令日本火电依存度居高不下。虽然日本政府提出,将于2030财年将包含燃气、煤炭和石油燃料在内的火电依存度降至41%,同时把核电占比恢复至20%至22%。但由于遭到各方强烈反对,核电重启进展缓慢。



欧洲央行决定再次加息25个基点

6月15日,欧洲中央银行行长拉加德在德国法兰克福欧洲央行总部举行的新闻发布会上讲话。
欧洲中央银行15日召开货币政策会议,决定将欧元区三大关键利率均上调25个基点。新华社发(欧洲央行供图)

中国跨境电商进出口规模首次突破2万亿元

新华社石家庄6月17日电
海关总署17日发布的《中国跨境电商贸易年度报告》显示,2022年中国跨境电商进出口规模首次突破2万亿元人民币,达到2.1万亿元人民币,比2021年增长7.1%。

这份报告是在第40届中国·廊坊国际经济贸易洽谈会国际跨境电商发展论坛上发布的。走进洽谈会设置的跨境电商与智慧物流博览会展馆,佳佳供应链管理(廊坊)有限公司展区前人头攒动。这家为外贸企业提供进出口产业链整体解决方案的专业化
平台公司,累计服务外贸企业上千家,2022年完成出口订单3000余单。

佳佳供应链利用数字化技术建立了覆盖整个跨境供应链的外贸网络,为中小外贸企业提供商检通关、出口退税、外汇结算、物流货代、信用保险、贸易融资、海外仓展、订单撮合等进出口环节全流程一站式服务。

平乡是国家级外贸转型基地之一。“作为中国最大的自行车零配件生产基地和童车生产基地,全县年产自行车、童车1.2亿辆。”河北省平
乡县常务副县长高峰称,全县拥有生产自行车、童车等产品的自营进出口外贸企业129家,打造270余条物流线路,产品远销印度尼西亚、日本、德国等60多个国家和地区。

新华社北京6月16日电:
中国民航复苏有望进一步加快
新华社记者周圆、王聿昊
16日11时许,中国产大飞机C919执飞的MU9197航班平稳降落在成都天府国际机场。短暂停留后,C919又将载客飞往上海虹桥国际机场。

开启常态化商业运行以来,C919奔波于沪蓉两地的空中航线。这份繁忙正是中国民航复苏稳步提速的缩影。
“当前,中国航空运输市场延续平稳恢复态势。”在16日的民航局例行新闻发布会上,民航局航空安全办公室副主任李勇介绍,5月份,全行业完成运输总周转量97.1亿吨公里,环比增长4.3%,恢复至2019年同期的90%。其中,国内客运规模比2019年同期增长2.6%。
国际及地区航班持续增加——
6月7日,南方航空CZ673
航班从北京大兴国际机场顺利起飞,标志着南航北京大兴至伦敦希思罗直飞航线正式开通。

“南航目前每天执行的国际及地区航班达123班。”南航营销委党委书记肖勇介绍,中国东北地区飞往日韩方向,以及新疆飞往中亚方向的航班恢复均比较明显。
5月北京首都机场、大兴机场新增和恢复国际航线18条,中国国航加密多条国际航线……数据显示,最近一周中国实际执行的国际客运航班量达5822班,通航61个国家和地区,恢复至2019年同期的八成左右。
“今年以来,中国国际航空市场整体呈现持续复苏态势,但不同国家和地区的航班量恢复差异较大。”航旅纵横
行业总监赵楠分析说,中国飞往韩国、东南亚地区的航班量领涨,使得亚太区域航线恢复速度明显高于洲际航线。

随着航班增加,机票价格出现松动。记者在多个机票预订平台发现,中国直飞泰国、日本、韩国等热门目的地的部分机票已经降至千元以下;此前居高不下的中美航线,一些航班的票价也跌破万元。
“全球民航整体票价目前已基本恢复至2019年同期水平。”肖勇认为,短期内部分国际及地区航线机票可能还会出现供不应求的状况,比如近期的美国航线、澳大利亚航线、欧洲航线等。
行业经营状况普遍改善——
年初的中国全国民航工作会议提出,今年要把把握好行
业恢复发展的节奏,力争实现盈亏平衡。

连续亏损3年的中国民航业,在今年迎来了反弹。一季度,主要上市航空公司和机场营收环比普遍实现倍增,亏损大幅收窄,其中春秋航空、海南航空、吉祥航空等民营航司实现扭亏为盈。
“防疫政策优化调整后,我们快速反应,抢占航班复苏的先机。”春秋航空宣传部长毛懿介绍,以泰国航线为例,公司先于其他航司布局廊曼国际机场,如今泰国航线已经基本恢复到2019年水平,中国国内航线也同比2019年增长约40%,一季度公司归母净利润达3.56亿元。

抓住向好趋势,各方全力
巩固向好态势:新航季,“新增”“复飞”“加密”成为多数航司航班计划的高频词;天津航空、厦门航空相继接收新飞机,积极扩充运力;昆明长水国际机场、广州白云国际机场改扩建工程加速推进等。
“行业当前的恢复态势提振了各方信心。”民航资深从业者石林智杰认为,尽管全面复苏还面临不少现实困难,但从整体看,随着国民经济持续恢复,今年全行业有望实现扭亏为盈。
复苏进程有望进一步加快——
七八月份是民航传统的暑运旺季。民航局预测,今年暑运,旅客出行较为集中,旅游度假、探亲访友等出行需求旺盛,每日将有近195万名旅客通过航空出行,民航部门日
均保障航班16500班,恢复至疫情前2019年同期水平。
多家在线旅游平台监测数据也显示,暑运期间,中国国内机票预订量同比增长近2.7倍,预订线路多以跨省长线游为主。
“今年暑运是行业恢复的重要时间节点。”去哪儿大数据研究院研究员肖鹏注意到,各航司正在热门航线上增加运力投放、加大促销力度,“这将有助于释放潜在的出行需求,进一步加快行业复苏进程。”
针对暑运期间的运输保障,李勇表示,民航局将持续督促航司、机场等保障单位不断优化保障流程,积极推动千万级以上机场缩减航班截载时间,提升安检效率和近机位靠桥率。此外还将重点做好航班保障工作,遇到雷雨等特殊天气时,督促航司、机场加强各环节的服务保障。