零件來自歐日 在華組裝出口 中國製造≠全部中國獲利

中國貿易順差 是「算」出來的 不是賺出來的

【編者按】「每天10億歐元逆差不可持續」這句話在歐洲政壇反覆出現，把複雜的全球生產網絡壓縮成了一個政治口號。中國對歐貨物貿易存在順差是事實，但順差在統計上記在中國名下，利潤、就業、技術收益和消費者福利究竟流向何處，才是更值得追問的問題。將在華歐企的生產經營和利潤再投資、歐盟對華服務貿易順差和知識產權收入等納入同一核算框架，可以看到「中國製造」並不等於「全部中國獲利」，利益本來就在各方之間分配。中方從不刻意追求順差，真正需要重新平衡的，是歐方自身的出口管制和保護主義傾向。

《大公報》今日起推出「讀懂中國貿易順差」系列報道，以數據和案例逐層闡釋「順差在中國，利益在各方」的深刻內涵，展現全球分工下互利共贏的經貿底色。



▲中國製造向全球提供大量質優的中間品與最終工業品，支撐全球產業鏈以相對低成本運行。圖為貨輪在煙台港專業化件雜貨碼頭裝載貨物。 新華社

▼中國創新驅動的新發展路徑，打破西方長期固化的產業優勢格局。圖為中國製造汽車裝車出口東南亞。 中新社

讀懂中國貿易順差❶

上海洋山深水港四期自動化碼頭上，軌道吊穩穩抓起一隻即將遠航荷蘭鹿特丹的集裝箱。箱內是一套成套工業裝備：驅動電機來自德國，電控芯片產自日本，精密高端軸承採購自瑞典。這些漂洋而來的零部件，運抵國內工廠完成組裝、調試、整機封裝，最終以「中國製造」的標籤啓程出海。這只是一個最簡單不過的作業場景，卻是貿易順差裏最容易被忽略的直覺誤區。在海關原產地統計規則下，這台設備的全部貨值，都計入中國出口；但如果沿着價值鏈一層層拆分增加值，價值收益早已順着全球供應鏈，流向不同國家。

大公報記者 朱燁

2026上半年，中國進出口25.47萬億元（人民幣，下同），增長16.9%；出口14.73萬億元，增長13.4%；進口10.74萬億元，增長22.1%，順差收窄4.7%，外貿朝着更加平衡的方向演進。今年前三個月，中國貨物貿易進出口39.94萬億元，其中，進口16.74萬億元，貿易順差約為6.46萬億元。進口的設備、原材料、中間品需求抬升更快，順差的支撐邏輯正在發生變化——看總額與看結構，將是兩個完全不同的中國。

華僑大學海上絲綢之路研究院教授胡麒牧向《大公報》表示，從中國當前貿易結構與進出口實際看，不能只看規模論順差。中國製造業增加值佔全球三分之一，近年轉型升級持續推進，產品附加值不斷提升，全球競爭力顯著增強，這是順差形成的核心基礎。若中國進出口大幅走弱甚至出現逆差，反而要警惕全球製造業或將面臨嚴重的產能缺口。

中間品佔61% 順差藏在全球分工

順差其中一層密碼藏在全球分工的位置裏，核心就是中間品貿易和加工貿易。2023年，中國進出口中間品25.53萬億元，佔整體進出口總值的61.1%。這意味着絕大多數「中國製造」的出口商品，從一開始就帶着全球產業鏈的印記。

「當前中國順差始終維持在合理區間，一旦順差大幅收縮，很可能觸發全球惡性通脹。」胡麒牧提醒，中國製造向全球提供大量質優價廉的中間品與最終工業品，支撐全球產業鏈以相對低成本運行，在俄烏衝突推高能源價格的背景下，更起到穩定全球產業運行、平抑通脹預期的關鍵作用。「單純指責中國順差，是完全無視中國製造在全球通脹治理、民生保障層面核心貢獻的錯誤行為。」

國家外匯管理局官網顯示，今年前三季度，中國經常賬戶順差44801億元，資本和金融賬戶逆差42574億元。

勞動密集型收窄 新質生產力成支撐

胡麒牧提到，分析一國對外經濟往來，需同時覆蓋經常項下與資本項下。中國已連續十多年穩居全球貨物貿易第一大國，這是長期形成的全球製造業核心地位決定的。但經常項下的服務貿易仍保持逆差，在知識產權、軟件研發與服務等領域，產業競爭力尚存短板。而貨物順差與服務逆差、資本逆差疊加後，整體順差規模遠沒有表面看上去那樣突出。

海關總署披露，上半年電子元件、電腦零部件等算力硬件進出口5.13萬億元，增長56.6%；兩類產品出口合計拉動出口增長6.9個百分點。胡麒牧指出，貨物貿易順差是製造業實力增強帶來的結構性變化：傳統勞動密集型部門順差已明顯收窄，拉動順差快速增長的核心賽道集中在新質生產力領域。比如，「新三樣」等新興品類近年出口增速亮眼，說明新興產業已形成強勁國際競爭力，成為順差重要支撐。

經貿順差不等於對外傾銷

「整體來看，絕不能簡單將中國對外經貿順差等同於產能過剩或對外傾銷。」他說，依靠低成本優勢向外傾銷形成順差的階段已徹底結束，當前順差更多來自戰略性新興產業中具備不可替代性、高性價比的產品與服務。中國正從要素、資源、投資拉動的增長模式，轉向創新驅動、以高附加值產品為核心競爭力的新發展路徑，打破西方長期固化的產業優勢格局。

近5年中國貨物貿易數據

2022年	
進出口總額	420678
出口額	239654
進口額	181024
貨物貿易順差	58630
進出口同比	▲7.7%
出口同比	▲10.5%
進口同比	▲4.3%
2023年	
進出口總額	417564
出口額	237663
進口額	179901
貨物貿易順差	57762
進出口同比	▼0.2%
出口同比	▼0.6%
進口同比	▲0.3%
2024年	
進出口總額	438468
出口額	254545
進口額	183923
貨物貿易順差	70623
進出口同比	▲5.0%
出口同比	▲7.1%
進口同比	▲2.3%
2025年	
進出口總額	454685
出口額	269890
進口額	184795
貨物貿易順差	85095
進出口同比	▲3.8%
出口同比	▲6.1%
進口同比	▲0.5%
2026第一季度（進口增速反超出口）	
進出口總額	118400
出口額	68500
進口額	49900
貨物貿易順差	18600
進出口同比	▲15.0%
出口同比	▲11.9%
進口同比	▲19.6%
2026第二季度（上半年累計順差同比收窄4.7%）	
進出口總額	117200
出口額	63800
進口額	53400
貨物貿易順差	10400
進出口同比	▲10.0%
出口同比	▲12.0%
進口同比	▲25.2%
2026第三季度	
進出口總額	106500
出口額	63300
進口額	43200
貨物貿易順差	20100
進出口同比	▲12.1%
出口同比	▲11.2%
進口同比	▲17.6%

單位：億元人民幣

大公報記者 朱燁整理

單邊貿易保護主義 肆意定義「產能過剩」

專家解讀

談及順差和「產能過剩」的關係，經濟學者白明向《大公報》表示，貿易順差和「產能過剩」並非同一概念。按照比較優勢理論，各國應當生產自身具有相對優勢的產品，進口相對劣勢的產品。部分產品產能規模較大，本身就是比較優勢的體現；這類產品出口增加的同時，該國也可能大量進口其他商品，如果進口規模超過出口，甚至會出現逆差。

白明強調，階段性產能偏大，也未必全部用於出口。富餘產能可以通過增加庫存、擴大國內需求來消化，讓原本富餘的產能回歸供需平衡，甚至轉為供給緊缺。無論國內還是國際市場，供需格局都存在周期性，富餘和緊缺會動態轉換。此外，貨物貿易、服務貿易同屬經常項目，觀察國際收支還需要兼顧資本項目，應當綜合研判。

對外經貿大學中國世界貿易組織研究院院長屠新泉曾表示，此前西方國家和媒體就針對中國部分產業進行過炒作，尤其美國在內的西方國家，更是把「產能過剩」當成一個任意拿捏、任意解釋的概念，比如所謂301調查，就是一種單邊貿易保護主義的工具。然而世界貿易組織等都沒有對「產能過剩」有過明確的定義。

國際需求催生中國出口

華僑大學海上絲綢之路研究院教授胡麒牧認為，近五到十年，機電產品始終是拉動中國出口規模最大的品類，其中新能源汽車作為「新三樣」核心品類歸入機電產品統計，其順差基本由純粹市場需求驅動。而歐洲傳統汽車產業無法獨立完成自身綠色轉型目標，需要大規模進口中國新能源汽車，由此催生大額順差。



▲國際需求催生中國出口，不少境外採購商專程到廣交會上成批量採購商品。 新華社

國際需求催生中國出口的例子還有很多：持續高溫推高製冷需求，歐洲空調市場越做越大，不少歐洲客商專程到廣交會上成批量採購空調；很多國家加快裝配式建築、文旅營地建設，廣交會上裝配式建材、模塊化房屋展位諮詢量快速增長，也是市場需求的直接體現。

胡麒牧認為，西方對中國的相關指責，本質上源於中國新能源汽車出口衝擊了歐洲延續百年優勢的支柱產業，是產業焦慮與民粹主義共同催生的結果。若中歐新能源汽車領域完全脫鉤，將直接重創歐洲綠色轉型與雙碳競爭布局。

外企在華生產產品銷全球 計入「中國出口」

過路數字

2019年1月，特斯拉上海超級工廠破土動工；2022年8月，特斯拉上海超級工廠實現了第100萬輛整車下線；2024年10月，第300萬輛整車下線。從「1」到100萬輛，上海超級工廠用了32個月；從300萬輛到400萬輛，用時14個月。不到6年的時間裏，上海超級工廠實現從「1」到400萬的突破。

特斯拉上海超級工廠一年下線幾十萬輛整車，其中相當一部分直接發往歐洲、亞太市場，這些車輛，每一輛都計入「中國出口」。具體而言，比如其中的Model Y，從自動駕駛芯片到代工，從電池到車載芯片、高端顯示面板等，可能橫跨了美國、日本、韓國等多個國家和地區。上述零部件以保稅一線進境方式進入綜合保稅區。

作為「境內關外」區域，料件留在區內用於出口整車生產時暫不徵稅，貨值單獨計入進口統計；整車完成總裝報關出口後，海關將整車貨值全額計入中國出口額，不剔除內含的境外中間品價值。由此形成的賬面順差，不等於本土真實增加值，大量價值會順着上游供應鏈回流至元器件來源經濟體。

按照現行海關原產地統計遵循貨值全額記賬規則，順差在這裏，更像一條穿行多國價值鏈的「過路數字」，不能直接等同於中國拿到的收益。然而，類似的事情每天都在發生：外資企業在中國製造、出口全球。

去年發布的《關於中美經貿關係若干問題的中方立場》文件提到，中國對外貿易具有大進大出特點，中美貿易亦是如此。中國在很多加工製成品出口中獲得的增加值，僅佔商品總價值的一小部分，而當前貿易統計方法是以總值（中國對美出口的商品全額）計算中國出口。如果以貿易增加值方法核算，美國對華逆差將大幅下降。



▲特斯拉上海超級工廠製造並銷往全球市場的車輛，每一輛都計入「中國出口」。圖為特斯拉工作人員在介紹車身結構。 中新社

責任編輯：肖泓宇 美術編輯：巫鍵忠