



國家統計局發布7月經濟數據 總體延續向好態勢 中國經濟無通縮 下半年有望平穩

香港文匯報訊(記者 海巖 北京報道) 國家統計局15日公布7月份中國經濟成績單, 全國規模以上工業增加值、社會消費品零售總額、固定資產投資等部分指標同比延續增長或恢復態勢, 但增速有所放緩。國家統計局新聞發言人付凌暉對此表示, 當前世界經濟仍有下行壓力, 國內經濟恢復也面臨需求不足、結構性矛盾與周期性問題交織等制約; 但國內市場潛力大、產業基礎雄厚、發展空間廣等優勢明顯, 長期向好的基本面沒有改變。隨着經濟內生動力的增強, 宏觀政策調控力度加大, 經濟有望持續恢復向好。

付凌暉在國新辦發布會上表示, 7月份部分主要指標增速有所放緩, 是月度之間的正常波動。他強調, 總的來看, 當月生產需求保持平穩增長, 就業、物價總體穩定, 產業升級穩步推進, 民生保障有力有效, 國民經濟持續恢復, 總體延續向好態勢。

1-7月服務零售額增20.3%

對於經濟中的亮點, 付凌暉指出, 內需方面, 暑假旅遊等服務消費明顯回暖, 對消費擴大支撐作用明顯。其中, 在居民人均消費支出佔比超過四成的服務消費, 1-7月服務零售額同比增長20.3%, 顯示服務消費復甦勢頭強勁。

創新、綠色等新動能對經濟的帶動也持續增強。付凌暉舉例說, 高端製造、智能製造增長較快。1-7月份, 規模以上工業航空航天器設備製造業增加值增長超過20%。綠色轉型帶動效應顯現, 7月份風力發電機組產量增長29.7%, 充電樁產量增長超過20%, 正逐步成為新的經濟增長點。

7月主要經濟數據增速回落

不過, 在國民經濟持續恢復、總體延續向好態勢的同時, 付凌暉亦強調, 當前世界政治經濟形勢錯綜複雜, 國內需求仍顯不足, 經濟恢復向好基礎仍待加固。

國家統計局數據顯示, 7月主要經濟數據增速回落, 低於預期。其中, 7月, 規模以上工業增加值同比增長3.7%, 較6月回落0.7個百分點; 疫後首個暑期消費旺季對消費的拉動也不及預期, 消費同比增速較6月回落0.6個百分點至2.5%; 1-7月投資累計同比增速較上半年放緩0.4個百分點, 至3.4%, 民間投資增速降幅進一步擴大。

付凌暉分析指出, 消費同比增速回落, 主要是受汽車銷售放緩影響。從大數據觀測情況看, 旅遊消費有望持續回暖, 隨着促進電子產品、家居消費等政策實施顯效, 相關消費有望逐步改善。從投資來看, 受房地產市場調整影響, 房地

產投資仍在下降, 但是隨着產業升級發展、創新驅動增強, 製造業和基礎設施投資有望持續增長, 助力經濟穩定發展。

下半年外部環境有望改善

付凌暉還預計, 下半年外部環境有望改善。「7月份以來全球通脹水平明顯回落, 主要經濟體加息可能趨近尾聲, 全球金融市場動盪的局面有所緩解。從下半年情況看, 全球經濟可能好於預期。」國際貨幣基金組織近期上調今年全球經濟增速0.2個百分點至3%。全球經濟有所改善, 為外貿穩定發展創造有利條件。

此前聚焦經濟運行中的重點問題, 中央已陸續推出促進家居、電子產品消費, 支持新能源汽車等促消費政策, 出臺加快充電基礎設施建設、促進民間投資等擴大投資政策。「近期, 相關部門正積極謀劃實施促進經濟回升向好的儲備政策, 如引導市場利率下行、推進超大特大城市城中村改造和『平急兩用』公共基礎設施建設等政策也將在陸續出臺。」付凌暉表示, 儘管面臨壓力和挑戰, 但經濟持續恢復和支撐高質量發展的有利條件較多, 下半年經濟有望保持平穩運行, 發展質量繼續提高。

供求關係有望逐步改善

另外, 付凌暉在回應記者提問時再次指出, 「當前中國經濟不存在通縮, 下階段也不會出現通縮。從整個經濟運行的情況看, 經濟運行整體上在恢復, 從貨幣條件看, 廣義貨幣增長、市場流動性總體充裕。」7月CPI(居民消費價格指數)同比轉降, 主要是食品價格下降和基數的影響, 環比則由降轉漲, 核心CPI漲幅擴大, 表明市場供求關係出現了一定的積極變化。「7月CPI同比下降很大可能性是短期現象。下階段, 隨着經濟恢復向好, 市場需求持續擴大, 供求關係有望逐步改善, 加之上年同期高基數的影響逐步消除, CPI同比漲幅將逐步回到合理水平。」



◆內需方面, 暑假旅遊等服務消費明顯回暖, 對消費擴大支撐作用明顯。圖為8月6日遊客在甘肅省敦煌市陽關景區遊覽。新華社

青年失業率等分齡數據暫停公布 統計方法待完善

香港文匯報訊(記者 海巖 北京報道) 儘管7月經濟表現不及預期, 拖累就業壓力有所加大, 全國城鎮調查失業率小幅上升0.1個百分點至5.3%, 但就業形勢總體穩定, 今年以來城鎮調查失業率基本平穩, 大城市就業亦持續改善。此外, 國家統計局新聞發言人付凌暉表示, 今年8月開始暫停公布16-24歲等分齡段調查失業率數據, 主要原因是經濟社會發展變化, 勞動力調查統計需要健全優化, 比如在校學生規模不斷擴大, 畢業前尋找工作學生是否應納入勞動力調查統計, 需要進一步研究。對於失業率統計的爭議在業內早有討論, 國家統計局表示, 待相關統計方法制度進一步完善後, 將及時恢復發布相關指標。

搵工學生是否應納入失業統計

數據顯示, 2023年以來, 城鎮調查失業率這一指標除了在2月有所上升, 總體保持下降態勢, 4-6月連續三個月穩定在5.2%。大城市失業率自2022年12月以來整體下行, 7月31

個大城市城鎮調查失業率為5.4%, 較6月下降0.1個百分點, 此前連續四個月穩定在5.5%。

引發各界關注的是, 正值畢業季, 國家統計局未公布7月分年齡段的城鎮調查失業率數據。此前4-6月, 青年失業率分別達20.4%、20.8%和21.3%, 連續三個月創有統計以來新高。

付凌暉在當日國新辦發布會上表示, 自8月開始, 全國青年人等分齡段的城鎮調查失業率將暫停發布, 主要原因是: 經濟社會在不斷發展變化, 統計工作需要不斷完善, 勞動力調查統計也需要進一步健全優化。比如, 近年來中國城鎮青年人中, 在校學生規模不斷擴大。2022年16-24歲城鎮青年有9,600多萬人, 其中在校學生達到6,500多萬人。在校學生的主要任務是學習, 畢業前尋找工作的學生是否應納入勞動力調查統計, 社會各方面有不同的看法, 需要進一步研究。再比如, 隨着居民受教育水平提高, 青年人在校學習時間增加, 在勞動力調查統計中, 對青年年齡範圍的界定也需要進一步研究。

統計標準不同易造成統計差異

對於失業率統計中遇到的難題, 業界早有討論。中國人民大學中國就業研究所所長曾湘泉此前接受媒體訪問時指出, 內地對「失業人口」的定義, 需要滿足三個條件: 沒有工作; 在調查前四個月內找過工作; 如果提供一份合適工作, 能在兩週後開始工作。在此定義下, 畢業季前找工作的高校畢業生被納入失業群體, 導致青年失業率被高估; 而畢業後沒有找工作、準備考公務員或研究生的緩就業和慢就業情況被視為退出勞動力市場, 造成勞動參與率下降, 又可能低估青年失業率。

另外, 中國對失業率統計的標準與國際通行方法也有所不同, 比如「失業人口」定義涉及「工作搜尋期」的時長, 在國外是調查周的前四週內, 在中國則是12周(三個月)內。曾湘泉說, 按照國際標準, 將在調查周前四週內進行工作搜尋且沒有找到工作的人作為失業標準, 內地的失業人數將大幅減少, 失業率也將下降許多。

人民銀行及時降息 宏觀政策協同發力



最新公布的7月中國投資、消費、出口同比增速進一步走低, 顯示經濟持續修復但動能放緩; 同日人民銀行及時降息, 應對經濟下行壓力。粵開證券首席經濟學家羅志恒對此認為, 疫後經濟恢復波浪式發展, 曲折式前進, 當前經濟下行壓力增大的主要原因是宏觀總需求不足、微觀主體信心不振, 具體表現為外需和出口回落、房地產市場仍較低迷、居民商品消費需求不

旺、民間投資負增長等。其中, 經濟動能偏弱、資本市場低迷與社會焦慮情緒共振形成負反饋循環, 令提振市場信心、穩預期的效果不佳, 相關部門需進一步及時回應公眾關切, 加強溝通。

羅志恒同時指出, 經濟中也存在積極的一面, 比如, 服務業仍在快速恢復, 餐飲收入增速持續加快, 高技術產業投資保持高增長; 農民工就業狀況好轉, 7月總體城鎮調查失業率上升0.1個百分點至5.3%, 但外來農業戶籍人口失業率下降

0.1個百分點至4.8%, 為近兩年新低。總體來看, 羅志恒指出, 當前經濟尚未回到疫情前的潛在增長路徑, 有必要加大逆周期調控力度。貨幣政策方面, 人民銀行再度降息, 財政政策方面, 近期監管部門要求2023年新專項債於9月底前發行完畢, 原則上在10月底前使用完畢。這些措施有助於降低實體融資成本, 刺激居民和企業信貸需求, 加快基建投資增速, 從而擴大總需求、托底經濟。

◆香港文匯報記者 海巖 北京報道

中國船舶總噸位全球最大 高附加值船型是未來方向



中國的船舶總噸位首次超越希臘, 成為全球最大的船東國, 鞏固了其在全球貨物運輸和原材料運輸中的重要地位。據彭博社報道, 全球最大船舶經紀公司旗下的克拉克森研究公司(Clarkson Research Services Ltd)公布的數據顯示, 中國公司目前擁有的船舶總噸位超過了全球任何一個國家。自2013年以來, 希臘一直是該領域的領跑者。克拉克森研究公司在報告中說, 中國在散裝貨船和貨櫃船市場均是最大船東國。彭博社也在報道中指出, 雖然以船舶總噸位而言, 中國目前是全球最大船東國, 但按照更受關注的指標載重噸位計算, 中國仍落後於希臘。

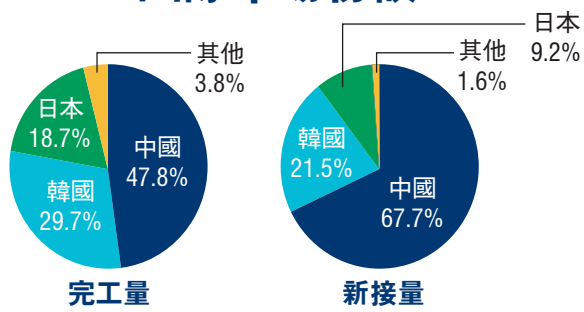
中國船東規模躍升世界第一

中國船東協會常務副會長張守國在接受香港文匯報記者採訪時表示, 中國船東規模躍升世界第一, 其核心和本質是中國經濟發展國際地位不斷提升。「在中國船隊結構中, 散貨船佔比最高, 船隊規模的領先主要得益於散貨船和貨櫃船隊的增長。在附加值較高的LNG船(專門運輸液化天然氣的船舶)、豪華郵輪等船型方面佔

比較小, 未來這些船型是進一步努力的方向。」張守國相信, 在不遠的將來, 中國航運業不僅在船隊規模上位居全球第一, 更能在船舶管理、綠色低碳、智能科技、航運安全等領域, 在航運涉及的法律、仲裁、諮詢、經紀、公證綜合服務等方面全面提升水平, 成為世界航運強國。

所謂船東, 指的是擁有船舶的企業或個人, 主要分金融船東、貨源船東、獨立船東三種類型。張守國解釋, 由於船舶屬重資產, 對資金的依賴程度非常高, 一艘船舶需要上億美元, 豪華郵輪等則可能需要十幾億美元。「一些資金雄厚的金融機構, 以融資租賃公司身份擔當船東並參與經營, 為行業發展提供支撐, 稱之為金融船東。」第二類如鋼鐵廠、煤礦、鐵礦、糧食商等擁有貨源的船東。雖然航運並非其主業, 但因航運提供的物流供應極其重要, 企業為保供而配置船舶。「此類企業, 歷來都擁有一定的船隊規模, 但航運專業性強、周期性強、波動性大, 依靠航運賺錢並非易事, 因此這類船東自有運力規模不會太大, 其經營主要目的是保障自給貨源物流配送。」第三類船東是傳統的獨立船東。「這類船東同時是船舶的所有人、經營人, 同時還是船舶的管理人, 佔

國際市場份額

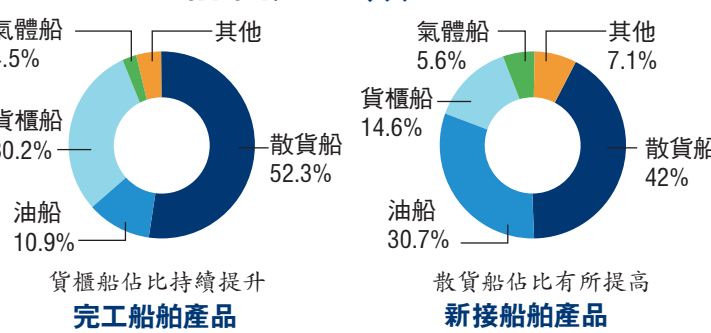


1-7月, 中國造船完工量、新接訂單量、手持訂單量分別佔世界市場份額的47.8%、67.7%和52.9%。

外貿與造船規模均居世界第一

張守國說, 目前行業引用數據來自於歐洲的國際航運諮詢機構克拉克森。「實際上世界各行業研究機構、媒體以及國際組織對世界最大船東國的說法不一, 有的以總噸, 有的以載重噸, 有的以船舶價值來進行劃分。克拉克森的數據則是以船舶總噸作為排名標準, 中國船東所持有的船隊規模已經達到2.492億總噸, 希臘為2.490

船舶產品類型



2023年1-7月中國船舶數據概覽 來源: 中國船舶工業行業協會

億總噸。」他直言, 雖然近幾年中國船東規模被業界報道是世界排名第二, 但與第一始終僅有幾百萬噸的微小差距, 而世界第三船東國日本的總噸位是1.81億總噸, 則與中國有六七千萬噸的差距。據WTO統計, 中國的對外貿易穩居世界第一, 2022年中國貨物貿易總額6.3萬億美元, 美國以5.2萬億美元排名第二, 德國以3.2萬億美元位列第三。「航運主要為貿易服務, 巨大的對外貿易進出口構成航運的強大需求。全球貨物和貨櫃吞吐量

◆香港文匯報記者 宋偉 大連報道