

世经述评

梁 桐

全球货物贸易复苏中有隐忧

联合国贸发会议发布最新报告《全球贸易动态》指出,国际贸易在今年一季度迎来复苏。世界贸易组织发布的数据也显示,全球货物贸易在经历了去年的停滞期后,今年一季度环比增长1%。发展中国家和高科技领域的强劲表现成为拉动贸易增长的主要动力,但复苏背后亦有诸多隐忧因素,其中地缘政治紧张加剧和贸易保护主义抬头对贸易长期复苏有着最直接影响。

发展中国家提供主要驱动力。联合国贸发会议数据显示,今年一季度全球大多数地区的进出口贸易呈现出与全球趋势同频的正增长,其中东亚地区和美洲的贸易增长强劲,大型发展中经济体的强劲表现成为拉动贸易复苏的主要动力。中国贸易出口额环比增长9%,在世界各主要经济体中居首位,印度同期出口额环比增长7%。非洲和大洋洲以及南亚和西亚出现了不同程度的出口额下跌。与发展中国家的强劲贸易表现相匹配的是南南贸易环比增长2%,且主要发生在东亚地区内。发达国家中,美国贸易表现较好,出口额实现了3%的环比增长,但欧洲表现不尽如人意,进出口贸易继续同时下跌。

高科技领域成为重要增长极。贸易增速在不同类型商品间差异明显,其中绿色能源和人工智能类产品的贸易增长尤其突出。以作为算力基础硬件的高性能服务器为例,其在今年一季度的贸易额同比增长25%以上,明显高于其他类型计算和存储硬件不足10%的贸易增速,显示出新技术变革牵引有关贸易需求的强大动力。另外,在发达国家需求疲软的大背景下,大多数类型商品在去年的贸易表现不尽如人意,导致今年一季度贸易数据同比以下降为主,但汽车贸易逆势同比增长13%。全球汽车贸易的增加主要靠电动汽车拉动,电动汽车在今年一季度的贸易额继续保持25%的高增速。联合国贸发会议报告预测,多国对电动汽车、太阳能电池板、电池、高端半导体等商品的需求将会进一步提升,尽管面临部分国家的政策限制,上述商品贸易额增速也将显著超过平均水平。

世贸组织曾在今年4月预测,今年全球商品贸易将增长2.6%,明年将进一步增长,增速达3.3%。一季度数据出炉后,世贸组织认为其与全年增速预期大致吻合,并预测若当前贸易趋势得到延续,全年贸易额将同比增长2.7%。

国际机构在对今年全年贸易前景作出积极展望的同时也指出,地缘政治因素以及各国工业政策将对全球贸易模式产生重塑效应。

地缘政治因素对贸易的影响更为显著。自2022年起,贸易与政治的正相关关系就出现了显著增强,尤其是双边贸易更趋于向地缘政治立场相近的两国间聚拢收敛,“友岸外包”的贸易格局进一步固化。



在埃及伊斯梅利亚省,一艘货轮行驶在苏伊士运河上。

(新华社发)

相较于近岸外包的政治中立,友岸外包更强调将供应链网络重点放在政治和经济上的盟国。数据显示,多个与我双边关系较好的主要经济体在过去1年间对华贸易依存度上升,其中俄罗斯上升5.8%、巴西上升3.3%、越南上升1.6%,分列对我依存度最高的前三名。地缘政治因素对于塑造双边贸易发展趋势有着巨大作用,这些因素不仅影响着主要经济体之间的贸易活动,还影响了有关经济体与其他贸易伙伴的贸易动态。

工业政策正在深远影响国际贸易。面对当前严峻的地缘政治风险、迫切的绿色能源转型以及迅猛的科学技术进步态势,世界各主要经济体纷纷采取干预措施提高本国在战略领域的国际竞争力和危机应对韧性。有关政府干预措施主要以工业政策的形式推出,但同时国际贸易有着深远影响。一是会导致战略产品全球供给进一步集中在补贴能力强的少数国家手中,其他较小的经济体或被排除在有关商品贸易市场之外;二是会导致国际贸易在不同阵营间的碎片化进一步加剧,尤其是一旦爆发“补贴战争”,主要供给方全力争夺贸易关系中的主导地位,将极大扰动全球价值链分布和市场分工,各经济体与多边贸易体系之间的摩擦和矛盾也将相应增多;三是贸易保护主义加剧导致成本增加和不确定风险上升,单方面采取工业政策对贸易产生的冲击,或将刺激贸易伙伴以保护主义手段进行对抗性应对,最终受损的是基于规则的国际贸易体系,而贸易规则的弱化又将进一步导致国际贸易行为中不确定性的增加,并推高开拓新贸易市场的成本,中小企业受此影响将最为突出。



是贸易保护主义加剧导致成本增加和不确定风险上升,单方面采取工业政策对贸易产生的冲击,或将刺激贸易伙伴以保护主义手段进行对抗性应对,最终受损的是基于规则的国际贸易体系,而贸易规则的弱化又将进一步导致国际贸易行为中不确定性的增加,并推高开拓新贸易市场的成本,中小企业受此影响将最为突出。

世界经济转型发展以及国际政治加速演变,正在成为当前影响国际贸易的主要因素。经济的绿色化、智能化转型,一方面极大催生了对有关产品的国际需求,成为国际货物贸易增长的重要动力;另一方面

也刺激主要国家加速自身有关领域工业发展,以争取实现进口替代,为国际贸易的健康可持续发展带来了阻力。同时,各国围绕自身友好国家重建供应链的做法,以及对多边主义的蚕食,也为当前建立在自由基础上的国际贸易格局带来了扭曲力。在动力、阻力、扭曲力的共同作用下,未来国际贸易虽在短期有望保持增长,但在中长期将面临更加严峻的下行压力和扭曲风险。



据日本媒体统计,日本主要企业中成立时长超过50年的超过90%。有观点认为,这是因为新老交替的“新陈代谢”尚未完成。日本内閣府数据显示,日本对本国初创企业投资占国内生产总值(GDP)的比例仅为0.03%。

近年来,为改变这一局面,日本政府大力扶植初创企业发展,一批初创企业崭露头角。

2022年,日本制定了强化初创企业培育5年规划,提出了“人才·网络的构建”“资金供应的强化和退出战略的多样化”“推进开放式创新”三大核心内容,明确要以2027年度为目标,将针对初创企业的投资额从当时的8000亿日元增长至10万亿日元。计划新创10万家初创企业,并将日本当时仅有的6家“独角兽”企业(企业市值超过10亿美元且未上市)增加至100家。

在后续实施上,日本从2023年度开始,对初创企业投资、并购等加大税收优惠力度。自2024年度起,日本政策金融公库对初创企业增设了无抵押、无担保的创业支援贷款业务。此外,日本媒体分析认为,随着数字化进程的普及,开展在线业务变得顺畅,创业的门槛降低。伴随社会保障制度不断完善,日本针对初创企业员工的健康保险费率低,企业负担轻,也为初创企业的发展提供了条件。

在破除初创企业发展限制方面,日本经济产业省发现,初创企业与大企业合作是迅速发展的必要条件,而在实际合作过程中,由于初创企业规模实力处于劣势,会导致发生签署的合同最终经济权利。为解决这一问题,经济产业省明确成立专家会议,并研究制定能够保障初创企业权利的合同条款,公开后供企业免费使用。

从实际效果看,日本国税局数据显示,2023年,日本新注册公司约14.27万家,同比增长8.9%,创下2016年以来的最高纪录。同时,法人的注销数量增至约4.32万家,同比增长14.5%,破产企业数也接近1万家。日本媒体认为,这表明日本企业正在实现“新陈代谢”。

当前,人工智能(AI)、宇宙开发、尖端半导体、机器人等高新技术的运用前景普遍被看好,初创企业紧抓政府政策红利以及技术上的后发优势,获得了日本国内企业的投资青睐。数据统计显示,2023年度,日本企业面向初创企业的风险投资额达到约6700亿日元,同比增长26%。有分析认为,政府针对初创企业的税收优惠政策,为大企业针对初创企业的投资、并购创造了条件。

在日本,初创企业站上“风口”直接成为“独角兽”企业的案例已经出现。据日本媒体报道,近日,由美国谷歌研究人员与日本企业家合作在日成立的公司 Sakana AI 有望筹集200亿日元的资金,企业市值将达到11亿美元,成为名副其实的“独角兽”企业。这家企业成立于2023年7月,在短短1年时间内就获得了NTT、索尼等大型企业和美国风投公司的巨额投资。日本媒体分析认为,其获得成功的原因就是站在了AI的风口上,将小规模AI结合成高阶AI的自主策略得到了全球关注。

但同时,日本初创企业的“量”有所提升,如何保障“质”仍是问题。有日本媒体统计了开业不足10年的企业和30年以上企业的倒闭数与存续数的比例,发现前者达到后者的6倍,这表明初创企业的倒闭风险相对较高。分析认为,当前,日本正处于汇率的“历史至暗时刻”,物价、原材料价格飞涨,民众消费意愿下降,企业运营成本大幅提升。中小型初创企业虽然坐拥技术上的后发优势,享受政策红利,但受规模、经验等限制,抵御风险能力弱,在核心产品开发过程中需要时间成本和试错成本,如果“选错赛道”,未来不确定性会较强。在短短1年时间内便能发展成“独角兽”的初创企业只是极少数,存在“幸存者偏差”。日本政府在欣喜于初创企业崭露头角的同时,也应认真思考,如何保障这些企业站得住、走得远,真正在其优势领域发挥最大潜能,而非只是“昙花一现”。

匈牙利电动汽车业发展迅猛

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

截至今年6月份,匈牙利电动汽车数量已较2020年增加一倍多,且增幅一直位居欧洲前列,3月份增长率居欧洲第二位,4月份增长率居欧洲第四位。欧洲汽车制造商协会(ACEA)发布的数据显示,2024年1月至5月,匈牙利新注册电动汽车数量较去年同期增加近150%。仅5月份匈牙利注册的电动汽车数量就增加了63%,其增幅位列欧洲第三,而前5个月的欧洲平均增幅仅为2%。

分析认为,匈政府从去年年底推出的总额为900亿福林(约2.37亿欧元)的电动汽车支持计划,刺激了国内对环保的需求,让电动汽车具有了价格优势,从而扩大了电动汽车的市场份额。今年2月份,匈政府又规定企业可根据自身规模申请购买数量不等的纯电动汽车、卡车或小型客车,受到企业的欢迎。至6月底,已有超过3200家企业申请,目前发放补贴额度已占企业300亿福林总量的一半。

数据显示,4月份匈牙利新乘用车注册量同比增长21.4%,达到10402辆,其中混合动力汽车和插电式混合动力汽车占销量的51%,纯电动汽车占销量的7%。纯电动汽车虽然销量偏少,但增幅大,销量同比增长79%。2023年纯电动汽车占所有新车销量的5.1%,今年前4个月的销量已达到7.3%,这意味着对纯电动汽车的需求正在不断增加。分析认为,电动汽车市场热度会继续增高,预计这一趋势将在今年剩余时间内持续下去,甚至会达到更高水平。

匈牙利把推动电动汽车普及作为认真履行气候承诺的决定性工具,正在努力使其在家庭、工业和交通运输领域发挥主导作用。同时,匈方立场坚定,坚定不移拥护

自由贸易,强烈反对欧盟对华电动汽车加征关税。匈牙利国家经济部部长纳吉·马顿表示,没有激烈的竞争就没有强大的欧盟,不应该通过惩罚性关税来限制竞争,保护主义并不是解决问题的办法,应支持和帮助欧洲电动汽车行业在全球范围内提高竞争力。

匈牙利认为未来属于绿色能源,以绿色能源和电动汽车为代表的新技术产业将成为绿色循环经济的重要驱动力。目前,匈牙利在动力电池生产方面已处于领先地位,电池及电池零部件出口占国内生产总值(GDP)的比例已超过5%。在宁德时代动力电池公司全部投产运营后,匈牙利动力电池生产产能可达250吉瓦时(GWh),可满足欧洲35%的需求,电池及电池零部件出口占GDP的比例将升至11%,使匈牙利成为全球电池工业强国之一。

目前推广电动汽车最大的挑战是电动汽车相关的基础设施和充电网络在欧洲的缺乏,尤其是欧洲还没有形成可互联、长期、充电快速和便捷的充电网络。此外,需要构建良性的二手车交易市场。作为电动汽车的重要组成部分,电池领域存在三大问题亟待解决:第一,需准确评估电池的健康状况,有必要在电池检测领域制定欧盟统一且普遍接受的标准。第二,为增加电动汽车的使用寿命,需帮助更换部分或全部电池模块。第三,必须支持电池的再加工和回收。而在匈牙利以及其他欧盟国家,符合欧盟新电池法的电池再加工和回收行业仍然是缺失行业。

匈牙利将从7月份至12月份担任欧盟轮值主席国。匈牙利表示在此期间将制定加强欧洲电动汽车竞争力的行动计划,从

制造商和消费者的双重角度推出新的欧盟汽车购买激励规则,制定新标准支持二手车交易,鼓励民间资本投资充电站,在跨欧洲交通网络沿线和加油站新建快速充电设施。

匈牙利将继续鼓励电动汽车发展,加快能源转型并建设零排放运输所需的基础设施,将开始提供280亿福林的补贴用于扩大农村地区的充电网络,同时鼓励建设配

备太阳能电池板和储能装置的现代化充电站。根据规定,全国可在首都以外新建100多个公共充电站。申请人必须承诺在充电站较少的农村地区建设至少1个充电站,每家企业至少要有10%的自有建设启动资金,方可获得最少1亿福林,最多60亿福林的15年期优惠贷款。根据计划,拥有充电站运营许可证的企业将从8月份开始申请招标。



2023年10月,比亚迪开始向匈牙利乘用车市场推出纯电动车型——海豹。

本报记者 翟朝辉摄

