

乌云正散去,澳商界对华越来越乐观

【澳】薄国强 (Roland Boer)

过去5年乃至更长时间以来,中国和澳大利亚两国间的商业关系并不顺利。究其原因,与堪培拉日益咄咄逼人的反华路线有很大的关系,尽管这一路线在澳大利亚企业界看来并不合情合理。正如前澳大利亚商会上海地区董事会主席戴碧特(Peter Arkell)在2021年所言,澳大利亚企业50年来在华投资、为双边关系辛勤耕耘,也为澳大利亚经济数十年的发展带来了积极影响。堪培拉此前一段时间的转变就像是戴上了“短视镜”,危害了澳大利亚的最佳利益。总体而言,企业对所谓的意识形态因素以及堪培拉的政治风向不太感兴趣,除非它们触动了企业最关心的事项:经济接触和商业关系。

笼罩在中澳经贸关系上的那一片“乌云”现在似乎正在散去。就在笔者写下这篇文章之时,澳大利亚企业界的语调正变得越来越乐观。在两国领导人举行元首会晤,以及双边外长会晤和贸易部长视频会晤之后,越来越多的澳大利亚企业家开始来到中国,重新启动一时搁置的项目,并且着手开发新项目。

评判这一语调变化的一个好办法便是将目光投向澳大利亚中国工商业委员会(ACBC),该委员会是澳大利亚国内致力于中澳经济关系的最主要双边商业组织,其拥有700多家聚焦于中国业务的成员机构和2万多个专业成员,在澳大利亚每个州都设有分支机构。该委员会定期发布报告,持续推动深化和扩大与中国的关系。最近,它们一直在推广其“绿色通道”倡议,举办了多场活动,希望推动澳大利亚与中国在绿色能源、电动汽车、产业园绿色合作伙伴等领域的合作,并携手应对气候变化。近来澳大利亚国内的新闻中也充满了中国“商业回归”和企业界以及学界领导人涌入中国的报道。对于澳大利亚中国工商业委员会而言,“合作是关键”,中国多年来一直都是澳大利亚第一大贸易伙伴国,尽管两个经济体规模差异很大,但在经济结构上高度互补。

为何务实、更加平衡的方式得以回归澳中商业关系?其中一个原因是,中国在过去几个月中快速地从疫情中走出

来,另一个原因则是澳大利亚政府的变动,工党在2022年5月上台执政。澳大利亚任何一届政府都面临诸多的限制和内外压力,闪转腾挪空间通常也很小。不过,笔者还是希望强调以下两点:

首先,工党长期以来倾向于采取更加独立的外交政策。1971年,工党领袖惠特拉姆与周恩来总理会面,在第二年工党成功组阁后,惠特拉姆最先采取的行动之一便是承认中华人民共和国。澳大利亚首任驻华大使费思芬(Stephen Fitzgerald)最近提出,2022年底习近平

主席同阿尔巴尼斯总理在巴厘岛会晤的意义堪比1971年的那次会面。许多前领导人和高级政府部长都直言不讳地表示,需要同澳大利亚最主要的贸易合作伙伴——中国以及所有其他邻国建立独立、务实的关系。这些人士的经验在工党内部有着举足轻重的影响力,在国际关系领域更加独立、务实是刻在工党基因里面的。

其次,工党政府的政策受到澳大利亚企业界的偏爱。从一个澳大利亚人的

视角来看,这是一个奇怪的情况,因为工党并不被视作企业的“天然”朋友。然而,在过去几个月中,越来越清晰的是,新上任的工党政府相对更为务实、独立的政策符合企业界的利益。简单地说,它们对企业好。

如果从一个更加哲学的角度来说,笔者建议从以下视角来看待中澳关系最近的进展。企业、产业和贸易构成了所谓的经济基础,从这个层面上来说,中国和澳大利亚接触的共赢政策很自然受到澳大利亚企业界的青睐。商业就是商业,政治风向不应该阻挡商业发展。然而,当我们进而谈到文化、哲学、政治等可以被称作是上层建筑的因素时,情况就会变得更加复杂。从这个层面上来说,理解并欣赏对方的文化需要耐心和时间。当然,情况通常很复杂,也会有阻挠这一进程的许多横风掠过。但是,笔者希望,经济领域双赢政策的回归假以时日将会引领双方重新希望进一步了解对方的文化和哲学。▲(作者是澳大利亚《马克思主义评论》编委会成员、中国人民大学特聘专家)



新能源车产能过剩风险被夸大了

于清教

近年来,新能源汽车产业的发展可以说是“超预期”,各机构、专家、企业家对于产销量的预判不断调整,且基本以上调为主。市场预期向好之下,新能源汽车领域投资扩产热情高涨,百亿级投资项目频频落地。进入2023年,随着“国补”的退出和市场竞争的加大,业内外对于新能源汽车产业产能过剩的担忧情绪愈发浓厚。市场上甚至有声音认为,新能源车特别是乘用车领域将出现“灾难性的产能过剩”。

据笔者的观察,目前国内新能源汽车领域的确存在产能过剩问题,但这种过剩是结构性、周期性、局部性的过剩,并不是灾难性的过剩。

首先,结构性产能过剩在新能源汽车产业存在已久,目前优质产能依旧紧缺,低端过剩产能的“出清”也一直在进行中。结构性产能过剩形成的原因有很多,例如发展初期产业粗放式增长、短期利益驱使的盲目上马项目、技术路线摇摆、创新能力缺乏、市场资源错配以及政策过度干预、政策不稳定等等。

当前值得注意的一个产能过剩风险不确定性因素在于传统燃油车向电动化转型。传统燃油车市场已进入存量竞争阶段,市场销量增长乏力,产能利用率较低,不少传统车企都选择将旗下部分燃油车生产厂改造成新能源汽车生产线,或者燃油车与新能源车并线生产。随着未来新能源汽车市场渗透率的提升,这一趋势或持续深化。不过,由于设备、工艺、平台、人才、供应链等方面的差异,以及改造成本等因素,这些产能的有效性

可能加剧对低端产能过剩的担忧。

其次,新能源汽车产业市场集中度整体是越来越高的。可以看到,本轮的投资扩产,不管是新能源汽车和电池领域,还是正负极材料、隔膜、电解液、铜箔、铝箔以及其他辅材领域,扩产的主力军依旧是现有的产业链头部企业。经过行业上一轮的深度洗牌,有了以往盲目扩产的镜鉴,产业链上的企业投资都相对谨慎,扩产基本以“适度超前”为主,产能建设的节奏也会根据自身情况与市场需求灵活调整,通常不会出现产能大规模集中释放的情况,就算过剩也不会太严重。

再次,我国新能源汽车保有量已进入千万辆级别,2022年市场渗透率突破25%,产业发展已基本转入市场主导阶段。依据市场发展规律,供需往往呈现周期性波动,产能过剩也必然呈现周期性、波动性。

最后,我们注意到,培育千亿级新能源汽车产业集群已经写入多个省市的发展规划中,不同地区不同企业产业发展水平、推进力度与进度不一,如果产能与需求不匹配,就可能会出现局部性过剩。

产能过剩的化解之策,概括来说就是两点:“去产能”与“扩需求”。在化解产能过剩的过程中,市场之手将起到主导作用,政策之手为辅助手段。

目前,我国汽车产销总量已连续14年居全球第一,新能源汽车产销已连续8年居全球第一,建立起了完善的产业链供应链体系、生态,并拥有极具活力的消费市场。对于产能过剩,市场已具备较强的自我调节机制。通过市场机制优化资源配置,更有利于产业的长远发展。但与

此同时,适度的政策调控措施仍必不可少,例如通过规范相关技术、环保、规模等标准,引导落后低端产能退出;通过各类促消费、旺市场政策扩大内需,提升产能化解速度,实现高质量发展。

日前,工信部等八部门在全国范围内启动了公共领域车辆全面电动化试点,实施周期从2023年至2025年,试点领域内新增及更新的公交、出租、环卫、邮政快递、城市物流配送的新能源汽车比例力争达到80%。我国新能源汽车目前的销量,九成以上是由乘用车贡献的,而随着上述政策的实施落地,将促进商用车市场电动化进程加速。

除了扩内需,拓外需、增出口也是消化产能过剩的有效途径。2月14日,欧洲议会通过了欧委会和欧洲理事会达成的《2035年欧洲新售燃油轿车和小货车零排放协议》,欧盟27国将在2035年停售新的燃油轿车和小货车。欧盟停售燃油车,具备先发、供应链等优势的中国新能源汽车品牌有望受益。2022年,我国汽车出口总量突破300万辆,成为世界第二大乘用车出口国。其中,新能源车出口达67.9万辆,同比大增1.2倍。比亚迪、上汽等少数车企新能源汽车月度出口量已经破万,东风、长城、吉利、奇瑞、蔚来等也开启了大规模出海的步伐。从出口目的地来看,欧洲市场正成为我国车企新能源汽车出海的热门市场。

整体来看,笔者认为,我国新能源汽车赛道长期向好趋势不改,在市场自我调节与政策科学调控下,产能过剩风险整体可控。预计2023年,我国新能源车产销量有望突破900万辆,甚至冲击千万辆目标。▲(作者是中关村新型电池技术创新联盟秘书长、电池百人会理事长)

这两天,一则名为“日本高端外国人才66%来自中国”的新闻在网络上受到关注。日本媒体引用其官方数据称,截至2021年年底,在获得日本“高度专门职”(即中文的高端专业岗位)居留资格的外国人才中,中国人以66%的占比位居第一,远远领先于印度和韩国,后两者的占比分别为6%和4%。不少国内网友对这个数字表示惊讶,有人表示没有想到如今的日本对中国人的吸引力这么大,这似乎与近年来中日经济实力的此涨彼消不符;有人则由此对中国人才流失的状况感到担忧。相比之下,这则消息在日本并没有引起什么波澜。

如果细究一下这条新闻的

贬值等因素,日本近年来一直存在的是留不住人才的问题。

申请该项目的中国人占多数可能是出于多种原因。首先是该人才政策会给予在日留学、有日语语言优势等项目加分,所以比较适合在日本留学然后留下工作的人申请。而根据相关数据,在日外国留学生中,中国人的占比是最高的,通常在30%-40%左右。此外,相对于其他国家,中日之间经贸关系密切,对于很多来往两地的人而言,申请这一认证其实也更有利于他们在两地的工作生活。一些人获发“高端外国人才”,也并不意味着他们一定会长期待在那里或者说移民。

中国高端人才流往日本?

崔传刚

原委,会发现由此引发的对中国人才流失担忧,有一些“小题大做”。日本为了解决高端人才不足问题,从2012年开始引入所谓的“高度专门职”政策。根据这一政策,日本会根据工作经历和学历等标准对提出申请的外国人进行评分,只要达到一定的分数标准,申请人就会被认定是“高端外国人才”。获得“高端外国人才”认证的人,可以在获得日本永居权等方面享有更多的便利。

但从实施的情况看,该政策似乎并未达到日本的预期。据日方数据,截至去年上半年,获得该居留资格的高端外国人才总共才17199人。十多年只有一万多人获批,这个数字显然不能算高。作个对照,中国香港特区政府在今年推出了“高端人才通行证计划”,该计划推行7周后申请人数就已经破万、获批申请则超过7700份。此外,日本“高端外国人才”仅占在日外国人总数的0.6%,这也说明日本的这项政策对外国人不是很有吸引力。实际上,由于经济萎缩和日元

此外,人才流动也与产业发展偏好和发展水平有关。例如根据日媒的报道,近年来就有一些中国的互联网创业者进入了日本,这是因为互联网平台经济在中国已经比较发达,但日本在这方面还有很多可以挖掘的商机。相反,一些搞基础科学的日本人在流入中国。

当然,我们也必须认识到现今世界人才争夺愈演愈烈的事实。随着全球经济和科技竞争的日渐加剧,世界各国对“高端外国人才”的争夺也会成为一种常态。中国现在是世界上最具前景和机会的国家之一,因此这些年来我们的人才外流问题不是加重了,而是减轻了。每年有那么多海外留学生回国就是最好的证明。但是,人才外流问题虽无近忧但必须有远虑,不仅需要高度关注,还需要时时对人才工作中的不足和漏洞进行改进。在吸引高端国外人才的同时,也要思考如何优化国内人才的待遇,为他们提供更好的工作和生活环境。▲(作者是财经作家)

