

►以汽車和住房兩大消費品類為例，中國還遠沒有發展到飽和水平。



以減少國內消費和投資為代價獲取的貿易順差，將面臨着很高的機會成本。特別是貿易順差所積累的海外資本的真實收益率不高，多數時候甚至低於國內資產的實際收益率。中國走出貿易失衡，要通過減少和消除各種市場失靈和市場摩擦，減少不當的政策干預，減少貿易失衡中的不合理成分。

優化資源配置 推動貿易平衡

青年論壇 張斌
社科院世界經濟與政治研究所副所長

主流的宏觀經濟模型認為，在沒有市場摩擦的完美宏觀環境中，貿易餘額是一個國家私人部門儲蓄和投資動態優化行為的結果。但現實世界中的市場不完美，各種市場摩擦和失靈普遍存在，政府對市場的各種干預也普遍存在，考慮到這些因素以後，貿易順差餘額變化就未必是跨期優化資源配置的結果。

中國貿易順差所積累的外匯收入主要用於兩個部分，一是用於支付經常項目下服務貿易逆差（主要是海外旅遊創造的逆差）和投資收益逆差，另一部分是用於積累海外資產。然而，通過貿易順差所積累的外匯資產，難以獲得較高的實際投資收益率。以投資於最具代表性的美國國債為例，近十年來美國國債的實際回報率多數時間低於國內實際投資收益率，個別時間段為負收益。特別是2020年以來，不僅是美國資產，中國持有的歐元和日圓等貨幣計價資產實際收益率也因為通脹普遍上漲而大幅下降。

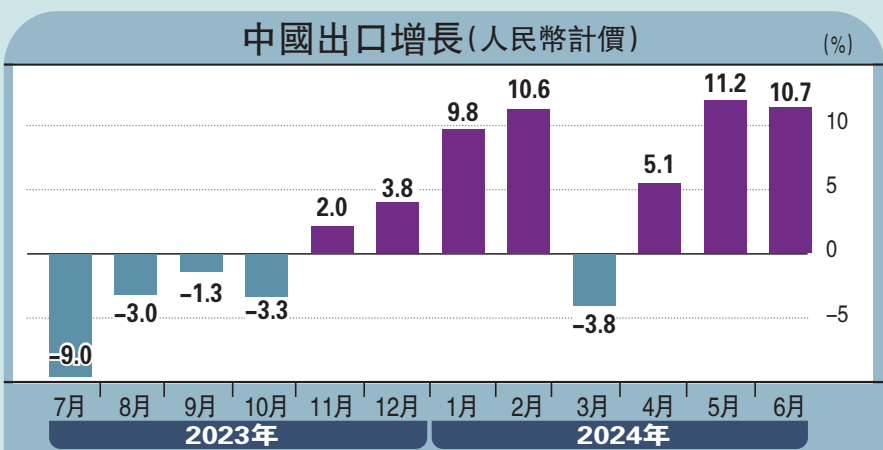
改變政績考核方式

如果一個國家的投資邊際回報率已經很低，把資源借給國外並從中獲得高於本國的投資收益，不失為優化的資源配置方式；如果由於某些市場失靈、政策干預或者其他因素抑制了國內的消費和投資，本國資源不得已用於積累海外資產而不是國內，則不符合優化的資源配置格局。

無論是國內投資還是消費，中國還都有很大的提升空間，需要大量資源投入經濟，這些投入不僅有利於改善當期福利，也是對未來可持續增長的必要保障。投資方面，中國在鐵路、公路、機場、電力和燃氣、港口碼頭等基礎設施方面有大量投資和長足進步，但是在文化、體育、醫療衛生、地下網管等公共領域的投資還有很大差距。

消費方面，以汽車和住房兩大消費品類為例，中國還遠沒有發展到飽和水平。中國已經成為世界最大的汽車生產國，但是人均汽車保有量只有220輛/千人，遠低於發達國家普遍高於600輛/千人的水平。從人均居住面積來看，中國人均居住面積大約40平方米，這個值大概處於合理區間，但還需要考慮到中國城市和農村仍普遍存在大量質量差且缺少必要維護的建築，且住房布局存在突出的「錯配」。大量人口集中在缺少房子的大城市，而大量中小城市和鄉鎮的住房空置，其中的住房消費還有很大的提升空間。

此外，貿易順差擴大勢必會帶來國家之間的貿易爭端增加。一國貿易順差的擴大對應着貿易夥伴國貿易逆差的擴大，貿易夥伴就會感覺到不斷增加的競爭壓力，以及企業破產和失業壓力，對貿易的政治關切上升，貿



易摩擦隨之而來。近期，美國和歐盟均表達了對中國所謂「產能過剩」問題的擔憂，並把「產能過剩」議題與中國的強勁出口表現及其不斷增長的貿易順差緊密關聯起來。在此背景下，美國和歐盟相繼宣布對從中國進口的電動汽車提高關稅。

貿易順差背後有合理成分，也有不合理成分。走出貿易失衡，要通過減少和消除各種市場失靈和市場摩擦，減少不當的政策干預，以此實現更優化的國內資源配置，貿易失衡中的不合理成分也會因此下降。有些不合理的貿易失衡主要來自於國內政策，有些來自於國外的政策，這裏我們主要聚焦在國內政策的調整。

首先，改變地方政府激勵，把投資和生產補貼轉向公共福利支出。對貿易品部門（主要是工業企業）投資和生產的補貼政策會增加貿易品生產，擴大貿易順差。中國與此相關的政策有很多，尤其突出的是地方政府的補貼政策。地方政府在推動經濟發展的工作中，普遍設立了稅收、出口、工業增加值或者國內生產總值（GDP）增長指標。為了實現目標，各地政府展開了形式多樣的補貼和優惠政策（比如稅收返還、股權投資、出口獎勵、投資獎勵、研發獎勵、科技獎勵等等），希望企業能留在本地，特別是工業企業的投資、出口留在本地。這種競爭讓地方政府陷入了博奕困境，也帶來了資源配置扭曲和貿易順差的增加。

推動公平市場競爭

中央政府近年來着力推動全國統一大市場建設，反對地方政府通過補貼和優惠政策形成稅收窪地，妨礙市場公平競爭。2024年1月的全國審計工作會議中，首次提出要「深入揭示一些地方招商引資中違規出台小政策、形成稅收窪地等問題，嚴肅查處違規返稅亂象」。6月份國務院總理李強簽署國務院令，公布《公平競爭審查條例》，其中的第二章第十條提及不得給予特定經營者稅收優惠；不得給予特定經營者選擇性、差異化的財政獎勵或者補貼；不得給予特定經營者要素獲取、行政事業性收費、政府性基金、社會保險費等方面的優惠。

如果對地方政府的政績考核目標不變，地方政府還是會變着法子繞開規定，以更加隱蔽的方式給企業好處，吸引企業擴大投資、生產和出口。真正打破地方政府的博奕困境，

打破對工業企業和出口的過度補貼，一方面是嚴格執行《公平競爭審查條例》，特別是防止各種變相補貼；另一方面需要改變對地方政府的政績考核目標，其中包括：對地方政府的經濟工作不重點考核工業增加值、出口、進口等指標；加大對城市公共設施和公共服務質量、低收入群體和對外來打工群體居住生活條件的相關投入和考核；加強對營商環境的考核，特別是清理政府拖欠企業的賬款、幫助企業突破負面清單以外的各種隱性市場准入壁壘等。

把地方政府寶貴的財力資源從補貼工業企業，轉移到提升公共產品和公共服務，轉移到支持中低收入外來人口在工作的城市安居，轉移到提升低收入人口的生活水平上來。這不僅優化了資源配置，同時也減少了貿易順差中的不合理成分。

其次，打破服務業進入壁壘，推動公平市場競爭。不利於服務業發展的政策環境，或者是偏低的社會福利保障，偏低的公共管理和公共服務投入，都會減少國內支出水平，擴大貿易順差。與發達經濟體類似發展階段相比，中國的在「教育」、「衛生、社會保障和社會福利業」、「文化、體育和娛樂業」等服務行業的就業佔比偏低，相關的服務品質提升滯後。

上述行業發展滯後的原因，有些是因為政府相關投入不足，有些是私人部門難以進入或者是進入後面臨不公平的市場競爭環境，難以生存。《公平競爭審查條例》第二章第八條對於限制或者變相限制市場准入和退出做出了明確的規定。但現實操作中，中國有大量的行業和部門政策對非公有部門的市場准入設置了大量隱性門檻，真正減低市場准入門檻、實現公平競爭要結合具體行業部門推動改革試點。

再次，推動金融服務業改革，更好服務企業融資和居民養老保險金融是實現從儲蓄到投資轉化的關鍵。金融發展滯後和金融摩擦的存在，會從多個渠道遏制本國支出、降低資本回報率，擴大貿易順差。對中國當前的金融服務業而言，傳統以商業銀行為代表的金融服務業已經形成了較大規模和成熟的服務能力，但是對於服務高風險、長周期的投資活動還很不充分，對於服務小微企業融資還有很大提升空間，對於服務居民部門的養老保險還有很大缺口。通過提升這些金融服務，不僅能夠優化資源配置，同時也能減少貿易順差中的不合理成分。

技術升級 老產業煥發新生機

共創共享 艾峻
天九企服董事長兼CEO

據中國汽車工業協會數據，今年前五個月，中國汽車出口量230.8萬輛，按年增長31.3%。其中，新能源汽車出口51.9萬輛，按年增長13.7%。整體而言，近年中國新能源汽車產業發展驚人，體現了發展新質生產力帶來的好處和市場優勢。

很多時候我們對新質生產力存在誤區，以為最重要是找出新產業、摒棄傳統產業，但其實，新質生產力的最終落腳點還是在生產力，透過數字化與低碳化改造，實現生產力「質」的升級，中國的汽車產業正是最佳例子。

數據顯示，去年中國新能源汽車出口120.3萬輛，按年增長77.6%。其中，純電動汽車出口110.2萬輛，年增長80.9%；插混汽車出口10.1萬輛，按年增長47.8%。以去年中國汽車出口491萬輛計，每出口4輛汽車，就有1輛是新能源車。而今年前五個月，新能源車出口延續增長勢頭，雖然5月單月的出口出現下跌，但主要是受歐洲市場反補貼調查及關稅增加的短暫壓力影響，整體而言還是向好。

中國新能源車打入國際市場

行業之所以有信心，主因是中國新能源車在全球範圍內擁有技術和產業鏈優勢，前陣子東風汽車旗下高端新能源品牌「嵐圖」，在荷蘭北部城市阿爾克馬爾開設首個展廳，東風品牌負責人表示，中國新能源汽車憑先進技術和高性價比等優勢受到消費者青睞，看好中國新能源汽車在歐洲的發展。

之所以提到新能源車，是因為汽車產業就是一個非常典型的新質生產力案例。很多時候我們探討新質生產力會有誤區，認為科技創新，如雨後春筍、欣欣向榮發展的新技術、新業態才是新質生產力。難道傳統產業就等於落後？

但大家可以看到，作為傳統製造業的中國汽車產業，在融入新能源、人工智能、大數據等要素之後，呈現出交叉融合的發展趨勢和多點突破創新的態

勢。現在我們生產的新能源汽車，不單在海內外受青睞，還帶動了中國汽車產業的新里程碑，也實現了創新技術的突破。

據海關總署統計，去年以新能源汽車、鋰電池、光伏為代表的「新三樣」產品，合計出口1.06萬億元（人民幣，下同），首次突破萬億元大關，增長29.9%，就是一場交叉大融合的最好證明。

此外，新能源汽車企業競相展開技術研發和應用，智能網聯、智能電驅、智能車控、數字孿生、AI大模型等突破性技術，為中國新能源汽車不斷拓展創新邊界，加速從電動化駛向智能化的新高地，也推動科網企業的發展。

早前，360集團和吉利旗下新能源車品牌極氪便簽署了戰略合作協議，共同探索新能源汽車領域數字化建設及智能化轉型的業務場景，通過360在數字安全領域的成果，保障車企數字化安全和車機座艙數據安全、隱私安全。

除了推動周邊技術的突破，帶動創新科技的進步，我們還看到，因新能源汽車應運而生的新業態出現。早前在江蘇無錫的國網無錫供電公司車網互動驗證基地，59輛來自十個不同品牌的新能源汽車集中對電網放電，放電歷時1.5小時，最高放電功率達到2100千瓦。簡單而言，就是新能源汽車變成一個大型充電寶，為國家電網充電。只要這項技術日趨成熟，新能源汽車與電網將更好融合互動。

新能源汽車的「反向充電」將可參與到削峰填谷、虛擬電廠、聚合交易等領域當中，車主可在「反向充電」中獲得供電收益。國家電網能有效提升對清潔能源的接納、配置和調控能力，從社會民生角度則是進一步推進能源綠色低碳轉型。業界預計，一旦新能源汽車有如「充電寶」功能的儲能潛力釋放，有望帶來千億級的大市場。

可以說，新質生產力肯定不是要摒棄傳統產業，而對中小企業而言，要讓現有生產力「新質」起來就是要投向平台，因為本質上制約企業發展的是生產要素的流動，平台不但能打破束縛，還能促進資源互補，科技創新、技術迭代、人才流動，讓大家可以共享發展成果，實現共贏。



▲中國汽車產業作為傳統製造業，在融入新能源、人工智能、大數據等要素之後，呈現出交叉融合的發展趨勢和多點突破創新的態勢。

港樓售價「試底」初見成效

樓市強心針 廖偉強
利嘉閣地產總裁

現今時代，消費講求的是「體驗、性價比、口碑」。「體驗」就是客戶的觀感和實際享受，產品有沒有新鮮感或新的元素，足夠吸引客戶；「性價比」則並非一味的廉價，而是有關的消費是否「物有所值」，甚至是「物超所值」；至於「口碑」，就是服務及品質所帶來的回響。香港零售消費想要生存，也要懂得怎樣在這三方面加以提升。

本港經濟和樓市復甦步伐放緩，港人的消費能力轉弱，不但抱有「慳得就慳」的心態，就算消費也要求用得其所以，事事都要求「物超所值」。老闆階層在面對這種環境之下，自然要節省投資成本，將風險減至最低。既然產品及消費樣樣都講求平價，才可以與人競爭，唯有順勢而行，漸漸就出現了「競底價」的情況。

香港食肆近期為與內地商家競爭，紛紛減價兼推優惠，希望留住港人消費力，然而，當大家都同步降價，競爭力

就變相被對沖，老闆們的邊際利潤亦變得越來越少，恐怕會出現唯有削減資源局面。若然真的走進如此的惡性循環之下，服務水平不但沒有改善，反而正在下降，員工的壓力亦都會同步上升，對客人的耐心及態度也很自然地轉差，環環緊扣最終落入「趕客」的局面，生意又會來會有好轉？

樓市穩定利好經濟

事實上，樓市早前出現「競底價」情況。幾個月前發展商減價推盤吸引買家入市，買家相信樓價已經差不多見底，誰知近期發展商進一步減價求售，變相使得早前入市的買家「買早啗」，未入市的潛在買家則更加審慎，恐怕低處未算低，於是成了地產市場的「賤物鬥窮人」。

還好，新進一個啟德新盤銷情理想，令市場都相信發展商經歷一輪爭相割價後，已初步找到真正的「底」，只待息口等外圍因素出現變化，樓市就可以逐步恢復過來。

筆者一向都認為，房地產價格穩定，香港的經濟就能穩步發展；房地產的價格下跌，各行各業都難「有運行」。