

美国解决供给侧难题有心无力

国际经济观察

上周,美国财政部长耶伦提及多项供给侧改革举措,并称之为“提振美国经济的最佳途径”。然而,美国眼下的经济环境和政治生态,决定了美国解决供给侧难题有心无力。

1月21日,耶伦出席世界经济论坛(达沃斯论坛)对话会时介绍了拜登政府的经济议程,并抛出“现代供给侧经济学”(modern supply-side economics)的提法。耶伦称,一个国家的长期增长潜力取决于其劳动力的规模、劳动人口的生产力、资源的可再生性和政治制度的稳定性。耶伦表示,现代供给侧经济学寻求通过增加劳动力供给和提高生产率来刺激经济增长,同时减少不平等和对环境的破坏。

“供给侧经济学”曾是共和党用以描述低

税收和放松管制政策的措辞。耶伦在抛出新提法之际,不忘揶揄共和党一番,认为共和党政府对“资本的大幅减税并没有实现其承诺的收益,放松管制在环境政策方面也有着同样糟糕的纪录”,“我们(民主党)的新方法比传统的供给侧经济学更有希望”。

美国供给侧面临的难题是耶伦表态的重点。疫情暴发后,美国超宽松政策带来需求侧过热,而对供给侧的结构性难题一筹莫展,最终导致40年未见的通胀高企。进一步看,劳动力供应不足、制造业生产率不足、贫富差距急剧扩大,这些供给侧积弊最终都指向了美国的再工业化,也是美国真正的“心病”所在。

不过,所谓“现代供给侧经济学”要真正见效谈何容易。劳动力供给、生产率提升以及不平等问题是表象,背后反映出来的美国增长路径和政治极化问题,解决起来并不简单。

20世纪60年代后,美国在第三次科技革

命的背景下,对其国内产业结构进行重大调整,将钢铁、纺织等传统产业逐步转移外放,在其国内主要致力于集成电路、精密机械、精细化工等资本和技术密集型产业的发展,逐步利用其科技优势、生产优势等塑造出以服务业为主,低储蓄、高消费的经济格局。1974年“石油美元”体系建立后,国际货币体系的流动性基本上由美元来承担,美国形成了国内总需求大于总供给,而又不不断利用美元的国际“硬通货”地位弥补其国内生产不足的格局。

这种增长方式为美国积累了巨额财富,也埋下了其国内制造业衰落的种子,更成为如今劳动生产率始终无法提振的关键因素之一。突如其来的疫情让有关问题集中爆发,但美国已对这种持续了半个多世纪的增长路径形成依赖,短期内难以扭转。以提高生产率为例,过去10年,美国的劳动生产率平均增长只有1.1%,大约是目前50年的一半。

多年制度积弊,再加上特朗普政府在任上的种种“出格”之举,几乎重塑了美国延续多年的政治游戏惯例,这导致美国国内政治的每个角落都充斥着极化和撕裂,耶伦在达沃斯论坛发言中提及的高达1.75万亿美元的未来《建设美好未来》法案受阻就是最新例证。不仅如此,疫情暴发后美国当局无节制地使用财政和货币政策,几乎将手里的经济牌全部打光,单纯依靠经济手段已无力承担其国内供给侧改革的成本。美国要解决其供给侧的难题,势必在经济之外的领域出手,这正是眼下尤其值得警惕之处。



本报日内瓦讯(记者杨海泉)从世界贸易组织(WTO)获悉,1月18日至20日,第十届中国加入世贸组织圆桌会议以线上形式举行。会议庆祝旨在援助最不发达国家加入世贸组织的“中国项目”成立十周年,与会者探讨了“中国项目”对最不发达国家入世所发挥的重要作用及影响,并讨论了该项目的未来方向。会议还审查评估了1995年以来作为最不发达国家加入世贸组织的尼泊尔、柬埔寨、佛得角、萨摩亚、瓦努阿图、老挝、也门、利比里亚和阿富汗等9个国家的人世成果。

据世贸组织网站资料介绍,2011年7月14日,中国政府与世贸组织签署一项谅解备忘录,建立了旨在加强最不发达国家对世贸组织参与度的“中国项目”。最不发达国家住往面临一系列独特的挑战,需要专门的技术和能力建设援助,以便推动加入世贸组织所需的改革。“中国项目”自成立以来展示了独特的价值,包括通过五大支柱协助,有针对性地最不发达国家提供申请入世所需的技术和能力建设援助。这些援助包括资助入世实习计划、举办旨在促进和推动最不发达国家入世谈判的年度圆桌会议等。10年来,“中国项目”为支持最不发达国家入世奠定了坚实的基础,该项目年度圆桌会议通过分享入世经验,以及持续讨论入世对多边贸易体制的贡献及加强能力建设等,为申请加入世贸组织的最不发达国家提供了一个宝贵的平台。

此次会议聚焦加入世贸组织的最不发达国家的未来,以及“中国项目”自2011年7月成立以来所取得的主要成就。来自科摩罗、东帝汶、也门、老挝和柬埔寨等最不发达国家的代表讨论了各自的人世经验,以及最不发达国家在入世过程中面临的挑战等。

世贸组织总干事伊维拉感谢中国长期以来对“中国项目”的坚定承诺。她表示,“中国项目”对最不发达国家避免被多边贸易体制边缘化,以及帮助这些国家及其人民融入全球贸易主流,均带来了切实利益和受关注度。伊维拉强调,过去10年来在“中国项目”下开展的关键活动,如入世谈判代表提供交流经验教训的平台、支持世贸组织实习项目等,为支持最不发达国家更有效地参与多边贸易体制作出了贡献。

乍得贸易和工业部长兼世贸组织最不发达国家集团协调员阿里·坎帕德表示,所有最不发达国家都渴望加入世贸组织,其目标是能够融入全球经济,以及充分利用国际贸易来促进自身发展。加入世贸组织并不仅仅是“走过场”,它涉及一系列内部改革及诸多挑战,而最不发达国家有时很难独自进行这些改革。因此,“中国项目”圆桌会议对最不发达国家入世具有重要意义。

利比里亚商务部长马瓦恩·迪格斯感谢中国通过“中国项目”向最不发达国家入世提供的一贯和坚定的支持。她指出,得益于该项目所提供的支持,利比里亚2016年加入世贸组织,成为最新入世的成员之一。

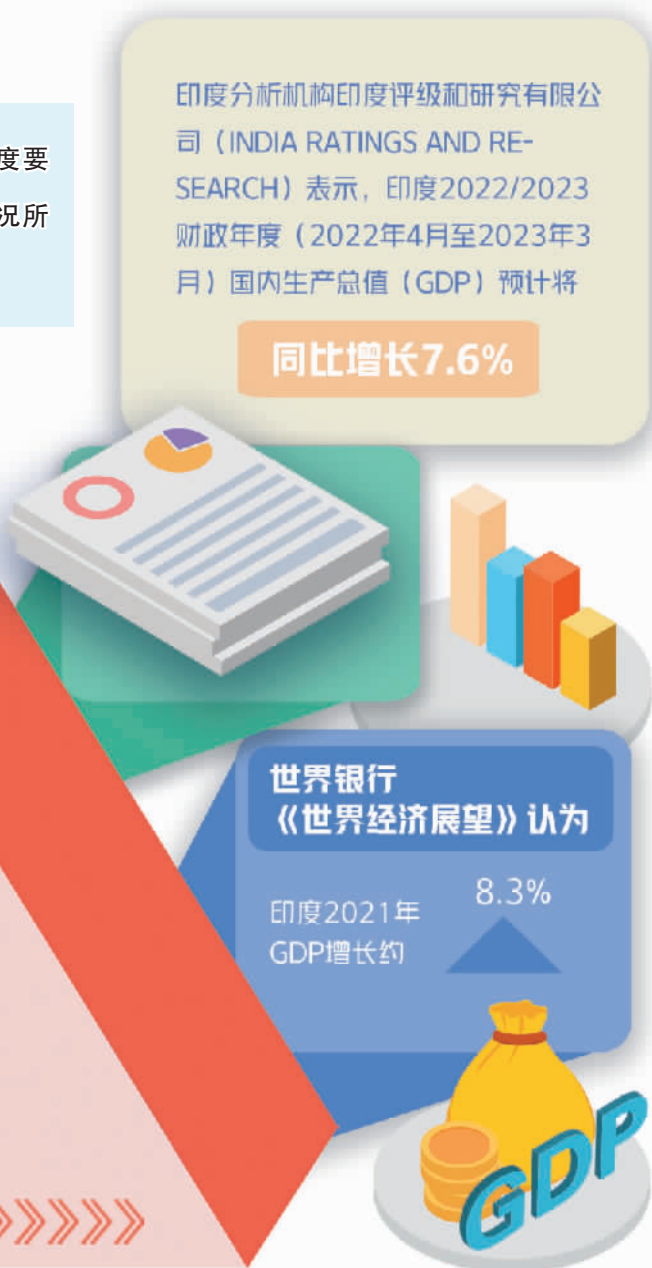
印度经济复苏亟待政策推动

本报记者 施普皓

印度当前经济复苏势头良好,预计将在新财年迎来真正意义上的扩张。但在如今新一波疫情的影响下,印度要想保持复苏势头依旧压力不小。印度能否保持经济复苏的势头,取决于莫迪政府基于当下的经济形势和财政状况所作出的决策。莫迪政府在新财年预算案中能拿出怎样的“新点子”,对于印度接下来的经济走向十分重要。



2021年12月31日,在印度班加罗尔的一所医院,医务人员拿着写有“2022”和“保持安全”字样的纸张。(新华社发)



近日,印度分析机构印度评级和研有限公司(India Ratings and Research)表示,印度2022/2023财政年度(2022年4月至2023年3月)国内生产总值(GDP)预计将同比增长7.6%。面对这一预测,许多专家表示,这表明印度当前的经济复苏势头良好。不过,这一数字与此前印度统计部门9.2%以及印度央行9.5%的新财年增速预测相比下调了不少,可见在如今新一波新冠肺炎疫情的影响下,印度要想保持复苏势头依旧压力不小。

印度评级和研有限公司在给出7.6%这一预测的报告中指出,印度经济预计将在新财年迎来真正意义上的扩张。该机构表示,即将结束的2021/2022财年尽管增速明显,但这个情况并不利于接下来一段时间国内的经济复苏。该机构建议,新财年中,印度需要从政策上进一步促进经济增长,而非急于用财政来强行保增长。

综合印度各官方、民间机构以及商界人士对新财年国内经济增长的预测看,印度评级和研有限公司的分析和结论可以说较为中肯。

世界银行此前曾发布新一年的《世界经济展望》,认为印度在2021年经济增长力度十分迅猛,对GDP增长给出了8.3%的估计。除世行外,许多国际机构也对印度的经济复苏作出了较为乐观的预估。受此影响,印度国内市场的信心受到了很大提振。普华永道印度区高管近期表示,目前大多数印度商界领袖对应付奥密克戎变异毒株有较大的信心,许多人都有在逆境中做强的意愿,因此印度企业对在新财年的发展前景十分乐观。国内市场信心的回升,是印度官方机构之前屡屡为新财年GDP增长给出9%以上预测的底气所在。

然而,印度经济社会还有许多问题亟待解决。当下,通货膨胀居高不下这一问题迟迟得不到缓解,私人投资和国内消费需求仍旧低迷,新冠肺炎疫情新一轮的扩散更是让投资和内需在短期内难见起色。印度另一家评级机构印度投资讯息和信用评级有限公

司(ICRA)近期表示,虽然数据显示上一财政年度经济复苏的势头已十分强劲,但新一波疫情的暴发给印度从中央到地方的经济发展带来障碍,复苏势头会因此受到阻滞,最直观的表现就是零售商品的通胀上升,因此该机构对于经济复苏的持久性并不乐观。印度评级和研有限公司关于“别用财政强行保增长”的建议,也印证了印度经济政策当前首先要解决的问题是处理好通胀和增长之间的关系。长久以来,印度央行一直都在“控制通胀”和“确保增长”之间“走钢丝”,仍面临物价得不到遏制,内需持续低迷的问题。若想达到上述所提到的“复苏持久性”,印度政府无疑要下决心解决高通胀的难题。

因此,新财年中,印度能否保持经济复苏的势头,取决于莫迪政府基于当下的经济形势和财政状况会作出怎样的决策。正如印度评级和研有限公司所说,新财年印度的经济表现要看政策而非财政。

根据印媒消息,印度财政部长西塔拉曼预计将于2月初向议会提交新财年预算案,印度各界都对此翘首以盼。回顾上一财年的预算案,印度政府将重点放在医疗保健、农民保障、基础设施建设等领域,然而由于财政支持有限,同时缺乏切实可行的惠民政策,一个财年下来,预算案的收效并不显著。如果印度想在新财年的预算案中施展拳脚,这份预算案必须更加务实、可行。正如印度《经济时报》的一篇社论所言,印度人民很关心预算案,但是如果预算案缺乏政策,数字目标可望不可即,那么人们会对这个预算案感到不信任。莫迪政府在新财年预算案中能拿出怎样的“新点子”,对于印度接下来的经济走向十分重要。

空客“拆飞机”为啥选成都

孙昌岳

外企微观察

“空中客车飞机全生命周期服务项目”签约仪式日前在成都举行。据悉,该项目选址成都双流区,计划总投资达60亿元,是空客公司在欧洲之外直接投资建设的首个飞机循环利用项目。

众所周知,飞机和人一样,也有“寿命”。一般民航飞机的设计使用“寿命”为30年,但运营15年至20年,综合故障率、维护成本升高,就要考虑转成货机或者退役。对退役飞机进行拆解,使其零部件再次进入航材市场,能有效降低飞机资产残值损失风险,实现经济价值最大化。

数据显示,“十三五”期间,中国民航机队规模达6795架。未来20年,这些在役飞机将以每年超过15%的比例逐步进入中老龄阶段。在中国,“退役飞机”处置仍是一片蓝海,相关市场前景广阔。

空客此番操作,可以说是正当其时。当前,国内企业一般止步于飞机维修、大修,回收利用技术并不成熟,以飞机拆解为代表的航空再制造产业还处于起步阶段,产业链未形成完整闭环,空客势必将凭借先进的飞机拆解工艺,在中国飞机循环再利用市场上占据有利地位。对中国市场而言,该项目也将有

利于补强中国航空维修产业的薄弱环节,进一步建立完善完善的航空维修产业体系,助力中国融入全球航空产业格局。

既然是在中国发展,空客有很多地方可以布局,为啥偏偏选择成都?一方面,是看中其深厚的航空产业基础。目前,成都双流区已聚集航空维修企业18家,2021年产值超过60亿元,在全国占比12%,排名第四位,机体维修和发动机维修业务能力全国领先。背靠我国四大飞机制造基地之一,拥有230余家航空产业相关的科研院所、生产制造企业和研究试验基地的四川省,空客“牵手”成都,可以说是强强联手。

另一方面,空客看中的是成都持续优化的营商环境。项目初期,成都市双流区就专门成立了空客专班团队,在谈判过程中紧抓对方需求,全方位地考虑项目前期、中期和后期的各项因素,不断给空客制造惊喜。这种主动作为得到了空客的高度认可,最终促成双方合作。

正如成都的口号所言,要打造新时代“企业容易做生意的地方”。空客选择成都,成都也不会让空客失望。



视频