

3月24日起,我国正式进入汛期。据预测,今年汛期区域性、阶段性旱涝重于常年,极端水旱灾害事件多发。黄河中下游、海河流域、松辽流域、珠江流域等汛情偏重,江淮、江南等地可能发生阶段性干旱。复杂多变的汛情早情警示我们,防御水旱灾害一刻不能松懈,建设现代化水安全保障体系十分迫切。

水利关系国计民生,在国家发展全局中具有基础性、战略性、先导性作用。中国式现代化也需要有力的现代化水利支撑保障体系。实现高质量发展这一首要任务,水利也是基础性支撑和重要带动力量。党中央始终高度重视水利事业,科学推进南水北调等一批重大引调水工程和重点水源工程,初步形成了“南北调配、东西互济”的水资源配置总体格局,全国水利工程年供水能力超过8900亿立方米,有力保障了国家经济安全、粮食安全、生态安全和城乡居民用水安全。

但也要看到,现阶段水利工作还存在一些问题和差距。比如,防洪排涝减灾体系有待健全完善,蓄滞洪区建设管理仍然滞后;国家水网总体格局尚未建成,水利工程互联互通和协同融合不够;部分地区河道断流、湖泊萎缩等问题依然存在。需要久久为功,全局性谋划、整体性推进水利重点工作。

全球气候变化和人类活动影响,近年来,极端天气事件多发频发,水旱灾害事件突发性、极端性、反常性越来越明显。从2021年郑州特大暴雨灾害到去年长江流域遭遇罕见干旱,无不在警示我们,当“非常态”成为“常态”,极端天气和罕见水旱灾害在每个地区、每个流域、每个年份都有可能发生,必须增强风险意识、忧患意识,用大概率思维应对小概率事件,完善以水库、河道及堤防、蓄滞洪区为主要组成的流域防洪工程体系,在“防”上做足文章。

金观平 要加快国家水网建设。“南北调配、东西互济”的水资源配置总格局有效缓解了影响区域社会发展的水瓶颈,但我国夏汛冬枯、北缺南丰的基本水情特点并没有改变。加快构建国家水网主骨架和大动脉,要协同推进国家骨干网和省市县级水网建设,科学有序推进南水北调东、中线后续工程建设,提升水利基础设施网络效益,充分发挥重大引调排水工程的基础作用。

现代化水安全保障体系也是端牢中国饭碗的重要保障。要加快解决农业农村发展最迫切、农民群众反映最强烈的涉水问题,加快编制全国农田灌溉发展规划,积极推进大中型灌区续建配套与现代化改造,确保大中型灌区早能灌、涝能排,为粮食稳产高产提供“源泉保障”。

2023年3月28日 星期二

ECONOMIC DAILY

今日12版

农历癸卯年二月初七

经济日报社出版

中国经济网网址: http://www.ce.cn 国内统一连续出版物号 CN 11-0014 代号 1-68 第14498期(总15071期)

## 《习近平关于国家粮食安全论述摘编》出版发行

新华社北京3月27日电 中共中央党史和文献研究院编辑的《习近平关于国家粮食安全论述摘编》一书,近日由中央文献出版社出版,在全国发行。

粮食安全是“国之大者”。党的十八大以来,以习近平同志为核心的党中央高度重视国家粮食安全,始终把解决好十几亿人口的吃饭问题,作为治国理政的头等大事,加快推进农

业农村现代化,实施国家粮食安全战略,坚持藏粮于地、藏粮于技,实行最严格的耕地保护制度,推动种业科技自立自强、种源自主可控,不断提高我国粮食综合生产能力,谷物总产量稳居世界首位,十四亿多人的粮食安全得到有效保障。习近平同志围绕国家粮食安全发表的一系列重要论述,立意高远,内涵丰富,思想深刻,对于全面推进乡村振兴、加快建设农业强国,

全方位夯实粮食安全根基,全面落实粮食安全党政同责,确保中国人的饭碗牢牢端在自己手中,具有十分重要的意义。

《论述摘编》分8个专题,共计240段论述,摘自习近平同志2012年12月15日至2022年12月23日期间的报告、讲话、演讲、谈话、贺信、指示、批示等80多篇重要文献。其中部分论述是第一次公开发表。

## 二十届中央第一轮巡视对象公布

新华社北京3月27日电 经党中央批准,二十届中央第一轮巡视将对中国核工业集团有限公司、中国航天科技集团有限公司、中国航天科工集团有限公司、中国航空工业集团有限公司、中国船舶集团有限公司、中国兵器工业集团有限公司、中国兵器装备集团有限公司、中国电子科技集团有限公司、中国航空发动机集团有限公司、中国融通资产管理集团有限公司、中国石油天然气集团有限公司、

中国石油化工集团有限公司、中国海洋石油集团有限公司、国家石油天然气管网集团有限公司、国家电网有限公司、中国南方电网有限责任公司、中国华能集团有限公司、中国大唐集团有限公司、中国华电集团有限公司、国家电力投资集团有限公司、中国长江三峡集团有限公司、国家能源投资集团有限责任公司、中国电信集团有限公司、中国联合网络通信集团有限公司、中国移动通信集团有限公

司、中国卫星网络集团有限公司、中国电子信息产业集团有限公司、中国中化控股有限责任公司、中粮集团有限公司、中国储备粮管理集团有限公司等30家中管企业党组开展常规巡视;对中国投资有限责任公司、国家开发银行、中国农业发展银行、中国光大集团股份公司、中国人民保险集团股份有限公司等5家中管金融企业党委开展巡视“回头看”;对国家体育总局党组开展机动巡视。



日前,京广线今年第一阶段集中修正式启动。工程完成后,将全面提升京广线设备质量,为客运列车及中欧班列等货物列车的安全运行夯实基础。这是河南郑州京广铁路第一阶段集中修施工现场。 宛文摄(中经视觉)

## 用好科创资源 哈尔滨激发人才创新创业创造潜能

本报记者 杨忠阳 哈尔滨(记者 杨忠阳)近日,黑龙江省哈尔滨市出台《人才新政30条》,积极回应人才和事业发展需求,充分发挥科教资源优势,通过加强引才留才力度,充分释放用人活力。

据介绍,哈尔滨将聚焦振兴发展,大力引进急需紧缺人才;加强人才储备,壮大城市持续发展力量;释放科教优势,协同发力推动产教融合;支持平台建设,打造创新驱动发展引擎;突出成果导向,激发人才创新创业创造潜能;优化人才环境,营造重才敬才爱才氛围。

哈尔滨各类高等院校多,科教优势相对突出。“30条”突出释放哈尔滨科教资源优势,坚持市校协同,让毕业生留下来;坚持产教融合,让高层次人才走出去;坚持才需共振,让科技成果落下来。比如,支持引进来哈创业的具有核心竞争力的国内外高层次人才和团队,支持高校创办特色学院、设置相关学科专业,集中打造一批高水平创新平台,加速科技成果就地转化和产业化。

近年来,哈尔滨把发展壮大民营经济作为打造创新引领之都、先进制造之都等“七大都市”的主引擎,因此“30条”在助力中小企业引进和培养人才上也有侧重。比如,政策加大对“小巨人”企业引才留才的扶持力度,对专注于培育细分市场、聚焦主业、创新能力强、成长性好的专精特新“小巨人”企业给予支持。

## 价格战将如何影响汽车产业

——当前汽车市场热点剖析(中)

本报记者 杨忠阳

汽车市场价格战爆发以来,可谓众说纷纭。有人认为,价格战是场淘汰赛。企业根据市场变化,利用价格手段与竞争对手抢夺市场,即便不能增加销量,也可倒逼弱势品牌和低效产能退出。还有人认为,价格战是把双刃剑。舞剑者砍向对方的同时,也容易伤到自己。一旦用力过猛,还将影响企业自身盈利能力和健康发展。

当然,价格战在一定程度上利好消费者,买同样的车型花更少的钱。问题在于,此轮价格战爆发恰逢能源转型与技术变革关键时期,新能源汽车正加速替代传统燃油车。受电动化和智能化浪潮冲击,旧有汽车企业竞争格局开始松动,新的格局尚未形成,愈演愈烈的价格战,无疑成为影响当下产业格局与走势的重要变量。

蔚来汽车销售运营助理副总裁浦洋认为,汽车价格战是市场激烈竞争的必然反应。随着电动车产品力日益提高,不断挤压燃油车生存空间,价格战就可能成为一

种催化剂,加速推动汽车市场“油转电”。中汽协预测今年新能源汽车产销将达到900万辆,渗透率突破35%,继续保持较快增速,就是基于上述逻辑。

不过,对于价格战引发的“燃油车定价体系坍塌”“燃油车即将全面退出历史舞台”等极端论调,业内并不认同。中汽协明确表示,尽管新能源汽车发展较快,但燃油车也在加速技术升级,适应市场需求新变化。未来相当长一段时间内,两者将共存,满足不同消费需求。

此轮价格战对汽车产业及上下游的影响不言而喻。“汽车行业利润比较透明,去年我国汽车行业销售利润率仅有5.7%,在下游行业处于低利润水平。”全国乘用车秘书长崔东树说,此轮价格战肯定会侵蚀今年整个汽车价值链盈利能力,但对不同企业、不同品牌的影响不尽相同。

曾经风光无限的主流合资企业正在走下坡路。有专家表示,这些车企可能会利润先降,市场份额再降,也有可能二者同时下降,这取决于其应对市场变化的速度与策略。比如,近年来一汽-大众、上

汽通用在中国市场销量大幅下滑。合资企业边缘品牌生存将更加艰难。继去年广汽讴歌、广汽菲克、福田宝沃等燃油车企退出后,悦达起亚、广汽三菱、东风神龙等已站在悬崖边上。考虑到市场必要运营成本,一旦这些品牌年销量跌破10万辆,就意味着没有多少运营价值,离出局不远了。

相较而言,一线豪华品牌及合资企业则自信得多。奔驰、宝马多位高管直言,网传其燃油车降价消息不属实。在消费升级趋势下,这些品牌及在华合资企业,不仅拥有较强品牌溢价能力,而且已经形成规模优势。不久前,二者发布的财报足以证明在中国市场的广阔“钱”景。倒是凯迪拉克、雷克萨斯等二线豪华品牌,在难以形成规模优势的情况下,不得不以价换量。

此轮价格战也将加速上汽、一汽、东风、长安、北汽、广汽六大国有汽车集团竞争格局的演变。销量与利润过多依赖合资企业、新能源汽车发展较慢的集团,市场地位将进一步下降,而自主品牌强势、新能源

车投资顺差流向等问题,立足国际收支平衡表,从资金来源与运用角度看,才能得出更为准确、客观、科学的结论。

“目前,国内宏观经济数据包括国际收支数据披露已达到了国际货币基金组织的最高标准——数据公布特殊标准(SDDS)。”管涛说,近年来,关于中国贸易投资顺差去向的猜疑不时出现,其根源在于长期以来,大家普遍认为国际收支“双顺差”就是好事,国际收支某个项目出现逆差就是坏事。然而,在人民币汇率越来越市场化,人民银行基本退出外汇市场常态干预的情况下,国际收支的经常项目与资本项目、基础国际收支与短期资本流动差额就必然呈现一顺一逆的自主平衡格局。

对贸易投资顺差去向的猜疑,还反映了各界对于违法违规资本外逃的担心。对此,管涛建议,一方面,应不断改进国际收支统计方法,降低净误差与遗漏规模及占比,提高统计质量,客观、准确反映对外经济活动;另一方面,需要坚持疏堵并举,在相关部门加强政策协调和信息共享,形成监管合力的同时,根本之策是营造市场化、法治化、国际化的良好营商环境,加强产权保护,增强市场参与者的安全感、获得感,同时有序推进金融市场双向开放,提升服务实体经济和防范化解风险的能力。

## 外汇储备、外汇存款等未同步增长引发讨论——

## 贸易投资顺差去哪了

本报记者 姚进

相关测算显示,2020年至2022年,我国贸易投资顺差合计近2万亿美元,但外汇储备、外汇存款等数据并未同步增长。

对此,业内人士认为,厘清贸易投资顺差的去向,需要从我国整体对外资金的来源与运用的角度进行观察,不应简单把贸易投资顺差对应于外汇储备、外汇存款等数据变化。货物贸易和跨境直接投资是流量数据,而外汇储备、银行外汇存款是存量数据,并不可比。

“外贸进出口并非一国对外经贸交往的全部。国际收支数据反映了对外经济部门全貌,常见的贸易数据、直接投资数据仅仅是其中的一部分。”中银证券全球首席经济学家管涛表示,海关口径的外贸进出口数据和商务部口径的跨境直接投资数据,与国际收支口径的相关数据存在较大差异,使用不同口径数据进行合并计算时需要格外注意。

管涛进一步解释称,海关口径的进出口差额本身不直接对应跨境资金的进出,海关进出口数据是物流而非资金流概念。贸易投资跨境资金进出也不直接对应外汇储备规模变动,相关项目的涉外收付款,一部分会体现在结售汇差额上。在人民银行基本退出外汇干预情况下,银行结售汇顺差会转变为银行持有的外汇头寸,反映为资本外流。此外,净误差与遗漏值

不等于非法资本外逃。

那么,巨额顺差形成的外汇资产,都去哪儿了?分析认为,2018年以来我国各项顺差形成的外汇,主要转化为境内经营主体各种对外投资,也就是通常所说的“藏汇于民”。

“跨境贸易投资顺差八成转换为我国民间部门对外投资,境内企业、银行等持有的境外资产增加。”《中国外汇》近日刊文称,从近3年情况看,我国对外资金运用合计接近2万亿美元,基本与对外资金来源规模相对应。

总的来看,近年来我国对外资金来源都可以找到对应的相关项目,两者基本能够匹配。经常账户顺差,吸收来华各类投资资金主要转化为我国民间部门对外投资,增加了对外资产,是经营主体合理利用境内外两种资源、两个市场的表现,也是我国国际收支自主平衡格局更加稳固的体现。

一方面,贸易投资顺差不再对应官方储备高速增长,民间部门对外资产负债高增长,有助于提高整体抗风险能力。

另一方面,我国对外资产持有主体多元化稳步推进,官方储备资产占比回落,民间部门对外投资占比提升,优化了我国对外资产结构,可以逐步改善我国对外投资收益状况。未来,随着我国深度参与国际循环,跨境资金往来将更为活跃。观察贸

易投资顺差流向等问题,立足国际收支平衡表,从资金来源与运用角度看,才能得出更为准确、客观、科学的结论。

“目前,国内宏观经济数据包括国际收支数据披露已达到了国际货币基金组织的最高标准——数据公布特殊标准(SDDS)。”管涛说,近年来,关于中国贸易投资顺差去向的猜疑不时出现,其根源在于长期以来,大家普遍认为国际收支“双顺差”就是好事,国际收支某个项目出现逆差就是坏事。然而,在人民币汇率越来越市场化,人民银行基本退出外汇市场常态干预的情况下,国际收支的经常项目与资本项目、基础国际收支与短期资本流动差额就必然呈现一顺一逆的自主平衡格局。

对贸易投资顺差去向的猜疑,还反映了各界对于违法违规资本外逃的担心。对此,管涛建议,一方面,应不断改进国际收支统计方法,降低净误差与遗漏规模及占比,提高统计质量,客观、准确反映对外经济活动;另一方面,需要坚持疏堵并举,在相关部门加强政策协调和信息共享,形成监管合力的同时,根本之策是营造市场化、法治化、国际化的良好营商环境,加强产权保护,增强市场参与者的安全感、获得感,同时有序推进金融市场双向开放,提升服务实体经济和防范化解风险的能力。

### 导读

- 银行业震荡令欧洲市场忧心忡忡 4版 “彩虹村”的样本价值 5版
- “闭眼打新”已是过去时 7版 招商引资重在追求实效 8版
- 数字化转型要有战略定力 11版 提升快递物流拉动效果 12版

## 价格战将如何影响汽车产业

### ——当前汽车市场热点剖析(中)

本报记者 杨忠阳

汽车发展较好的车企,市场地位有望上升。在民营企业中,比亚迪有望在更多方面超越吉利、长城,成为新的自主领军型企业。“蔚小理”引领的造车新势力,也可能走出一两家头部企业。不过,在这场马拉松比赛中,多数新势力要么倒在路上,要么被强者收编。

过去3年,中国汽车市场虽然已倒下75个品牌,但与成熟市场相比,既有的品牌数量仍然过多。数据显示,目前至少还有147个中外品牌在市场上厮杀,这也是中国车市远比国际市场竞争激烈的原因之一。“未来3年至5年,会有60%至70%的汽车品牌或将关停并转。虽然竞争仍然激烈,但倒下的品牌将留出更多市场空间,让活着的品牌发展更有余地。”长安汽车董事长朱华荣说。

汽车产业链长,波动力强。一辆车的制造涉及上万个零部件,背后是庞大的汽车产业链供应链。如果此轮价格战导致整车厂没有合理利润,必然会对上下游企业形成挤压,二手车市场的承压与震荡也将不可避免。