

日本名义GDP被德国超越

2月15日,日本内阁府公布2023年日本国内生产总值(GDP)初步调查结果。数据显示,2023年日本实际GDP同比增长1.9%,反映物价上涨的名义GDP增长5.7%。2023年日本名义GDP为591.482万亿日元,约合42106亿美元。而德国2023年名义GDP以美元换算为44561亿美元。这意味着日本名义GDP从世界第三位下降至第四位,被德国超越。

政府急于提振信心

经济规模是一个国家国力的直接参考指标。对此结果,日本商工会议所会长小林健在新闻发布会上表示,GDP从世界第三变为世界第四,实在令人懊恼。但为了降低日本社会对GDP被德国反超的危机感,避免民众对日本国际地位下降的担忧,日本政府和经济界正努力寻找造成GDP数据逆转的“场外因素”。

数据公布后,日本政府和经济界相继发声,将此次日本名义GDP遭德国超越的主要原因定格在汇率和德国通胀率高两方面,试图将日本自身经济问题“摘出去”。日本内阁官房长官林芳正在2月15日的记者招待会上表示,日本政府将提高工资而采取强有力的措施,同时通过支付金和定额减税,切实创造出收入增长超过物价上涨的环境以扩大消费。此外,林芳正还强调,换算成美元的GDP会很大程度受到物价和汇率动向的影响,因此在评估增减时需要多加留意。经济再生担当大臣新藤义孝也指出,国际地位除经济规模外,还由外交、文化等各个领域共同决定,所以“不必太担心”。

日本经济界也就汇率换算和德国物价上涨展开分析,并将其作为影响此次GDP结果的重要原因。汇率因素方面,经济界有观点认为,在大规模货币宽松政策的持续作用下,日元贬值、美元增值处在历史性水平,这直接导致名义GDP换算为美元后的总额减少。多名经济界人士称,当前日元汇率较去年同期相比下降幅度明显,小林健表示,如果美元兑日元汇率进入130日元水平,名义GDP就会维持现状,如果除去物价差异和汇率的影响,以购买力平价来考虑的话,没必要有过多情绪波动。此外,日本经济界还点名德国的经济表现并不突出。有观点认为,德国受大幅加息和商业地产市场调整的影响,几乎处于经济衰退的状态,此次名义GDP超越日本,是由于乌克兰危机的影响,德国的物价上涨幅度较日本更大,高通胀率拉升了GDP。

暴露经济发展困境

虽然政府和经济界部分观点试图将汇率和物价作为日本名义GDP遭德国反超的主要动因,但分析认为,日元贬值和物价只是导致日本名义GDP排名被反超的短期因素,更深层次的原因是日本自身经济发展存在重重



困境。内阁府公布的2023年四季度GDP速报值结果显示,除去物价变动,日本四季度实际GDP较三季度减少0.1%,换算成年率为减少0.4%,为持续两个季度负增长。其中个人消费环比减少0.2%,设备投资减少0.1%。可以说日本经济已经面临“技术性衰退”,陷入了物价上涨和经济停滞同时存在的滞胀状态。也有观点认为日本经济正处于依靠入境需求和对美出口稳定等勉强支撑的脆弱状态。

事实上,泡沫经济崩溃后的通货紧缩,依然对日本社会产生持续影响。作为内需支柱的个人消费和设备投资在后疫情时期恢复乏力,阻碍了日本经济的发展。

分析人士认为,由于泡沫经济崩溃,20世纪90年代后半期日本开始陷入通货紧缩的恶性循环,国内企业设备投资停滞不前,一直朝着降低人工费、削减成本的方向发展,生产率难以提高。日本生产率本部公布的针对OECD(经济合作与发展组织)38个成员国的调查结果显示,在表示每人每小时能创造多少利润的“劳动生产率”排名中,日本仅位列第三十位。

此外,个人消费受到高物价、实际工资低的持续影响。有经济界人士认为,2023年四季度的日本个人消费实际情况可能比GDP统计结果还要糟糕。日本央行根据供给侧数据推算的消费活动指数,2023年四季度实际消费活动指数环比下降1.2%,为2022年一季度以来的最大降幅。虽然在2023年的春季劳资谈判中,日本工资涨幅实现提升,但今年2月6日日本厚生劳动省公布的每月劳动统计数据,2023年12月扣除物价上涨因素后的日本实际工资收入同比下降1.9%,为连续21个月下降。日本总务省数据显示,2023年,日本全国消费者物价指数(CPI)为105.2,同比增长3.1%,创

这是1月8日拍摄的日本能登半岛地震灾区珠洲市的街景。(新华社发)

1982年以来最高水平。而据日本帝国数据库公司近期调查结果,日本今年全年预计将有1万种至1.5万种食品涨价。有观点认为,高物价、实际工资持续下降,将进一步阻碍日本民众的消费意愿,国民的实际购买力将会进一步下降,无法摆脱滞胀的风险将会加大,这将为日本经济发展踩下“刹车”。

而未来,少子老龄化将给日本经济带来更大挑战。日本经济界有观点认为,少子老龄化带来的人口负增长导致消费者和劳动力数量持续降低,最终日本GDP被人口快速增长的印度超越只是时间问题。国际货币基金组织(IMF)预计,2026年印度GDP将超过日本,日本可能在不久的将来跌至世界GDP排名第五位。

为货币政策调整蒙上阴影

名义GDP遭德国逆转,经济发展陷入“技术性衰退”,实际工资水平持续下降,为日本乃至全球经济界对于日本央行货币政策调整时机的预判打上了问号。由于一段时期以来,日本央行不断发声,认为当前日本经济环境距离实现物价、工资涨幅良性循环的目标越来越近,经济界普遍预测,日本央行很可能将在今年春季劳资谈判后的4月份金融政策会议上调整当前的宽松货币政策,退出负利率。然而在2023年四季度GDP数据公布后,个人消费、服务业的低速加大了政

策走向的不确定性,目前春季劳资谈判在即,能否实现预期效果尚不明朗。经济界人士分析认为,未来应该将物价因素充分考虑在内,在劳资谈判时以实际工资上涨为目标,而非仅仅是要求企业提高工资。也有观点认为,日本央行将保持谨慎观测的态度,不排除推迟调整货币政策的可能性。

2024年初,石川县能登半岛地震给日本经济社会带来了严峻考验,灾后重建工作目前仍在持续。2023年11月,日本政府制定了大规模的综合经济对策,其中补助金计划和减税计划将在今年开始实施,但根据经济学界预测以及从目前实际消费拉动效果看,对GDP的积极影响有限。春季劳资谈判后,预计日本实际工资下降仍将进一步持续,加之物价高涨,民众生活压力将加大,消费意愿难以提振。

有分析认为,受汽车制造商因数据造假丑闻而停产等因素影响,2024年一季度日本矿业生产指数可能大幅降低,日本经济可能连续3个季度出现负增长。从长远看,日本未来还将面临少子老龄化带来的劳动力和消费者数量持续减少的困境。有经济界人士认为,日本政府必须加大力度应对少子化,实施劳动市场改革,进一步强化入境战略,充分运用好外国劳动力,并重新审视大城市集中化现象,以切实提升劳动生产率。这无疑是一项巨大的系统工程。日本现政府如何挑好这副决定日本国际地位的“重担”,值得进一步关注。

2023年,阿联酋经济增长势头强劲。在石油对外贸易创纪录增长的同时,非石油货物和服务对外贸易总额也刷新纪录,反映了阿联酋建立多元化经济体的国家愿景。

根据阿通社发布的数据,2023年,在石油对外贸易创纪录增长的同时,阿联酋非石油货物和服务对外贸易总额创下新纪录,超过3.5万亿迪拉姆(约9600亿美元),在阿联酋经济史上尚属首次。其中,非石油商品贸易额达到2.574万亿迪拉姆,与2022年相比增长了12.6%;对外服务贸易额达到9670亿迪拉姆,再创新高。

2023年,阿联酋非石油出口额持续增长,超过4410亿迪拉姆,与2022年相比增长了16.7%,是2018年出口额的两倍多;非石油商品出口对国家整体对外贸易的贡献率从2018年的13%提高到了17.1%。

2023年,阿联酋转口贸易持续增长,达到6900亿迪拉姆,与2022年相比增长了6.9%,与2021年相比增长了27.7%。进口额也创下新高,达到1.4万亿迪拉姆,同比增长14.2%。与2022年相比,2023年前十大进口商品贸易额增长了20.9%,其余商品增长了6.3%。

阿联酋的服务贸易也在复苏。2023年,阿联酋对外贸易出口额为5870亿迪拉姆,服务贸易顺差从2021年的962.6亿迪拉姆增长到2070亿迪拉姆,这表明阿联酋在全球服务出口中的份额持续增加。旅游业、信息和通信技术、金融服务、教育、医疗、创意经济和物流等主要行业对这一增长作出了重大贡献。

2023年,阿联酋与十大贸易伙伴的贸易额大幅增长了26%,其中与土耳其的贸易额增长了103.7%,是前十大贸易伙伴中增长最快的,这归功于2023年9月份两国实施的《全面经济伙伴关系协定》(CEPA)。中国仍然是阿联酋最大的贸易伙伴,其次是印度、美国、沙特阿拉伯和土耳其。阿联酋最主要的出口商品为黄金、铝、石油、香烟、珠宝、铜线和乙炔聚合物。

阿联酋经济增长势头强劲。2023年四季度,阿联酋非石油对外贸易达到创纪录的7100亿迪拉姆,同比增长16.3%,环比增长12.4%。这是非石油贸易首次在一个季度内超过7000亿迪拉姆。非石油商品出口达1322亿迪拉姆,同比增长39.3%,环比增长26.9%。

阿联酋外贸国务部长塔尼·本·艾哈迈德·泽尤迪指出,在2023年上半年全球贸易下降5%、三季度出口下降8%的情况下,阿联酋外贸取得的成果“特别引人注目”,是“真正的里程碑”。他说,通过与多个国家签署《全面经济伙伴关系协定》,阿联酋一直在有目的地扩大其在全球各地的贸易伙伴关系网络,确保与志同道合的国家建立更紧密的联系,以加强市场准入,为出口商、投资者和企业家提供新的机遇。2023年阿联酋与其CEPA伙伴国(包括已经实施CEPA和即将结束CEPA谈判的伙伴国)的非石油贸易总额超过3905亿迪拉姆,与2022年相比增长了24.5%。

泽尤迪强调,扩大对外贸易是阿联酋经济战略的支柱,是经济增长和多元化的推动力,也是以创新、知识和先进技术为重点的行业的催化剂。阿联酋非石油对外贸易持续上升的趋势也反映了阿联酋建立一个充满活力、向世界开放的多元化经济体的国家愿景。

本报驻阿布扎比记者

李学华

新加坡打造全球航空业新高地

本报驻新加坡记者 蔡本田

2月20日,两年一度的新加坡航展在樟宜机场展览中心揭幕,来自50多个国家和地区的1000多家公司参与展览活动。在现场设置的16个国家展馆中,中国、韩国和捷克三国展馆是首次设立。

今年航展的主题为“可持续发展”。这是新加坡航展时隔6年后,展览规模首次恢复到疫情前2018年的水平。新加坡是全球航空市场枢纽,此次航展的精心筹备和顺利举办,凸显了新加坡为打造全球航空业新高地所作的不懈努力。

展览活动为期6天,将通过举办飞行表演、飞机展览、器材装备展、航空业总裁论坛、先进空中交通论坛,以及新中双边航空论坛等活动,为业界搭建商议航空业可持续发展和转型的平台。中国大型客机C919首次赴海外参展,成为新加坡媒体及各界人士关注的热点之一。

过去3年来,新加坡航空业复苏强劲,2023年产出同比增长16%。自2020年以来,新加坡的飞机及设施保养、维修与翻修等投入超过全球水平。新加坡航空业就业情况持续改善,2023年本地航空业雇用了2.1万人,在过去3年内增加了约3000名员工。

目前,已有逾130家航空企业落户新加坡。自2022年新加坡航展恢复以来,全球航空业已确定将于未来3年至5年,在新加坡投资逾7.5亿新元,投资项目横跨全球航空领域价值链。新加坡在航空业投资方面,计划短期至中期优先关注人力资源和供应链,长期关注的重点是创新和可持续发展。

多年来,新加坡航空公司、樟宜机场分别在各类行业性评比中多次赢得全球最佳航空公司与最佳机场的美誉,并以安全性、时

效性和服务质量等佳受到国际旅客好评。在此次航展期间,新加坡政府宣布推出“可持续航空枢纽蓝图”,以促进航空业转型和可持续发展,进一步巩固其全球航空枢纽地位。

新加坡“可持续航空枢纽蓝图”,将为其国内和国际航空领域减排设定中长期目标。根据该蓝图规划,新加坡争取到2030年将机场运作产生的碳排放量在2019年的基础上减少20%,到2050年,新加坡国内和国际航空业实现碳净零排放(不包括樟宜东和樟宜机场第五搭客大厦)。

新加坡将循序渐进式实现航空业可持续发展目标,在可持续性和竞争力之间取得平衡,以支持航空业未来几十年的长期增长,同时减少碳排放,为2050年实现净零排放创造条件。未来数年,新加坡民航局将在机场、航空公司和航空交通管理三方面,通过多项举措大力推动航空领域去碳化。

第一,将征收“可持续航空燃料(简称SAF)税”。新加坡民航局规定离境航班从2026年起必须采用SAF,初期目标是力求将SAF用量提升至占总燃油的1%,到2030年,占比增至3%至5%。同时,在全球率先向乘客征收SAF税。

政府从2026年起征收SAF税的目的,是用税收来购买SAF,以克服目前SAF市场供应有限、价格波动较大的问题,为航空公司和乘客提供确定性。新加坡民航局也将通过中央采购SAF的方式,以扩大SAF需求。

据悉,新加坡民航局将按飞行距离和舱位向乘客征税,并于2025年公布详情。乘客须缴纳的税额将视飞行距离和舱位等级而定;飞行距离越远、舱位等级越好,须付的

税费越高。根据新加坡民航局目前的初步估算,2026年航班采用1%的SAF,经济舱乘客从新加坡飞往曼谷可能须付3新元的SAF税,飞往东京或须付6新元,飞往伦敦须付16新元。

越来越多国家开始采用SAF,如日本准备到2030年把SAF占比定在10%。目前SAF价格是传统燃油的3倍至5倍。新加坡民航局表示,将在采用SAF与传统航空燃料中寻求平衡,充分照顾好企业和乘客的利益。新航集团表示,到2030年SAF将占新加坡航空公司和酷航总燃油量的5%。

第二,增加清洁能源供给。在樟宜机场通过增加太阳能板的安装、空勤地勤车辆改用清洁能源驱动、提升用电效率、进口低碳电力,以及把废弃物转化为能源这五大举措,降低机场运作能耗。新加坡将在樟宜机场乘客大厦、副楼、货运建筑顶层及草坪陆续安装更多太阳能板,增加电力供应达6%。

第三,改善航空交通管理。通过提高运作效率和优化飞行路线,减少航线里程和飞行时间,帮助航空公司节省燃油成本,减少乘客飞行时间,同时减少碳排放。未来5年,新加坡民航局将实行3项举措改善航空交通管理,通过新科技及新的运作概念来提高效率,从而减少10%的额外燃油消耗和碳排放。

第四,加强与国际组织合作。为培训和培养航空人才,新加坡将与国际民航组织进一步加强合作,在航空安全和培养人才等方面更新和推出新加坡—国际民航组织下一代航空专业人员奖学金计划;在安全培训和能力发展领域开展合作,协助航空专业人员掌握应对安全挑战的能力,提高航空安全标准。

第五,扩大人才培训空间。新加坡民航学院将投入1.2亿新元,建设30多年来首个大型空间改造工程,增设航空展览馆等设施,以培训新一代航空专业人员,支持国际航空和新加坡航空枢纽发展,预计2026年竣工后将增加20%的培训空间。

另外,新加坡于2023年8月出台2025年航空运输业转型地图(ITM),为航空业的未来进行定位。航空运输ITM2025主要包括四项关键战略:一是建设安全、可持续的航空枢纽;二是转变机场运营方式,打造清洁绿色、智能化和自动化机场;三是加强航空业前沿创新,充分利用创新和技术,提高生产力并实现新增长;四是培养一支面向未来、具有韧性的员工队伍,造福企业和社会。

目前已有 **超130家** 航空企业落户新加坡

自2022年恢复新加坡航展以来,全球航空业确定将于未来3年至5年,在新加坡投资

超过 **7.5亿新元**

本版编辑 周明阳 孙亚军 美编 倪梦婷

2023年

新加坡航空业产出

▲ 同比增长16%

本地航空业中有 **2.1万人** 被雇用

过去3年内增加员工约 **3000名**

