

俄远东开发聚焦补人口短板

第九届东方经济论坛不久前在俄罗斯远东城市符拉迪沃斯托克落下帷幕，论坛以“远东2030：团结一致，共创机遇”为主题，来自70多个国家和地区的代表与会。论坛期间，代表们讨论了俄发展远东地区的各项政策举措，认为这彰显了俄依托远东、转向东方的发展策略。与会代表普遍认为，人口问题是未来一段时期远东发展的主要短板，因此俄政府需围绕该问题持续发力补短板。

在当前局势下，发展远东已成为俄实施“向东转”国家战略的核心。俄总统普京表示，俄已将远东发展确定为21世纪国家优先事项。当前，俄国家发展重点方向将更加偏向东方和南半球，而远东地区为俄进入这些前景广阔的市场提供了重要途径。

远东发展并非新鲜话题。9年来，各届东方经济论坛均聚焦于此。因此，在新的地缘政治背景下，俄在远东发展方面的政策力度究竟如何更受社会各界关注。论坛期间，普京宣布将多措并举促进远东发展。主要包括以下几方面：

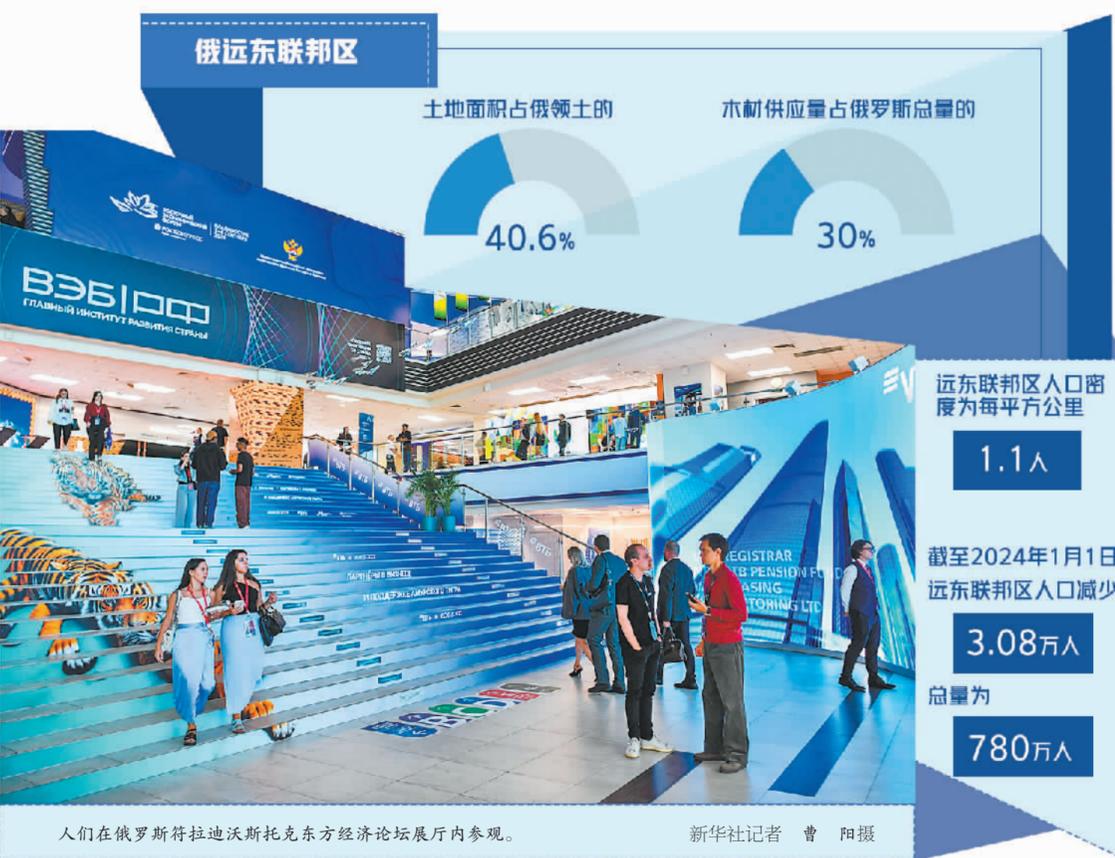
其一，引进资金技术。俄计划在滨海边疆区建立第一个国际超前发展区，为外国投资者提供具有全球竞争力的投资条件。普京宣布，从今年9月1日起，俄立法规定了在建筑项目设计和施工中可以使用外国标准。在招商引资方面，俄还计划开发哈巴罗夫斯克边疆区大乌苏里岛，建设大型物流综合体、边境检查站等。

其二，完善能源供应。俄认为，电力供应已成为制约远东制造业、住房建设和更新交通基础设施网络的关键因素之一。普京表示，已指示政府会同俄大型能源公司制定远东能源供应能力发展长期计划，并为此提供项目融资，以消除该地区可能面临的电力短缺威胁。

其三，畅通运输通道。铁路方面，俄计划在现有的西伯利亚大铁路和贝阿铁路现代化改造基础上继续扩建东部铁路，以加强远东地区运输能力。普京表示，未来俄计划实现贝阿铁路完全双轨运行和该铁路干线的电气化。公路方面，俄计划修建从圣彼得堡到符拉迪沃斯托克的新公路运输走廊，并将其打造为欧亚大陆交通运输大动脉。目前，该公路莫斯科至喀山段已经开通，到今年年底将延伸至乌拉尔地区叶卡捷琳堡。根据规划，该公路完全建成时总里程将超过1万公里。海运方面，俄设定了将北极航道发展为国际物流航线任务。普京称，北极航道大规模开发规划已经启动，包括建造破冰船、加强沿海基础设施建设和搭建应急救援中心等举措，以增强该航路的运输能力，实现货物转运现代化。

论坛期间宣布的系列政策表明俄意图借远东谋求更大发展空间。正如普京所言，目前远东发展已经成为影响俄罗斯国际地位的重要

因素，东方经济论坛成为讨论俄远东地区和整个亚太地区发展战略问题的平台。这一趋势仍在继续。



重要因素，东方经济论坛成为讨论俄远东地区和整个亚太地区发展战略问题的平台。

不过，远东地区发展条件仍呈两极分化态势。一方面，俄远东联邦区面积占俄领土的40.6%，自然资源丰富，蕴藏着丰富的钻石、铀、贵金属和有色金属以及稀土元素，木材供应量占俄罗斯总量的30%。另一方面，与广袤的土地和丰富的资源形成鲜明对比的是该地区不利的气候条件和人口数量的不足，其人口密度仅为每平方公里1.1人。值得注意的是，该地区人口仍在减少，据俄联邦统计局估计，截至2024年1月1日，远东联邦区人口减少3.08万人，总量仅为780万人，而且

这一趋势仍在继续。专家指出，要想实现远东地区发展，关键因素在于人口。论坛期间，普京还宣布了系列社会保障机制，例如，加大对该地区城市建设的保障力度，改善民众生活质量，开发现代综合住宅，吸引年轻人和专家到该地区工作等。

对于该系列政策能否有效解决人口问题，打好地区发展基础，俄各界仍持有不同意见。俄《独立报》表示，对远东联邦区的投资不太可能阻止人口外流趋势，不足以改善当地民众的生活质量以及地区经济状况。《俄罗斯商业资讯报》援引一份专家报告称，东部运

输能力的增加，海港、电力工业、渔业综合体和造船业的发展，以及实施远东开发总体规划、保持远东抵押贷款计划、发挥未开发土地的潜力等将为远东发展提供长运动力。俄在该地区实行的系列政策将有助于减少资本外流并将固定资产投资增加到83万亿卢布，这有助于远东联邦区的人口稳定在790万人的水平。

从现场提问看，俄社会层面对吸引内资开发远东态度更加积极，但对于外资的态度仍待转变。因此，在内和外、安全和发展等关系上的权衡将在更大程度上影响远东发展前景。

新加坡再度出手给房价“降温”

本报驻新加坡记者 蔡本田

日前，新加坡国家发展部和建屋发展局宣布，将建屋局房屋贷款的贷款与估值比率上限(LTV)从80%下调至75%，并提高额外安居津贴(EHG)。此举旨在进一步帮助首次购房组屋者尤其是中低收入家庭购买新组屋和转售组屋，并促使非刚需购房者更加谨慎贷款购房，以遏制转售组屋价格不断攀升的态势，防止引发房地产泡沫。

新加坡政府此前推出的降温措施，以及增加转售组屋供应量的做法，已经使转售组屋价格上涨态势放缓。新加坡转售组屋价格在2023年上涨了4.9%，比2022年的10.4%涨幅明显缩窄不少。不过，市场强劲而广泛的需求，加上今年达到最低居住年限要求的可交易套数数量较少，导致今年上半年的转售组屋价格涨幅超过4%。

截至今年7月底，新加坡已经成交约543套百万新元以上转售组屋，超过了去年全年470套的成交量。尤其是7月份，有120套转售组屋成交价格在百万新元以上，刷新了历史纪录。百万新元以上的转售组屋不断涌现，助涨了居民买卖组屋的热情。新加坡约八成以上的人口居住在政府提供的组屋，近年来随着外资大量流入以及移民快速增加，新加坡的房地产交易量与价格均在显著增长。政府组屋、公寓、私宅等房产交易价格的快速增长，引发政府关注并多次出台调控政策，防止房地产业过热。

从转售组屋销售价格来看，今年7月份同比上涨7.6%。所有房型价格均在上涨，其中三居室上涨6.6%，四居室上涨8.7%，五居室上涨7.6%，公寓式组屋上涨6.3%。成熟社区与非成熟社区的价格，分别上涨了7.8%和7.5%。房价涨幅已经明显快于居民收入增幅。

3049套，环比增长39.6%，同比增长48.3%。按房型交易量来看，三居室组屋占24.9%，四居室组屋占46.0%，五居室组屋占23.5%，公寓式组屋占5.6%。从区域分布看，7月份转售组屋中非成熟社区占59.5%，成熟社区占40.5%。

此次调降贷款与估值比率上限，是新加坡政府四年之内的第三次调整，此前每次降幅都是5个百分点。2021年12月，首次由90%降至85%。2022年9月，由85%降至80%。今年8月20日起，再调低至75%。这意味着从8月20日起，建屋局提供的房贷金额将不超过房子价值的75%。调整后建屋局同金融机构发放贷款的比例上限保持一致。买方必须用较多的现金或公积金储蓄来支付组屋25%的首付款。

新规对首次购买组屋者的影响较小，尤其是低收入家庭，因为他们能获得较高的购屋津贴。为帮助中低收入家庭购买组屋，符合条件的首次购买组屋家庭可获得的额外安居津贴上限，从目前的8万新元调高至12万新元。而首次购买组屋的单身者额外安居津贴上限，则从4万新元调高至6万新元。

购买组屋者的收入越低，获得的额外安居津贴就越多，且不受房屋类型和地点的影响。月收入低于1500新元的家庭，以及月收入少于750新元的单身者，可获全额额外安居津贴。在转售组屋交易完成后的两个月内，所获的额外安居津贴将由政府部门自动存入买方的公积金户头。

这次调高额外安居津贴后，预计每年将有13000户首次购买组屋的家庭受益。额外安居津贴政策于2019年9月推出，至今已有约72300户首次购买组屋的家庭受益，共获得超过20亿新元的政府津贴。在受益的家庭中，有四成购买了转售组屋，六成由政府建

屋局申购了预购组屋、剩余组屋或开放预订组屋。

此外，新加坡政府为了减轻居民在繁忙工作之余照顾家庭的压力，给居民家庭更多的帮助与支持，将从明年年中起微调组屋政策，允许单身者或已婚者在申购父母住处附近的预购组屋时享有优先权，以便照顾父母。另外，年迈或单身人士都将能购买新居。不过，单身者必须满35岁才能向建屋局申购预订组屋，而且只能买两居室。政府调整政策后，虽然让单身者享

有优先权，但并未允许单身者购买更大的房型。

政府预计降低贷款比例后，将影响约一成的转售组屋买家，不过这类买家仍可能愿意支付更多费用购买靠近市中心或地点较好的房产。政府若不提前采取措施预防，可能导致转售市场与经济基本面脱节而引发泡沫。房地产行业分析师普遍认为，此次政府推出的转售组屋降温政策，无疑将对抑制房价起到积极作用。



近期，欧洲汽车制造商接连出现动荡。除德国大众汽车集团考虑关闭本土两家工厂外，奔驰、保时捷等欧洲车企也相继调整或放弃此前大力宣传的电动汽车产销目标及投资计划。

欧洲汽车制造商的电气化转型之路之所以波折不断，一方面在于欧洲主要经济体经济复苏乏力，政策环境存在不确定性，影响了欧洲车企的战略规划；另一方面传统车企向电气化转型成本过高，特别是欧洲的电池生产成本较高，导致车企难以在短期内盈利，企业转型动力不足。

此外，受制于充电桩等相关配套设施布局缓慢，消费者担忧电动汽车续航里程不足，购买意愿不强。同时，汽车租赁公司因电动汽车残值较低，也对大规模采购电动汽车持谨慎态度。

由此，欧洲汽车制造商陷入恶性循环。车企电气化之路越是阻碍重重，消费者购买电动汽车就越发犹豫不决；而消费者对电动汽车需求不旺，导致车企更难有信心和决心大力发展电动汽车。

据欧洲汽车制造商协会数据，欧洲电动汽车发展不及预期，电动汽车市场份额从2023年的14.16%下降到2024年的12%。选择购买电动汽车的欧洲消费者不足30%。英国骏特商务咨询公司报告显示，7月欧洲注册的全新电动汽车约13.9万辆，比去年同期下降约6%。

而欧盟执意对进口自中国的电动汽车加征关税，客观上也加剧了欧洲车企电气化转型难度。一旦加税，包括德国宝马、大众等在华生产电动汽车的欧洲车企均不能幸免，导致欧洲消费者难以平价购买到优质的电动汽车，既影响欧洲电动汽车市场发展，也令欧盟雄心勃勃的绿色转型之路愈加坎坷。

大众汽车子公司西雅特汽车公司旗下的库普拉品牌首席执行官韦恩·格里菲思告诉媒体，如果欧盟委员会对进口自中国的电动汽车加征关税，那么该品牌将“全军覆没”。“这使公司的整个财务前景面临风险。”他说，欧盟声称调查初衷是保护欧洲汽车产业，“但对我们而言却产生了相反的效果”。

中欧数字协会主席路易吉·甘巴尔代拉告诉记者，加征关税对欧洲消费者以及汽车行业可持续发展和创新都构成重大挑战。欧盟此举最终可能适得其反，导致电动汽车成本上升，欧洲消费者难掩腰包。

在欧盟委员会公布的对华电动汽车反补贴调查终裁披露中，欧盟官员承认没有发现中国电动汽车对欧盟汽车制造商造成实质性损害，但辩称欧盟看到了所谓的“风险”。

欧盟仅仅基于“损害威胁”而强行推行贸易保护主义措施的做法违反世贸组织规则，这也是产业界无法接受的。多家欧洲企业和商业协会不断警告，欧委会不公平地利用贸易工具阻碍电动汽车自由贸易，加剧贸易冲突风险，无助于增强欧洲汽车工业竞争力和绿色转型。此举非但难以解决眼下欧洲车企电气化转型之困，反而向全球合作和绿色发展发出了错误信号。

随着欧盟公布反补贴调查终裁结果日益临近，更多业内人士表示，依靠加征关税无法解决欧洲汽车行业困境，欧盟及其成员国应听取中欧汽车产业界的声音，客观理性看待中国电动汽车发展及市场机遇。

事实上，良性竞争与合作比孤立更能推动产业进步。甘巴尔代拉说，通过对中国企业进行战略性投资或建立合资企业等途径，欧洲汽车制造商可获得先进技术、供应链和快速增长的消费群体。这不仅加强欧洲汽车行业发展，还能促进全球范围的合作和创新。同样，应鼓励中国电动汽车企业在欧洲投资和生产，通过让生产更接近市场来降低成本、创造就业并为当地经济作出贡献。这将有助于中欧汽车产业共同增长。

新华社记者

康逸

新加坡国家发展部和建屋局宣布

● 将组屋贷款与估值比率上限

从 80% 调至 75%

● 提高额外安居津贴上限

截至今年7月底

新加坡已成交 约543套

超过了去年全年 470套的成交量

百万新元以上转售组屋

7月份

转售组屋价格与去年同期相比 ▲ 上涨7.6%

120套 转售组屋成交价格在百万新元以上