

中国电动车企驶入日本“蓝海”市场

新华社记者 钟雅 欧阳迪娜 程静

今年1月末,中国车企比亚迪开始在日本市场销售其纯电动SUV ATTO 3,迈出全面进入日本乘用车市场的第一步。日本媒体认为,比亚迪带来了具有冲击力的新产品、新技术,值得日本业界认真借鉴和应对。

近年来,中国车企加快进入日本市场,凭借物美价廉的产品赢得日本消费者信任。专家认为,在全球脱碳浪潮推动下,电动汽车将成为未来汽车市场主流,这给中国车企提供了赶超日本同行的机会。

瞄准日本“蓝海”市场

日本是全球重要汽车市场,但电动汽车普及率较低。日本政府计划在2035年前实现在国内销售的新车全部为电动车,并出台政策支持汽车电动化,例如购买一台纯电动车可获得最高85万日元(1美元约合132日元)的政府补贴。虽然有政策引导加持,但日本汽车制造商转型态度并不积极。

据英国阿尔西汽车市场咨询公司统计,2022年日本新车总销量中纯电动乘用车占比仅1.7%,远低于中国的19%及欧洲的11%。

日本综合研究所创新与发展战略中心研究员程正史表示,日本传统车企生产燃油车销量大、利润高,缺乏转型动力。据统计,2021年日本全国生产的纯电动汽车数量不到全球产能的1%。

日本汽车工业协会数据显示,2022年日本进口外国产纯电动汽车新车销量约1.43万辆,较上年增长66.6%,首次突破1万辆。程正史认为,新能源汽车在日本的市场份额将逐渐增长。

比亚迪亚太汽车销售事业部总经理及日本分公司社长刘学亮表示,目前纯电动汽车在日本汽车消费中占比非常低,汽车消费结构的变化将为纯电动汽车市场增长带来机会。未来几年,日本电动车市场或将加速发展。

日本名古屋大学客座教授野边继男表示,日本产电动汽车选择有限,日本消费者十分关注海外汽车电动化潮流,预计ATTO 3在日本的销量将非常可观。

中国上汽通用五菱汽车股份有限公司也计划今年春季在日本推出其轻型电动车宏光MINI EV,目前正处于市场调查和办理车型认证手续阶段。

商用车试水行情旺

经过多年精耕细作,中国车企凭借优势在日本电动商用车市场闯出一片天地。

2015年,日本京都市一家公司采购5辆比亚迪电动巴士,揭开中国车企进入日本电动巴士市场序幕。为赢得日本用户信任,比亚迪邀请日本设计师参与电动巴士设计,确保维修服务覆盖日本47个都道府县,并保证48小时内向全国供应零部件。

如今,比亚迪已经占据日本电动巴士市场约七成份额,并计划到2030年在日本实现销售量4000台。同时,比亚迪还在日本市场推出了电动叉车。电动叉车解决了燃油叉车对农产品造成污染的问题,受到客户高度认可。

此外,中国产电动货车也受到日本市场青睐。2021年,日本物流龙头企业佐川急便宣布采购7200辆中国广西汽车集团生产的电动货车。同年,日本大型物流企业SBS控股公司宣布采购1万辆中国产电动货车。该公司社长镰田正彦表示,采购中国产电动车的原因是其物美价廉。

脱碳浪潮助力中国车企

专家指出,当今世界汽车产业势力分布图呈现出日、德系燃油车和美、中系电动车竞争局面。虽然从销量看,日、德系尚处于领先地位,但全球脱碳浪潮将改变两种力量对比。

日本多摩大学研究生院客座教授沈才彬认为,电动汽车将成为未来全球汽车市场主流。为实现《巴黎协定》提出的相关目标,多国政府纷纷制定实现碳中和的时间表,明确提出停止售卖燃油汽车的时间。此外,中国企业在车载电池续航里程和充电时间等不断取得技术突破,正助力电动汽车普及。

野边继男认为,在未来15年左右,日本汽车市场的主流将是电动汽车,在电动汽车研发领域止步不前的车企将面临销量下滑、经营困难的风险。中国车企将在这一领域给日本企业带来更大竞争压力。

据中国汽车工业协会数据,2022年,中国新能源汽车产销分别达到705.8万辆和688.7万辆,比上年增长96.9%和93.4%;新能源汽车出口67.9万辆,比上年增长1.2倍。

三大因素拖累日本经济复苏

日本内阁府近日公布的初步统计结果显示,2022年日本实际国内生产总值(GDP)小幅增长1.1%,增幅明显小于上年。由于多重不利因素叠加,去年日本经济增长不及预期,始终在低位徘徊。

2021年12月,经济合作与发展组织发布日本经济形势展望时曾认为,日本2021年走出衰退后有望实现稳定扩张,2022年经济增速或达3.4%。然而,由于全球经济遭受多重超预期因素冲击,2022年日本经济维持低迷态势,第一季度和第三季度两度出现负增长,GDP仍未恢复至疫情前水平。

从具体数据来看,2022年,占日本经济比重二分之一以上的个人消费比上年增长2.1%;设备投资、货物及服务出口分别增长1.8%、4.9%;住宅投资减少4.7%。由于日本国内新冠疫情反复、物价持续上涨,消费和投资虽保持正增长,复苏势头均受到抑制,不及各界预期。

从内外需对日本经济增长的贡献度来看,2022年日本货物及服务出口增幅明显小于去年;与此同时,日元大幅贬值令进口增幅扩大,对经济增长的拖累作用被放大。全年外需对经济的贡献度降至负区间,内需对日本经济增长的贡献为1.7个百分点,外需的贡献为负0.6个百分点。

去年,日本经济复苏受到拖累主要归结为以下三个主要原因。首先,以美联储为首的美欧发达国家央行快速收紧货币政策,日本央行迫于国内经济形势不得不维持超宽松货币政策,使该国去年以来持续面临本币贬值、进口成本上涨压力。此外,乌克兰危机令国际大宗商品价格持续高企,进一步放大了日元贬值对本国经济的影响。2022年日本企业物价不断创新高,许多企业业绩恶化。

其次,由于疫情反复,日本消费领域受到明显影响。同时,物价普遍持续上涨,实际收入不升反降,一定程度影响了消费者心理。

第三,由于海外经济减速、欧美等国需求下降,对日本经济意义重大的众多出口行业受到抑制,出口对日本经济的贡献下降。

受多重因素影响,去年第四季度日本经济并未出现明显反弹,实际GDP仅环比上升0.2%,按年率计算增幅为0.6%,远低于各界预期。其中,设备投资增长同比下降0.5%令很多专家对全球经济减速的忧虑加重,认为2023年经济形势不容乐观。

野村综合研究所研究员木内登英认为,当下物价涨幅超过工资涨幅的逆风仍将持续,而去年第四季度多个指标下滑显示海外经济形势严峻。日本经济高度依赖外需,如果海外经济恶化,2023财年日本经济增幅很可能低于1%。

韩国首尔拟取消女性优先车位

据环球时报讯 存在了14年的“女性优先车位”将逐渐从韩国首尔的大型公共建筑设施中消失。《韩国时报》15日报道称,作为保护女性措施的一部分,首尔于2009年首次引入了“女性优先车位”,根据相关政策,首尔市内凡是超过30个停车位的停车场,至少要预留10%的空间给“女性优先车位”。

这些“女性优先车位”标注有粉红色裙子女性图案,通常更靠近建筑物的出入口,与残疾人车位相邻,目前,首尔总共有16640个公共停车位,其中有1988个是“女性优先车位”。

然而,此类车位的出现引发了人们对“女性特权”的争议。“女性优先车位”比普通车位更长、更宽,在实际使用中,常常被认为是“以女性为中心的特别车位”,不仅遭到了“歧视男性”的批评,更助长了人们对于“女司机不会开车”的刻板印象,加剧了韩国人的性别冲突。

因此,首尔市政府近期决定修改相关法案,将这些“女性优先车位”改为“家庭车位”,具体改造工作将于下个月开始实施。这些“家庭车位”将不再关注于司机的性别,它们将被优先供给孕妇、带婴幼儿的人和其他行动不便者使用。

日本二手车长租服务受年轻人欢迎

据新华社电 受全球“芯片荒”影响,日本汽车市场新车供应不足,购买新车常常需要等较长时间,费用较低的二手车长期租赁服务因此受年轻人青睐。

据日本共同社12日报道,日本大分县一名男子本来想买新车,但要等好久才能提车,于是从去年11月开始在汽车租赁平台Teigaku Carmo-kun长租一辆二手车,每月租金3.3万日元(约合1710元人民币)。

该平台有大约5000辆二手车供长期租赁。用户签订至少一年的租赁合同后可以在线挑车,车辆不到四天就能交付。合同最长可以签11年,到期后可以续租原车或改租其他车,还可以买下租赁的车,或还车结束合约。

报道说,尽管也可以租赁新车,但二手车服务由于费用较低更受年轻人欢迎。这家平台2018年创建,受新车供应不足等因素影响,2022年长期租赁二手车的合同数量同比将近翻了一番。

俄学者开发出火星太空帆船控制系统

据俄罗斯卫星通讯社电 俄罗斯萨马拉国立大学新闻处发布消息表示,该大学学者开发出软件系统,用于在飞往火星时控制太空帆船。

消息显示,该系统使得在不使用定向发动机情况下可改变帆船的飞行轨迹。

新闻处指出,这种控制方法不仅为完成其他使命任务节省航天器发动机燃料提供了机会,还可使太空帆船在未来更加“在能源上独立”,能够在不考虑发动机燃料储备情况下进行更长飞行。借助太阳帆不仅可以在太空中加速,还可以有效控制驾驶。

基于特定空间任务数据,软件系统将计算所需飞行指标和轨迹,指出需要何时以及如何更改帆控制表面的透明度,以使航天器在最短的时间内到达指定地点。

俄学者们用具有不同面积帆的航天器模拟了前往火星的飞行。计算表明,在配备200平米的正方形平帆和约15-20厘米的控制带宽度下,帆船可以在250昼夜内到达火星轨道。该软件还可用于计算对前往其他行星的飞行控制。



近日,“920日熊猫摄影展”在日本东京的百货公司松坂屋开展,展出了日本大熊猫摄影师高氏贵博拍摄的大熊猫“香香”。展览从高氏的10万张照片中精选出920张,记录了2017年12月19日至2022年11月27日期间他与“香香”见面的920天。

新华社记者 张笑宇 摄

韩媒：中国动力电池企业表现抢眼“实现爆发式增长”

据人民网电 据韩媒《京乡新闻》报道,韩国市场调研机构SNE Research日前发布的数据显示,2022年全球各类电动汽车电池装机总量为517.9吉瓦时,同比增加71.8%。其中,中国电池企业在全世界市场上表现抢眼,实现爆发式增长。

具体来看,去年,宁德时代装机量从前一年的99.5吉瓦时增长至191.6吉瓦时,增长率为92.5%,全球市场占有率也从33.0%上升到37.0%,提升4个百分点。比亚迪装机量从2021年的26.4吉瓦时增加到2022年的70.4吉瓦时,增加167%。比亚迪的全球市场占有率为13.6%,与LG新能源持平。

报道称,韩国三大动力电池企业装机量均保持增长势头。LG新能源的装机量为70.4吉瓦时,比前一年增加18.5%。SK on装机量为27.8吉瓦时,增加61.1%。三星SDI装机量达到24.3吉瓦时,增加68.5%。

但韩国企业的全球市场占有率却从2021年的30.2%降至2022年的23.7%。其中,LG新能源的市场占有率从2021年的19.7%下降到13.6%,SK on从5.7%下降到5.4%,三星SDI也从4.8%下降到4.7%。

《中日关系2022:难局一纾困与“安保元年”》发布

据中新网电 近日,复旦大学国际问题研究院以线上线下相结合的方式举办中日关系战略报告发布会,会上发布《中日关系2022:难局一纾困与“安保元年”》。

据介绍,《中日关系2022:难局一纾困与“安保元年”》由复旦大学日本研究中心牵头组织,中日两国学者共同撰写,是年度中日关系战略报告系列的第九本。

本书总论部分针对中日关系的现状和未来趋势,从宏观视角进行分析与总体评估。

参与撰写本书的学者认为,百年变局下的中日关系日益呈现出复杂化和多变性的特点。

《中日关系2022:难局一纾困与“安保元年”》专题部分,则从日本社会、日本政治、日本对外战略、日本军事安全动向、中日经贸关系、日本经济外交政策等方面进行全面解读。

鉴于2022年中日关系面临的挑战,此次书中设置了“安倍遇刺、岸田低迷与日本政治的不确定”“日本防卫政策调整评析”“追随与利用:俄乌冲突后日美同盟的重构与转型”“日本‘双重桥头堡’战略定位与中日关系”及“日本‘核共享’与核政策动向分析”

等五个专题。

今年是《中日和平友好条约》缔结45周年,中日学者也在书中对2022年中日领导人“曼谷五点共识”落地,以及共同构建契合新时代要求的建设性、稳定的中日关系等提出建议。

复旦大学日本研究中心主任胡令远教授主持发布会,课题组成员在会上介绍了各自承担的部分。全国日本经济学会常务副会长、中国社会科学院日本研究所研究员张季风,上海国际问题研究院中日关系研究中心秘书长、研究员蔡亮分别进行点评。

日本“少子化”问题凸显 企业难招年轻员工

据中新网电 根据日本厚生劳动省发布的人口动态统计数据,2022年日本新生儿数量首次跌破80万人。从19世纪末有这项统计以来,这是100多年来的最低值。这也为多年来受到少子化困扰的日本社会再一次敲响了警钟。日本在20世纪70年代进入少子化时代,如今,问题变得越发严重。少子化与人口老龄化叠加影响之下,一些日本企业越来越难以招聘到年轻员工。

据日本电视台此前报道,日本厚生劳动省调查结果显示,日本近四成企业在制度上允许70岁以上人士工作,这一比例为迄今为止最高值。

在大阪的一家公司,据76岁的企业创始人介绍,公司里年龄最大的工作人员已经有79岁。在东京的一家超市,75岁的老妇还在兼职送货。

按照测算,今年1月1日日本总人口约为1.24亿人,同比下降0.43%。在人口结构方面,65岁及以上人口占到总人口的29%,而0至14岁的青少年占比只有11.6%。



据韩联社报道,近日,韩国成均馆大学举办传统毕业典礼“告由礼”。据了解,“告由礼”是每逢喜事敬告先贤的仪式。(摘自人民网)