



多家美企将继续扩大在华业务

星巴克计划2025年前在中国新开3000家门店

由于看好中国经济长期增长前景和消费市场潜力,多家美国大型企业近期表示计划继续扩大在华业务。

据美国《华尔街日报》2月26日报道,快餐连锁巨头麦当劳去年在中国新开了700家门店,而且今年计划再开900家,这是该企业在美国本土计划新增门

店数量的两倍以上。

咖啡连锁巨头星巴克计划2025年之前在中国新开3000家门店。报道援引星巴克创始人、临时首席执行官霍华德·舒尔茨的话说:“我比以往任何时候都更有信心,我们在中国的成长故事才刚开始。” 蔻驰母公司泰佩思琦集团计划将其

3.25亿美元资本支出和云计算投资中的约一半用于扩大在华业务。集团首席执行官乔安妮·克雷沃伊斯拉特说,集团对在中国的长期发展机会充满信心。

泰森食品公司此前表示,6家新工厂将于今年上线,其中一半将位于中国。荷美尔食品公司首席执行官吉姆·斯尼

表示,公司计划在2024年大幅扩张在华业务。

报道说,当市场担忧西方国家经济放缓时,经济学家们预计中国经济增长将提速。上个月,美国高盛公司将其对2023年中国经济增长预期从此前的5.2%上调至5.5%。
(据新华社)

中国新能源汽车助力马来西亚汽车产业转型

“动力性能很好,加速很快,行驶起来也很安静。”谈到最近购买的一辆中国品牌新能源汽车,家住马来西亚首都吉隆坡附近的林先生这样对记者说。

去年在吉隆坡举办的车展上,林先生试驾中国车企长城汽车旗下的一款纯电动车欧拉好猫后,当场预订了一辆。2022年圣诞节期间,车辆顺利交付。

“我在泰国出差时就遇见过这款车,当时它还没在马来西亚正式上市。我太太很喜欢这辆车,现在上班就开它。”林先生说。

2022年7月,长城汽车在马来西亚成立子公司,11月底,欧拉好猫在当地正式上市。谈到进入马来西亚市场的原因,长城汽车马来西亚销售有限公司总经理崔安祺说,马来西亚市场是东盟国家中非常重要的市场,汽车消费成熟,但新能源汽车市场依旧是“蓝海”,具备消费升

级的巨大潜力。

“马来西亚消费者在关注品质的同时,对新能源、智能化、个性化的汽车产品也开始有日益强烈的需求。这些正是中国汽车品牌的优势所在。”崔安祺说。

中国品牌比亚迪也于2022年12月正式进入马来西亚乘用车市场,在当地推出ATTO 3电动汽车。马来西亚国际贸易和工业部长扎夫尔对此表示,中国新能源汽车进入马来西亚乘用车市场,有利于该国电动汽车产业发展。

根据马来西亚汽车协会数据,2022年马来西亚共售出2631辆电动车,比2021年的274辆明显增长。

作为该国实现零碳排放目标的重要措施之一,马来西亚政府大力鼓励新能源汽车产业发展。自去年年初开始,马来西亚政府针对整车进口和本地组装的纯电动车推出了一系列税收优惠。

扎夫尔近日表示,马来西亚计划到2025年实现在全国建成1万个公共充电设施,到2030年实现电动车在该国汽车总销量中占比15%,2040年将这一比例进一步提高至38%。

马来西亚国际贸易和工业部副部长刘镇东表示,政府正在探讨通过多项政策来提升电动汽车普及率,包括将电动车作为政府官员用车。

马来西亚汽车经销商李开善告诉记者,随着更多充电设施投入使用,“相信新能源汽车未来几年会发展得非常好”。

崔安祺表示,马来西亚汽车消费升级趋势日趋明显,中国车企正在该国积极推动本地补能业务发展和投产规划,并与政府沟通,希望与多方合作伙伴共同努力,不断推动本地化率提升和全产业链发展,助力马来西亚新能源汽车产业实现快速、高质量发展。
(据新华社)

法国鼓励发展绿色交通

近日,法国氢能列车“Coradia iLint”在安德尔河畔雷尼亚克和洛什之间进行首次试运行。该氢能列车使用纯氢气作为燃料,从环境空气中收集氧气,在燃料电池中将这两种气体转化为电能,行驶时只产生蒸汽和冷凝水。法国政府还宣布大力发展电动汽车,计划2027年生产100万辆电动汽车,2035年过渡到全电动汽车。

法国公共卫生部门指出,发展绿色交通有助于降低健康风险。2019年,法国正式推行低排放限行区措施,并于2021年逐步向所有居民超过15万的城市扩展。日前,巴黎、里昂、尼斯等11个大城市先后宣布将在城市低排放限行区对高污染车辆进行处罚。

为更好判断汽车污染等级,法国交通部给车辆贴上“排放标准”标签。该标签根据使用能源、车辆用途、废弃物排放等不同维度对车辆进行分类。大巴黎地区自2021年6月起对两种标签车辆实施限行,范围涵盖77个村镇、561万居民,涉及的汽车超过25万辆,占城市汽车保有量的3.5%;今年1月1日起,司机在里昂市低排放限行区驾驶未获得排放标准标签的车辆以及贴有“排放标准5”标签的车辆(1997年至2001年注册的柴油汽车)将被处以罚款。

据法国交通部门估计,到2024年年底,法国将有43个人口超过15万的大中城市设立低排放限行区。按照法国政府计划,2023年,“排放标准5”的车辆和未获得排放标准标签的车辆在低排放限行区将被限行甚至完全禁行;到2024年,如果空气质量依然没有得到显著改善,限制措施将扩展至归类为“排放标准4”的汽车(2001年至2005年注册的柴油汽车)。

随着一系列措施的实施,大量不符合排放标准的汽车将被淘汰。法国政府顺势出台多项车辆置换补贴,加大电动汽车发展力度,鼓励民众绿色出行。法国政府表示,将提供最高5000欧元的补贴用于居民置换更环保的车辆,在低排放限行区工作和生活的车主还可额外申请1000欧元的补贴,进行燃油汽车电动改造的车主也可获得相关补助。2023年至2025年,法国将试行零息贷款,用于鼓励居民购置或租赁小排量汽车。

一些城市也推出了激励方案。法国东部城市斯特拉斯堡为汽车改造提供3500欧元资金支持。若居民不再使用燃油汽车,将有资格申请一笔最高达2000欧元的“移动账户”资金,用于乘坐公交、租赁或购买自行车等绿色交通工具。
(据《人民日报》)

欧盟破产企业数量缘何创新高

去年第四季度,欧盟申请破产的企业数量升至8年来最高水平,中小企业生存尤为艰难。国际观察人士认为,对俄罗斯制裁反噬欧盟经济,外加政府援助措施停止,企业生存环境恶化,发展前景不容乐观。

欧盟统计局最新数据显示,2022年欧盟企业申请破产数量呈现增长趋势。其中,第四季度申请破产企业指数达113.1,申请破产企业数量较三季度增长26.8%,达到2015年有记录以来的最高水平。欧盟申请破产企业指数自2015年开始统计,当年基期指数定为100,定期公布增减比例,不反映破产企业具体数量。

欧盟统计局指出,按经济活动分类,去年第四季度所有行业申请破产企业数量都高于上一季度。其中,运输和仓储业、住宿和餐饮服务业的申请破产企业增加最多,较上一季度分别增长72.2%和39.4%。

从企业规模来看,中小企业处境更加艰难。法国商业数据公司阿尔塔雷斯公司称,由于能源成本上升,法国去年申请破产企业数量较2021年增加50%,而陷入破产困境的中小企业数较上一年增加78%,且有三成以上在第四季度正式提出破产申请。

阿尔塔雷斯公司研究部主管蒂埃里·米永担忧,中小企业破产将导致整个经济网络受到影响。

观察人士认为,欧盟破产企业数量增加与经济增长放缓、经营成本飙升、政府援助减少等密切相关。乌克兰危机升级以来,欧盟追随美国对俄施加多轮制裁,其反噬效应日益显现。欧洲陷入能源危机加剧、供应链阻滞未解等窘境,企业外部环境愈发艰难。



图为2月24日在德国法兰克福拍摄的欧元雕塑。

德国零售商联合会首席执行官斯特凡·根特说,能源成本上涨令企业处境艰难,加剧全行业生存困境。

德国咨询企业法尔肯施特格格公司合伙人蒂尔曼·佩特斯认为,当前经济形势恶化,“有些公司既无法转嫁成本,又受到需求疲软影响,(破产)将首当其冲”。

一些经济界人士还指出,欧盟国家政府结束援助是部分企业无法维持经营的原因。2020年,欧盟各国政府向受新冠疫情影响的企业推出大量援助措施后,企业破产数量大幅下降。但这一举措招致诟病,被认为是在救助“僵尸”企业。随着政府取消援助,越来越多企业

倒闭。以法国为例,去年下半年,在政府结束相关援助措施后,企业破产申请数量增加近16%。

德国安联保险公司首席经济学家卢多维克·苏布兰表示,很多企业在2020至2021年间获得政府援助,“这些勉强维持经营的企业获得的支持越来越少,同时融资和工资成本在增加,已经完全无法立足”。

展望今年,不少专家认为企业经营前景仍不乐观。米永说:“导致企业破产的负面因素没有消除,今年第一季度可能很难熬。”佩特斯表示,企业破产数量增加的趋势不会在短期内停止,今年恐怕还将持续。
(据新华社)