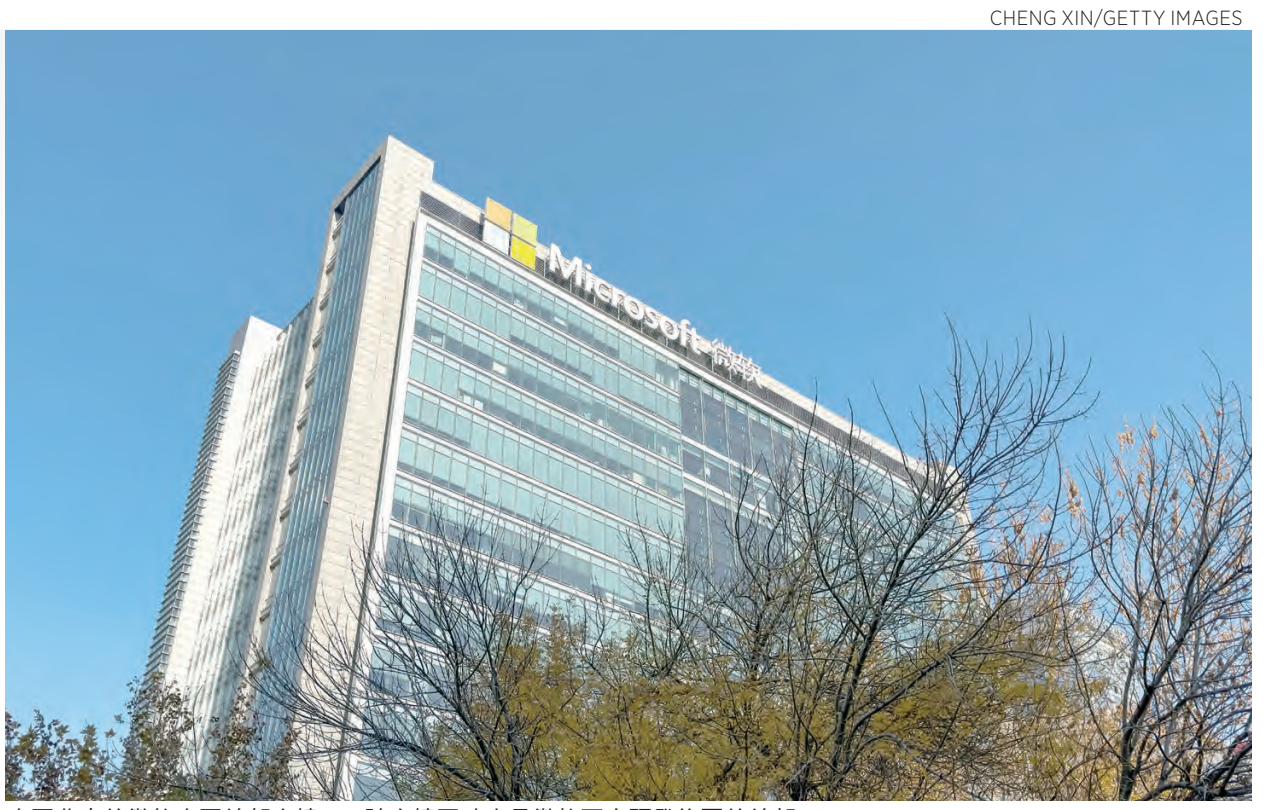
看中國 VISION TIMES
博文廣識 Business, Culture & Education
香港版 第908期 | 2026年8月24日—8月30日 | 丙午年七月十二至七月十八 | 每週一出版 | www.kanzhongguo.com | www.visiontimes.com | 電子報:e-paper.kanzhongguo.com

微軟收縮中國業務關15機構

【看中國記者路克綜合報導】全天候華爾街網站8月14日報導，微軟（Microsoft）正在重新調整其在中國經營多年的業務版圖。過去五年間，微軟已關閉至少15家中國分支機構及合資企業，並推動Surface、Xbox，以及數據中心伺服器等硬件供應鏈降低對中國製造的依賴。與此同時，公司還連續縮減Azure雲計算團隊規模。

CHENG XIN/GETTY IMAGES



中國北京的微軟中國總部大樓——該大樓同時也是微軟亞太研發集團的總部。

路透社13日援引企業文件及多名知情人士報導稱，微軟雖然大幅收縮在華業務，但目前並沒有退出中國市場的計劃。

微軟方面表示，公司仍致力於中國市場。更準確地說，微軟正在從過去追求全面擴張，轉向保留少數仍具戰略價值和盈利能力的業務。

路透社查閱企業登記文件發現，過去五年，微軟在中國至少有15家分支機構及合資企業停止運營。微軟2002年參與成立的合資企業微創軟件（Wicresoft），也在2025年4月開始收縮中國業務，涉及約2,000個工作崗位。

人員調整延伸至Azure雲計算業務。全天候華爾街報導，今年6月前後，微軟進一步削減中國Azure團隊約200至400個職位，這是兩年內第三輪相關裁員。

硬件製造則是另一條正在加速外移的路線。微軟正把大部份Surface電腦、Xbox遊戲機，及數據中心伺服器生產轉移出中國，並希望未來至少80%的伺服器相關零部件能夠從中國以外採購。

消費業務也明顯收縮。2024年，微軟關閉中國大陸授權實體零售店，此後更多依靠線上銷售和第三方合作夥伴維持市場覆蓋。

這與微軟全球業績形成鮮明反差。公司2026財年第四季度營收達到900.07億美元，同比增長18%；全年營收3,318億美元。行政總裁薩蒂亞·納德拉（Satya Nadella）同時宣布，Azure年度收入首次突破1,000億美元。

換言之，微軟並不是因為自身增長乏力才壓縮中國業務，而是在全球雲計算和人工智能業務高速增長的同時，重新評估中國市場的投入產出。微軟總裁布拉德·史密斯（Brad Smith）此前透露，2024年來自中國的收入約佔公司全球營收的1.5%。

路透社報導稱，自2017年以來，中國持續推動政府機構和國有部門採用國產軟件及技術產品。該社查閱2023年12月至2026年5月發布的六份中國政府計算機採購指南後發現，其中五份沒有推薦微軟產品，另一份雖然列出Windows 10中國政府版，但附帶額外管理要求。

華盛頓中國科技政策專家保羅·特里奧洛（Paul Triolo）對路透社表示，沒有進入相關採購目錄並不意味著微軟產品遭到禁止，但使用這些產品的政府技術人員，可能需要接受更多安全審查和額外審批。

與此同時，中國本土軟件、雲計算和人工智能廠商競爭力上升，也進一步削弱了微軟過去依靠Windows、Office，及企業軟件形成的優勢。

美國方面的限制同樣增加了經營難度。先進晶片和人工智能技術出口限制，使微軟難以像在歐美市場一樣擴大中國AI和雲計算業務。對微軟而言，中國業務規模有限，但合規、供應鏈和地緣政治成本卻不斷上升。

人才也是微軟最難調整的一環。2024年，公司曾向大約1,000名中國頂尖人工智能和Azure工程師提供調往美國、澳洲及愛爾蘭等地的機會，但最終只有約1/3接受。此後，微軟亞洲研究院陸續在溫哥華、新加坡和東京增加研發力量，以分散核心研發資源。

不過，中國研發體系仍有價值。微軟亞洲研究院長期以來一直是中國科技行業的重要人才來源，部分研究人員後來進入商湯、DeepSeek等公司。這種人才網絡，也是微軟至今仍不願徹底離開的原因之一。

路透社報導稱，微軟如今更看重服務中國企業海外擴張。字節跳動（ByteDance）、Shein等企業在海外運營時，需要處理數據合規、雲計算基礎設施，以及人工智能服務，Azure因此成為微軟連接中國企業與全球市場的重要平台。使微軟中國業務逐漸轉變為「幫助中國企業在海外使用微軟服務」。

陸衝擊德汽車業 裁員4萬

【看中國訊】中國汽車企業在電動車市場的競爭加劇，正成為德國汽車業面臨的外部壓力之一。德國聯邦統計局（Destatis）8月14日公布數據顯示，今年上半年德國汽車業就業人數降至69萬1500人，較去年同期減少4萬2300人，降幅5.8%，創2005年以來最低水準。這也是德國主要工業產業中就業降幅最大者。

其中，汽車及引擎製造商就業人數下降6.1%，至42萬9,200人；零件及配件供應商則下降7.6%，至21萬9,500人。不過，車身、車體及拖車製造業就業人數反而增加10%，至4萬2,800人。儘管就業大幅減少，汽車業仍是德國第二大工業雇主，僅次於機械工程業的90萬5,900人。

德國工業就業人數的下降並非僅限於汽車業。所有主要產業的就業人數均出現下滑，其中化學工業下降3.6%，電氣設備製造業下降3.4%，機械工程下降2.7%。整個製造業的就業人數減少14.41萬人，降幅為2.7%，總就業人數降至529萬人。

媒體直指，德國汽車業正面臨「轉型慢、成本高、競爭強」的三重壓力。

中國車企憑藉成本優勢，在電動車領域迅速擴張，對歐洲傳統車企形成直接競爭。與此同時，德國國內高能源價格、稅費、官僚成本及勞動市場限制，也削弱企業投資意願。

德國汽車工業協會（VDA）5月警告，若採取更具技術開放性的政策，則有機會保住約5萬個職位。如果歐洲不能提高產業競爭力，德國汽車業到2035年可能進一步流失12.5萬個工作崗位，並將來自中國及其他地區的競爭列為產業面臨的挑戰之一。

除非社會和工人接受需要採取「大膽的決策」來應對來自中國和其他競爭對手的挑戰，否則歐洲汽車行業的就業機會可能會崩潰。

中國房地產土地續期難題現

【看中國訊】中國房地產危機未解，部份工業、商業及辦公用地的土地使用權陸續接近期限，續期規則與成本問題正成為房地產市場的新壓力。

彭博社以「定時炸彈」形容這一風險，分析認為，土地期限縮短及續期不確定性，可能拖累資產估值、交易及投資信心。

中國現行土地有償使用制度源自1990年代初期。按照現行規定，商業用地土地使用權最長40年、工業及辦公用地50年、住宅用地70年。隨著早期土地使用權陸續接近期限，這一長期制度問題開始轉化為企業投資、資產估值及房地產交易的現實障礙。

房地產顧問公司世邦魏理仕（CBRE Group Inc.）估計，到2030年，中國18個主要城市將有約3,000萬平方米辦公及零售空間的土地使用權剩餘期限少於20年。戴德梁行（Cushman & Wakefield）則預估，目前中國超過1萬億元人民幣的非住宅房地產，土地使用權剩餘期限低於20年。

由於過去缺乏明確的土地使用權續期規則，期限縮短已導致部分資產估值下滑、交易受阻，甚至影響融資。據知情人士透露，包括僑福集團（Parkview Group Ltd.）和新世界發展有限公司（New World Development Co.）在內的房地產開發商，都因土地使用權期限縮短而難以出售部分資產。

中國一些大城市房價較高峰時已下跌超過40%，全國房地產開發商債務違約規模約達1,300億美元。中國同策研究院研究總監宋紅衛表示：「土地使用權續期的政策不確定性，已經讓商業房地產的估值崩跌、募資受挫，也阻礙交易。」



GETTY IMAGES

隨著上世紀80至90年代出讓的40年商業用地和50年工業用地陸續接近期限，地方政府開始頒布續期政策。廣州市4月與上海市7月31日相繼頒布〈工商業項目土地使用權續期工作指導意見〉。

上海市文件規定，土地剩餘使用年限不足3年時，可申請到期續期；土地剩餘使用年限不足最高年限一半時，也可申請提前續期。例如，商業用地最高使用年限為40年，剩餘年限不足20年即可提出申請。

續期價格以當前土地評估基準地價為依據，原則上不得低於基準地價的70%，相關費用須在1年內付清。市場質疑，以當前土地價格作為計費基礎，即使按70%的最低標準計算，部分土地續期成本仍可能遠高於1990年代取得土地使用權時的價格。

土地使用權到期如何續、需要付出多少成本，正從長期制度問題，轉變為影響中國商業房地產估值、融資及交易的現實風險。

財經簡訊

GETTY IMAGES



AI巨頭 狂燒5,950億美元 台積電成最大贏家

【看中國訊】亞馬遜、Alphabet及微軟今年大舉擴充AI運算能力，3家公司合計資本支出約5,950億美元。目前AWS、Google Cloud及Azure雲端業務快速增長，Google Cloud、Azure及AWS近期營收分別增長82%、43%及37%。亞馬遜行政總裁賈西更表示，雲端運算容量目前供不應求，相關緊張情況可能延續至2027年。

美國投資媒體「The Motley Fool」指出，隨著AI需求持續增加，雲端服務商擴建資料中心所需的大量邏輯晶片，將使全球主要先進邏輯芯片代工廠 - 台積電成為重要受惠者。

霍爾木茲危機升溫　油價油運成本漲

【看中國訊】伊朗拒絕重開霍爾木茲海峽，並表示將採取更具進攻性的軍事立場，美伊停火協議到期後，中東戰事前景再添變數。市場重新評估原油供應風險，國際油價8月18日升至逾3週高點。

ALI SAEEDI/GETTY IMAGES



油輪停泊在霍爾木茲海峽。

布蘭特原油期貨上漲15美分，收於每桶91.02美元；美國西德州中級原油（WTI）期貨上漲44美分，收於84.94美元，兩者均創7月24日以來最高水準。

霍爾木茲海峽是全球重要能源運輸通道，目前通過海峽的船舶數量仍維持在個位數。雖然沙特阿拉伯已恢復部分原油裝載，並透過阿聯酋富查伊拉外海船對船轉運降低運輸壓力，但供應風險仍未解除。

更直接受到衝擊的是油輪運價。彭博社報導，根據波羅的海交易所數據，8月17日中東至中國航線的超大型原油輪（VLCC）收益已升至每日近51萬美元，創6月底以來最高。另有一艘大型油輪「Mongolia Prosperity」，從波斯灣運往東亞，航程費用高達3,100萬美元。

航運市場人士指出，由於能承受戰爭風險的船東有限，加上船舶供應緊張，波斯灣至亞洲的油輪運價持續攀升。

部分航程還需要支付額外戰爭風險保險費，進一步推高原油運輸成本。

中國也已受到直接影響。由中國航運公司長錦商船（Sinokor）營運的「Mongolia Prosperity」，已被一家中國煉油廠的航運部門預訂，從波斯灣提運原油，承租方預計還需支付額外戰爭風險保險費。

伊朗最高談判代表卡利巴夫18日表示，在美國履行6月臨時協議條件前，伊朗將持續關閉霍爾木茲海峽。

市場人士認為，若海峽長期維持低通航量，能源供應與運輸成本可能同步上升，對高度依賴進口原油的亞洲經濟體構成更大壓力，也可能進一步推高亞洲企業與消費者的能源成本。

發行：看中國媒體香港有限公司 | 電話：2116-0728 | 傳真：2116-0718 | 電郵：hkeditor@visiontimes.com | 承印：新宇宙國際有限公司
印刷廠地址：沙田火炭坳背灣街27-31號協興工業中心7樓C室 | 全球發行：香港、美國、加拿大、澳洲、新西蘭、歐洲、英國、日本、韓國、秘魯