

拉美多国经济缓慢回暖

近期拉美多个经济体经济指标明显改善,地区整体经济呈现缓慢回暖态势。拉加经委会呼吁地区国家在促进贸易、扩大基建及数字化合作等方面加强协调发展,明确共同发展目标,推动关键行业实现区域协同增效。

国际货币基金组织(IMF)近日发布的《世界经济展望报告》更新内容,将拉美和加勒比地区2021年的经济增长预期上调至4.1%。联合国拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)指出,中国是拉美主要贸易伙伴,中国经济快速复苏为拉美地区经济恢复注入动力。

多国经济指标逐步回升

受疫情等因素影响,2020年拉美经济整体遭受重创。地区各国努力平衡经济增长与疫情防控,相继推出各类经济刺激与纾困政策。近期,一些地区国家经济指标触底反弹,部分经济体复苏势头强劲。

巴西地理统计局近日发布的数据显示,去年第三季度巴西国内生产总值(GDP)环比增长7.7%,表明巴西经济逐步走出技术性衰退,呈现回暖迹象。巴西地

理统计局研究人员安德烈·马塞多表示,巴西工业生产状况已有所改善,但增长空间仍很大。该机构协调员帕里斯表示,农业成为过去一年巴西经济表现的亮点。去年前三季度,巴西农业同比增长2.4%。“巴西最主要的农作物是大豆,受到大豆市场利好推动,巴西农业保持了增长态势。”

拉美另一大经济体墨西哥也显现经济企稳态势。根据墨西哥国家地理统计局公布的最新数据,墨西哥部分周期性指标开始缓慢增长。去年10月,反映墨西哥总体经济趋势的指标上涨0.26点至97点,连续第五个月保持增长,表明墨西哥已开始反弹,逐步恢复。

去年11月,智利经济迎来9个月以来的首次正增长。根据智利海关统计,去年12月该国出口同比增长11.8%。2020年,矿产品出口额同比增长4.2%。智利财政部副部长韦伯表示,出口回升对智利经济回暖至关重要,对外贸易向好是该国经济逐步复苏的具体表现之一。

阿根廷国家统计局与普查局的最新数据显示,去年第三季度阿根廷GDP环比增长12.8%。当地媒体分析,受固定资产投

资、个人消费等领域反弹的推动,去年11月阿制造业和商业分别同比增长3.7%与3.9%,表明经济下滑曲线已趋趋缓,经济活力缓慢回升,整体经济正在回暖。

稳经济政策显露成效

IMF最新一期《世界经济展望报告》指出,随着新冠疫苗接种进程加速,大宗商品价格逐步稳定等,秘鲁经济2021年将增长7.6%,成为2021年拉丁美洲和加勒比地区经济增长最快的国家之一。哥伦比亚和阿根廷经济今年有望增长4.9%,智利增长4.2%。此外,IMF预计巴西和墨西哥经济今年将分别增长3.6%和4.3%。

拉美经济逐步企稳,主要得益于地区各国面对复杂经济形势及时采取一系列有效的稳经济政策,推进复工复产,扩大公共开支,在基础设施建设、能源转型、民生保障方面持续发力。

为应对疫情冲击,2020年巴西中央银行连续5次降息,将基准利率降至2%,创1999年以来新低,为市场注入巨大流动性。巴西政府实施紧急救助金计划,为失业人员、非正式员工等每月提供经济补

助。截至去年底,累计共为6600万人发放约2930亿雷亚尔(约合542.6亿美元)。

智利政府去年8月出台一项约20亿美元、预计超百万人直接受益的就业补贴计划,为受疫情影响严重的行业提供工资补贴。智利政府还计划在2020年至2022年间投入340亿美元,扩建完善城市基础设施和提高数字化水平。

哥伦比亚政府去年8月宣布经济振兴计划,将于2020年至2022年间投资约280亿美元用于扩大公共支出、保障就业、刺激私人投资等。根据该计划,哥政府拟定“清洁增长”战略,大力推动能源转型,推出27个战略性可再生能源和输电项目。

秘鲁政府去年6月宣布“启动秘鲁”计划,2020年下半年在公共项目上投资64.36亿秘鲁索尔(约合18.6亿美元),涉及运输、电信、住房、农业和基础设施建设等领域,旨在减少疫情造成的损失、刺激经济发展并创造100万个就业岗位。

专家提醒,拉美经济复苏之路仍存诸多不确定性,疫情形势未见拐点、非

正规就业比重高、数字经济发展落后、区域发展整合不完善等挑战仍然存在。拉加经委会呼吁地区国家在经济合作领域加强协调,推动关键行业尽快实现复苏。

中拉合作注入强劲动力

拉加经委会发布的初步报告显示,2020年该地区出口下降13%,进口下降20%。由于中国快速控制疫情并率先实现经济增长由负转正,2020年3月以后拉美对华出口持续增长,估计该地区2020年对华出口额逆势增长2%。

“中国市场对巴西经济的重要性不断增强”,巴西副总统莫朗表示,巴中经济的互补性为进一步扩大双方多领域合作提供了坚实基础。根据巴西经济部日前发布的数据,2020年巴西外贸总额比2019年下降7.7%,但对华出口逆势增长超过7%,达到创纪录的676.9亿美元,占巴西全年外贸总额的32.3%。巴西出口的8227.3万吨大豆中,74%销往中国,原油、铁矿石对华出口也分别占其出口总额的58%和71.8%。

圣保罗大学经济学教授亚历山大·非格雷多认为,中国成为2020年唯一实现经济正增长的主要经济体,提振了包括巴西在内的拉美经济体的信心。中国民众对多样化、高质量的进口商品需求持续增长,中国已成为拉美国家的主要出口市场。中国加快构建新发展格局,为拉美贸易增长提供了新机遇。

秘鲁国家统计局公布的数据显示,2020年前11个月,中国是秘鲁第一大出口目的地,对华出口占该国出口总额的33.8%。秘鲁太平洋大学经济学教授帕罗迪表示,中国是拉美经济复苏的重要驱动力,中国经济快速恢复将带动全球经济稳定发展,秘鲁也因此受益。

随着中国对外开放的力度不断加大,哥伦比亚的特色产品正越来越多地进入中国。2020年1月至10月,哥伦比亚已有199家非能源矿产企业开展对华出口业务,非能源矿产类的产品出口同比增长12.7%。哥中友协主席普亚纳说,共建“一带一路”将进一步促进拉美国家工业化进程,对提高地区经济发展质量意义重大。(李晚晓)

中东可再生能源产业加速发展

随着中东地区城市化进程加快,人口规模扩大,减排压力不断加大。沙特、阿联酋、埃及等地区国家纷纷出台并更新可再生能源发展目标,努力减少对传统能源的依赖,加快能源转型,助力经济多元化和可持续发展。

据国际能源署报告显示,根据目前中东国家公布的计划,到2030年,中东地区可再生能源(不含水力发电)总发电能力将超过192吉瓦,为当前水平的17倍,其中太阳能发电所占比例将占42%以上,风能约占35%。分析认为,中东可再生能源产业的蓬勃发展,将有利于地区国家推动绿色发展,减少碳排放,并为地区经济可持续发展奠定良好基础。

多国力推可再生能源项目建设

近年来,中东国家充分利用各自的自然禀赋,积极开发绿色能源项目,提升可再生能源发电比重。

埃及位于撒哈拉沙漠东缘,全年日照充足。位于埃及南部的阿斯旺本班光伏产业园占地37平方公里,是世界最大光伏产业园之一。2019年园区建成投产当年,埃及利用太阳能产生的电能总量达到24亿千瓦时,有效缓解当地用电紧张问题。该项目因此印在了埃及发行的纪念币上,成为一张“国家名片”。埃及学者穆斯塔法表示,5年前,埃及经常拉闸限电,现在随着太阳能项目陆续上马,这一问题大大缓解。

去年1月,沙特能源部启动了第三轮国家可再生能源计划招标。这轮招标包括4个太阳能发电项目,总发电能力为1.2吉瓦。今年1月,阿联酋全球铝业和迪拜电力与水务局宣布了一项具有里程碑意义的举措,阿联酋成为世界上第一个使用太阳能生产铝的国家,率先在应用可再生能源领域实现技术突破。自2011年建设第一座太阳能电站以来,阿尔及利亚已有22座太阳能电站处于运营状态。

全球风能委员会2020年发布的报告显

示,风能将成为中东地区可持续、高效益的能源,创造就业,推动当地经济增长。摩洛哥、约旦等风力资源丰富的国家将风电作为重要发展方向。摩洛哥2019年风电装机总量位居非洲第三,约旦目前有5家风力发电站,分布在伊布拉西亚、赫法、马安和塔非勒;埃及在苏伊士湾西岸的扎阿福兰地区建立了多座风力发电厂。

相关产业政策持续出台

中东国家经济结构普遍较为单一,经济状况容易受到地缘政治、国际油价等因素影响。为减少对传统能源依赖,地区多国相继制定可再生能源发展目标,加快能源转型步伐。

埃及计划到2022年将清洁能源发电量占总发电量的比例提升至20%,到2035年提升至40%。埃及政府不断健全管理和监管机制,为光伏发电设定了上网补贴电价,同时鼓励有实力的国际企业参与可再生能源电力市场。

地区多国将能源转型视为加快经济多元化发展的一大战略。2016年4月,沙特发布“2030愿景”,目标是到2030年实现可再生能源装机容量60吉瓦,可再生能源发电量占比提高到50%。沙特政府还计划2023年前在可再生能源项目上投资500亿美元,相关措施包括扶植本地开发商、放松对本地太阳能面板制造商的限制、沙特工业发展基金也推出了可再生能源融资计划。

摩洛哥计划到2030年实现可再生能源满足50%电力需求,到2050年将实现满足100%电力需求。根据2019年的数据,可再生能源约占该国电力需求的35%。截至2019年底,摩洛哥的太阳能装机容量为736兆瓦,整个可再生能源的生产能力为3264兆瓦。

2017年,阿联酋发布“2050能源战略”,目标是到2050年阿联酋能源结构中44%为可再生能源,38%为天然气、12%为清洁化石能源、6%为核能,总投资预计达6000亿迪拉

姆(1美元约合3.67迪拉姆)。该战略预计未来30年阿联酋能源需求年均增长6%,清洁能源在能源结构中的比例从目前的25%提高至50%,减少发电碳排放量70%,整体能源使用效率提升40%,为阿联酋节省开支约7000亿迪拉姆。

此外,阿曼计划在2025年前实现可再生能源发电量占比10%。科威特规划到2030年实现15%的可再生能源应用比例。

中国与中东新能源合作前景广阔 “不管是风电还是光伏发电,中国都拥有世界领先的技术、规模庞大的输电网络。中东国家与中国在可再生能源领域合作前景广阔。”埃及电力和可再生能源部副部长穆罕默德·穆萨说。

“中东地区未来将迎来太阳能发电、风电高速发展期,包括中国在内的全球领先的可再生能源技术将在中东地区得到推广应用。”中东可再生能源研究专家詹姆斯·基德表示。

在共建“一带一路”框架下,中国与中东地区多国在可再生能源领域的合作取得丰硕成果。2015年8月,中埃签约筹备可再生能源国家联合实验室,极大推进可再生能源领域深度合作。2018年8月,浙

江正泰和特变电工两家中企分别参与承建埃及本班光伏产业园的165.5兆瓦和186兆瓦两个项目。

中东媒体指出,中国已成为中东地区可再生能源领域的重要参与力量。包括沙特、埃及、阿联酋和卡塔尔在内的中东国家都已经把能源多元化作为一大经济增长战略,相关领域的融资、设计、采购、建设、开发等都将持续拥有巨大需求。中国参与的一些能源发展项目正在成为共建“一带一路”框架下“北非电力走廊”的一部分,将惠及埃及、阿尔及利亚、突尼斯、摩洛哥和苏丹等国。

汉能薄膜发电集团埃及国际公司总裁杨凯分析称,由于中东地区可再生能源发电成本持续下降,构建多国可再生能源电力发展提供了强有力的政策支持,未来中国与中东国家可以在太阳能、风能、电力存储技术、氢能等多领域进一步开展深度合作。

穆罕默德·穆萨表示,期待中国的“智能光伏”等先进技术帮助中东地区突破可再生能源的发展瓶颈。“我们把中国视为重要合作伙伴,双方在这一领域的合作将实现互利共赢。”(景玥 黄培昭)



中菲积极推进基础设施建设合作

日前,菲律宾交通部与中国企业签署总额约9.4亿美元的苏比克—克拉克铁路项目商务合同。该项目是迄今为止金额最大的中菲政府间合作项目,也是菲律宾政府“大建特建”规划的旗舰项目。

项目位于菲律宾吕宋岛中部,是该岛铁路网规划的重要组成部分,连接苏比克湾自由港区与克拉克国际机场两大交通枢纽,并与非北线铁路衔接。苏比克—克拉克铁路全长约71公里,远期规划将延伸至克拉克新城。项目主要采用中国标准,将按照单线标准轨距货运铁路设计,建设工期约42个月。建成后,将实现非经济核心区域的港口—铁路—航空多式联运,有效提高物流运输效率,降低物流成本,助力沿线地区释放经济发展潜力。中国驻菲律宾大使馆表示,项目拟由中方提供融资。下一步,中菲双方将就项目贷款协议进行磋商。

菲律宾政府于2017年4月推出“大建特建”规划,预计在6年内投资8.4万亿美元(约合1748亿美元)进行基础设施建设。建设项目涵盖道路、桥梁、机场、铁路、港口、防洪设施等。随着共建“一带一路”与“大建特建”规划深入对

接,目前有多家中国企业参与菲律宾基础设施建设,中菲政府间合作项目也在稳步推进。

1月14日,菲律宾公共工程和公路部与中国企业签署菲律宾达沃—萨马尔岛大桥项目商务合同。该项目位于菲南部棉兰老岛地区,计划建设一座横跨巴基坦海峡、连接菲第三大城市达沃市和岛屿萨马尔岛的跨海大桥。大桥全长3.86公里,采用双向四车道设计,建成后,将大幅缩短两地通行时间。菲公共工程和公路部部长马克·维拉表示,项目完工后,将有效推动两地人员往来,预计每天将有2.5万人往返其间,有利于进一步开拓当地经济资源和旅游潜力,促进民生发展。

2020年前11个月,中国对菲律宾非金融类直接投资同比增长263%,多个大型投资项目加紧推进。中国驻菲律宾大使黄溪连表示,面对疫情冲击,中菲两国积极分享复工复产经验,持续推动人员和货物往来,务实合作呈现新亮点。菲律宾《马尼拉时报》日前刊文表示,共建“一带一路”帮助菲律宾改善了铁路、水利、桥梁等基础设施条件,非中全面战略合作关系得到进一步深化。(赵益普)

轨道交通行业的国际承包市场“危中见机”

多国出台投资计划

为促进经济复苏,全球多个国家重拾金融危机时期宽松的货币政策和积极的财政政策,出台多项经济刺激计划,包括降息、提供补贴、减税降费、提高支出预算等。历史表明,每当在经济出现危机时,政府就会通过增加基础设施建设投资拉动经济增长。

通过增加基建投资,一方面可以创造就业机会,增加相关产业需求,促进大宗物资贸易、装备制造业发展,另一方面也能够改善落后的基础设施,提高经济发展效率,保持经济可持续发展。铁路和城市轨道交通作为关系国计民生的绿色交通基础设施,产业链长,带动效应强,社会效益明显,非常有利于提升经济运行效率,改善投资环境。

事实上,目前多个国家和地区已经出台了包含轨道交通在内的多项基础设施投资计划。欧盟在2021财年预算中为“连接欧洲设施”提供30亿欧元的资金支持,用于先进、高性能交通基础设施连接项目。

另据法国媒体报道,为提振经济,欧盟将在未来10年投资1.1万亿欧元,新建18250公里的高铁网,联通欧盟各国首都,

在提振经济的同时,加强欧盟内各国的联系和凝聚力,以实现欧洲统一和复兴。根据ENR统计,国际工程承包行业中交通运输板块营收连续多年维持在1500亿美元水平,居各行业之首。可以预见,未来较长一段时间内,包含轨道交通在内的交通运输行业仍将是国际承包市场的主要构成,前景乐观。

绿色环保交通理念助推轨道交通发展

随着经济的快速发展,大城市交通拥堵问题日益严重,能源消耗过大,汽车尾气排放污染突出,各国政府逐渐把绿色环保的公共交通作为主要发展方向。而以电力牵引为主的轨道交通在解决城市拥堵、环境保护、节约土地资源、减少尾气污染等方面具有突出优势。同等运力下,铁路客运一氧化碳排放量大约是公路客运的

1/4,铁路货运一氧化碳排放量大约是公路货运的1/31,占地面积仅为公路的1/3~1/2;城市轨道交通单位公里能耗相当于小汽车的1/10~1/8,公交车的1/2,噪音比道路交通低5dB~10dB。随着人们生活水平提升,绿色出行理念不断加强,轨道交通成为各国发展绿色高效公共交通的必然选择。

疫情期间铁路运输的可靠性表现突出

2020年,新冠肺炎疫情发生后,全球航运和海运遭受毁灭性重创。铁路运输系统虽然也受到一定影响,但是小得多。

据美国铁路协会统计,2020年美国铁路货运量同比整体下降16.1%,不像航运和海运那样断崖式下跌。中欧班列发挥了亚欧大陆各国携手抗击疫情“生命线”和“命运纽带”作用,2020年前三季度累计开行8751列,同比增长46%,发送集装箱79万标准箱,同比增长51%,在运输抗疫物资方面发挥了关键作用。客户目睹了铁路运输较之于海运和空运的可靠性。铁路在关键时刻保障了防疫、民生、医疗等重要物资供应畅通,有效服务居民出行和维护社会生产生活秩序,是疫情危机期间货运物流运输的基石,体现了骨干交通运输地位,从而增强了客户使用铁路运输服务、政府改善轨道交通基础设施的决心。

可以预期,在后疫情时代,各国政府将首先考虑进一步加大对轨道交通项目的投入。

境外轨道交通市场开发建议

目前世界正处于百年未有之大变局中,我国仍然处在重要的战略机遇期,疫

情过后全球治理秩序、经济发展、国际局势必将面临新的变化,国际轨道交通市场仍然具有乐观的前景。面对新的情况,我国对外工程承包企业要积极应对,提前筹划,为后疫情时代中国轨道交通产业更大规模“走出去”做好准备。

1. 要做好市场谋划,选准重点国别 要找到市场开发的切入点,把市场开发融入当地防疫抗疫的行动中,把轨道交通做成能让所在国经济快速回暖的项目,做成能够拉动所在区域科技发展的项目。要关注国际政治形势变化,顺应大气候,构建小气候,让项目所在地区官员和民众热爱中国技术、中国产品,热爱中国。要宣传我们构建人类命运共同体的理念、关心项目所在国政府迫切改善民生的愿望,充分用好中国政府提供的融资优惠政策和其他支持措施。

2. 构建项目合作平台,做好统筹协调 轨道交通产业链长、系统复杂,涉及面广,建设铁路关系到区域发展大局,公众关注度特别高。为了推动中国轨道交通在后疫情时代更好地“走出去”,建议政府和行业从宏观层面进行产业布局,做好统筹协调和顶层设计,构建权威性较高的合作平台,设立专职机构,建立协调机制,在法律、政策、国际合作、资金等方面给予支持和帮助。

按照整体部署制定相关规划,有效协调和整合各种资源,充分发挥中国的资金、技术、成本优势,推动中国轨道交通标准、技术、装备打包联动“走出去”,集中力量办大事,汇聚集体智慧,共同开拓市场。

3. 搭建产业联盟,实现合作共赢 建设轨道交通项目规模大、周期长、技术要求高,这决定了单靠某一个企业的

力量不容易推动。必须联合设计咨询、施工建设、装备制造、运营维护、银行财团等行业优质企业构建国际化产业联盟,通过整合优质资源,建立利益共享、风险共担的合作机制,才能提高国际竞争力。

近几年,中国轨道交通成功“走出去”的案例不少,如雅万高铁、中老铁路、巴基斯坦拉合尔—橙线等项目,无一不是建立了企业联盟。我们应该认真总结这些中国轨道交通走出去的经验,梳理出搭建产业联盟的框架,建立企业前期工作贡献补偿机制,后期运营维护管理机制,实现优势互补,最终赢得项目。

4. 坚持设计咨询先行,引导规划创造项目 在境外轨道交通项目市场开发过程中,应充分发挥中国企业在技术和成本方面的优势,多渠道多途径收集信息,积极主动参与目标国的铁路和城市轨道交通发展规划和战略研究,深入分析项目所在地的资源、环境、地缘、产业、政策,加强市场调研,主动提供培训,加强与政府主管部门的沟通,深入了解当地交通需求,因地制宜制定适合当地发展的轨道交通类型和方式,从技术、装备、设计、建造、运营等方面提供全过程规划,以设计咨询为先导,实现设计引领、技术带动,实现施工建设、装备制造、运营维护的全产业链输出。

5. 重视国际化人才培养,加强本土化思维 虽然我国轨道交通技术领先,运营管理经验丰富,但宏观上说,真正“懂技术、通语言、会管理、善经营”的国际化专业人才还是明显不足,各企业都感觉缺少懂晓国际经济运行规则、熟悉国际工程招投标流程、善于做好运营维护服务、具备国际

化视野的轨道交通专业人才。

因此,需要国家、行业和企业共同努力,找准培养目标,创新培养机制,开展国际合作,加速培养人才。不同国家的技术标准、政策、法律法规、经济、需求等差异较大,在境外做项目需要本着本土化思维,实施本土化运作,尊重本地文化,满足本土国情和需要,秉承共商共建共享原则,与当地人凝聚共识、共同成长、共同发展,实现责任共担、共生共存、互利共赢。

6. 树立品牌形象,积极履行社会责任 我国轨道交通技术在国际上领先时间不长,品牌还不够响亮,部分地区还缺少代表中国水平的品牌工程。中国标准普及力度不足,在境外面临公众舆论压力。需要国家、行业组织、企业通力合作,在宣传素材、国际交流、技术培训等方面做更多工作,对境外在建项目,运营项目通过邀请政府、媒体、公众参与体验,对中国关键技术成就进行科普宣传,树立品牌。要加强与智库、与咨询机构的合作,围绕“民心相通”多做文章,积极参与社会公益,优化外宣策略和方式。我们推进的项目要切实推动当地经济发展,改善当地人民生活,促进当地生态环境保护。

7. 重视疫情影响带来的国际轨道交通企业并购机遇 受新冠肺炎疫情影响,美洲、欧洲、亚洲等国家部分轨道交通运营公司因客流大幅下滑、入不敷出,经营出现困难,这为我国轨道交通行业带来难得的跨国并购机遇。中国企业可通过调研找准目标,结合自身战略布局,对国际上有潜力的轨道交通设计咨询、制造、建设、运营企业采取参股、并购等方式,整合技术、资质、品牌资源,进一步提升国际竞争力。近期一家中国公司收购德国 Logo Motive GmbH公司已经获批,就是很好的案例。这家德国公司是国际上较为知名的轨道交通车辆设计公司。通过这次并购,该公司完成了轨道交通投资、设计、制造、建设、运营的全产业链布局,提升了竞争力。(马军旺 王立杰)

