



阿联酋三大电力能源项目将投产

本报阿布扎比电 记者孟翰禹报道：迪拜碳排放研究中心发布的报告称，随着阿联酋能源多样化战略的实施，3个大型电力能源项目将于2017年前后相继竣工，预计2017年度全国发电增量将超过1500兆瓦。

阿联酋的发电厂主要集中在阿布扎比和迪拜两个酋长国。同时，阿联酋电力能源结构相对单一，99%的电力来自天然气发电，1%来自汽柴油及清洁能源发电。阿联酋投产三大电力能源项目，主要是为了满足日益增长的电力需求，保证电力天然气供给，以改善电力能源结构。这三大项目一是位于阿布扎比南部利瓦地区的沙赫天然气脱硫发电项目，计划于2015年上半年投产，每天可将约2830万立方米高硫天然气净化为1415万立方米可用于发电的普通天然气；二是位于迪拜南部地区的阿勒马克图姆太阳能发电站一期工程，计划于2017年竣工，年发电量将达到1000兆瓦；三是在建的巴拉卡核电站，建成后4个机组装机容量将达到1400兆瓦。

新加坡建成东南亚首个地下储油库

本报新加坡电 记者陶杰 刘威报道：不久前，新加坡在裕廊岛建成了东南亚第一个地下储油库。该储油库耗资9.5亿新元，位于海床以下距离地表150米处，是新加坡迄今最深的地下公共设施工程。

新加坡总理李显龙认为，尽管裕廊岛地下储油库的建造成本比在填海的土地上建造增加了三成，而且建设过程充满各种挑战和风险，但是这项工程是值得的。因为该项目完全利用地下空间，节省了近60公顷的土地，腾出的空间可用作更高增值的经济活动，足以建设6个石化工厂。据了解，新建成的裕廊岛地下储油库共有5个单独的储油空间，目前已完成两个，另外3个将于2016年底竣工。油库最终完全投入使用后，将可储存147万立方米的液态碳氢化合物，容量相当于600个奥林匹克游泳池。

摩洛哥计划新建2000公里高速路

本报达喀尔电 记者黄炎光报道：摩洛哥设备交通大臣阿齐兹·拉巴赫日前在出席庆祝摩洛哥国家高速公路公司成立25周年活动期间宣布，摩洛哥将在未来10年新建2000公里高速公路。拉巴赫称，摩洛哥正在筹划建设全新的高速公路网络，可将摩洛哥中部、南部和北部连接起来。据透露，新高速路建设将采用公共私营合作模式。

据悉，摩迄今已建成高速路1511公里，预计2016年将超过1800公里，全国有80%的工业设施、70%的旅游区、7个国际机场和5个主要港口均可连接上高速路网。

英国国家统计局日前公布的数据显示，英国第三季度国内生产总值环比增长0.7%，连续第七个季度实现环比增长，经济总量也早已超过国际金融危机前水平。然而，一系列经济数据显示，英国经济复苏并未真正惠及民众。英国财政研究所发布的报告显示，2014年英国国内极端贫困人口比2013年增加了30万。与此同时，居民实际收入也增长乏力，第三季度就业人口平均薪酬增幅仅为0.7%。英国工业联合会报告也显示，英国家庭当前平均实际收入水平仍比危机前低6%。

居民实际收入水平增长乏力，直接原因在于英国近期生活成本上升过快。英国国家经济和社会研究所研究表明，自2008年危机爆发至2014年初，英国国内能源价格总体上涨67%，食品价格上涨32%，房屋价格自去年以来也一直呈双位数增长。从2010年开始，除2014年初外，就业人口工资增速持续低于通货膨胀水平。

由于近期英国通胀水平仍在央行目标范围内，英国决策者因此认为，对实际收入增长乏力的担忧并非来自物价，而是其背后的直接驱动因素——生产率。英国央行及财政部近期多次在公开场合提及英国生产率的问题，表示就业人口实际收入水平增长乏力是当前生产率处于低水平所致。

2008年的金融危机重创英国经济，主要表现之一就是生产率大幅下滑。虽然英国经济此后实现较快复苏，但当前生产率水平与危机前相比仍低15%。英国经济生产率的降低不仅体现在自身纵向比较上，同时与发达国家进行横向对比，也能得出这一结论。英国经济学家的研究表明，当前英国经济部门每单位时间产出不仅比美国 and 德国分别低30%和29%，甚至比处于衰退边缘的法国还要低。显然，在生产率亟待提高的情况下，民众实际收入的增长尚需时日。

专家分析认为，在2008年金融危机之后，大量英国银行缺乏足够的流动性，英国

国内多数企业无法得到用于购买设备及研发的投资资金。与此同时，英国政府针对当时出现的大规模失业问题，将“降低失业率”列为经济复苏计划的核心目标之一，并出台了一系列鼓励就业的政策。受上述两大因素综合影响，大多数企业认为雇佣劳工比投资设备与研发更具效率、更能规避风险。因此，英国经济复苏模式的重点也就被确定为经济总量与就业人口同步增长，这在一定程度上牺牲了对生产率提升的投入和关注。

英国工业联合会最新调研报告指出，当前英国国内厂商在解决失业和提高生产率平衡中仍然倾向于前者。但是，越来越多的厂商表示在1年至2年后，将更注重提高生产率和就业人员实际收入。工业联合会预计，虽然2014年居民实际收入增长将维持在不足1%的低位，但随着商业投资环境的改善和提升，2015年和2016年居民实际收入增长将分别达到2%和3%。

一线观察

□ 本报驻哥本哈根记者 关晋勇

丹麦欲重振海运业



丹麦马士基航运公司为达到丹麦船东协会提出的减排目标，购入了3E级集装箱船。该船二氧化碳排放量为每吨每公里3克，而飞机运输的二氧化碳排放值为每吨每公里560克。图为马士基的3E级集装箱船停靠在哥本哈根港。 关晋勇供稿

近年来，全球海运货物量持续增长，丹麦等欧洲传统海运强国面临着来自发展中国家的竞争压力。针对这一局面，丹麦政府提出，要将丹麦建设成欧洲的海运中心，在绿色运输方面成为业内领导者，并打出在“北极等复杂水域、海上钻探运输、应对气候变化”等高附加值领域主营“高级海运”的新概念。

2008年以来，欧洲海运业几乎没有喘息的时候。金融危机稍有停歇，欧债危机就接踵而至，随着2008年之前定下的新船纷纷交付，运量富余致使运费持续下滑，海运业的利润被大幅吞噬。尽管如此，2013年全球海运货物总量超过10亿吨，相比1996年整整翻了一倍。值得注意的是，行业相当部分的新市场份额都被新兴经济体收入囊中，曾经的霸主——欧洲海运界对此叫苦不迭。

全世界90%的货物都经由海路运输。在过去，海运业遵循“西方设计、东方制造、西方销售和运营”的模式，如今该模式已经发生改变，新兴经济体开始承接设计和运营工作，西方的传统优势正逐渐丧失。针对新形势，欧洲的传统海运大国采取了不同应对方式。英国和瑞典等国凭本国海运业在国际竞争中优胜劣汰，丹麦则选择逆流而上，

争抢国际海运业的高端市场。

全球海运业版图中，丹麦目前排在日本、希腊、中国、德国之后，位居世界第五。在激烈竞争的形势下，丹麦依然保持扩张态势。1980年至2014年间，丹麦商船队数量增长速度保持欧洲第一，目前已经拥有633条商船，并提出建设欧洲海运中心的目标。

节约能源也是丹麦海运业关注的

重点。2008年，丹麦海运业商会——丹麦船东协会就提出，到2020年，丹麦商船队将减少25%的二氧化碳排放量。短短5年之后，在运输量巨幅上涨的情况下，丹麦船队仍通过技术改造和减慢航速的办法，几乎接近实现这一目标。与此同时，以绿色节能立国的丹麦，提出发展绿色运输的概念。依照“推出标准是最有利战略”的理念，丹麦已向国际海事组织提出了3条涉及船队二氧化碳排放量的环保建议：第一，一艘航行在海面上的船只，不论悬挂哪国旗帜，都要遵循这些二氧化碳排放规定。第二，丹麦提出“设计指数”，要求船只在设计建造时，就需遵循二氧化碳排放规定。第三，国际航运船只都应交付燃料附加金，并将之投入到一个用来协助发展中国家应对气候变化的基金。目前，上述部分建议已经被国际海事组织采纳。

此外，为应对来自发展中国家的竞争，丹麦提出追求高附加值的“高级海运”的概念。随着北极海冰融化，设计通过北极地区的海上航线正日益变得具有可行性。同时，绕格陵兰岛的西北航道能比绕巴拿马运河航线节省1000海里路程和数万美元的燃料费，且不受吨位限制。但是，漂浮不定的海冰对安全提出了更大挑战。由于在北极地区设立一支常备救援队伍不符合实情，丹麦提出要开发一套北极船运网，通过自动识别系统，避免船只相撞并有利于日常搜救。该船运网还将提供冰况、天气情况和导航警告等信息。

国际海事组织颁布极地航行准则

本报日内瓦电 记者陈建报道：国际海事组织近日颁布《极地水域船舶航行国际准则》，标志着该组织在保护船舶以及船上人员在极地水域艰苦的环境中航行时的安全方面，进入了一个历史性的新阶段。

国际海事组织举行海事安全委员会第94届会议，通过了强制性的《极地水域船舶航行国际准则》，并将于2017年1月1日生效。准则强调了船舶在两极地区航行面临的危险因素，包括冰、地理位置偏远及严酷而迅速变化的天气条件等，在相关船舶的

设计、建造、设备、航行、培训、搜救和环境保护等方面，出台了明确的目标和要求。

目前，在两极航行的船舶大都遵守国际海事组织通过的所有相关国际标准。

国际海事组织是负责处理国际海运技术和专业问题的联合国专门机构，成立于1959年，旨在增进各国间的航运技术合作，鼓励各国在促进海上安全，提高船舶航行效率，防控船舶对海洋污染等方面制定统一标准，并处理有关的法律问题。

些低收入国家通过有针对性的短期和小金额福利发放，为弱势群体提供一定程度的社会保障。

相反，许多国家采取的财政整顿政策加剧了就业危机和不平等问题。报告显示，在欧洲，减少公共支出的财政措施导致了贫困和社会排斥的加剧，影响到1.23亿人口，相当于欧盟人口总数的近四分之一。在暂停对社会保障体系投资的发展中国家中，数以百万计的家庭将遭受负面影响，就业岗位减少、薪酬降低，获得公共服务的机会也在下降。

数据

78亿欧元

欧盟对外经常项目顺差下滑

本报布鲁塞尔电 记者严恒元报道：欧盟统计局公布的数据显示，欧盟今年三季度对外经常项目顺差为78亿欧元，低于上个季度的212亿欧元。

统计显示，今年三季度，欧盟对外商品贸易逆差由上个季度的83亿欧元增加到222亿欧元，对外服务贸易顺差由上个季度的412亿欧元增加到470亿欧元，次要收入账户逆差由上个季度的221亿欧元增加到230亿欧元，主要收入账户顺差由上个季度的60亿欧元增加到104亿欧元。

8.1%

瑞士10月份出口创月度新高

本报日内瓦电 记者陈建报道：瑞士海关总署近日发布的最新统计数据 displays，在珠宝首饰和化工制药出口的有力拉动下，10月份瑞士出口额达到198亿瑞郎，同比名义增长8.1%，实际增长5.3%，创下月度新高。

截至10月份，瑞士今年出口总额为1745亿瑞郎，同比名义增长3.6%，实际增长2.8%；进口额1496亿瑞郎，同比名义增长1.5%，实际下降0.4%；贸易盈余249亿瑞郎。

13.1%

埃及第三季度失业率微降

本报开罗电 记者鲍显铭报道：据埃及媒体报道，埃及第三季度失业率由第二季度的13.3%下降至13.1%。

具体来看，埃及第三季度失业人口为360万人，比第二季度减少2.9万人；就业人口增加8万人，达到2700万人。

短讯

非洲发行欧洲债券增速高

本报达喀尔电 记者黄炎光报道：南非标准银行日前发表调研报告称，自今年年初以来，撒哈拉南部非洲地区各国政府及企业已发行欧洲债券149.5亿美元，其中，企业从国际债券市场筹资43.5亿美元，政府则获得106亿美元。

南非标准银行全球初级债券市场部负责人梅根·麦克唐纳表示，最近5年，撒哈拉南部非洲地区的欧洲债券市场平均每年增长34%，高于全部新兴市场21%的年均增速。从国别看，肯尼亚今年6月发行欧洲债券20亿美元，科特迪瓦7月发行7.5亿美元，南非7月发行16.7亿美元。

霍尼韦尔发布航空展望报告

本报讯 记者陈硕报道：霍尼韦尔航空航天集团日前发布年度公务航空展望报告预测，2014年至2024年间全球将交付9450架新公务机，年均增长4%，总值达2800亿美元。霍尼韦尔市场调查显示，预计今年公务机交付总值较去年增长7%—8%，交付数量小幅上扬。主要原因是价格的适度上涨以及大型公务机在公务机总交付量中的比例持续走高。

霍尼韦尔航空航天集团公务与通用航空总裁布里克·斯尔表示，运营商对中型和小型飞机的兴趣日增。预计2015年公务机交付总量将稳步上升。

铂傲推出超大尺寸高清电视

本报讯 记者宋群报道：丹麦视听品牌铂傲(B&O)近日推出85英寸BeoVision Avant超高清电视机。

B&O首席执行官Tue Manton表示，这是一款顶级的产品，就其超尺寸和创新水平来说，具有明显的竞争优势，相信可以满足市场对于非凡家庭体验产品的需求。



日前，2014年第十届“大使杯”汉语歌曲大赛在埃及开罗市中国文化中心举行。共有15名选手和3个代表队参加了个人和多人组合演唱比赛，演唱《在希望的田野上》、《中华功夫》、《我爱你中国》等歌曲。图为参赛选手在表演。

本报记者 鲍显铭摄影报道