

新能源建设成合作新亮点

# 中国企业为匈牙利经济添砖加瓦

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

## 中国企业走出去

由北京七星华电科技集团所属匈牙利格林斯乐设备制造有限公司在匈牙利建造的1.8兆瓦晶硅太阳能小型光伏电站日前成功并网发电。电站发电量虽小,但却是中资新能源企业迈入匈牙利太阳能市场的第一步。

格林斯乐设备公司总经理王春洪打开手机APP向记者介绍说,“现在坐在布达佩斯办公室里,不用到现场就能从手机上直接监测电站运行和发电情况。比如,今天天气晴朗,日照充足,手机APP上显示发电呈近乎完美的抛物线形,全天共生产电力1.04万千瓦时”。谈到太阳能产业,他说:“公司之所以能在匈牙利太阳能市场打开一扇门,一是公司从2009年开始就不断在匈牙利新能源市场上摸索;二是得益于匈牙利的新能源政策,按照欧盟2020年可再生能源占比达到20%的要求,匈牙利目前可再生能源发电比例只有10%多一点,距离2020年可再生能源达到14.65%的承诺还有不小差距,所以匈牙利政府对太阳能电站建设给予了积极支持。”

格林斯乐太阳能电站所在的万波楼塔市对电站建设非常欢迎。对于发展低碳能源,该市长玛尔塔女士说:“选择太阳能项目是万波楼塔市的一项正确决定。20世纪,万波楼塔市是匈牙利的煤炭中心之一,火力发电以及高耗能企业曾给当地带来严重污染。在煤炭开采后的废墟上建造太阳能电站,既是万波楼塔市新旧能源发展的对比,更显现出我们在节能减排方面的努力,我们欢迎这类能够带动就业并且没有任何污染和排放的环保项目。”

匈牙利国家电网为管理新能源专门设立的MAVIR公司统计数据,匈牙利2015年电力产量中,有52%来源于核电,19%为煤电,17%为天然气,可再生能源的比例只有10.49%。匈牙利可再生能源主要包括生物质能、风能、水电和太阳能,其中太阳能只占0.03%,在可再生能源中占比最低。同时,匈牙利年日照约2000小时,完全具备发展太阳能的自然条件。

MAVIR公司首席执行官凯米拉认为,



由北京七星华电科技集团在匈牙利建成和并网发电的1.8兆瓦晶硅太阳能小型光伏电站,占地3.6公顷,设计寿命25年,共安装有6666块组件,预计年发电量为198万千瓦时,每年可减少碳排放600余吨。图为工作人员在做检测。

积极发展可再生能源是应对气候变化挑战的重要部分,这种能源发展的新趋势,正在引起能源领域的根本性变革。

2015年签订的《巴黎协定》为2020年后全球应对气候变化行动作出了安排,欧盟为应对气候变化,在节能减排和促进新能源发展上作出了不小努力。近年来,以生物质能、风能、水电和太阳能为代表的可再生能源更是得到了欧盟成员国的重视,发展新能源逐步成为转变发展方式、破解资源环境制约、提升国际竞争力的方向。

目前,德、美、俄等国公司也正在积极开拓匈牙利新能源市场。匈牙利太阳能电站的装机容量从2015年起大幅增长,达到129兆瓦,之后年均装机容量增加为59兆

瓦。为此,匈牙利政府专门制定了可再生能源支持计划(KAT),规定可再生能源上网电价由KAT系统确定,并保障生产的电力全部由国家电网收购,且KAT支持政策将持续约25年。

相对于煤电站和核电站而言,太阳能电站发电能力和规模较小,但欧洲的智能电网系统很好地提供了解决方案,这为适合欧洲国家特点的小型电站发展提供了有力支持。智能电网一是可将小规模的发电单位,通过信息通信以及控制技术集成调度,根据用户的需求,自动优化配置电力资源。二是整合跨境电力供应,欧盟统一能源联盟推动成员国电力系统共享,法国和西班牙间的互通能力翻了一番,波罗的海国家已融入北欧能源市场,2017年3月份

匈牙利和斯洛伐克也达成互通协议。跨境电力整合不仅有助于平衡电价,同时更有助于能源安全和电力稳定供应。这无疑为小规模能源生产提供了强大助力。

据介绍,格林斯乐设备公司正在匈牙利筹建另一座10兆瓦的太阳能电站。中国驻匈牙利使馆商务参赞周新健说:“中国的新能源正在为匈牙利经济加力。中国是新能源使用大国,同时也是太阳能板生产大国,全球新能源的新增投资有一半以上来自中国。可见,中国在新能源领域有自己的优势。中国和匈牙利间的产能合作,在已有的化工、汽车、电信基础上,又增加了新能源。这个领域的合作,将继续为匈牙利经济‘添砖加瓦’,并将成为两国经贸合作新的亮点。”

## 访谈

日前,亚行副行长张文才在接受《经济日报》记者专访时说,中国在1986年加入亚行,31年来,双方合作密切且富有成效。作为亚太地区最大的国际开发机构,亚行始终支持中国的改革和对外开放,积极参与中国基础设施建设、城市发展、教育、卫生、金融、环境保护、农业、水资源等诸多领域的项目,特别是近年来京津冀地区的大气污染防治以及长江经济带水资源管理。

张文才表示,亚行一直认为中国是项目执行最好的国家之一,执行结果富有成效。在积极获取亚行贷款与技术援助支持的同时,作为亚行仅次于日本、美国的第三大股东,中国还向亚行提供了越来越多的资金支持,如亚洲发展基金(ADF)以及区域合作与扶贫基金提供的资金支持不断增长。在其他方面,中国同样发挥了独到作用,比如在应对全球气候变化、区域及次区域合作等领域提供公共产品,与国际社会和组织共享中国发展和治理的相关经验等。相信随着中国综合国力的不断增强,中国作为亚行重要股东国将会发挥愈发重要的作用。

张文才认为,中共十九大为未来亚行与中国深化合作指明了方向。他表示,当前亚行与中国的合作规划期是2020年,十九大提出的中国未来“两步走”战略规划为亚行在中长期开展与中国合作提供了思路,亚行需要探讨和研究如何更好地助力中国实现其发展战略。与此同时,亚行也在积极参与“一带一路”建设。

张文才指出,“一带一路”倡议由中国提出,已经得到国际社会的广泛支持和积极参与。今年5月份“一带一路”国际合作高峰论坛期间,亚行、亚投行、世行、欧洲复兴开发银行、欧投行和新开发银行6家多边开发机构与中国共同签署了合作备忘录,目前中国财政部已在同6大机构协商如何实施备忘录。我们下一步的工作重点是在国家和多边机构间加强协调,推动现有机制同“一带一路”对接。

张文才坦言,“一带一路”建设有很多项目的资金需求很大,如何提供创新型融资工具,吸引私人部门资金参与项目建设是很重要的问题。没有任何一家国际金融机构能凭一己之力满足全部市场需求,国际金融组织和相关国家间存在广阔的合作空间,各类国际组织可以充分发挥自身优势,利用专业人才、技术和资金,动员各方力量(包括私人部门)一起办大事。未来,在项目规划、资金动员、政策协调、机制对接上,亚行都能发挥重要作用。在刚刚结束的中亚区域合作机制部长级会议上,各方通过了中亚区域合作2030战略。亚行期待与各方密切合作,共同实施这一重要战略。

张文才认为,在全球化的时代,“一带一路”倡议为国际社会提供了非常广阔的合作平台,也为应对全球化挑战、推动国家间及公私部门间合作提供了更多机遇。“一带一路”倡议的实施不仅能为相关国家的经济发展注入强劲动力,也能带动全球经济更加强劲、更加包容和可持续发展。

张文才指出,当前摆在所有国家和国际组织面前的一个重要课题是如何让全球化更加包容和普惠以及管控全球化面临的风险。在“一带一路”这个合作平台上,实践和实现“五通”过程中,相关国家和人民将会从一个一个合作项目中收获实实在在的益处,共享互利合作带来的切实成果。可以说,“一带一路”建设不仅为未来全球区域合作提供了良好示范,也指明了未来全球化的路该怎么走。

# 『一带一路』为全球化指明方向

本报驻中亚记者 李逸远

## 观澜国际

近日,中国、东盟、联合国三方合作完成的首份《东盟可持续发展融资报告》在位于雅加达的东盟秘书处发布。该报告由中国—东盟合作基金资助,联合国开发计划署组织专家依据中国可持续发展融资经验撰写,是中国、东盟、联合国三方结合本地区发展实际和东盟成员国国情共同落实“2030可持续发展议程”的最新成果,也是中国智慧助力周边国家发展、推进地区一体化进程的全新展示。

中国的可持续发展成果和经验得到了全球普遍认可。中国已成为世界第二大经济体,形成了比较完整的现代经济体系和日益强大的科学技术能力,人民生活水平和劳动人口素质不断提高。诚如东盟副秘书长翁贴所言,中国在落实联合国“千年发展目标”方面取得了巨大成就,在扶贫减贫、环境保护、人力资源开发等领域及相关融资方面拥有丰富经验,值得东盟国家学习与借鉴,双方加强可持续发展合作有助建成东亚命运共同体。

# 中国智慧助东盟可持续发展

田原

不仅如此,未来中国的可持续发展之路将方向更明确、步伐更坚定。党的十九大报告明确提出中国将坚定实施可持续发展战略,将积极促进“一带一路”国际合作。这表明,中国坚定致力于早日建成富强民主文明和谐美丽的社会主义现代化强国。同时,中国的发展将为包括东盟在内的广大地区提供更大的发展机遇、更强的发展动力。东盟国家不仅可以借鉴中国可持续发展融资经验,还可与中国积极开展合作以更好整合本地区公私资源,为有效落实“2030可持续发展议程”提供稳定资金支持。

中国发展经验的推广要立足于、服务于东盟的发展实际。各国的可持续发展道路千差万别,不存在标准模式,更不存

在唯一道路。借鉴他国的成功经验,用好本国的比较优势、走自己的发展道路,这是中国发展智慧的精髓之一。这份《东盟可持续发展融资报告》全面评估了东盟十国可持续发展融资现状,提出了有针对性、切实可行的建议,还设专门章节介绍中国—东盟可持续发展特别是融资合作情况,为助力东盟突破饮用水、卫生、医疗服务、儿童教育等领域可持续发展瓶颈提供了有益思路,对加强“一带一路”倡议与《东盟互联互通总体规划2025》的对接具有重要意义,对双方共建命运共同体、共享可持续发展的未来具有积极作用。

2018年,中国与东盟将迎来建立战略合作伙伴关系15周年,也将见证中国与东盟可持续发展合作迈上新台阶。多年来,双方

各领域合作取得了丰硕成果。2016年双方贸易额达到4522亿美元,双向投资累计超过1779亿美元,中国已连续8年成为东盟第一大贸易伙伴,东盟连续6年成为中国第三大贸易伙伴,人员往来突破3800万人次。在第20次中国—东盟领导人会议上,双方国家领导人一致同意制定中国—东盟战略伙伴关系2030愿景,为未来15年关系发展作好规划。中国驻东盟大使徐步表示,中方愿本着合作共赢的精神,帮助东盟国家开展基础设施建设,提高本地区互联互通水平,促进本地区人员和贸易往来,推进工业化与产业升级。人们有理由相信,中国和东盟国家经济将在更大范围、更高层次上深度融合,双方人民将共享合作发展的更多红利。

将“南向通道”培育成稳定发展的国际贸易物流通道

# 中新互联互通建设加快推进

本报记者 冉瑞成 吴陆牧

## “一带一路”在行动

中新(重庆)战略性互联互通示范项目交通物流与航空产业领域重点项目推介会近日在重庆举行。中新互联互通项目南向通道(以下简称“南向通道”)建设和运行受到与会企业的广泛关注。

“南向通道”是在中新(重庆)战略性互联互通示范项目框架下,以重庆为运营中心,中国西部相关省市区与新加坡等东盟国家通过区域联动、国际合作共同打造、有机衔接“一带一路”的复合型国际贸易物流通道。

据了解,“南向通道”利用铁路、公路、水运、航空等多种运输方式,由重庆向南经贵州等省市,通过广西北部湾等沿海港口岸,通达新加坡及东盟主要物流节点,进而辐射南亚、中东、澳大利亚等区域;向北与中欧(渝新欧、兰州号)班列连接,利用兰渝铁路及甘肃的主要物流节点,连通中亚、

南亚、欧洲等地区。

今年2月份,在中新互联互通项目联合协调理事会第一次会议上,“南向通道”建设被正式提上议事日程。据中新(重庆)示范项目管理局局长韩宝昌介绍,“南向通道”前期重点推动两条线路:一是南向铁海联运通道,主要指从重庆铁路口岸出发,利用铁路运输方式,经广西北部湾港,海运至新加坡等东盟地区的铁海联运国际贸易物流通道。二是南向跨境公路通道,主要指从重庆南彭贸易物流基地出发,从广西、云南的陆路口岸出境到越南等东盟各国的国际贸易物流通道。

在中新两国以及沿线省区市的共同推动下,“南向通道”建设加快推进。今年4月份,渝桂两地共同组织了南向通道首趟铁海联运双向班列试运行;8月份,渝桂黔四省市区在重庆签署了合作共建中新互联互通项目“南向通道”的框架协议和关检合作备忘录;9月份,“南向通道”铁海联运常态化班列首发,实现了“班期稳定、双向对开”。

此外,重庆至东盟的南向跨境公路通

道也已经实现常态化运行。公路班车始发于重庆巴南公路物流基地,采取定点、定线、定车次、定时、定价的“五定模式”运行。在已开通的线路中,东线可抵越南河内,中线延伸至泰国曼谷。

“南向通道”的建设打通了西部地区最便捷的出海通道,有效缩短了西部地区货物的出海距离。据了解,“南向通道”自重庆到广西钦州的铁路运距比通过深圳港口缩短380多公里,比渝沪长江航运缩短1000公里。目前,重庆到钦州的铁路班列运输时间稳定在48小时以内。

“以前,公司货物都是从重庆沿长江航道运至上海港再出口海外,有了‘南向通道’之后,我们可以选择从重庆利用铁路运输到广西北部湾,再通过海运至新加坡。”重庆国际复合材料有限公司相关负责人告诉记者,相比传统的“重庆—上海—新加坡”线路,南向通道为企业货物出口东盟节约了20天左右的时间。

业内人士表示,南向通道建设有助于推动体制机制和政策创新、调动各方资源、

集聚各种要素、破解发展瓶颈,构建西部地区开发开放新格局,促进西部地区与东南亚、中亚、南亚等区域经贸往来与合作,实现“一带一路”及长江经济带在西部地区的有机连接,战略意义重大。

截至11月22日,南向铁海联运通道已经累计发行测试班列9班,常态班列18班。“南向通道”常态化运行以来,货物呈现持续增长态势。“中国外运重庆有限公司总经理周涛说,出口货物主要为汽车和摩托车零部件、机电产品、家具、食品等,进口的主要为热带水果、海产品等。”

“下一步,我们还将从完善工作机制、降低物流成本、补齐设施短板、改善营商环境、促进经贸联动等多个方面对‘南向通道’的建设运行加以优化。”韩宝昌说,将按照“政府引导、企业主导、市场运作”原则,力争用2年至3年时间,将“南向通道”培育成为运营主体有市场竞争力、货源组织有充分保障、进出口量基本平衡、多种运输方式良性互补,能够持续稳定发展的国际贸易物流通道。

## 首条直达斯洛伐克中欧班列开通



近日,在大连海关隶属大窑湾海关监管下,我国首条直达斯洛伐克的中欧班列顺利从大连港启程,并抵达目的地,首趟发运集装箱41个。该班列的开通为“一带一路”建设再创新通道,促进了太平洋西岸国家与欧洲之间的互联互通。据介绍,大窑湾海关为保障班列的顺利发出,实行“7×24小时”预约通关模式,主动对接相关企业,为企业提供专岗服务,同时启用口岸大型集装箱非侵入式检查设备,提高通关效率。

本报记者 苏大鹏 通讯员 李 进摄影报道

本版编辑 李红光