新都选址待定 巨大花费堪忧

印尼重启迁都计划引发热议

本报记者 田 原

> 最近，印尼政府突然宣布将重启迁都计划，让舆论为之一惊。尚未获大选委员会确认连任的印尼总统佐科宣布，不仅要将首都搬离爪哇岛这个印尼政治、经济、文化、人口中心，还准备将中央政府资源大举向欠发展地区倾斜

印尼首都雅加达中心地区——“大转盘”鸟瞰。 田 原摄

佐科在召集国家规划部、工程和住房部、行政和政府改革部、环境和森林部、贸易部等多部召开联席会议后表示，印尼将借鉴澳大利亚、巴西和马来西亚迁都经验，综合考虑地缘政治、自然条件、区位优势、人口分布、基建基础等因素，择优选取新都。

“早在印尼建国初期，国父苏加诺总统就曾计划迁都，我的前任苏西洛总统也曾主张迁都，只不过当时一直缺乏整体规划和可行路径。但我相信，现在我们具备了落实这一计划的条件。”佐科称。

在印尼，迁都呼声一直不绝于耳。雅加达所在的爪哇岛，是全球人口密度最大的岛屿之一，聚集了印尼2.6亿人口的57%，而且从周边和加里曼丹、苏拉威西等外岛吸纳了大量资源，导致全国区域发展严重失衡、基尼系数居高不下。下辖雅加达特区和茂物、唐格朗、贝加西、戴博克等卫星城的大雅加达地区，人口快速增长，直逼全球人口最密集城市——东京。有报道称，雅加达近10年人口数量就翻番至2000万了，如今正向3000万快速迈进，物价和房价更是迅速攀升，初具“国际准一线城市”雏形。但是，雅加达今年4月份才开通首条地铁，说明其发展颇为畸形。

除了发展不均衡问题，雅加达作为首都还存在一些弊端。首先，城市灾害频发。雅加达存在靠近火山喷发和地震带、位于多条河流交汇处、海平面高于地平面等高危因素。印尼海洋渔业部数据显示，2018年，雅加达地面下沉超过7厘米，海平面则上升了25厘米。内涝造成经济损失超过10亿美元，预计到2050年此类经济损失恐高达160亿美元。

其次，交通拥堵不堪。由于道路面积只占全市土地的6.2%，加之公共交通运力严重不足，雅加达普通市民的主要交通工具仍是摩托车。到处乱窜的摩托车导致路况颇为凶险。据印尼国家规划部测算，雅加达每年因交通拥堵造成的经济损失超过70亿美元。

再次，环境污染严重。印尼环保机构研究报告显示，雅加达全年$PM_{2.5}$指数在全球50个国家首都中排倒数第12名，市内河流90%以上因生活垃圾和污水处理不当严重污染。难怪印尼前环境部长索尼主张唯有迁都，雅加达才能摆脱路径依赖、全面重新规划、实现浴火重生。

目前，根据国家规划部提出的几个迁都选址方案：一是地质灾害较少的加里曼丹岛，佐科比较青睐巴朗嘎拉亚、巴厘巴板等位于全国地理位置中心的城市，这样可以达成他“去爪哇岛化”发展的政治理想；二是西苏拉威西省首府马姆朱，这个建议来自出生于苏拉威西岛的副总统卡拉；三是仍留在爪哇岛但将总统府及特别行政区搬离雅加达，这主要考虑占总人口多数的爪哇岛居民不希望政治和经济中心移往外岛的心理。

印尼国家规划部长班邦表示，新首都选址的宗旨是能代表“印尼心脏”这一国家身份，同时闲置土地充裕、文化氛围包容，能够带动东部发展，改善行政效率，新首都的政治定位将参照华盛顿特区模式，同时将雅加达打造成纽约这样的国际经济中心，因此诸如央行、金融服务总署、投资协调委员会等部委将留在雅加达。

工程和住房部长巴苏奇表示，如果中央政府（包括立法、司法、军队的最高机构和各国驻印尼使馆、国际组织驻印尼机构）全部搬离，新都核心职能区至少需要4万公顷土地，“考虑到总统府和各部委搬迁、配套基建和设施、随迁家属和当地居民安置等事宜，该计划如能在2020年启动，至少需要5年至10年才能完成”。

班邦认为，下一步印尼政府将就城市规划、落实路线图、资金来源和筹集方式等细节开展讨论，“目前估算需要230亿美元至330亿美元，投资主体将包括政府、国营企业和私营部门。此外，我们很欢迎外资积极参与”。

然而，反对迁都者也不在少数。雅加达特区首长阿尼斯认为，迁都也解决不了人口拥挤和交通堵塞问题，因为导致上述问题的根源不是政府活动，而是私营部门和千千万万家庭的日常生活。

反对者担心的主要原因是花费巨大。不少国会议员呼吁政府暂停迁都计划，国会已经否决了佐科要求追加可行性研究预算的请求。国会预算委员会副主席阿赫马德表示，迁都在国家预算计划中并非当务之急。印尼知名经济学家普拉瑟迪安托诺提醒，佐科执政以来上马的各类基建计划已令印尼财政捉襟见肘，私营部门对投资风险较大的长期项目一直十分谨慎，迁都这项佐科政府最为雄心勃勃的计划，在经济上是否可行仍值得商榷。

不少人仍倾向于更科学、有效地完善雅加达建设、提高市民生活水平，无须另起炉灶、从零开始。阿尼斯就表示，由于公共交通系统好、公共服务水平高，东京很好地解决了交通问题，与其花那么多钱迁都，不如把钱花在解决现实问题上。

虽然争论结果尚未明朗，但新都备选城市已开始行动起来。巴朗嘎拉亚所在的中加里曼丹省第一期已规划了300公顷至500公顷土地用于迁都事宜。该省政府秘书长法里扎尔兴奋地表示：“我们这里没有火山和地震，好山好水、资源充沛，好几个部委都来实地看过了，老百姓们时刻准备着修建新总统府。”

法国国家生产力委员会主席认为

欧元区须进一步优化财政政策

本报巴黎电 记者李鸿涛报道：法国国家生产力委员会主席菲利普·马丁日前表示，欧元区须进一步优化与协同财政政策，改变区内政策措施与外贸账户不平衡现状。

法国国家生产力委员会在最新发布的报告中详细阐述了法国生产率下降的主要原因与未来竞争力面临的主要挑战。该报告详细分析了法国与欧元区内其他国家间在服务贸易交往及经常性账户收支平衡方面的差距，指出当前法国经常性账户恶化趋势已得到初步遏制，但面临两极分化风险。一方面，尽管法国政府在削减劳动力成本方面作出了很大努力，但外贸部门仍存在较大贸易逆差，法国制造在全球市场的份额逐年缩水，充分显示出法国竞争力存在严重不足。另一方面，法国多家大型跨国企业较为活跃，并通过众多海外投资获取了可观盈利，其经常性账户余额更趋平衡，但日益显现的两极化趋势将对法国产业结构产生巨大负面影响。

据了解，欧元区内德国、荷兰等国经常账户长期处于盈余状态。随着2010年欧元区危机爆发，多个成员国面对自身融资困境，曾不得不减少各自财政赤字与国内需求，以确保经常账户平衡。这虽然使得部分国家经常账户呈现盈余状态，但仍然背负巨额外债，如西班牙等，从而埋下系列风险隐患，特别是在面对新的外部危机或内部需求增长时，将使外部融资再次承压。据统计，欧元区当前的经常账户盈余部分占区内整体GDP的3.5%，但面对区内各类财政风险，欧元区已成为全球不稳定性的重要源头，并加剧区内财政的不平衡性，也将使部分欧洲国家“脆弱的”账户盈余极易受到保护主义紧张局势的影响。

法国国家生产力委员会指出，在欧元创立之前，包括德国在内的部分高生产力国家拥有大量账户盈余，并利用内部市场机制及增加外贸出口等方式加速了盈余扩大。随着欧元区实施单一货币政策，这种市场机制无法通过汇率来调整，进而使账户失衡状态持续积累。据统计，为确保本国生产竞争力得到持续巩固，德国的经常性账户盈余已超过了GDP的7%，但这种盈余状态不可持续。有法国经济学家提醒，如果不通过提高最低工资等措施尽快促进工资与产品价格上涨，并进一步抑制刺激性财政措施，德国将持续对包括法国在内的欧元区其他国家形成挤压。同时，这种不均衡现象也显示了当前欧洲央行以需求为导向的货币政策并不具备可持续性。对此，有法国经济学家建议，经济政策必须双管齐下，即充分释放货币政策与财政政策的“组合拳”优势，尽快扭转当前区内财政政策的失衡态势。

布鲁塞尔国际葡萄酒大赛在瑞士落幕

为期3天的第26届布鲁塞尔国际葡萄酒大赛日前在瑞士艾格勒落下帷幕。来自全球46个国家和地区的9000多款葡萄酒接受品酒师的严格品鉴。中国有299款葡萄酒参与角逐。

图为工作人员在后台准备来自世界各地的参赛葡萄酒。

新华社记者 徐金泉摄

首届南非中资企业招聘会举行

中资企业成南非学子就业新选择

本报比勒陀利亚电 记者蔡淳报道：首届南非中资企业招聘会日前在约翰内斯堡埃库尔胡莱尼西部学院博克斯堡校区举行，近40家中资企业与南非莘莘学子“面对面”，招揽南非优秀人才。

据了解，本次招聘会由南非高等教育培训部工业培训署、在南中资企业经贸协会以及中国文化和国际教育交流中心共同主办，招聘会共提供超过200个就业岗位。

中国驻南非大使林松添表示，此次活动为赴华学成归来和在当地参加孔子学院学习的南非学生就业搭建了良好平台，对促进南非青年就业和中南友好具有重要意义，是一次非常好的尝试。林松添表示，中国驻南非使馆将继续鼓励和支持中国企业举办更多、规模更大的招聘会。

南非高等教育培训部负责人伦卡赞赏中方专门举办面向南非学生的大规模招聘会，称赞中国政府和企业帮助南非培训了大量专业技能人才，创造了大量就业机会，有力促进了南经济社会发展。伦卡同时呼吁南非学习和借鉴中方在职业技术培训教育方面的成功经验和有益做法，并希望南非青年学生抓住机遇，向中国企业和同事学习，不断提高自身能力，为迎接第四次工业革命做好充分准备。

刚刚过完28岁生日的姆邦格尼·西特霍勒对面试官介绍说，“我有高中毕业证书，还有高等教育培训部颁发的电工资格证，在很多公司实习过。更重要的是，我曾经在中国江苏省的一家光伏能源企业实习过，在那里我是一名实习电工”。在中国企业实习的经历让他学到了很多东西，他希望能找到一份适合自己的工作，发挥自己的专业特长。

当天来到招聘现场的共有1000多名南非学生，其中有从中国学成回国的南非学生、即将派出的南非留学实习学生以及中国政府奖学金获得者等。

招聘会现场人头攒动。 蔡 淳摄

共同致信欧盟 效仿空客模式

德法拟联手进军电动车电池行业

本报驻柏林记者 谢 飞

一线观察

近日，德国与法国两国经济部共同致信欧盟，建议成立联营企业，并由两国政府联合资助，进军电动车电池产业。据悉，德法两国希望由法国标致雪铁龙集团在德国的子公司欧宝集团以及法国道达尔集团旗下电池制造企业帅福得集团共同成立联营企业，并由两国政府出资17亿欧元予以补贴。德国经济部发言人表示，目前两国经济部正在等待欧委会的相关批复，但并未提及具体补贴金额。

近来，德国经济部以及部长阿特迈尔本人多次表达了对欧洲应尽快形成自身电动车电池产能的愿望和诉求。目前，欧洲汽车企业主要依靠来自亚洲厂家的电池产品。去年，中国宁德时代在德国建立了德国第一家电动车电池工厂，这在某种程度上也是促使德国尽快发展自有电动车电池产业的重要因素。

日前，德国经济部国务秘书福斯在布鲁塞尔参加关于欧洲电动车电池项目相关会议时向欧盟委员会表示，欧盟的当务之急是选择一个好项目并尽快加以实施。她表示，高质量的电池技术对于电动汽车、家庭、工业及新能源存储等行业具有重要意义。为了能够使欧洲在未来竞争中保持领先地位，创造更多就业岗位并保持高水平的生活质量，德国和欧洲急需着手电池技术创新与生产。

福斯还表示，德国经济部已经准备拿出10亿欧元补贴从事电动车电池技术研发与生产的企业。目前，已有超过30家德国企业向德国经济部提出了补贴申请。下一步德国将与欧盟其他成员国合作，共同在欧盟层面推动电动车电池项目。

行业专家分析认为，当前德国在布局新能源汽车产业方面有明显加速趋势。一方面，德国各大车企陷入“尾气门”丑闻，传统能源汽车面临的环保压力不断增大，成为德国汽车工业疲于应付的沉重负担。另一方面，来自美国和中国在新能源汽车方面的竞争压力不断增大。特别是当前电动车电池作为新能源汽车关键环节，欧洲仍主要依靠亚洲供货商提供产品。这种依赖亚洲供货商的局面十分不利于欧洲大力发展电动车产业。

不久前，德国博世集团与瑞典Powercell共同宣布，联手开发电动车燃料电池技术，也凸显德国希望在新能源汽车技术方面多路出击，以占据市场主动。专家认为，近两年来，德国政府将人工智能、智能驾驶、新能源汽车等行业列为未来德国提升国家竞争力的重点领域。此外，阿特迈尔对电动车电池项目也相当积极。早在2017年下半年，阿特迈尔就曾表示，希望效仿当年空客集团的“发家史”模式，多国共同组建，在欧盟层面形成合力，推动电动车电池产业发展。

本版编辑 徐 胥