经济日报 ECONOMIC DAILY

海外机构高度评价中国经济三季报——

# 中国经济将保持稳健复苏态势

经济日报·中国经济网记者 蒋华栋

海外看中国

中国第三季度经济增速引发了海外各大投资机构高度关注。相关机构认为，中国政府在多领域采取的有效政策推动了中国经济实现强势复苏，中国经济成为新冠肺炎疫情冲击下全球经济的“一抹亮色”；鉴于中国经济增速基础广泛，年内中国还将保持稳健复苏态势。

图为在立陶宛首都维尔纽斯，中欧班列（渝新欧）“中国邮政号”在卸货。 （新华社发）

## 增长势头强劲

荷兰银行高级经济学家阿里扬·戴克胡伊岑表示，虽然三季度经济数据稍微低于预期，但中国经济已经明显从年初的疫情冲击中率先走出来。值得关注的是，如果二季度经济增速存在一季度数据下滑基数效应，那么三季度的亮眼数据表明，中国经济复苏动力强劲并将继续保持强劲增长势头。中国是荷兰银行预期的关键经济体中唯一一个能够实现正增长的国家，年度增速可能维持在2%左右。这与美国和欧元区经济分别萎缩5%和7.5%的预期形成了鲜明对比。

星展银行也在相关报告中就中国与其他主要经济体经济复苏路径的差异作了对比。星展银行对比中美经济复苏路径后认为，虽然中美两国经济都处于复苏周期，但两者的复苏路径明显不同。中国增长主要基于工业生产和出口，国内消费仍有进一步增长潜力。美国复苏则主要基于零售数据反弹，工业产出相对滞后。预计中国经济将在年内出现2%的增长，而美国即使在财政和货币政策强刺激下仍然会出现4%左右的萎缩。两者复苏路径差异根源在于疫情管控的成败。

## 疫情防控得力

对于中国经济快速摆脱疫情冲击脱颖而出的原因，荷兰银行认为成功快速地控制疫情是关键。这是有效管控政策、社会治理模式以及发达基础设施等因素综合作用的结果。中国政府拥有更多的医疗物资储备、更完善的处置计划和社区管理模式。中国此前应对大规模疫情的成功经验也发挥了重要作用。中国虽然后期也有零星病例出现，但总体将受影响范围控制在了非常小的规模内。因此，尽管疫情对于部分地区产生了一定影响，却并未撼动中国整体宏观经济复苏态势。

荷兰银行还表示，中国经济脱颖而出的另外一个原因是政府经济政策有效、精准。在西方经济体中，多数经济刺激政策集中于需求侧，中国政府将刺激政策集中于供给侧。这使得中国相比其他国家更快恢复了对全球市场的供给能力。在全球疫情蔓延造成居家办公设备和医疗产品需求激增情况下，中国供给能力快速重启对于经济快速复苏的贡献巨大。

## 反弹还将延续

中国经济复苏势头的可持续性也成为各方关注焦点。基于三季度经济数据，各方认为中国经济复苏基础更为广泛。星展银行发布报告表示，中国三季度GDP增速达到4.9%的水平，表明在其他国家仍力争从疫情冲击中恢复之际，中国已经进一步摆脱疫情的负面冲击。值得关注的是，中国第二产业和第三产业都出现了不断稳固复苏的态势。炼油、钢铁等部门的前瞻数据表明，第二产业将持续恢复，同时第二产业中的中小企业恢复情况也令人鼓舞，中小企业PMI自6月份以来首次升入扩张区间。第三产业高频数据显示，经济正常化的进程还将持续。尤其是中国“十一”黄金周数据显示，随着疫情管控态势好转、劳动力市场改善，未来中国国内消费复苏也将进一步延续。

有分析认为，相比工业产出和出口对三季度经济数据的积极影响，中国国内消费的贡献稍弱。今年以来，居民消费增长乏力，落后于整体经济增速。但是，随着疫情逐步得到控制，对于出行的管制逐渐放宽，同时消费者信心也在好转。中国经济已经走出了一季度的谷底，居民收入增长也在加快。

基于“十一”黄金周数据，摩根大通私人银行认为，目前一些初步数据显示，不论国内旅游还是可选消费都有明显反弹。虽然各地还存在一定程度的人流管制，但强劲反弹的数据显示，消费者信心已经在好转。随着经济全面好转，居民消费增速会从当下的4%在年底上升到6%。工业和服务业之间的剪刀差会进一步缩小。

瑞银财富管理投资总监办公室认为，中国经济快速复苏为全球其他经济体设立了令人鼓舞的标杆。中国经济持续反弹在第三季度明显且基础更为广泛。尽管三季度的零售消费数据仍然有一定不足，但“十一”黄金周数据显示中国消费者的消费信心正在不断提升。

正是基于上述积极数据，各方对中国年内经济持续强势反弹表示乐观。花旗财富管理表示，中国经济增速已经重回正增长区间，9月份工业及消费增速双双升至年内高点，预计第四季度GDP不改继续回暖势头。对比世界其他地区，年内中国经济领先全球已成定局。花旗预计中国第四季度GDP或同比增长2.4%，全年中国GDP或同比增长2.1%。

国际劳工组织报告称

# 疫情严重打击亚太服装业供应链

**本报日内瓦电** 记者杨海泉报道：国际劳工组织（ILO）当地时间21日发布题为《供应链连锁反应：新冠肺炎疫情如何影响亚太地区服装业》的研究报告。报告详细介绍了新冠肺炎疫情对亚太地区10个主要服装生产国服装供应链、相关工厂及其工人的影响。

报告指出，新冠肺炎疫情严重打击了亚太地区的服装行业，其主要出口市场零售额直线下降，影响了整个供应链上的企业和工人。疫情暴发以来，消费需求骤降、封锁措施以及原材料进口中断等对亚太地区服装业造成了重大影响。亚太地区10个主要服装制造国孟加拉国、柬埔寨、中国、印度、印度尼西亚、缅甸、巴基斯坦、菲律宾、斯里兰卡和越南受影响最为明显。对亚太地区服装的主要出口市场而言，自亚洲服装生产国的进口在2020年上半年下降约70%。截至2020年9月份，在亚太地区服装供应链中，几乎一半工作岗位依赖于那些采取最严格禁售措施国家消费者的服装需求，但这些国家的服装零售额在疫情期间大幅下降。

报告称，2019年亚太地区约有6500万服装行业工人，占全球服装行业工人总数的75%。尽管亚太地区各国政府积极应对疫情，但该地区数千家服装工厂暂时或无限期关闭，工人下岗和被解雇现象大幅增加，而且重新开工的工厂只召回了部分老员工，甚至减少了雇工。此外，研究显示，占亚太地区服装业工人大多数的妇女受到新冠肺炎疫情影响更为突出，这一现象加剧了收入及分配、工作量等方面的不平等。国际劳工组织劳动经济学家表示，在2020年第二季度仍保有工作的服装业工人中，收入下降和工资发放延迟现象很常见。

对此，国际劳工组织官员表示，新冠肺炎疫情对服装行业的各个层面都产生了巨大影响。为挽救服装业，至关重要的是各国政府、企业、雇主、工人和其他利益攸关方需共同努力，改善疫情对服装业带来的严峻环境，帮助服装业打造一个更加以人为本的未来。报告指出，完善和加强社会对话机制有助于加强疫情应对。报告呼吁亚太地区各国在国家和部门一级开展更具包容性和更有实际意义的社会对话。报告还建议政府等各方应继续支持企业扩大对工人特别是女性工人的社会保障。

# 华为在匈牙利投资达十五亿美元

**本报布达佩斯电** 记者翟朝辉报道：日前，中国华为公司在布达佩斯与匈牙利各界共同举办华为匈牙利子公司运营15周年和华为欧洲运营20周年庆典。华为重申了“在匈牙利，为匈牙利；在欧洲，为欧洲”的战略，并表示将继续致力于本地创新，成为最具创新能力的本地高科技公司、负责任的企业公民，助力匈牙利经济实现数字化转型。

华为匈牙利子公司首席执行官蔡凌宇在仪式上说，过去15年，华为在匈牙利共投资了15亿美元，直接或间接创造了约2400个工作岗位。过去5年，华为在当地的采购达到2.46亿美元，对当地的税收贡献达2.77亿美元。华为如今为匈牙利80%以上人口的日常通信提供解决方案和支撑。

匈牙利外交与对外经济部长西亚尔托在仪式上表示，自2013年以来，华为公司一直是匈牙利的战略伙伴，对匈牙利经济和信息通信技术发展助力良多，感谢华为公司为匈牙利抗疫斗争所作的贡献。

中国驻匈牙利大使馆临时代办刘波表示，匈牙利政府为中资企业提供了公平、公正的经商环境，越来越多的中资企业来匈牙利投资兴业。在当天举行的仪式上，华为宣布已在布达佩斯成立了一家新的研发中心，聚焦人工智能、图像处理、流媒体和超大规模分布式系统等领域。

环球动态

# 世卫组织将在雅典新设欧洲办公室

**本报雅典电** 记者曲俊澎报道：日前，希腊卫生部长基基利亚斯与世界卫生组织欧洲区域主任汉斯·克卢格在丹麦哥本哈根举行会晤，宣布世卫组织将在雅典新开设一个欧洲办公室，以满足欧洲国家在卫生防疫等方面的新需求。新办公室将主要聚焦为患者在医疗保健和安全等方面提供技术援助和支持，预计将在未来几个月内投入使用并至少运营5年。

世卫组织表示，在应对新冠肺炎疫情大流行方面，希腊已经成为成功应对挑战的典范，表现出强大的应变能力。基基利亚斯感谢世卫组织能够选择希腊作为新办公室的所在地，他认为在希腊新开设办公室是世卫组织对希腊政府在应对新冠肺炎疫情全球大流行方面取得成绩的认可，是对希腊颁发的“健康勋章”，希腊正在升级为泛欧洲卫生枢纽。他强调，将继续推进希腊卫生领域的改革，目前希腊已经在公共卫生领域推动了一系列重要改革，例如成功实施了《禁烟法》，颁布法律成立国家卫生质量保障组织等。

世经述评

# 美国“高铁梦”靠谱吗？

□ 关晋勇

近期美国高铁建设频频有消息传来，但对于听惯了要大建高铁消息的美国人来说，或许这仍然是一场空。人口密度、征地费用和程序、党派政治、文化因素等特殊国情成为制约美国高铁建设的重要障碍。

近期，一向拖沓的美国高铁建设频频有消息传来。

9月底，美国联邦政府批准了得克萨斯州达拉斯和休斯敦两市之间的高铁建设，预计2021年开建、2027年建成。这条线路总长240英里，被很多媒体称为“美国首条高铁线路”。10月中旬，日立公司旗下日立铁路STS美国公司宣称，从旧金山湾区快速交通管理局接到了总额达7.98亿美元（约合53.5亿元人民币）的列车控制系统更新项目订单，将负责为旧金山湾区运行的高速铁路设计、构建和安装基于通信的列车运行控制系统。

美国要迎来自己的高铁网络了吗？对于听惯了要大建高铁消息的美国人来说，这很可能又是竹篮打水一场空。

就拿加利福尼亚州来说，类似的事件曾经发生在2008年，当时加州人欢欣鼓舞，计划在旧金山和洛杉矶之间修建一条高铁，却因资金、具体路线走向和征地等问题，一直拖延到了7年后的2015年才举行开工典礼。随后到了2019年2月份，加州决定将全程约520英里的高铁线路缩短至约120英里，令人大跌眼镜。目前，受新冠肺炎疫情拖累，建成通车估计又要进一步延后。

其实，自上世纪60年代日本开建新干线开始，美国就不时传出要铺设高铁线路的消息，但最终都不了了之。尽管在2011年国情咨文演说中，美国前总统奥巴马明确提出美国的“高铁梦”：“在未来25年里，我们要让80%的美国人坐上高铁。”尽管很多到欧洲、中国和日本旅游回来的美国人都要惊叹这些国家高铁的快速和便捷，但几乎很少有人对美国建设高铁持乐观态度。很多人觉得美国国情与高铁网络不兼容。

人口密度难以同其他发达国家相比，是美国建设高铁网络的重要障碍。与欧洲、中国、日本密集人口带来的大城市群不同，美国只在西海岸的加州、北部五大湖区的芝加哥、东北部的华盛顿—纽约—波士顿、东南部的佛罗里达和南部的得克萨斯有一些人口相对密集的大城市群，其余2亿多人分散在美国广大的国土上。因此，即使美国建成高铁网，利用率也难以像欧洲、中国、日本那样高。

制约美国推广高铁建设的另一个障碍在于，征地价格高昂、法律程序繁琐。现行的高铁技术要求高铁线路比较直，这意味着要征收高铁沿线大量土地，这在美国是难以承受的谈判过程。相关区域土地的主人会提出千奇百怪的要求和价格预期，持续的诉讼和谈判、无尽的游说和附带交易，会使征收土地成为一个漫长的煎熬。加利福尼亚州那条严重缩水的高铁线路就是典型案例。

与其他国家不同的是，美国的党派政治对高铁建设也造成了困扰。民主党的奥巴马政府提出建设世界级高铁网，这主要有利于居住在城市的居民，一般认为这些城市居民主要把选票投给民主党，共和党政府往往不大情愿增加开支为对手的选民造福。因此，无论是联邦政府层面还是州一级政府，当民主党执政批准建设高铁计划后，共和党上台往往将上任政府的高铁计划搁置一边，或者把资金挪为他用。比如，2010年11月份，新当选的威斯康星州州长斯科特·沃克就呼吁将用于麦迪逊至密尔沃基线路的8.1亿美元专款用于改善该州的公路。当他得知目标无法实现时，便拒绝了这笔钱，于是该州高铁计划被搁置了。

令人难以置信的是，文化因素也是制约美国高铁发展的因素。美国被称作汽车轮子上的国家，高速公路遍布全国。一些美国人将这一基础设施催生出来的汽车文化与美国推崇的个人主义相捆绑，他们认为汽车文化意味着自由，是个人主义的标志，铁路文化意味着恪守统一规定，是集体主义的象征，为了“捍卫”美国文化，要推崇汽车文化，抵制高速铁路。

有研究指出，如果建设高速公路，美国政府花在每位驾驶人身上的开支大约在1美分到4美分之间；如果建设常规铁路，美国政府则要在每位火车乘客身上投入13美分。美国现有铁路确实不赚钱，即使是利用率最高的华盛顿—纽约—波士顿线路，票款占运营开支的比例也仅仅在60%左右。在佛罗里达中部，这一比例仅为6%。相比之下，高铁的投入产出比更是不可想象。一些专家认为，修建高铁太过昂贵，不如拿这些拨款去修复常规铁路，一些共和党执政的州政府实践了这一主张，效果不错。如此一来，当地民众距离实现“高铁梦”自然越来越远。

# 日本9月份出口额同比下降4.9%

**本报东京电** 记者苏海河报道：日本财务省日前公布的贸易统计速报显示，9月份出口额为6.0551万亿日元，同比下降4.9%。由于对华出口持续增长，以及对美出口时隔13个月首次转正，使出口降幅相较8月份的14.8%大幅收窄。同时，受新冠肺炎疫情影响，4月份至9月份的上半个经济年度出口额同比下降19.2%，这是次贷危机后日本出现的最大降幅。

自3月份新冠肺炎疫情在日本全面暴发后，出口额持续下降。6个月后跌幅开始收窄。其中，对美国出口1.1952万亿日元，同比增长0.7%，主要是对美汽车出口同比增长了19.1%，14个月来首次出现正增长，带动了日本对美出口额提升。同时，对华出口1.3416万亿日元，同比增长14%，实现了3个月连续增长，且创下2018年1月份以来最大增幅，显示中国仍是日本最大出口市场。统计表明，铜、半导体制造及汽车带动了对华出口增加。

日本媒体指出，半年期日本出口额如此下降，是继上世纪80年代《广场协议》后日元升值、美国次贷危机以来历史上第3次出口额骤降。

本版编辑 徐胥 原洋