



意大利经济翘首盼复苏

本报驻雅典记者 曲俊澎

“受经济增长乏力叠加疫情影响，意大利经济亟需强有力的政策支撑，否则很有可能陷入“L”形衰退。为此，新上任的意大利总理、曾在欧洲主权债务危机中拯救欧元免于崩溃的“救星”德拉吉，一方面引入外部资金，为经济“输血”；另一方面加快推动改革，从内部着手为“肌体”“治病”。目前来看，德拉吉自身的影响力将带来不小的正面影响，不过就执政本身而言，尚有不少细节需要讨论、不少关系需要捋顺，意大利经济复苏任重道远。”

当地时间2月13日，由无党派人士马里奥·德拉吉担任总理的新一届意大利政府宣誓就职，标志着动荡近一个月的意大利政局终于平稳。这将为意大利应对新冠肺炎疫情和经济复苏奠定稳定的政治基础。

新一届政府内阁共有23位部长，其中8位为技术官僚，其余15位分别来自五星运动、民主党、联盟党、力量党等党派。上届政府的外交部长、内政部长、国防部长和卫生部长留任原职，意大利央行高级副行长达尼埃莱·弗朗哥担任经济和财政部长。

德拉吉上任后即表示，抗击新冠肺炎疫情和重启经济增长是新政府的两大优先事项。然而，二者都不是简单的事，尤其是后者堪称新政府面临的巨大挑战。

意大利新冠肺炎疫情形势非常严峻。意大利新冠肺炎累计确诊病例超300万，累计死亡人数超10万，且感染病例呈年轻化趋势。根据意大利高等卫生研究院统计，意大利18岁以下人群感染病例比例由去年6月的2.3%激增至今今年1月底的17.5%。再加上新冠病毒的迅速传播，新冠疫情防控形势不容乐观。

同时，意大利经济增长长期萎靡乏力。根据欧盟委员会冬季经济预测，2020年意大利经

济萎缩8.8%，衰退幅度位列欧元区第四位。这也是意大利自二战以来最严重的经济衰退。即便是在疫情暴发前的2019年，意大利经济增长率也只有0.3%，在欧盟排名倒数第一。近20年以来，意大利经济增长表现最好的年份是2017年，增长1.7%，并且2007年至2016年的GDP年平均增长率为负数。除此之外，意大利债务水平已经达到GDP的154%，在欧盟中仅次于希腊排名第二，偿债成本将占未来意大利预算的相当一部分。

新冠肺炎疫情令本就增长乏力的意大利经济“雪上加霜”。根据意大利农业联合会的报告，为应对疫情采取的防控措施给整个意大利农产品消费带来了极大冲击，总价值约115亿欧元的葡萄酒和食品等面临积压。2020年，意大利食品消费量已降至10年来最低水平，餐饮业营业额也减少了48%。

自欧洲主权债务危机以来，意大利经济便步履维艰。内需不振、投资不足、出口受挫、债务高企、财政空间有限、中小企业抗风险能力较差、劳动力市场缺乏灵活性、公共机构改革缓慢等一系列问题导致意大利经济复苏缺乏足够动能。从全要素生产率(TFP)来看，德国和西班牙的TFP已经恢复，法国的数据也有所改善，可

意大利始终保持在低位。以2019年为例，意大利GDP增长0.3%，其中第一产业拉动-0.04个百分点，第二产业拉动0.04个百分点，第三产业拉动0.3个百分点，第三产业是拉动意大利经济增长的关键。不过，疫情发生后，意大利成为欧洲最先采取措施全面封锁的国家，第三产业受到的冲击也最为严重。

相关分析人士认为，目前，意大利经济亟需强有力的财政货币和结构性改革政策，为经济“输血”“治病”，否则很有可能陷入“L”形衰退。

值此关键时刻，德拉吉临危受命。市场预期，他能够像2012年拯救欧元时一样，再次创造奇迹。

2012年，这位欧洲央行前行长承诺，将“不惜一切代价”拯救欧元免于崩溃。这一承诺成为当时欧债危机的转折点。德拉吉大胆推行一系列货币宽松政策，不仅救欧元于水火之中，更赢得了国际社会的信任与赞誉。

正因为如此，德拉吉得到了从欧盟到本国政党的广泛支持，也成功塑造了经济“救世主”的个人英雄形象。分析人士表示，德拉吉在意大利和整个欧洲都广受尊敬，与亲欧派、传统欧洲领导人都保持了较好的关系，其上台后将得到欧盟的大力支持。欧盟委员会主席冯德莱恩在社交媒体上对德拉吉就任表示祝贺，并表示期待与他合作共同复兴意大利和欧盟经济。在本国政坛，除意大利右翼兄弟会外，德拉吉几乎得到了各个党派的一致支持，观察家们也对德拉吉内阁中来自各阶层的技术官僚和政治家的“健康”组合充满期待。德拉吉本人的影响力和可信度将在一定程度上提升欧

盟和国际投资者对意大利经济复苏的信心。

除此之外，德拉吉从外部引入资金为本国经济“输血”的能力极其强大。比如，这一次，意大利总计将从欧盟获得超过2000亿欧元的复苏资金，包括820亿欧元的无偿赠款和1270亿欧元的低息贷款。同时，随着欧盟财政政策逐步放宽以及欧洲央行大规模购债，德拉吉领导的新政府将受益于低借贷成本，这也给德拉吉留下了很大的回旋余地。

从内部来看，德拉吉亟需进行结构性改革为本国经济“治病”。正如德拉吉在议会讲话中所言，他将坚定支持欧洲一体化，并对包括税收、民事司法等制度在内的公共行政结构进行彻底改革，并努力减少官僚机构，精简税收制度。同时，合理利用研发、教育、培训、监管、补贴、税收等，推动经济向数字化、生态化和科技化转型。此外，意大利还将继续完善修改总额超过3000亿欧元的国家复苏计划草案，并聚焦卫生、就业、贸易、教育和环保5个重点议题。

不过，德拉吉依旧面临不少隐忧。虽说他已经得到意大利各大政党的广泛支持，但如何有效协调政府内部各党派的意见仍是一个难题，前总理孔特的辞职就是前车之鉴。正如欧洲经济学家雷兹兹所言，即便优先事项得到支持，细节上仍有大量内容需要斡旋，意大利政府仍存很大“内斗风险”。

题图 一名戴着口罩的女子走在意大利首都罗马街头(1月27日摄)。新华社记者 程婷婷摄

格兰富中国区总裁马克漫：

关注中西部地区 深入三四线城市

本报记者 袁勇



丹麦格兰富集团中国区总裁马克漫(John Markmann)日前接受记者采访时表示，作为一家致力于深耕中国市场的丹麦企业，格兰富十分关注“十四五”规划和2035年远景目标纲要。

“我们一直看好中国市场的长期发展潜力，‘十四五’规划和2035年远景目标纲要更使我们坚定了这一看法。”马克漫说。

格兰富是全球领先的水泵及解决方案供应商。在中国，其产品和解决方案广泛应用于工业、建筑、水务等多个领域。马克漫表示，数据中心、医疗机构、各地轨道及交通枢纽建设都是格兰富商业建筑业务关注的重点领域。规划纲要提出加强工业互联网平台和数字化转型促进中心建设、推进城市轨道交通发展等具体规划，将给格兰富商业建筑业务带来重要的市场机遇。

今年1月起，上海正式成为格兰富商业建筑业务部门的全球总部。马克漫表示，中国商业建筑市场的广阔前景、中国不断优化的营商环境以及中国数字经济的巨大潜力，都是格兰富作出这一决策的重要原因。

“规划纲要为中国实现碳达峰、碳中和进一步指明了方向。”马克漫表示，种种举措将落实为巨大的市场机会，格兰富将通过先进的水资源解决方案为中国加快实现碳排放目标作出贡献。

以新能源汽车等绿色产业为例。马克漫说：“格兰富工业事业部去年在全球范围内成立了移动业务团队，专注为全球汽车、火车、飞机和船舶制造商提供可持续、智能化的水泵和水技术解决方案。中国新能源汽车市场连续多年呈现持续增长态势，中国毫无疑问是格兰富该项业务的第一大重点市场。”

谈及格兰富在中国市场的规划，马克漫表示，格兰富将一如既往地深耕中国，在建筑、工业、水务等领域抓住机遇，发展重点细分市场，走向中西部地区，深入三四线城市。同时，更加注重中国本地研发和生产，面向中国消费者和客户打造定制化产品，利用中国不断优化的知识产权保护体系，加强在中国的知识产权和品牌保护工作。此外，格兰富还将不断加强本地人才的培养，招募优秀的中国应届毕业生进入格兰富全球管培生项目。

展望“十四五”发现新机遇 跨国公司高管系列谈

“债务陷阱论”不真实也不公正

孙昌岳

“债务国的大多数债务都来自多边金融机构和发达国家的商业债权人。因此，发展中国家的债务问题，不仅仅是经济金融问题，更是长期不公正、不合理的国际经济秩序的产物。正是由于‘一带一路’让发展中国家有了更多选择，一些别有用心的人担心自身利益受损，影响力受挫，于是有意进行无底线诬陷、炒作，其用心不可谓不毒也。”

关于“一带一路”，不时会冒出一些混淆是非的抹黑之词。近来，某些美西方政客、媒体再次诬称中国诱使相关发展中国家贷款建设大型基础设施，让贷款国落入巨额“债务陷阱”。这种论调打着公正的旗号，裹着专业的外衣，实则罔顾事实、颠倒黑白。

“债务陷阱论”往往标榜“经济专业性”“客观公正性”，并由所谓的经济专业机构编造，媒体炒作造势加持。但只要仔细分析就会发现，内容不符合事实，逻辑也站不住脚。

以黑山南北高速公路项目为例，西方媒体声称该项目导致黑山共和国债务占GDP比重超过80%。事实是，这是该国自2006年独立以来首条高速公路，建成后并将并入国际公路网，连接中欧多个国家，对带动黑山及周边地区经济发展具有极其重要的意义。同时，这也是其加入欧盟的一块重要“敲门砖”。对黑山而言，这条公路无论是社会效益还是经济效益都很大，建设势在必行。算算“经济账”，不难看出中国提供了最优方案。从债务来看，黑山南北高速公路项目贷款利率仅为2%，还款时间为20年，宽限期6年，条件十分宽松。即便以欧盟的计算方式，以债务对GDP的占比来计算，黑山目前的债务也远低于欧元区国家的负债水平。如欧盟统计局最新数据显示，2020年第三季度末，欧元区政府债务占GDP比重为97.3%，其中比例最高的希腊为199.9%，远高于黑山债务压力

最大时的数据。

是非自有曲直，公道自在人心。迄今为止，没有任何一个“一带一路”合作伙伴国家认可所谓“债务陷阱”的说法。截至目前，中国与171个国家和国际组织签署了205份共建“一带一路”合作文件。如果说这是“陷阱”，那么为何这么多国家心甘情愿“陷”进去呢？数据最有说服力。世界银行报告显示，“一带一路”交通基础设施项目为相关经济体带来了3.35%的GDP增长；“一带一路”倡议的相关投资能使760万人口摆脱极度贫困，使3200万人口摆脱中度贫困。

从本质上讲，发展中国家的债务问题，不仅是经济金融问题，更是长期不公正、不合理的国际经济秩序的产物。一些发达国家常常借此向发展中国家转移危机。从债务国的债务结构看，大多数债务都来自多边金融机构和发达国家的商业债权人。如今，“一带一路”让发展中国家有了更多选择，一些人大炒子虚乌有的“债务陷阱”，无非是担心自身利益受损，影响力受挫。

从黑山高速公路到亚吉、蒙内铁路建设，从瓜达尔港到多哈雷港、巴加莫约港，7年来，“一带一路”建设行稳致远，中国在“一带一路”相关国家建设的合作区累计投资350亿美元，上缴东道国税费超过30亿美元，为当地创造就业岗位33万个，充分展现了全球经济治理新格局的中国担当。

事实摆在眼前，一些西方政客和媒体应倾听国际社会声音，客观看待“一带一路”建设，用实际行动为人类和平发展添砖加瓦。

中国企业承建并运营的亚吉铁路：

客货运输忙 淡季营收旺

本报驻比勒陀利亚记者 田士达



图为满载进口集装箱的亚吉铁路货运列车。(企业供图)

春回大地，“非洲屋脊”埃塞俄比亚高原上生机勃勃，一辆辆客货列车从亚吉铁路疾驰而过，往返于埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴和邻国吉布提的港口。

亚吉铁路是非洲第一条跨国电气化铁路，由中国中铁旗下中铁二局和中国土木工程集团有限公司联合承建并运营。

“埃塞俄比亚是内陆国家。亚吉铁路为其打通了出海铁路通道，有力带动了沿线地区发展，

因而被当地人称为‘繁荣之路’。”亚吉铁路运维公司执行总经理彭丹阳告诉记者，每年年初是亚吉铁路运营的淡季，但今年年初运营收入逆势增长。统计显示，今年1月亚吉铁路营收同比提升65%，2月同比提升71%，创下自2018年商业运营以来单月营收的最高纪录。

亚吉铁路淡季运营越来越“旺”，与运维公司的努力分不开。

客运方面，亚吉铁路1月27日恢复客运。公

司为此做了大量准备，包括制定了周密的上岗作业防疫流程，为返岗复工的全体乘务人员、站务人员进行核酸检测，配备全套防疫物品等。

在此基础上，亚吉铁路依然努力提升客运服务质量。埃塞俄比亚政府要求旅客车厢载客量减半，但当地民众乘车需求旺盛，部分时段“一票难求”。为此，公司两度增加客车编组，尽力满足当地民众出行需求。

货运方面，亚吉铁路在疫情期间始终保持货物运输畅通，将超过150万吨生活必需品、防疫物资、工业原料等源源不断地从吉布提运到埃塞俄比亚，成为名副其实的“运输生命线”“民生保障线”。今年以来，亚吉铁路进一步加强运输管理，提升货运能力。公司及时分析货源供给、车流组织等情况，掌握每车货物装卸进度，不断挖掘铁路运输潜力，提高运输效率。

为保障亚吉铁路等“一带一路”重大合作项目安全运营，3月6日，中国驻埃塞俄比亚大使馆与埃塞俄比亚联邦警察总署签署谅解备忘录，双方将建立安全保障合作机制，加强项目安保的沟通协调，为两国经贸合作创造安全稳定的环境。中方还向埃塞方捐赠了一批安检设备，用于亚吉铁路客运安保，推动亚吉铁路安全、可持续运营。

彭丹阳告诉记者，下一步，亚吉铁路将围绕“保安全、保稳定、保服务、增运量”的总体目标，秉承“积极进取、协同攻坚、合作共赢”的亚吉精神，在当前良好开局的基础上继续努力，让高质量共建“一带一路”的成果惠及更多当地人民，为当地经济社会发展作出实实在在的贡献。