

南北国际经济观察 大伤害世界经济 澜湄流域国家合作基础深厚

上周,多家国际机构和组织不约而同发出警告,由于新冠肺炎疫情蔓延和应对乏力,大多数发展中国家经济前景依然严峻。全球不均衡复苏正导致南北差距进一步扩大,这对世界经济的长期伤害较疫情有过之而无不及。

10月13日,世界银行行长马尔帕斯表示,新冠肺炎疫情已使近1亿人陷入极端贫困,导致全球各地在减贫方面倒退数年甚至数十年。10月14日,国际货币基金组织(IMF)决策机构国际货币与金融委员会发表公报,呼吁加快新冠疫苗普及,遏制疫情蔓延,阻止全球经济复苏分化趋势。10月17日,联合国秘书长古特雷斯在国际消除贫困日致辞时表示,新冠肺炎疫情对经济和社会造成严重破坏,复苏不均衡正在加剧南北差距。

有分析指出,收入分配不平等、发展空间不平衡本已是全球经济治理面临的最大难点,疫情暴发更使有关问题进一步恶化。世界银行研究显示,疫情加剧了国家之间的不平等,2021年发达经济体人均收入预计增长近5%,而低收入经济体人均收入仅增长0.5%。短期内,大多数发展中国家经济面临通货膨胀率高企,就业机会减少,食品、水、电力短缺,工厂和港口关闭,物流及供应链瓶颈等问题。中长期看,南北差距的扩大将伤及世界经济增长前景,使得出现各类风险的概率增加。

“疫苗鸿沟”是眼下发展中国家面临的最突出问题。各经济体间呈现增长分化趋势主要是因为疫苗获取能力和政策支持上的显著差异。为此IMF提出了加快疫苗普及、争取实现全球疫苗接种率今年年底达到至少40%、明年年中达到至少70%的目标。有观点认为,跨越“疫苗鸿沟”需要提供有成本收益的切实可行的方案,特别是美欧等发达经济体不仅需要加大支持力度并切实履行已有的疫苗捐赠承诺,更需要加强与疫苗生产商的协调力度,取消对疫苗及其生产原料的贸易限制。

“融资鸿沟”则是近期浮现的新难点。由于各国财政实力和政策存在巨大差异,加剧了南北国家的分化趋势。一方面,发达经济体的财政政策不仅为经济活动和就业提供支持,而且由紧急救助转向促进绿色和数字化变革的公共投资。另一方面,新兴市场和低收入国家大部分人口仍未接种疫苗,融资约束增加,财政支持力度进一步减弱。

从中长期看,如果不能遏制疫情引发的南北差距扩大势头,发展中国家经济发展的能力和空间恐怕会被限制。IMF财政事务部主任维托尔·加斯帕尔日前就此表示,疫情给低收入国家带来的持久伤害容易被掩盖,“将在贫困、不平等和公共财政等问题上带来长期负面影响”。

中国有句老话,叫做“不患寡而患不均”。“不均”已成为世界经济面临的突出矛盾。尽管以中国为代表的一些国家在为改变这种状况呼吁和行动,但依然不够,尤其是欧美等发达经济体在有关问题上漠不关心甚至以邻为壑,迟滞了全球经济的实质性复苏。在全球经济面临通胀和债务高企等多重挑战面前,不断扩大的南北差距只会造成新的障碍,只有通过多边合作,才能真正使世界经济早日走出困境。

连俊

本报记者 韩 叙



2019年澜湄五国入境中国大陆旅游人次

泰国	87万
缅甸	1242万
越南	795万
老挝	28万
柬埔寨	111万

(中国文化和旅游统计年鉴2020)



旅游合作是加速器

西南林业大学副教授成海认为,旅游合作是澜湄合作的加速器。

“澜湄流域国家自然地理环境、人文风情及物产各具特色,对于各国人民都具有很大吸引力。这种资源的互补性就是产生合作动力的源泉。区域旅游合作的实质是旅游资源优化配置的过程。”成海说。

龙威认为,在现代社会,很多人更青睐通过互联网交流。但是,这种方式无法面对面对面的交流沟通。从这个意义上讲,跨国旅游将成为打破虚拟交往、促进各国合作的重要突破口之一。

龙威建议,鉴于当前澜湄旅游面临的现状,应着重以“畅游澜湄”为目标,提升区域旅游便利化水平。要坚持先易后难、循序渐进的原则,先吸引一批核心城市加入澜湄旅游城市合作联盟,以此为基础有序推动和扩大区域内的旅游交流与合作。

“澜湄流域的次区域经济合作是一项国际开发的系统性工程。推动我国三省区与柬埔寨、老挝、缅甸、泰国、越南5国建立冬夏互补式国际生态旅游模式,有利于形成合作内容丰富、交流往来频繁的国际关系新秩序。”张海云表示。

推动澜湄经济高质量发展

缅甸外交部官员Htuan Naung认为,大多数亚洲国家都高度关注区域文化、传统和商业的良好合作,因此,“在澜湄流域可以尽可能多地实施合作计划”。

“小时候,每到棉花成熟的时节,常常看到很多农民在地里手工采摘棉花。长大后,我通过网络得知,中国农民使用机器一两天就能完成我们要花好几个月才能完成的工作。所以,借鉴中国的技术是很重要的。”裴丽娜最关注的是科技合作,“现代科技不仅服务于经济发展,还应应用到生态保护中去。我们可以借鉴中国好的经验,用现代科技手段保护好澜沧江—湄公河。”

范建华则更为关注生态保护与文化保护的关系。一方面,要加强生态环境建设,保护好澜沧江水域的生态环境,减缓澜沧江流域生态环境的恶化趋势,保护和合理开发自然资源,维护沿江生态平衡;另一方面,要保护澜沧江流域丰富多彩的原生态民族文化,加强对民族文化资源的普查与生产性保护,更加重视边疆多元民族文化这个软资源。

张海云表示,目前,澜湄流域国家已基本形成了以交通、能源为龙头,覆盖环境、人力资源开发、贸易、投资、旅游、通信等多个领域的合作框架。“未来,应努力构建澜湄流域的区域形象,并将人类命运共同体的理念融入澜湄流域开发合作中,努力实现政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通和民心相通,推动澜湄六国的经济实现高质量发展,社会实现可持续发展。”

范建华进一步建议,应充分发挥澜湄流域的地缘优势,提升其对东南亚的辐射作用,谋划“澜沧江—湄公河生态·经济·文化带”建设。

“各国在对话的过程中,尤其要注意尊重对方的文化。把各自的优缺点暂时抛开,沟通效果会更好。”龙威表示。

匈塞铁路全长350公里
其中
匈牙利段约为160公里

匈塞铁路匈牙利段奠基

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

匈塞铁路将成为客货共用电气化双线铁路,设计

最高时速为200公里

匈牙利境内铁路总长度

(包括双线轨道) 近8000公里

其中电气化线路轨道

约40%

现代化改造后

匈塞铁路将成为客货共用电气化双线铁路,设计

最高时速为200公里

匈牙利境内铁路总长度

(包括双线轨道) 近8000公里

其中电气化线路轨道

约40%



匈塞铁路沿线的基什孔豪洛什火车站。

10月15日,中国、匈牙利、塞尔维亚三方在匈牙利境内匈塞铁路沿线的基什孔豪洛什火车站举行隆重奠基仪式,在三方嘉宾共同见证下,一段刻有“匈塞铁路匈牙利段现代化改造纪念”字样的钢轨被埋进车站铁道旁,标志着匈塞铁路项目取得阶段性的重要进展。

出席仪式的匈牙利创新与科技部部长帕尔科维奇表示,这是匈中合作最重要的项目,也是匈牙利经济建设的重要里程碑,匈塞铁路的开发将为从亚洲到达希腊比雷埃夫斯港

的货物运输建立起高质量的直接连接,匈牙利还将为中国货物在希腊港口和西欧之间提供最快的运输路线,使匈牙利成为地区物流中心。匈中取得的成果不断鼓励我们寻找新的机遇,深化和扩大与中国伙伴的合作。

匈塞铁路是从匈牙利首都布达佩斯至塞

成为客货共用电气化双线铁路,设计最高时速为200公里,布达佩斯和贝尔格莱德两地之间的旅程将大大缩短。目前,塞尔维亚段贝尔格莱德至旧帕佐瓦34.5公里左线已顺利建成通车,匈牙利段南段进入实施阶段,匈牙利段北段也已启动并进行招标。

匈牙利境内铁路总长度(包括双线轨道)近8000公里,其中只有约40%的轨道为电气化线路,轨道和机车老旧、轨道电气化程度低、运输速度慢已成为制约匈牙利发展现代运输的瓶颈。

匈牙利已制定出铁路发展规划,将在未来10年至15年把铁路当成国内交通发展的重点。铁路运输具有环保、可持续和运输安全性,铁路运输的二氧化碳排放量仅为公路运输的七分之一。发展清洁、节能的铁路运输,不仅可为整个国民经济发展,同时还可在气候和自然保护中发挥重要作用,其中的绿色交通还有利于提高货运的竞争力,助力实现2050年碳中和目标。

因此,匈牙利政府将为铁路运输提供6万亿福林的资金支持,其中约2万亿福林用于机车车辆的升级,4万亿福林用于基础设施改善。这些投资不仅将使匈国内铁路基础设施更具竞争力,还将促进与铁路相关产业的发展。

匈政府近期目标计划翻新500多公里的铁路轨道,对其进行电气化升级改造;还将规划一条绕过首都布达佩斯、改善首都空气质量的新货运铁路线;同时计划在从东部到西部的佐洛埃格赛格到扎霍尼一线兴建多式联运集装箱码头。

高质量共建“一带一路”

本报记者 翟朝辉 摄