

欧盟经济复苏加速隐忧犹存

陈博

世经述评

近日，欧盟委员会发布了2021年秋季经济预测报告。报告认为，尽管新冠肺炎疫情仍未散去，但欧盟经济的复苏速度显著高于预期，显示当地总体经济状况具备一定韧性。但另一方面，包括疫情反弹、全球供应链和能源价格的不稳定等多重不利因素仍在很大程度上对欧盟经济产生掣肘效应。受制于欧盟内部复苏态势不平衡的现状，各成员国采取力度不一的应对措施已显示出“政策碎片化”的消极趋势。欧盟下一步若想实现可持续性的稳定复苏态势，说易行难。

欧盟委员会在近日发布的名为《在逆境中从复苏走向扩张》秋季经济预测报告中，不吝渲染对上一季度以来欧盟整体经济复苏加速的“惊喜”情绪。报告显示，欧盟在今年第二季度经济增长率达到了14%，创下了历史新高；在第三季度结束后已经恢复至疫情前水平。换言之，欧盟委员会认为今年第三季度是一个重要的“分水岭”，欧盟整体经济自此已经由抗复苏阶段步入了正增长扩张阶

段。报告预测认为，欧盟和欧元区经济今年将分别实现5%的增长，明年有望分别增长4.3%，2023年欧盟经济增长将达到2.5%，欧元区亦将维持2.4%的增长率。

欧盟复苏态势加速的关键根源在于劳动力市场复苏活跃，进而使得内需消费活动得到了提振。据统计，欧盟今年将实现0.8%的就业率增长，明年有望获得1%的提升，超过疫情前水平。

不过，疫情仍然是影响欧盟经济复苏的最大变量。尽管目前欧盟境内的疫情对经济影响已明显减弱，但未来的复苏之路在很大程度上仍将取决于疫情走势。自10月中旬以来，欧盟多个成员国境内的新冠确诊病例大幅飙升，已经引发了相关国家紧急采取应对措施，这可能会对今年第四季度的经济表现带来消极影响。从外部看，全球主要

中高端产业领域均不同程度地受到了秋季疫情反弹波及，传统化石能源价格的飙升更是可能影响欧盟机构对未来通胀预期的判断。

比较一致的观点认为，欧盟经济复苏加速，但隐忧犹存。欧盟委员会执行副主席东布罗夫斯基表示，在疫情和其他内外不确定因素的威胁下，供应链和能源价格的稳定与否将在很大程度上影响欧洲经济复苏，欧盟需要密切关注相关情况变化，及时调整政策。欧盟委员会经济事务专员真蒂洛尼则呼吁各欧盟成员国对上述风险保持警惕，确保经济复苏态势不会偏离轨道。

除上述欧盟高层提出的“警告”外，欧盟地区间复苏发展态势不平衡的问题或许也是“从复苏走向扩张”过程中不容小觑的风险因素。自疫情暴发以来，欧盟成员国间受防疫

政策、经济基础、政府政策不一的影响，复苏态势千差万别。根据欧盟委员会此前的统计，在执行强制防疫政策相对严格，受疫情波及相对有限的波兰，其经济总量已经在今年第二季度基本恢复到了疫情前水平，而此前深受疫情之苦的意大利、西班牙等国，目前的复苏进程仍然在路上。

此间有分析人士认为，欧盟今年整体复苏态势的强劲，但考虑到诸多参照标准为去年疫情严重时期，尚难就此定论“复苏之路一片坦途”。从秋季席卷欧盟多国的新一轮疫情看，新增确诊的群体有青年化的趋势。面对复工复产的巨大压力，大规模青年感染对欧盟的就业和内需增长并不是一个好消息。在疫情尚未完全消失的情况下，欧盟若想实现持续、平衡、稳定的复苏乃至经济全面扩张，并不容易。

为缓解近期国际油价不断上涨对经济复苏和民众生活的影响，匈牙利政府日前决定，自11月15日起对汽油和柴油价格实行为期3个月的“限价令”，即将95号汽油和柴油的价格最高上限设定为每升480福林（约1.31欧元）。

近期，欧洲能源价格不断走高，匈牙利也不例外。受布伦特原油价格上涨和匈牙利货币福林兑美元走弱等因素影响，油价已经比年初提高了约50%，在10月份更是突破了每升500福林的关口，创下近10年来的历史新高。数据显示，11月10日，匈牙利国内95号汽油的平均价格为每升506福林，柴油为每升512福林。匈牙利政府推出“限价令”，意味着直接把汽油价格拉低约5%，柴油价格拉低约8%，不仅是一口价，而且还是独立于外汇变动之外的固定价格，如果违反，相关企业则会面临直接关门歇业的惩罚措施。受此影响，当天匈最大原油生产和供应公司——匈牙利石油公司（MOL）股价高位跳水，从开涨6.35%直接到收盘跌2.6%。

匈牙利并不是欧洲第一个实行“限价令”的国家，10月份克罗地亚就推出了为期1个月的油价限制措施，将汽油价格限制为每升11.10库纳（约1.5欧元），柴油价格为每升11.00库纳。11月11日，克政府再次颁布政令，决定再将限价措施延长一个月。

高油价已经对新冠肺炎疫情下的匈牙利经济恢复造成影响，尤其是能源消耗量高的运输、化工、金属加工和汽车制造等行业更是面临严峻挑战，匈政府推出“限价令”，就是力挺经济，希望能够为企业分担部分压力，不至于拖累明年GDP的增长。

匈经济自2020年9月份开始恢复，但此后起色不明显，一大原因就在于能源价格上涨抵消了企业恢复生产后的利润。匈中央统计局数据显示，9月份工业生产较去年同期下降1.7%。能源密集型行业之一的建筑材料业，其电力成本较上一年增加约100%，天然气采购量增加约30%至50%，如果不能解决能源价格上涨问题，可能会导致部分工厂直接停工，进而影响整个产业链。事关民生的食品加工工业同样受影响较大，仅面粉价格就较上一年上涨了约40%，而欧洲小麦价格仍然处在上涨通道中，匈生产企业只能通过不断调整价格以消化原材料和能源价格上涨带来的压力，而何时能够结束这一轮上涨似乎还看不到头。

匈推“限价令”的另一大目的是降通胀。欧盟统计局10月份欧元区通胀率已达4.1%，创下13年来的新高。匈牙利尽管不在欧元区，但10月份通胀率高于预期，达到6.5%，是9年来的新高。匈牙利OTP银行预测，11月份通胀率超过7%也不再是不可想象的。此间分析人士预计通胀率将在11月见顶，但仍有重大上行风险，因为周边国家的通胀率都居高不下。10月份捷克消费者物价指数为5.8%，罗马尼亚消费者物价指数上涨7.9%，波兰消费者物价指数上涨6.8%，而能源价格是推升此轮通胀的主因。匈政府希望通过限价措施能够在11月底把通胀率下拉0.3%，让今年的通胀率不超过7%。

“限价令”背后还有政治考量。明年4月份，匈牙利将举行国会大选，总理欧尔班谋求继续执政。如果全球能源价格持续上升，到时汽油和柴油的价格很可能会突破每升600福林，而高油价势必会让欧尔班政府恢复经济所做出的努力大打折扣。匈政府主动赶在大选前推出“限价令”，而不是寄希望于国际油价下跌，无疑是项赢得民心和选票的惠民措施。

但是，“限价令”并不能无限期使用，根据欧盟有关规定，一国政府实行限价措施时间最多可保持90天，之后只能通过降低汽车燃料消费税等其他经济工具保持相对低的能源价格水平。届时，如果油价依然高企，恐怕匈政府还需要考虑其他更多举措来保障民生。

全球航企三季度净亏损减少



本报日内瓦讯（记者杨海泉）11月12日，国际航空运输协会（IATA）发布财务数据调查报告显示，2021年第三季度与第二季度相比，航空公司的经营压力有所缓解，随着市场重新开放，部分国内和国际短途航线客运量开始复苏。

由于投资者担忧航空燃油价格上涨对航空公司运营成本带来影响，10月份，全球航空公司股价下跌，其中北美地区跌幅最大，9月份环比下跌7.2%。由于新冠肺炎疫情持续以及航空旅行复苏的前景不明朗，全球航空公司股价在2021年的大部分时间一直处于横盘调整的状态，远低于新冠肺炎疫情前水平。年初至今，全球航空公司股价仅增长1.8%。其中亚太地区航空公司股价表现最佳，增长6.5%，欧洲地区航空公司股价表现最弱，下跌近7%。

随着全球经济活动重启，燃油供应紧张，航空燃油价格继续呈上升趋势。截至11月初，航空燃油价格比年初上涨了70%。

2021年第三季度航空公司净亏损减

少。国际航协的初步调查结果显示，与2021年第二季度相比，2021年第三季度航空公司的总体财务损失有所减少，部分航空公司实现了疫情危机以来的首个盈利季度。参与调查的27家航空公司中，第三季度全行业的息税前利润率为-2%。

第三季度为航空旅行传统旺季，加之部分国内和国际短途航线取消了旅行限制，客运出现复苏迹象。北美航空公司是表现最好的航空公司之一，尽管在8月份至9月份也受到疫情影响，但仍受益于美国国内市场客流量的增长，特别是美国航空公司的利润受到政府薪资支持计划的提振。欧洲航空公司的复苏得益于欧洲内部客运量的增长。

航空燃油价格的大幅上涨给航空公司的运营成本带来了上行压力，并对航空业第四季度的盈利能力与进一步复苏构成风险。另一个挑战来自不断上涨的基础设施成本和人员短缺。

航空公司的收入继续以高于成本的速度下降。初步财务调查结果显示，2021年第三

季度的客运收入比疫情危机前同期的2019年第三季度下降34%，而同期货运收入在强劲的需求拉动下增长65%。航空公司总收入下降约30%，但相比第二季度有很大改善。

参与调查的航空公司运营成本与2019年第三季度相比下降18%，低于收入降幅。不断上涨的燃油价格增加了燃油成本的压力。然而，随着客运复苏，其他可变成本也在迅速回升，航空运输供应链中的所有合作伙伴在疲软的收入环境中需谨慎管理成本。

与2020年同期相比，航空公司2021年第三季度现金流有所改善。部分航空公司的财务调查显示，由于一些国际市场重新开放、国内客运量增加以及货运收入增长，2021年第三季度的现金流较2020年第三季度有所改善。

随着全球市场重新开放和经济活动重启，燃油需求迅速恢复，推动了价格上涨。同时，由于“OPEC+”石油产量增长缓慢，燃油供应依然紧张。燃油是航空公司最大的运营成本支出，许多航空公司一直担忧燃油成本

上升对其财务复苏的影响。鉴于第四季度航空公司客运收入季节性疲软，燃油价格上涨仍是航空公司需要面对的一个挑战。

帮助发展中国家加速向可再生能源转型——

阿联酋力推能源转型加速器融资平台

本报驻阿布扎比记者 王俊鹏

在英国格拉斯哥举行的《联合国气候变化框架公约》第二十六次缔约方大会（COP26）上，阿联酋与国际可再生能源署（IRENA）宣布共同启动能源转型加速器融资平台（ETAF）。作为本届峰会的重要成果之一，该平台旨在加快发展中国家向可再生能源转型的步伐，为解决全球气候问题提供必要的资金支持。

根据协议，ETAF计划前期融资10亿美元，其中阿联酋承诺将通过阿布扎比发展基金会（ADFD）为平台注资4亿美元。与会的阿联酋外交事务和国际合作部部长谢赫阿卜杜拉·本·扎耶德·阿勒纳哈扬表示，阿联酋将发展可再生能源、解决气候变化问题视为经济发展的推动力，新成立的ETAF平台将为行业、企业、家庭提供可靠的、低成本的可再生能源，从而帮助发展中国家加速实现能源转型。

ETAF平台将通过联合融资的方式，在10亿美元的基础上再筹集20亿美元的能源转型投资资金，以实现到2030年总装机容量达到1.5GW的可再生能源发电和储能设施的目标。总部位于阿布扎比的国际可再生能源署将负责管理ETAF平台，该机构总干事弗朗西斯科·拉卡梅拉表示，能源转型是解决气候变化问题最有效的途径之一，ETAF平

台的成立彰显了阿联酋对塑造世界可持续未来的承诺。

一直以来，阿联酋政府高度重视通过实现能源的可持续发展解决气候变化问题。不久前，阿联酋副总统、总理兼迪拜酋长谢赫穆罕默德·本·拉希德·阿勒马克图姆宣布了“2050年零排放战略倡议”，计划在可再生能源领域投资超过6000亿迪拉姆（约合1644亿美元），目标到2050年实现温室气体净零排放。由此，阿联酋成为中东产油国中首个提出净零排放战略的国家。为实现这一目标，阿联酋加速能源转型，大力发展清洁能源。在建的阿布扎比宰夫拉光伏电站项目总装机容量达到2GW，预计于2022年下半年全面投入使用。根据测算，该电站可满足约16万户阿联酋家庭的用电需求，每年减少碳排放超过360万吨。

预计到2025年，阿联酋可再生能源产能年复合增长率将超过31%，可再生能源发电占比将从2020年的7%增加到2030年的21%。10月份，阿布扎比国家石油公司宣布与阿联酋水电公司签署协议，从2022年1月份起，阿布扎比国家石油公司所使用的电力将全部来自核能和太阳能。此举也是阿布扎比国家石油公司将自身打造成为绿色油气企业迈出的关键一步。

新航集团运营状况改善

本报新加坡讯（记者蔡本田）11月11日，新加坡航空集团（简称“新航集团”）发布业绩报告显示，截至今年9月底的现财年前三季度，运营亏损大幅下降66.8%至6.19亿新元，净亏损大幅下降75.9%至8.37亿新元。

亏损大幅减少的主要原因是客运和货运业务逐步有所改善，以及没有去年创纪录的16.3亿新元的非现金项目减值。

今年上半年，随着客运业务改善，新航集团经营收入同比增长73%至28.27亿新元，集团上半年总开支同比持平。

报告指出，上半年由于客运量的恢复，客运收入增加了5.98亿新元，同比增长385.8%。随着客运航班逐步恢复，货运量增长61.6%，货运收入增至18.75亿新元，同比增加6.35亿新元，增长51.2%。

2020年上半年，新航集团净亏损34.67亿新元，创成立以来的亏损最高纪录，集团营收受到新冠肺炎疫情重创，下降80.4%至16.34亿新元。

随着新加坡全国疫苗接种率即将接近90%，以及疫苗接种者旅游走廊计划的实施，新航集团运营状况将会继续改善，预计第三季度止损转赢的可能性比较大。