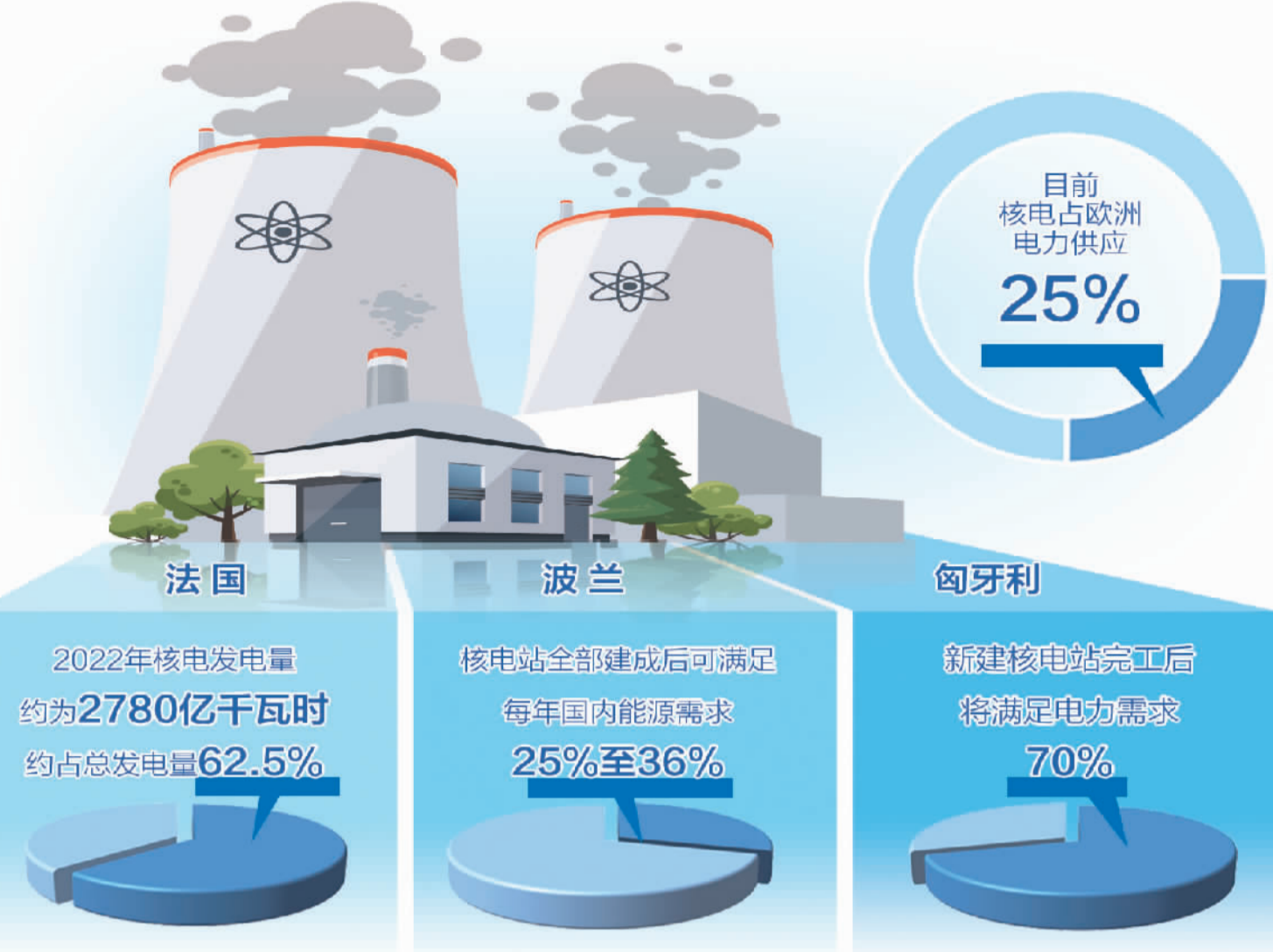


## 欧盟核电市场竞争加剧



欧洲能源危机不仅为核电复苏提供了可能，同时欧盟外的核电企业也在积极谋求进入欧盟市场。

俄乌冲突前，核电在欧洲的发展并不受到重视，欧盟成员国对发展核电分歧严重。但核电占欧洲电力供应的25%，其巨大的供应体量在天然气输入量锐减的情况下，如若再加以限制，则更无助于解决各国的能源短缺问题，同时欧盟制定的碳中和目标也无法实现，欧盟成员国无奈之下只能重新制定和调整各自的核电政策，以适应新形势新变化。

## 法国谋求建立“核联盟”

今年2月28日，法国在欧盟能源和交通部长会议期间，召集匈牙利、波兰、捷克、斯洛伐克、罗马尼亚等欧盟拥有核电站或支持发展核电的11个国家举行了一次场外会议，重点讨论发展核电、核材料供应链和核废料问题，并在会后签署联合声明，强调核能是可用于实现气候目标和确保能源持续供应的工具之一，同意支持主要基于技术创新的新核能开发以及现有核电厂的运营，此外还同意启动联合培训计划，并加强彼此间的科研合作。

这被外界解读为法国正在联合有关国家建立“核联盟”。法国急于为核电拉帮结

派、扫除发展障碍是有原因的。法国不仅是欧盟的核电大国，更是核电占比世界最高的国家。俄乌冲突前核电发电量占其总发电量的70%左右，由于发电成本低，法国是世界上最大的电力净出口国，每年从中获得超过30亿欧元的收益。法国2022年核电发电量约为2780亿千瓦时，约占其总发电量的62.5%，预计2023年将保持下降趋势，原因之一是有12座核电站因管道应力腐蚀而被迫长期关闭。

法国不愿意自己在核能问题上“单打独斗”，希望同更多“志同道合”的成员国一起，共同推动欧盟为核电“松绑”，争取同太阳能、风电等的相同待遇，并且为核电在欧盟正在进行的深度电力价格改革上争取更有利的条件。

## 波兰引入美韩核电

2月22日，波兰确定了由美国西屋公司为该国建造首座核电站的设计合同。核电站位于波兰北部的波美拉尼亚，使用AP1000反应堆技术，共建造6个压水反应堆，总发电量为6吉瓦时至9吉瓦时，第一个机组将在2032年左右投入使用，预计到2040年所有6个机组将全部投入运营。

双方还确定将对波兰核电发展所需人员进行培训，包括为克拉科夫AGH科技大学

提供科研支持，同时支持波兰核电发展所需核能和其他技术的开发合作项目。

同时，波兰还与韩国签署了关于建设第二座核电站的谅解备忘录，拟由韩国水电与核电公司采用韩国设计的APR1400反应堆在波兰中部建设核电站，这也是韩式新一代核电站首次出口至波兰。

波兰煤炭发电仍然占据主导地位，煤炭发电量约占全国总发电量的70%，现在希望借此机会推动能源结构向核电等方向转变，以努力降低碳排放。按照计划，待核电站全部建成后，可满足每年国内能源需求的25%至36%。

## 匈牙利核电扩建受阻

匈牙利保克什核电站是匈境内唯一一座核电站，1967年使用苏联技术建造，供应全国约41%的电力。考虑到反应堆寿命和设备老化问题，2014年开始交由俄罗斯对其再扩建两个VVER反应堆，每个反应堆容量为1.2吉瓦时，80%建设资金由俄罗斯提供的100亿欧元信贷资金支持。2022年工程才正式取得动工许可证，计划2032年完工。完工后，核电站将满足匈牙利电力需求的70%。

受欧盟对俄制裁影响，目前工程建设阻力重重，匈牙利已连续10次在欧盟制裁俄罗斯方案上提出反对意见，反对制裁方案中包

就正在举行的中国全国两会，保加利亚—中国工业发展商会主席德西斯拉娃·东切娃近日在接受记者采访时表示：“中国近年来的快速发展离不开中国共产高瞻远瞩的发展策略。尤其是最近十年，中国几乎每一项经济举措、发展计划和改革措施都着眼于国家的长远利益和人民的福祉。”

东切娃认为，中国消费者购买力不断提升、中国即将成长为全球最大规模消费市场的事实，无疑是政府经济政策行之有效的证明，更是政府与企业通力合作的结果。

对于5%左右的经济增长目标，东切娃表示，中国经济的表现总会“给人惊喜”。新冠疫情暴发后，外界普遍预测中国经济将陷入低谷。可事实表明，中国迅速从疫情冲击中恢复元气。

东切娃表示，中国政策的一致性和连贯性对国内外投资者而言至关重要。如果营商环境总是充满了不确定性，投资者不能很好地管控预期，投资决策肯定会受到影响。东切娃注意到，中国政府的产业政策取得了令人瞩目的成功，比如对于汽车行业的扶持就发挥了很好的产业集群带动效应，中国汽车企业的国际竞争力日益提升。同样令人印象深刻的是，中国政府正在加大对中小企业的鼓励扶持力度，尤其是出台政策确保他们能够公平参与到公共采购项目中。

东切娃长期致力于保中经贸合作，见证并参与了保中经贸关系的不断发展。保加利亚数量庞大的中小型企业对拓展中国市场有很大兴趣，同时也有很多中国企业在保加利亚寻求合作机会。为搭建两国企业家沟通与交流的平台，东切娃于2015年发起成立了保加利亚—中国工业发展商会。

据东切娃介绍，保加利亚期待加大与中国在可再生能源领域的合作，尤其是进口中国制造的光伏风电组件并学习中方在新能源项目安装运营等环节的经验。同时，商会成员单位对于中国市场的认识和研究更加深入，纷纷着手为中国市场“量身定制”适销对路的产品。

今年中国将再次举办“一带一路”国际合作高峰论坛。东切娃表示，“一带一路”倡议非常重要，成就斐然，不仅助推中国与相关国家和地区的经济合作，更促进了各方文化互鉴以及人文交流，帮助世界更好认识中国，帮助中国更好了解世界。正是因为参与到倡议框架下的一些合作项目中，东切娃本人也有机会与来自罗马尼亚、塞尔维亚和希腊等国家的业内人士结识互动，增进友谊，共话合作。“期待‘一带一路’能够为世界的稳定和繁荣贡献更大力量。”东切娃说。

本版编辑 韩叙 周明阳 美编 夏祎 高妍

访保加利亚

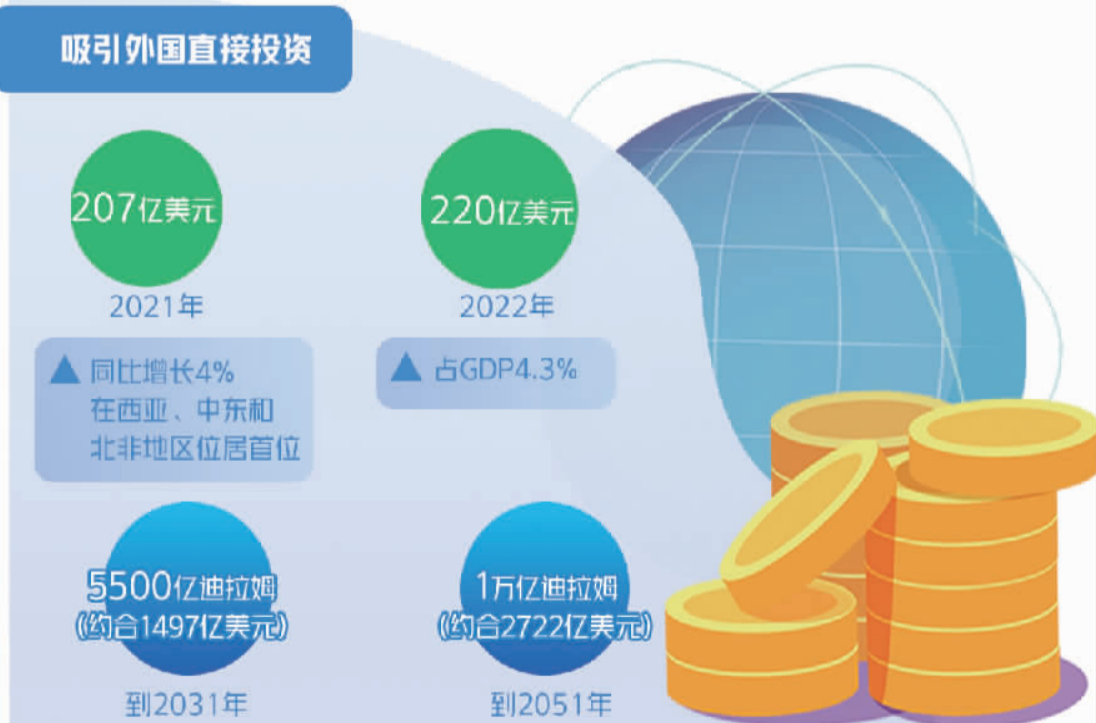
中国工业发展  
本报驻索非亚记者

蔡淳

东切娃

## 阿联酋推出招商引资新平台

本报驻阿布扎比记者 李学华



第二届阿联酋投资峰会(Investopia)3月初在阿联酋首都阿布扎比举行，来自40多个国家和地区的2000多名投资者、政府官员、专家学者和企业家出席了大会。此次峰会宣布推出创新投资平台“市场(Marketplace)”，旨在提高阿联酋在各经济领域特别是新经济领域对外国投资的吸引力，并将阿联酋打造为区域和全球领先的投资目的地。阿联酋在峰会上推出了一个雄心勃勃的目标，即加快阿联酋吸引投资的步伐，力争到2031年吸引5500亿迪拉姆(约合1497亿美元)的外国直接投资，到2051年达到1万亿迪拉姆(约合2722亿美元)。

Investopia是阿联酋政府于2021年推出的全球投资论坛和平台。阿联酋经济部长兼Investopia主席阿卜杜拉·本·图克·阿尔·马里表示，阿联酋奉行有竞争力和灵活的投资政策，这些政策有助于改善当地投资环境，使其成为全球投资版图上的重要参与者。阿尔·马里表示，“市场”平台通过为商业社区提供新的投资机会和推动力，将阿联酋打造成全球

领先的合作伙伴和有影响力的经济中心，增强该国对潜在投资者的吸引力，支持其实现到2031年国内生产总值翻一番达到3万亿迪拉姆(约合8166亿美元)的国家目标。

具体来说，“市场”平台将向Investopia成员开放，包括本地、区域和全球的合作伙伴、风险资本家和天使投资人、机构投资者、大型投资基金、主权财富基金等。平台将为新经济中有前途的领域提供机会，如可再生能源、医疗保健、交通、物流、农业和金融技术，以及其他受益于技术和创新并有可能引领阿联酋未来10年发展的领域。

统计显示，近年来，阿联酋外国直接投资保持持续增长态势。其中，2021年吸引外国直接投资207亿美元，同比增长4%，在西亚、中东和北非地区位居首位。国际金融研究所发布的报告称，预计2022年流入阿联酋的外国直接投资达到220亿美元，占该国GDP的4.3%，反映出投资者对阿联酋作为全球投资和贸易目的地的普遍信心。

## 印尼出台补贴方案推动电动车发展

本报驻雅加达记者 陈小方

电动车产业是近年来印尼推动经济发展的一大抓手。印尼发布了电动摩托车购买补贴方案，电动汽车和电动公交车补贴额度也正在考虑之中。业界对该方案普遍反应积极，但也有专家表示，市场占有率不高、国产产品价格居高不下，以及缺乏稳定的激励政策等诸多难题亟待破解。

3月6日，印度尼西亚政府发布购买电动摩托车的补贴方案。这意味着印尼加快发展电动车产业的计划迈入了新阶段。负责协调该项工作的印尼海洋和投资事务统筹部长卢胡特表示，该方案将从3月20日正式施行。

根据该方案，印尼政府今年将拨款1.7万亿印尼盾，为25万辆电动摩托车提供补贴，其中包括20万辆新电动摩托车和5万辆改装电动摩托车。每辆电动摩托车将获得700万印尼盾的补贴。方案规定，可以获得补贴的电动摩托车的国产化率必须达到40%以上，改装的摩托车也必须满足相关排量标准、具有完税等完整手续，且须在经认证的车型进行改装。方案还明确，电动摩托车补贴将优先提供给中小微企业。

目前，印尼政府正在考虑电动汽车和电动公交车补贴额度。

发展电动车产业是印尼近年来经济发展的第一大抓手。印尼自然资源丰富，用于电动车电池制造的镍矿储量位居世界前列。早在2019年，印尼总统佐科就签署了总统条例，要求优先发展用于制造电动车和相关零部件的国内设施。去年9月，在政府提高包括补

贴燃油在内的燃料价格之后，佐科再次签署总统条例，要求将政府公车改为电动汽车。印尼认为，发展电动车产业不仅能促进经济转型升级，提高整体国际竞争力，还可以减少对进口化石燃料的依赖，减少碳排放，增加就业机会，并刺激能源产业转型，无疑是一举多得。

印尼能源和矿产资源部秘书长穆尔亚纳表示，电动车计划将使用户每年节省227万印尼盾，政府因此每年可节省327亿印尼盾开支，减少3万吨温室气体的排放，不过年用电量将增加15.2吉瓦。

印尼业界对政府补贴方案普遍反应积极。印尼电动摩托车经销商协会主席诺维安表示，该政策非常有利于想要改用电动车的低收入人群。据他介绍，目前已有多家电动摩托车经销商收到了未来两周的采购订单，这表明公众对这些补贴的兴趣很高。有些经销商还开启了预购服务，甚至降低价格，以支持政府尽早实现配额目标。

印尼世嘉研究所执行董事阿卜杜拉认为，补贴不仅将使购买者受益，而且对全社会都有好处。受政策外溢影响，未来的就业机会有望增加。同时，尽管补贴政策针对的

是行业本身，但行业的发展最终将使所有人受益。

不过，也有业界人士表示，尽管有政策利好加持，印尼电动车发展仍需破解多项难题。印尼当前电动车保有量总体偏低。根据印尼汽车工业协会的数据，2022年电动汽车销量达到10327辆，大大高于上一年的687辆；混合动力汽车售出10344辆，比上年的2472辆增长300%。不过，尽管势头良好，但两种车的市场份额依旧较低，均只占汽车市场整体规模的1%。

同时，在印尼销售的进口纯电动汽车价格要比本地产品便宜得多。根据印尼财政部的数据，自2021年至2022年9月，印尼纯电动汽车进口总值达到1.6亿美元，相当于2.53万亿印尼盾。

此外，印尼目前的补贴方案只是年度性的。印尼能源经济与金融分析研究所分析师普特拉阿迪古纳表示，激励措施似乎只有一个“有限目标”，但投资者需要更加稳定的政策预期。他表示，相比于年度计划，确立长期的发展路线图，并向业界人士和公众进行说明更加重要。此外，还要对政策退坡可能带来的销售下滑保持警惕。