

沙特吸引越来越多中国科技企业

本报驻利雅得记者 罗怀伟

近年来，中沙关系保持高水平发展，经贸往来日益密切。随着两国合作水平不断提高，越来越多的中国科技企业正落户沙特。不仅有以华为公司为代表的中国科技企业持续为沙特数字经济转型贡献力量，中国电商企业也逐渐在沙特扎稳脚跟。对此，沙方表示愿同中方共同努力，巩固两国友谊与交往，持续拓展两国在经贸、能源、大数据及人工智能等领域的合作空间，不断深化沙中全面战略伙伴关系，造福两国人民。



自2013年以来
中国成为
沙特第一大贸易伙伴



去年12月份，天际汽车与沙特本地企业成立合资公司，共同在沙特投资两期约5亿美元，设立新能源汽车生产制造和研发基地，计划年产约10万台新能源车，将中国的新能源车品牌的影响力扩展至沙特及周边地区。3月初，沙特阿美宣布拟入股吉利和雷诺成立的动力总成技术(PWT)合资公司。根据阿美公司声明，新公司业务将专注于内燃机和混合动力总成技术。沙特阿美的投资预计将助力合成燃料解决方案和下一代氢动力关键技术的研发。

近期，中沙双方围绕科技产业合作频繁互动。

3月中旬，沙中商务理事会、阿吉兰兄弟控股集团在北京举办了中沙经贸合作机遇科技行业交流分享会，呼吁两国企业抓住科

技合作的新机遇。沙中商务理事会主席、阿吉兰兄弟集团及其子公司副董事长穆罕默德·艾尔·阿吉兰在活动致辞中表示，中国是沙特在寻求成为技术创新领导者方面的天然伙伴，而沙特也是中国数字经济发展的重要战略伙伴。开年以来，中国香港、内蒙古、广西、宁夏等地代表团纷纷来沙特开展经贸对接活动，联络沙特政府机构、企业和主权基金，探索包括科技领域在内的合作机会。

沙中商务理事会副会长阿纳斯·法达在参加对接活动时表示，沙方愿同中方共同努

图为沙特阿拉伯首都利雅得。

新华社记者 隋先凯摄

2021年
中沙双边贸易额达
873.1亿美元
▲同比增长30.1%
相较于两国1990年建交时
增长超200倍

力，巩固两国友谊与交往，持续拓展两国在经贸、能源、大数据及人工智能等领域的合作空间，不断深化沙中全面战略伙伴关系，造福两国人民。



人们在位于沙特阿拉伯首都利雅得的华为未来科技体验中心参观体验。
新华社记者 王东震摄

新加坡目前与全球600多个港口实现了通航，近十年来多次获得“世界第一航运中心”殊荣。新加坡生机勃勃的航运业，在其经济发展中扮演着举足轻重的角色。为进一步提升国家竞争力，目前，新加坡正在积极强化枢纽港和国际航运中心地位，多措并举打造高效低碳、创新发展的现代化航运业。

新加坡海事和港务局(MPA)日前宣布，将通过技术手段提高港口效率、安全性和生产率，提高港口现代化建设水平，打造具有竞争力的世界一流港口。

第一，加快大士港建设进程。新加坡最大的大士港第二期填海工程已于2018年3月展开，目前已完成约六成。2022年9月，大士港正式启用。2040年大士港全面建成后，将成为世界上最大的全自动化集装箱码头，年处理能力为6500万个标准箱(TEU)，约为2022年3730万个标准箱处理量的两倍。目前，大士港第三期规划和设计工作已经开始，第三期填海工程预计将于21世纪30年代中期完成。

第二，增加5G基站建设数目，力争在港口范围内实现5G全覆盖。按照计划，新加坡将建立12个海上5G基站，以补充陆上5G通信基础设施，其中3个基站将在年内准备就绪，其余9个将在2025年前建成。为进一步推进海上数字化和未来运营概念的发展，MPA和信息通信媒体发展局(IMDA)于2022年8月签署了一份谅解备忘录(MOU)，力争到2025年中期在港口主要锚地、航道、码头和登船场提供全面的海上5G覆盖。

第三，开发新一代船舶交通管理系统。为提高港口船舶航行安全水平及工作效率，MPA正在开发人工智能支持的下一代船舶交通管理系统(NGVTMS)，力争通过数据交换系统和海上5G网络等各种连接平台，促进NGVTMS在船与船、船与岸之间安全可靠的数据传输。

第四，发起贸易数据交换试点共享倡议。MPA将与新加坡贸易数据交易所(SGTraDex)、裕廊港及其合作伙伴协同发力，试点数据共享计划，重点关注物资采购、履行和驳运物流。该试点旨在帮助企业通过船舶供应业务的数字化享受到更加优质、高效的服务，并鼓励船舶供应部门供应链利益相关者之间的数据共享。

第五，筹建海上网络保障和行动中心。为应对海事系统日益数字化存在的潜在风险，MPA将在2025年之前建立海上网络保障和行动中心(MCAOC)，以提供实时安全监测和传播信息。

在加快技术革新的基础上，新加坡还力争通过减少排放帮助港口提升竞争力。目前，新加坡港已设定港口船只脱碳目标。为支持新加坡2050年国家净零排放目标，从2030年起，MPA将要求所有在新港口水域运行的船只采取全电动能源供应方式，或使用B100生物燃料，兼容氨等净零排放燃料的供能方式也在许可范围内。

此外，MPA还将与业界合作，在短期内提高能源效益，并减少现有港口船只的废气排放。MPA将与相关行业合作推动能源管理升级，并研究如何让现有港口船只使用更低排放的生物燃料。与此同时，政府每年都投入大量资金，支持海事研究机构的减碳脱碳研究项目。

2022年8月，MPA与荷兰鹿特丹港签署谅解备忘录，建立世界上最长的“绿色和数字航运走廊(GDSC)”。该走廊将试点部署数字解决方案，支持对绿色基础设施的投资，开发利用促进低碳和零碳航运的有利因素。目前，新加坡正积极与其他港口和国家伙伴合作，建立更多的走廊。最近，MPA、洛杉矶港、长滩港和C40 Cities开始讨论在新加坡和圣佩德罗湾港口综合体之间建立一个GDSC。

为支持新加坡港口整体升级，MPA已实施多项计划，旨在吸引和发展稳定的海事人才通道。具体包括，实行本科生实习和在职培训措施；设立奖学金，奖励优秀航海学员；推出应届毕业生与海事相关的勤工俭学文凭课程等。海上运输专业人员和相关人员的职业转换计划也正在加快推动中。该计划将为海事和非海事中间职业人士提供技能转换机会，使他们能够在港口运营和服务、航运和海事服务中担负起重要责任。自2018年以来，已有近220名中层职业人士受益于海上运输职业转换计划。

本版编辑 徐胥 刘畅 美编 倪梦婷

欧盟能源安全格局的破与立

徐占忱 谢兰兰

乌克兰危机持续一年多来，欧盟随美国起舞对俄罗斯采取多轮制裁，反噬效应逐步显现，一度陷入严重的能源短缺困境。为摆脱能源困境，欧盟多套宏观政策组合拳协同配合以强化市场韧性，夯实长期能源自主基石，但其能源格局重塑之路依然困难重重。总之，乌克兰危机只是引爆欧盟能源危机的导火索，这次危机使欧盟被动进行了一次极端情形下的能源安全演练，必将重塑欧洲的能源安全观。

欧洲是全球能源对外依存度最高的区域。上世纪70年代全球石油危机发生以来直至乌克兰危机爆发前，欧洲大力发展与俄罗斯的能源贸易，先后建设了8条天然气管道，俄罗斯已经连续多年成为欧洲最大的能源供应国。多年来，双方通过能源纽带互相牵制，基本相安无事。欧盟统计局数据显示，2021年欧盟天然气、石油、煤炭进口中来自俄罗斯的比例分别约为45%、30%和50%。

欧盟随美国起舞对俄罗斯采取多轮制裁，反噬效应逐步显现，并在2022年四季度达到高峰。2022年9月份及10月份欧盟生产者和消费者用能成本分别达到历史峰值。2022年10月份，欧盟通胀率最高达11.5%，至2023年2月份仍然高达9.9%。由于高耗能产业生产成本飙升，能源供给不稳，部分产业链开始向亚洲、美国等区域外迁。一系列连锁传导下，2022年四季度欧盟GDP环比下降0.1%。

(一)

为摆脱能源困境，欧盟多套宏观政策组合拳协同配合以强化市场韧性，夯实长期能源自主基石。

一是在全球寻找可靠的能源替代国，解决迫在眉睫的短期危机，与阿塞拜疆、阿联酋、卡塔尔、阿尔及利亚、挪威等国签订能源供给协议，并与美国达成能源安全协议。按照协议，到2030年，美国在价格合理的前提下将对欧盟出口500亿立方米液化天然气，相当于俄罗斯输欧天然气规模的三分之一。

二是削减需求。按照2022年冬季天然气用量削减协议要求，2022年8月份至2023年3月份间，欧盟成员国需将天然气使用量减少15%以缓解能源价格飙升和供应短缺问题。欧盟成员国发动了史上最大规模的节能动员，号召民众和企业厉行节俭，共克时艰。近期，欧盟能源部长非正式会议上提出延长天然气需求削减计划至2023年冬天，以应对可能出现的能源紧张局面。

三是强化能源储备能力。一方面，欧盟加强了成员国天然气储备管理，鼓励成员国增加天然气储备和供应互联互通能力，为能源安全划定红线，规定每年10月1日前，现有储备设施的能源储备量不低于最大储能的90%。为了应对管道天然气减少、液化天然气(LNG)增加的外部能源供给格局变化，开始大规模增加LNG终端建设，预计2023年将建设不少于10个LNG终端。美国能源信息署预计，到2024年底，欧盟和英国LNG再气化能力将在2021年基础上增长34%，达1.93亿立方米/日。

四是平抑能源市场价格。建立临时天然气价格修正机制弥补市场失灵，对天然气价格设定动态上限，为紧急状况下干预市场提供政策工具。同时，多个成员国对部分能源企业加征暴利税，将超额利润部分分配给弱势群体，并以能源补贴、提高最低工资等方式降低家庭用能成本。3月14日，欧盟电力市场改革方案正式出台，力图通过长期合同平抑电力价格波动，降低企业和居民的风险敞口，提高电力市场应对极端变化和能源市场危机的灵活性，在国际市场上谋求以联合采购形式获得更强议价能力，4月份即将

正式启动全球招标。

五是提高新能源发展目标。欧盟一直致力于应对气候变化、推动新能源转型的引领者。乌克兰危机下，能源自主赋予能源转型更大的政治价值和紧迫性。近5年来，欧盟3次提高了2030年可再生能源发展目标。2018年和2021年将可再生能源占能源消费的比重分别设定为32%和40%，乌克兰危机爆发后，这一比重被进一步提升至45%。这些目标折射了欧盟在能源问题上的政治焦虑和坚定能源自主的决心。

相比于石油危机时期，欧盟应对本次能源危机的工具和手段更加及时有效，取得部分短期效果。欧盟统计局数据显示，2023年前11周，天然气进口中来自俄罗斯的份额已降至8%。与2017年至2022年5年同期平均水平相比，2022年8月份至2023年1月份期间欧盟天然气消费量下降了19.3%，超额完成了15%的预定减量目标。2023年第11周天然气储备量分别为2021年和2022年同期的1.7倍和2.2倍。至3月19日，天然气储备量达储能水平的56%，如无意外，实现10月份90%的储备率难度不大。今年以来，天然气价格高位回落，甚至一度低于乌克兰危机前，欧盟整体通胀水平持续下降，经济超预期好转，暂时禁受住了俄罗斯的“断气”考验，欧盟委员会2月份将2023年经济增速由0.3%上调至0.8%。但是，尚处于重构初期的能源供给体系和治理政策体系仍然无法从根本上保证欧盟不再经历新一轮能源短缺和价格飙升冲击。国际能源署警告，欧盟天然气价格不会回到对俄罗斯制裁前的水平，未来

能源价格还将显著上涨。

(二)

事实上，欧盟能源格局重塑之路依然困难重重。

首先，新冠疫情叠加地缘政治冲击造成经济衰退，政府财政能力能否持续支持大水漫灌的政策补贴仍然存疑。欧洲智库Bruegel称，2021年9月份以来，欧洲为应对能源危机已支出7920亿欧元，还背负着7500亿欧元的新复苏基金债务，各成员国继续维持如此庞大补贴的财政空间有限，恐难以维系。

其次，外部能源供给稳定性是个棘手问题。当前，欧洲虽然暂时完成了与俄罗斯的能源切割，但全球寻找气源亦非易事。一方面，美国盟友立场于欧盟能源安全是柄双刃剑，美国对欧盟供气动力经济利益貌似大于政治考量，要求获得价格合理前提下的超额利润。另一方面，即便欧盟在全球市场上联合“抢气”策略能够奏效，由于国际能源市场一般采取长购协议方式运作，中东主产国不会轻易将主产能从亚洲市场转向欧洲市场，而依靠增量产能向欧洲市场持续大量供应存在较大不确定性。如果不能实现稳定多元的进口格局，欧盟能源自主战略将事倍功半。

再次，虽然欧盟已绘制了长期能源战略路线图并达成政治共识，但成员国间不同利益诉求下政治博弈与较量空前激烈，推进路线将不断在分歧与妥协中迂回，影响战略目标如期实现。如德国一意孤行的2000亿欧元能源援助计划遭受多个成员国批评，电力市场改革方案也是历经多次妥协的折中方案，最终没有对广受争议的电力市场边际定价机制作出修正。

总之，乌克兰危机只是引爆欧盟能源危机的导火索，这次危机使欧盟被动进行了一次极端情形下的能源安全演练，必将重塑欧洲的能源安全观。

(作者分别系中国国际经济交流中心世界经济研究部部长、副研究员)