

中拉经贸合作稳步推进

本报记者 杨啸林

近期,国际机构陆续发布的最新预期显示,在全球有效需求不足的背景下,拉美地区今年经济增长走势总体较为疲弱。世界银行和美洲开发银行都将预期下调至1.6%。拉丁美洲和加勒比经济委员会(以下简称拉加经委会)小幅上调预期,但同时指出该地区将继续走近年的低增长道路。在此背景下,中拉经贸合作仍稳步推进,这为拉美国家化解经济困局、促进经济可持续发展提供助力。

外部环境复杂多变

拉加经委会等机构预测认为,从外部层面看,2024年拉美地区面临的国际发展环境仍将较为复杂,尤其是全球经济和贸易增长远低于历史平均水平。

“拉美地区国家特别是南美洲国家对初级产品及自然资源出口的高度依赖,使其尤其易受全球经济周期和大宗商品价格波动的影响。”中国社会科学院拉丁美洲研究所副所长岳云霞表示,2023年伴随大宗商品价格下跌,拉美出口收入明显下降;今年以来大宗商品价格整体保持稳定,但在全球发展放缓、有效需求不足的情况下,拉美经贸增长依然缺乏活力。尤其是玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔等拉美主要油气出口国和智利、乌拉圭等拉美主要农产品出口国受到较大影响。比如玻利维亚2023年出口额为109.11亿美元,同比下降20%;今年1月份至2月份出口额仍在下滑,较2023年同期下降22.7%,其中天然气出口下降26.3%,黄金出口下降77.6%。

“伴随新能源汽车市场的不断扩大,全球对锂矿的需求不断提升;拉美凭借丰富的锂矿资源,已经成为全球主要出口商。然而2023年锂价跌幅累计超75%,而且目前跌势可能仍未结束。”中国国际问题研究院拉美和加勒比研究所副所长步少华表示,这也将给拉美地区的经贸复苏带来新的挑战 and 不确定性。

此外,拉加经委会指出,日益加剧的地缘政治紧张局势正引起全球价值链急剧重塑,越来越多的限制性贸易措施以及一些主要经济体采取的单边主义、保护主义政

世界银行和美洲开发银行

将拉美地区2024年经济增长预期

下调至 1.6%

这是2023年4月22日拍摄的由中企承建的玻利维亚埃尔埃斯皮诺公路。(新华社发)

策等,将对包括拉美国家在内的全球产业链、供应链造成影响。

政策调整空间受限

2023年以来,拉美地区通货膨胀水平整体呈下降态势,但可能导致通胀反弹的隐忧未消,拉美国家宏观经济政策空间依旧有限。

比如墨西哥央行自2021年开启加息周期后,于今年3月份首次宣布降息,并预计通胀水平有望继续下降。然而紧接着的4月份,该国通货膨胀率便再次回升,墨西哥近日宣布维持借贷成本不变,消除了连续第二次降息的可能性。

步少华表示,美联储激进加息政策是造成拉美主要经济体高通胀率的主要原因之一。当前美联储降息政策前景未明,美元仍保持强势,这种情况下拉美国家通胀水平很难在短期内恢复到疫情前的状态。

“拉美国家本轮通胀属于输入性通胀。当前全球地缘政治危机加剧,大宗商品价格上涨可能推迟主要央行降低政策利率的时间,拉美通胀风险仍然较大。”岳云霞表示,在此情况下,拉美国家将不得不倾向于采取紧缩性货币政策,不利于刺激经济复苏;美欧高利率也将进一步增加拉美

国家债务负担,加剧财政平衡压力。

拉加经委会指出,当前该地区深陷低增长、严重贫困、高度不平等的结构性陷阱,而其自身也缺乏有力有效的治理模式和能力。

“疫情加剧了拉美地区本就存在的内部发展问题,低增长背景下的就业质量令人担忧,劳动阶层将处于更弱势的状态,平均工资、社会保障水平较低,无法激发拉美内部市场的消费潜力;同时也不利于发展教育和人才培养,难以提升全要素生产率,使得拉美更难以完成产业升级。”中国现代国际关系研究院拉美研究所执行所长孙岩峰表示。

中拉合作增添活力

拉加经委会报告指出,拉美地区必须改进资本积累、利用模式,聚焦基础设施、数字经济等新领域,在加强工业基础建设方面迈出重要一步,以实现更可持续和更具包容性的经济增长。

孙岩峰表示,拉美正处于工业化或再工业化的关键时期,但与其配套的基础设施建设历史欠账多、缺口大,已成为制约拉美经济社会发展的主要瓶颈,也是拉美迟迟未能走出“中等收入陷阱”的因素之一。而基础设施建设和装备制造业正是中国的优势所在,与拉美开展经济合作有着诸多的契合点。

当前,中国正在为拉美转型发展注入动力。数据显示,2023年中拉贸易额突破

4890亿美元,同比增长1.1%。同时,中拉共建“一带一路”不断走深走实。在玻利维亚,中资企业近年来修建了2000多公里公路;在乌拉圭,中企助力打造的输电网络跨越乌北部5省……中拉双方在基础设施建设方面不断取得重大突破。

中拉金融通也日益多元,中拉基础设施专项贷款、优惠性质贷款和合作基金运行良好,越来越多的拉美国家加入亚投行和新开发银行。“当前中国对拉美的投资结构正迅速提质升级。”岳云霞表示,中国在信息技术、可再生能源、关键矿产等多个新兴领域对拉美开展投资,双方产业链价值链更加深度融合;但应注意合作链条加长,也使面临的外部环境挑战在增加,下一步双方要维持稳定、透明、可持续的合作,必须注重加强合作的制度化建设。

“2024年将是中拉合作快速跃升的一年。”步少华表示,从双边合作层面,阿根廷、玻利维亚、秘鲁三国外长访华,纷纷寻求中国投资、市场和技术;从次区域合作层面,今年9月份将在海南举行第四届中国—加勒比经经贸合作论坛,推动中国同加勒比国家整体合作;从国际合作层面,巴西担任二十国集团(G20)轮值主席国、秘鲁将担任2024年亚太经合组织(APEC)领导人非正式会议东道主,也将与中国在更大范围内推进经贸合作。相信中拉双方经贸往来将进一步深化,助推拉美国家实现工业化发展和出口多元化,也为全球经济复苏和南南合作带来新的活力。

玻利维亚

2023年

出口额109.11亿美元

同比下降20%

今年1月份至2月份出口额仍在下滑

较2023年同期 下降22.7%

其中天然气出口 下降26.3%

黄金出口 下降达77.6%

近日,韩国产业通商资源部发布资料显示,4月份韩国汽车出口额为68亿美元,时隔5个月再度刷新单月出口额最高纪录。今年前4个月,韩国汽车出口额同比增长4.7%,为243亿美元,同样创下历年同期新高。韩国产业部表示,这主要得益于现代汽车等厂商的车型在北美市场热销。

有分析认为,消费降级和汇率因素,是推动韩系车走俏北美市场的两大动力。一方面,在高通胀和高利率影响下,美国消费者倾向于购买经济实惠的车型。相对于日系车,韩系车性价比更高,同样价格可以买到高于其他厂商一个等级的车型,对家庭用车有较大吸引力。另一方面,韩元兑美元的汇率走低,也在利好韩国汽车出口。

在细分领域,纯电动汽车进一步降温,混合动力汽车占据上风,成为拉动韩国汽车出口的主力。今年4月份,韩国混合动力车出口额为10.6亿美元,同比大增55%。现代汽车全球首席运营官何塞·穆尼奥斯日前表示,公司原本设在美国佐治亚州的电动汽车工厂将会增加生产混合动力汽车。

然而,电车的降温并不意味着韩国汽车行业会退回到传统油车的路线。今年3月份,现代汽车宣布,将会在其他老牌汽车制造商放缓电动化的时候加倍努力,预计3年内将在韩国投资510亿美元,用于新的研发基础设施和电动汽车装配线。

随着韩国出口持续复苏,韩国经济也在快速反弹。今年一季度,韩国GDP较前一季度增长1.3%,远好于经济学家们预期的0.6%。韩国企划财政部认为,今年的年增速很有可能超过此前2.2%的预测值,以及韩国央行2.1%的预测值。

不过,韩国经济增长仍存在下行风险。由于房地产开发商在疫情时期的建筑热潮中积累了大量债务,韩国的信贷担忧依然存在。汇率也是一个令人头疼的问题,作为高度依赖进口能源和原材料的国家,韩元进一步贬值将加重其进口成本压力。“这对出口商来说有好有坏,但总体而言增加了不确定性”,有韩国经济学家表示,虽然美元兑韩元汇率上升有助于扩大以本币计算的出口商的收入,但对那些依赖海外制造的企业来说,由于大部分债务都是外币,他们的负担正日益加重。

韩企新语

孙昌岳

视频报道请扫二维码

本版编辑 周明阳 王一伊 美编 倪梦婷

全球人工智能将规模倍增

本报记者 袁勇

“过去10年是数字化推动商业变革的年代,现在来到了生成式人工智能对商业进行根本性塑造的阶段。人工智能发展已经来到了拐点,这意味着大家都有了发展人工智能的普遍意识,也做了很多尝试和概念验证。在各个领域能否做到规模化应用,接下来的12个月到18个月是关键时期。”在埃森哲于5月21日举行的媒体日活动上,埃森哲全球副总裁、大中华区技术服务事业部总裁俞毅如是说。

据埃森哲测算,生成式人工智能将影响各行业约40%的工作时间,提高900种不同类型工作的产出效率。埃森哲全球副总裁、大中华区主席朱虹说:“人工智能特别是生成式人工智能,已经成为推动企业变革的动力源泉。对于企业来说,要想深入推进自身迭代更新和发展,把先进技术和创新能力应用到企业发展中以获得未来增长,是一种很重要的能力。很多目光长远的企业,正在用‘明天的技术’打造‘后天的产业’。”

埃森哲成长型市场首席运营官尚云平(Anoop Sagoo)也表示,近年来,企业面临的发展环境越发复杂,从地缘政治到经济环境变化,从气候变化到消费者需求变化,都对企业提出了更高要求,需要企业有更大灵活性。企业管理者要驾驭剧烈变化的环境,需要充分运用前沿技术驱动变革。

埃森哲近日发布的《技术展望2024》指出:人工智能曾经专注于自动化和例行任务,现在则通过与人类合作,转向更多辅助和增强的功能,改变人们的工作方式。具体看,未来将出现四大技术趋势:

第一, AI伙伴:从知识到智识的革新。人工智能等技术的普及正重新组织数据的应用,朝着推理判断,甚至模仿人类创造力的方向发展。人们不再需要自行梳理堆积如山的搜索结果,而是以建议、结果汇总、一篇文

章、一幅图像甚至一件艺术品等形式,为用户提供更个性化的服务。

第三,智能体:AI互动的生态系统。人工智能将成为个人生活和工作中代理,并与其他代理相互联动,形成一个庞大的生态系统。这些自动化代理不仅能提供帮助和建议,还具备自主决策的能力,可以根据具体需求和目标采取行动。

第三,空间计算:发掘虚拟世界的价值。将物理的二维世界扩展到利用空间计算、元宇宙、数字孪生和增强现实/虚拟现实(AR/VR)等技术创造的全新三维环境中,能够创建出令人耳目一新、内容丰富的沉浸式互动世界。这些场景和体验将融合数字空间和现实世界,以新的方式将人们聚集在一起,推动创新。

第四,人机互通:技术解码人类意图。依托人工智能的可穿戴设备、脑电波传感神经技术以及眼动和运动跟踪等嵌入式技术,能够更好地了解人们的生活习惯和愿望,进而根据这些深入洞察改善工作和生活。

报告指出,人工智能和其他颠覆性技术正日益变得“人性化”,将以前所未有的方式提升生产力和创造力。人类需要拥抱更具“人性化”的新一代技术,这些技术在设计上更符合人类的思维和行为方式。对于企业来说,当技术更加人性化,就更容易使用,并使人们工作更加高效、联系更加紧密,也带来全新的可能性,实现生产力和价值创造的指数级增长。

企业如何负责任地使用人工智能技术也至关重要。尚云平说:“越来越多的企业开始使用人工智能提升生产力、塑造竞争优势,企业的每一位员工都应该对生成式人工智能有所了解和实践。同时,企业也要精心策划如何使用这项科技。人工智能本身处于黑盒之中,所以我们要负责任地使用它,确保其产生的成果与预期一致。”

马来西亚成东盟重要汽车市场

本报记者 蔡本田

马来西亚汽车工业协会(MAA)数据显示

2024年前4个月该国汽车销售量

同比增长8%

2023年

马来西亚销售汽车

799731辆

创下年度销售量历史新高

比2022年 增长11%

这是3月16日在马来西亚雪兰莪州展出的长城哈弗新能源汽车。新华社记者 程一恒摄

车销售和制造的重要市场。与此相反,近期东盟其他几个国家的市场表现却参差不齐。

一直被称为“亚洲底特律”的泰国,汽车销售量持续处于低迷状态。今年一季度,该国的新车销售量较去年同期下降25%。在此之前,泰国的汽车销售量一直位居东盟国家第二位。从去年6月份开始,由于受不良汽车贷款增加和整体消费停滞的影响,泰国每月的汽车销售量均比2022年同期有所下降。

印度尼西亚的汽车销售市场疲软。今年一季度,汽车销售量较去年

同期下降24%,主要是利率上升导致消费者购买欲望下降。2023年,该国的汽车销售量略高于100万辆,未能实现印度尼西亚汽车工业协会确定的销售105万辆汽车的目标。

今年一季度,越南的汽车销售同比下滑16%。去年以来,由于越南出口不振等原因导致经济处于低迷状态,国民对收入增长的预期下降,使汽车销售量同比出现了两位数的降幅。

MAA年初预测,2024年马来西亚汽车销售量将同比下降7.5%,至74万辆。其中包括66.6万辆乘用车(同

比下降7.4%)和7.4万辆商用车(同比下降8.2%)。

MAA认为,造成汽车销售量预测下滑的因素主要包括两个方面:一是全球经济前景不确定,大国地缘政治博弈加剧,俄乌冲突和巴以冲突持续等,将2024年全球经济增长预期上调至3.2%。全球经济呈现复苏态势,这对马来西亚汽车市场无疑是个利好消息。

国际货币基金组织(IMF)4月16日发布最新一期《世界经济展望报告》,将2024年全球经济增长预期上调至3.2%。全球经济呈现复苏态势,这对马来西亚汽车市场无疑是个利好消息。