

奥运会对法国经济助力有多大

巴黎奥运会上周在塞纳河拉开帷幕后，全球不仅聚焦精彩的奥运赛事，也密切关注奥运会对法国经济的影响。从西方机构研究数据看，奥运会对法国经济助力有限，财政赤字高、债务压力大等因素将抵消奥运会对法国经济的提振作用。

今年5月法国一项研究估算，奥运会将给巴黎地区带来67亿欧元至111亿欧元收益，中长期预测还将产生约89亿欧元的经济影响。据预计，经济收益将主要来源于门票销售、电视转播权收入、赞助商投资以及游客消费等，而巴黎奥运会留下的基础设施改善、城市形象提升等遗产或为法国经济带来长期积极影响。

不过，随着会期临近，对法国奥运经济的热情逐渐淡化。7月初，法国国家统计局和经济研究所发布报告预测，巴黎奥运会将为法国第三季度经济增长贡献0.3个百分点，报告称，巴黎奥运会对法国经济的积极影响将是“一次性的”，将在今年年底消失”。7月26日，摩根大通在开幕式举行前夕发布研报，同样认为“奥运会对法国经济的提振可能是短暂的”，对经济的影响主要出现在今年第三季度，第四季度将回落至正常水平。

有分析认为，奥运会经济效益难以量

目前，法国经济增长动力不足，在预算赤字、公共债务、劳动力市场以及物价等领域面临诸多挑战。与此同时，奥运会对法国经济助力有限，法国需继续采取有效措施，以推动经济实现可持续增长。

化，有些因素始料未及，令奥运会对法国经济的整体带动作用不及预期。以旅游为例，法国旅游发展署希望通过奥运会吸引数百万名游客到访法国，从而提高旅游业的经济效益。不过，由于同期住宿价格大幅上涨、治安问题突出，旅游业的相关收益可能并不明显。法荷航集团在7月初的一份报告中指出，为了规避奥运会对巴黎旅游业造成的干扰，以及可能出现的涨价潮，国际旅客似乎避开了在今年夏天前往巴黎旅游的计划。法国居民则可能要等到奥运会结束后才会恢复出行。法荷航集团预期，6月至8月的营业额会因奥运会减少约1.8亿欧元。

与此同时，法国经济面临的挑战不少，其中法国公共财政状况尤其严峻。就在7月26日奥运会开幕当天，欧盟理事会确认包括法国在内的7个成员国财政赤字过高，并

对这些国家启动过度赤字程序，要求其采取降低赤字水平。欧盟《稳定与增长公约》规定，成员国年度财政赤字不得超过其国内生产总值(GDP)的3%，公共债务不得超过其GDP的60%。数据显示，2023年法国财政赤字占GDP比重为5.5%，当年法国公共债务占GDP的比重为110.6%，两项指标均远超欧盟标准。虽然法国近期宣布了总规模达250亿欧元的紧缩计划，但当前的政局将拖累其财政整顿步伐，推行政策的不确定性较大。

制造业下滑也在阻滞法国经济增长。7月24日，标普全球及汉堡银行的数据显示，尽管受奥运会影响，法国7月服务业PMI初值从49.6升至50.7，高于预期49.8，但制造业仍然萎缩，法国7月制造业PMI初值从45.4降至44.1，低于预期45.8。同时，由于成

本压力加剧，产出价格仍在快速上涨。

有分析指出，第二季度末，法国制造业的经营状况再次大幅恶化，这导致产量、采购活动、就业和投入品库存均出现收缩，同时商业信心也在本月有所下降。尽管在奥运会的带动下，服务业可能成为法国经济增长的希望所在，但受全球经济形势和供应链问题的影响，法国制造业增长面临的问题更加突出，对法国经济增长的影响也更加深远。此外，不能忽视法国政局胶着对经济的拖累，各方长期博弈与无休止争论都将放缓法国经济改革步伐。

目前，法国经济增长动力不足，在预算赤字、公共债务、劳动力市场以及物价等领域面临诸多挑战，需要继续采取有效措施应对，以推动经济实现可持续增长。奥运会对法国经济确有提振刺激作用，但若要想实现持续稳定增长，仍需好好下一番功夫。



本报驻首尔记者

杨明

跨里海国际运输走廊蓬勃发展的

本报记者 赖毅

跨里海国际运输走廊途经国家的国内政局稳定，周边地缘形势良好。在俄乌冲突难解、巴以冲突加剧、阿富汗重建挑战重重背景下，跨里海国际运输走廊的战略价值不断提升。随着共建“一带一路”倡议与跨里海国际运输走廊建设的深入对接，中亚和高加索地区的区位优势、枢纽作用和经贸潜力将不断释放，亚欧经贸往来和文化交流有望进入更高水平，推动构建更加紧密的亚欧大陆命运共同体。



关税标准、最大限度简化所有流程，并积极拓展与中国和欧洲之间的货运业务。在沿线国家的共同推动下，“中间走廊”货运水平不断提高，货运量从2017年的131.8万吨提升到2023年的276.4万吨，2024年上半年达到164.7万吨。

相关国家注资赋能

跨里海国际运输走廊的快速发展在全球获得广泛关注。2023年5月，首届中国—中亚峰会在陕西西安举行，中方特别表示了对跨里海国际运输走廊建设的支持。在同年10月举办的第三届“一带一路”国际合作高峰论坛上，中方提出支持高质量共建“一带一路”的八项行动，其中包括参与跨里海国际运输走廊建设。2024年7月，中国和哈萨克斯坦交通运输部共同组织举行中欧跨里海直达快运开通活动，是中哈共建“中间走廊”的重要举措。早在2022年5月，多趟中欧班列就已启用跨里海、黑海线路。今年以来，跨里海中欧(亚)班列共开行100余列，同比增长超过10倍，跨里海中欧(亚)班列常态化开行成为现实。1月29日至30日在布鲁塞尔举办的欧盟—中亚运输全球门户投资者论坛上，欧委会执行副主席东布罗夫斯基宣布，欧洲及国际金融机构将为跨里海国际运输走廊建设提供100亿欧元融资支持。美国国务院“全球基础设施和投资伙伴关系”代理特别协调员海莱娜·马特扎于7月14日至19日访问乌兹别克斯坦和哈萨克斯坦，会见政府官员和私营部门合作伙伴，讨论潜在的基础设施项目和融资机会，以促进“中间走廊”的战略基础设施投资。

此外，国际金融机构、专家智库也为跨里海国际运输走廊发展建言献策。世界银行近期发布的关于跨里海国际运输路线的研究报告指出，该运输路线目前存在价格偏高、透明度较低、货运车次不足等问题。世界银行交通专家建议，首先应进一步改革和简化边境程序，形成统一协调机制；其次是提高“中间走廊”数字化水平，加速货运信息流动；最后是吸引私人部门投资，以快速改善基础设施水平和提高服务质量。

2022年底，哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其四国签署跨里海国际运输通道发展路线图初始草案，制定了四国合作的工作原则，以及参数精确、实施期限和责任划分明确的具体项目。2023年6月，哈萨克斯坦和阿塞拜疆签署协议，成立一家国际物流公司专门开发跨里海国际运输路线。该公司将统一“中间走廊”沿线



的地位，但其快速发展态势对亚欧大陆东西两端的众多国家提升外贸路线多元化和稳定性具有重要意义。随着共建“一带一路”倡议与跨里海国际运输走廊建设的深入对接，中亚和高加索地区的区位优势、枢纽作用和经贸潜力将不断释放，亚欧经贸往来和文化交流有望进入更高水平，推动构建更加紧密的亚欧大陆命运共同体。



7月10日，满载汽车配件、电器产品等货物的X8069次中欧班列从国铁集团郑州局圃田站驶出，将经霍尔果斯口岸出境，跨越里海、黑海，最终抵达土耳其伊斯坦布尔。王玮摄(中经视觉)

近期，在韩国电子商务平台中月用户数合计超过860万人的TMON和薇美铺陷入严重资金困难，无法向入驻平台的商户按期结算售出商品货款。业内预测，商户损失规模将超过1000亿韩元(1元人民币约合190韩元)，众多中小型旅游企业将面临破产危机。更为严重的是，近年来快速增长的韩国电子商务已显现出泡沫破裂的迹象。

据统计，去年韩国电子商务规模达到227万亿韩元，在短短13年时间内取得了10倍的爆发式增长，但电商平台间恶性竞争也在不断加剧。相关专家预测，在越来越残酷的竞争中，泡沫破裂危机将首先在排名靠后的电商平台身上显现。去年年初，韩国以超低价商品为主打的直播平台“VOGO”就曾陷入资金困境境地，无法支付销售货款。当时615家入驻商户合计遭受了336亿韩元损失，但其他电商平台并未对这一状况给予足够警惕。

7月23日晚开始，TMON和薇美铺两家平台的信用卡结算和退款全部中断。据了解，两家平台已超过1个月未向入驻商户支付销售货款。韩国国民银行和SC第一银行原本向两家平台的商户提供短期贷款服务，相当于预先垫付销售货款，待平台向商户支付货款后再向银行偿还。由于TMON和薇美铺已陷入现金流枯竭状况，为防止未来面临坏账风险，两家银行已于7月24日暂停了此项贷款业务。

韩国旅游企业在此次事件中受到的冲击最为严重，TMON、薇美铺两家平台仅旅游商品的未支付货款就超过了1000亿韩元。据推算，应收账款损失额最大的是韩国排名首位的旅游企业Hana Tour，金额达到80亿韩元；其次是Modetour，金额为60亿韩元；黄色气球等企业的损失额也在数十亿韩元。但目前统计的仅是6月至7月的应收账款，如果在8月发出的旅游产品账款仍无法收到，损失规模将进一步扩大两成到三成。特别是对一些中小旅游企业来说，如果不能妥善解决两家平台的账款拖欠问题，极有可能面临破产关门的风险。

有评价认为，此次事件源于Q10集团盲目的事业扩张。韩国电商平台Gmarket创始人具永培设立的Q10集团接连收购了韩国的TMON、Interpark Commerce、薇美铺、AK Mall等电商平台。在此过程中，Q10大部分交易都是通过股票互换进行的，目的是捆绑多家企业做大规模，推动集团物流子公司Q-Express在美国纳斯达克上市。但是Q-Express的上市却迟迟没有进展，造成了TMON和薇美铺资金链断裂。

尽管具永培承诺偿还欠款，但目前公司拿得出的现金仅有二三十亿韩元。据公司员工表示，具永培目前处于失联状态。随着对两家平台信任的崩盘，商户目前已中断销售，消费者也回避购买，事态正持续恶化。

此次事件深刻暴露了韩国电子商务行业暗藏的危机。韩国电商平台大部分处于亏损状态。Gmarket在2021年被新世界集团以3.4万亿韩元收购后，每年都出现赤字；同属该集团的SSG.com在2018年分拆独立后，同样是连年亏损。

乐天购物下属的电子购物平台乐天on上个月向职员发布了自愿离职公告，反映出企业经营所面临的危机。乐天on去年的营业损失额为856亿韩元，自2020年成立以来，每年亏损额均在1000亿韩元左右。

被称为韩国第一代电子商务企业的11号街为了节约费用，决定于今年9月将位于首尔站前首尔广场的总部迁至京畿道光明市。11号街在2018年以“5年内首次公开募股(IPO)”为条件，获得了5000亿韩元的投资，但由于收益性恶化，至今仍未能上市，并且自2020年以来连续4年出现营收赤字。

有专家认为，近期韩国电子商务平台之间展开了需要巨额资金投入的物流配送服务竞争，因此缺乏资本支撑的电商平台将逐渐被挤出市场。业内人士预测，未来韩国电子商务市场将逐渐形成在配送方面具备优势的韩国最大电商平台Coupang和在价格方面具备优势的Aliexpress、Temu等海外在韩电商平台间的强强对话局面。

本版编辑 刘畅 美编 王子莹

“中间走廊”优势明显

在亚欧大陆经济一体化程度不断加深的背景下，多条亚欧运输线路蓬勃发展。其中，跨里海国际运输走廊以路程短、安全风险低等特点脱颖而出。中国、欧盟、美国等世界主要经济体持续关注，沿线国家高度重视，跨里海国际运输走廊发展前景值得期待。

际协会成立，总部设在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳，以哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚三国运输部门为主要会员，中国、土耳其、乌克兰、波兰、罗马尼亚、保加利亚、立陶宛等多国铁路和港口管理部门、海运和运输及物流公司参与其中，对提高“中间走廊”沿线的运输效率起到了很好的协调和信息保障作用。

2024年2月，哈萨克斯坦交通部表示，未来几年将在交通基础设施领域投入约400亿美元，以改善行业投资环境，消除交通运输物流领域投资项目实施的各种障碍，切实提高哈萨克斯坦过境运输能力。其中，跨里海国际运输走廊是哈萨克斯坦政府计划中的重点发展项目，以提升与里海、黑海港口的对接程度，提高运输效率。今年5月，阿塞拜疆总统阿利耶夫指出，“欧洲地区和中亚地区对跨里海运输走廊的需求越来越大。而阿塞拜疆作为连接纽带，一个位于欧洲和亚洲交界处的国家，其交通基础设施发挥着重要作用”。近年来，阿塞拜疆对巴库港完成了现代化和扩容改造，使其成为里海地区主要的货运港口和主要贸易中心。格鲁吉亚副总理莱万·达维塔什维利表示，格鲁吉亚积极参与巴库—第比利斯—卡尔斯(BTK)铁路建设，不断推进东西高速公路和阿纳克利亚深水港现代化工程，发展本国交通网络，对扩大“中间走廊”运输能力具有重要意义。

2022年底，哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其四国签署跨里海国际运输通道发展路线图初始草案，制定了四国合作的工作原则，以及参数精确、实施期限和责任划分明确的具体项目。2023年6月，哈萨克斯坦和阿塞拜疆签署协议，成立一家国际物流公司专门开发跨里海国际运输路线。该公司将统一“中间走廊”沿线

沿线国家加紧建设

2016年12月，跨里海国际运输走廊国