

国际经济观察

亟需应对极端气候影响经济复苏

联合国开发计划署日前发布报告《多速增长重现,但财政盲点突出》,指出当前世界经济增长正在体现出差异化增速,总体上发展中国家优于发达国家,但因各国均面临较突出的财政问题,经济发展对于减贫的直接作用并不明显。

报告指出,过去数年间,新冠疫情、俄乌冲突等危机事件在全球范围内给发展中国家和发达国家近乎同步地带来了收入和就业方面的冲击,各国无差别地陷入低迷。当前,全球经济迎来复苏,并且展现出显著的增长势头,但各国增长速度差异明显,其中发展中国家相较于发达国家展现出更高的增长动能。

报告选取了168个国家2024年的增速预期,在参考其2019年对2024年作出的增速预期后进行调整,并将调整后的增速分为三档,分别是增速低于2%的“缓解”档,增速介于2%至4%的“应付”档,以及增速超过4%的“增长”档。2024年,约半数发展中国家处在“增长”档,平均增速达5.4%,明显高于疫情前对今年增速的预期;约31%的发展中国家处在“应付”档,平均增速为3.2%,低于有关国家在疫情前对于今年作出的3.8%的增速预期;约25%的发展中国家处于“缓解”档,平均增速仅为1.3%,明显低于疫情前对今年作出的3.3%的增速预期。与发展中国家展现的趋势相比,约四分之三的发达国家处在“缓解”档,1.1%的平均增速仅有疫情前对今年作出的增速预期的一半。

报告指出,目前展示出的差异化增速在未来一段时间内还将延续。预计在2024年至2026年间,约有40%的发展中国家能够在“增长”档门槛之上,平均增速预计能达到5.6%;另有49%的发展中国家预计在“应付”档内,增速维持在2%至4%之间,预计平均增速为3.1%;约有13%的发展中国家将以低于2%的增速在“缓解”档垫底,平均增速约为1.2%。该期间内,发达国家中约有60%将以1.5%的平均增速处于“缓解”档,能够跻身“应付”档的约有14%,平均增速2.5%,而预计只有2个发达国家能够达到4%以上的增速。报告称,经济增速在不同地区间差异明显。2024年至2026年间,南亚地区和撒哈拉以南非洲地区的平均增速预计分别达到5.2%和4.4%,远超全球3.2%的平均水平。同时,欧洲、中亚、拉美和加勒比地区的平均增速预计将仅有3.3%至3.4%左右。

尽管经济迎来了差异性复苏,但其对于减贫的作用并不突出。报告指出,今年预计全球将有7.7%的人口处于极度贫困水平,每天生活开支低于2.15美元,仅略低于疫情前8%的水平,并且预计到2026年有望减少至7.2%。比极度贫困稍好,今年还有20.8%的全球人口每日生活开支低于3.65美元,44.3%的全球人口每日生活开支低于6.85美元,两个比例预计到2026年将会分别下降至18.9%和42.5%。报告称,对于贫困现象集中的发展中国家,分配制度不够完善导致经济增长的成果不能有效惠及最贫困群体。

报告指出,在近年来连续不断经历冲击,并且在财政和金融应对政策极为有限的情况下,许多发展中国家的发展前景黯淡。受债务高企、货币贬值、利率飙升等因素影响,发展中国家不得不将更多财政资源用于偿债而无法用于发展或提高民生。从发展中国家平均水平看,债务在各国国内生产总值(GDP)中占比在过去10年间增加了大约20%,目前达到55.3%的高位,利率偿付在各国GDP中占比更是翻了一番达到8.6%。在债务负担的冲击和挤压下,各国用于健康、教育、基建、减贫方面的投资相对疲软。

本报记者

梁桐



梁桐

频繁出现的极端气候对全球经济复苏的冲击不断加大。国际社会必须迅速采取行动,加强气候科学研究与预测、推动绿色低碳转型、加强基础设施建设与维护、完善农业保险制度以及加强国际合作与政策协调等。

经济损失呈现显著增长趋势。有研究显示,仅2022年,全球各类极端气候事件造成的经济损失总值约为2640亿美元,比2010年至2014年的数据高出23%。

极端气候在诸多方面对全球经济产生负面影响。

首先,对农业生产构成严重威胁。高温、干旱、洪水和寒流等极端天气条件会直接影响农作物的生长周期和产量。如2023年4月,仅意大利中北部艾米利亚-罗马涅大区一地,因倒春寒和冰雹造成的农业损失就高达2500万欧元,而全球范围内高温和干旱对农作物产量的影响更是不断加大。联合国粮农组织、世界粮食计划署等

机构今年4月发布《全球粮食危机报告》显示,2023年极端气候让18个国家的7200万人面临严重粮食不安全问题。

其次,破坏能源和基础设施,导致能源价格波动,并引起连锁反应。2021年至今,欧洲长时间出现超高压天气,海上风速大幅下降,风力发电量大幅下降,从而扩大能源供需缺口,推高能源价格,增加企业生产成本,进而加剧通货膨胀和社会不稳定。此外,极端气候如洪水、风暴等会对道路、桥梁、电力线路等基础设施造成严重破坏,修复成本高昂且耗时较长。

极端气候还会扰乱全球供应链的正常运行,增加运输成本和交付延迟风险。例

如,洪水会淹没港口和运输线路,导致货物积压和延误;干旱则影响内陆河流的航运能力,增加物流成本。供应链紊乱影响企业的生产效率和市场竞争力,并引发市场恐慌和价格波动。

此外,高温、洪水和干旱等极端天气条件可能增加疾病传播的风险,如疟疾、登革热等虫媒疾病的发病率上升。极端气候还可能引发社会动荡和冲突。

因此,国际社会必须迅速行动,通过加强气候科学研究与预测、推动绿色低碳转型、加强基础设施建设与维护、完善农业保险制度以及加强国际合作与政策协调等举措,将极端气候对全球经济的影响降到最低。这对于进一步筑牢全球复苏基础具有重要作用。

《人工智能法案》正式生效——

欧盟力求平衡用户权益和技术创新

本报驻索非亚记者 蔡淳



4月23日,机器人在德国汉诺威工博会上演示传递物品。

新华社记者 任鹏飞摄

欧盟《人工智能法案》相关规则将分阶段实施。大部分规则将于2026年8月2日开始生效。欧盟委员会人工智能办公室将成为该法案在欧盟层面实施关键机构

欧盟成员国需在2025年8月2日之前指定各自国家市场监管和法案适用主管部门

对出现违规行为的企业

欧盟最高将对其处以3500万欧元或全球年营业额7%的罚款

取二者中较高值

首席执行官安德烈亚斯·克利夫表示,合规成本相当于对欧盟小企业征收额外的“税”。“我担心这项立法会让那些负担不起的小公司难以承受,”他说,“筹集资金是一项艰巨的任务,现在又要征收这项税。你还需要花时间去理解它。”

不过,欧盟显然对法案寄予厚望。欧洲议会在对法案的介绍文章中提到,推行AI监管的首要任务是确保欧盟使用的人工智能系统安全、透明、可追溯、非歧视和环境友好。欧盟委员会内部市场委员蒂埃里·布雷顿则认为,“《人工智能法案》不仅是一本规则手册,它还是欧盟初创企业和研究人员引领全球人工智能竞赛的跳板。”

新规带来的明确性也受到了业界欢迎。分析认为,通过明确的监管框架,企业可以在合规的前提下大胆开展技术创新,用户对AI技术的接受度和信任度也将大幅提高,二者将共同推动AI技术进一步发展。法国开源人工智能公司Giskard联合创始人兼首席执行官亚历克斯·孔贝西表示:“这一历史性时刻为未来负责任地利用人工智能、建立信任和确保所有人的安全铺平了道路。”

法案潜在的全球效应也受到了广泛关注。根据法案,只要在欧盟市场内投放或投入使用其AI系统,无论是否收费,无论实体是否在欧盟境内,都要遵守欧盟的规定。而大部分跨国公司为了规避遵守多个国家监管制度的成本,就会选择将欧盟法规用到全球业务。外界认为,欧盟《人工智能法案》实施后将对全球人工智能产业链产生深远影响。

欧盟《人工智能法案》的生效标志着全球AI监管进入新纪元。通过这部全面的法规,欧盟不仅在保护用户权益和推动技术创新方面迈出了重要一步,也为全球AI技术的发展提供了有益借鉴。相信在未来,随着法案的逐步实施,AI技术将在更加安全、透明和公平的环境中蓬勃发展。

中企助印尼构建电动汽车生态系统

本报驻雅加达记者 陈小方

8月7日,由中国锂电电子电池企业贝特瑞新材料集团投资兴建的贝特瑞印尼锂电池负极材料工厂正式投产,填补了印度尼西亚在锂离子电池负极材料领域的空白。印尼总统佐科在投产仪式上表示,这使印尼距离实现电动汽车生态系统梦想更进一步。

贝特瑞新材料印尼锂电池负极材料工厂坐落在中爪哇省的肯德尔工业园,一期建设投资4.78亿美元,年产能8万吨,可以用于生产150万辆电动汽车。二期建设将于今年四季度启动,预计2025年3月竣工,届时年产能将翻倍,达到16万吨。

二期建成意味着可以用于生产300万辆电动汽车。佐科总统表示,“这是一个非常大的数字”。他同时对工厂的建设速度表示欣赏。他说,10个月前才在北京签约,现在工厂突然就准备好了,这就是所谓的速度,“我反复说,快的国家将击败慢的国家。我们现在已经成为一个快速的国家。”

印尼海洋与投资事务统筹部长卢胡特表示,有了贝特瑞印尼工厂,印尼的锂电池生态系统将更加完整。印尼不仅正在开发由镍正极材料制成的锂电池,还在开发磷酸铁锂电池负极材料,而且磷酸铁锂工厂也在建设之中。他说,贝特瑞新能源投资非常重要,因为他们是世界上最大的正极材料生产商,而且技术最为先进。

构建电动汽车生态系统是印尼利用自然资源发展经济战略的一个重要组成部分。印尼拥有丰富的自然资源,其中镍储量占世界总量的25%。佐科总统表示,一个强大和综合的电动汽车生态系统正开始出现。他说,如果一切完成,印尼将能够进入电动汽车产业的全球供应链,并在劳动力雇用和经济增长方面提供巨大的附加值。

中资企业在印尼构建电动汽车生态系统中一直扮演着重要的角色。近年来,印尼政府为加强、优化国内资源的经济效益,采取只允许包括镍在内的重要金属资源以精炼金属形式出口的“下游化”政策。在印尼镍下游化领域,中资企业已经成为一支重要力量,不仅为当地创造了大量



这是8月7日在印度尼西亚中爪哇省拍摄的贝特瑞新材料集团印尼工厂。

新华社记者 徐钦摄

的就业机会,也有力提升了印尼在国际供应链中的竞争力。正如佐科总统所说,在短短数年中,印尼镍出口价值已经达到340亿美元,相当于约510万印尼盾,较之前出口镍原矿时的33万印尼盾,实现了“一个非常大的跳跃”。

印尼投资部长巴利勒表示,镍下游化不仅产生了高达10倍的经济效益,使印尼成为全球最大的不锈钢生产国之一,也使印尼成为发展可再生能源投资尤其是电动汽车电池的潜力国家。卢胡特也表示,预计到2030年,印尼镍下游化出口价值将增加到700亿美元。

在印尼电动汽车制造方面,上海五菱7年前就开始在印尼投资建厂。在2024年印尼国际车展上,五菱印尼汽车副总裁阿里夫透露,五菱电动汽车迄今在印尼已累计销售超过2万辆,以52%的市

场份额占据了印尼电动汽车领域的主导地位,成为印尼第一电动汽车品牌。

近年来,更多的中国电动汽车制造商相继进军印尼市场,如奇瑞、哪吒、比亚迪等,为印尼民众提供了更多的选择。有关数据显示,在2024年5月,奇瑞以1971辆的销量排名第一,较4月的1828辆增加7.8%;批发量也为最高,达到755辆。比亚迪印尼公司在6月表示,已有数千辆电动汽车进入印尼,将按订单发送到客户手中。

有关数据显示,印尼2022年的电动汽车销量为1万辆,2023年达到1.7万辆,2024年前5个月达到1.3万辆。印尼计划到2030年使电动汽车的拥有量达到60万辆。印尼汽车工业协会主席约哈内斯表示,到2024年底,混合动力汽车的销量预计将达到7万辆,纯电动汽车将达到3万辆。