

## 南共市—欧盟自贸协定影响几何

在本月初于乌拉圭首都蒙得维的亚举行的南方共同市场(以下简称“南共市”)第65次首脑会议上,欧盟委员会主席冯德莱恩与阿根廷、巴西、乌拉圭等南共市创始成员国共同宣布达成南共市—欧盟自由贸易协定,历经20多年的艰难谈判结束。若南共市—欧盟自贸协定顺利实施,将形成一个覆盖7亿多人口的双边自贸区。有评论认为,面对美国新一届政府提高关税的威胁,欧盟和南方共同市场不得不抱团取暖,未雨绸缪,以应对未来的不确定性。签署自贸协定是逆全球化和保护主义盛行的阴霾天空下一抹亮色,足以提振合作共赢的信心。

一旦协定批准实施,欧盟和南共市之间大部分产品关税将获得减免。欧盟的奶酪、乳制品、葡萄酒、烈酒和巧克力,以及汽车和机械、服装和鞋类出口关税将逐步减免,从而顺利打入南美仍然受到高度保护的南共市市场。而南共市国家的农产品、牛肉、家禽和谷物等进入欧盟的进口关税将大大降低,双边贸易壁垒也将基本消除。

对欧盟来说,该协定生效当年预计可为欧盟节省约40亿欧元的关税,生效后的几年内,这一金额还会逐年增加。庞大的南方共同市场将给欧盟成员国带来巨大商机,也给企业和消费者带来重大经济利益。据统计,2023年,欧盟向南方共同市场的4个创始成员国出口了价值约560亿欧元的商品,进口额约为540亿欧元。2022年,欧盟向它们出口服务约280亿欧元。若该协定生效,预计有6万多家欧洲企业将从中受益。西班牙政府希望通过自贸协定,向南美市场输出酒类和橄榄油等产品。德国政府则认为,通过自贸协定将其支柱性行业汽车企业找到新市场。

对于南共市来说,成功签署南共市—欧盟自贸协定不仅有利于进一步促进对外经贸合作,拓展农产品市场,还加强了南方国家的团结合作,增强其抵御风险的能力。

阿根廷是世界上最大加工大豆出口国、世界第三大玉米出口国,也是小麦和牛肉的主要供应国。农民和出口商渴望尽快进入欧洲庞大的消费市场。在美国采取贸易保护主义政策的背景下,南共市—欧盟自贸协定对于南美生产商保持竞争力至关重要。

冯德莱恩表示,南共市—欧盟自贸协定的达成具有“真正的历史性里程碑”意义。即便如此,欧盟成员国内部仍然存在较大的分歧,欧盟理事会和欧洲议会批准该协议恐

对于南方共同市场国家来说,成功签署南共市—欧盟自由贸易协定不仅有利于进一步促进对外经贸合作,拓展农产品市场,还加强了南方国家的团结合作,增强其抵御风险的能力。同时,有评论认为,面对美国新一届政府提高关税的威胁,欧盟和南方共同市场不得不抱团取暖,未雨绸缪,以应对未来的不确定性。



怕要大费周章。

法国总统马克龙表示,此前的自贸协定文本“让人无法接受”,法国将捍卫其农业主权。原因在于减免关税后,法国农民将完全失去竞争优势。同样,波兰也表示,如果本国农民的利益得不到进一步保障,将不会接受该协定。意大利则要求南美农民承担与欧洲农民相同的“义务”。欧洲议会绿党成员则表示,这项自由贸易协定与气候目标、绿色公约以及可持续的贸易和发展模式不相容。

该协定条款也做了必要的保留和增设附加条件,充分照顾到双方成员国的利益诉求。双方都同意采取一系列双边保障措施。例如,欧盟提出需要4年至10年的过渡

期,逐渐减免南美的蔬菜、水果等农产品进口关税;而巴西则要求在协定中加入汽车产业尤其是新能源汽车的保护措施。

为了安抚愤怒的欧洲农民,欧委会计划设立10亿欧元的储备金来补贴农民的损失。但是,人们似乎并不买账,纷纷加大抗议力度。

不过,赞同的呼声也很高。有一部分人认为,在美国总统大选之后,欧盟不应自我

封闭,而应该继续扩大与第三国的自由贸易协定网络,以保持经济和商业影响力。德国和西班牙正在积极推动自贸协定的最终批准。特别是西班牙与拉美国家有着密切的文化和商业联系。

欧盟内部围绕新的自贸协定的激烈辩论已经展开,可能会持续数月之久,或许直至欧盟大多数成员国批准该协定,方能尘埃落定。

日前,国际航空运输协会(IATA)对2025年全球航空业发展前景作出乐观预测,并指出尽管面对持续的成本和供应链挑战,但航空业盈利能力仍略有提升,但在繁荣复苏的同时,供应链相对脆弱以及绿色转型缓慢的问题仍突出存在,对民航业的可持续发展将带来挑战。

国际航协预计,2025年,国际航空客货运输将进一步增长,客运量预计将达到52亿人次,首次突破50亿人次,同比增长6.7%;货运量预计将达到7250万吨,同比增长5.8%。在运量拉动下,2025年航空业净利润预计将达到366亿美元,净利率为3.6%,比2024年略有改善。预计2024年净利润将达到315亿美元,净利率为3.3%。同时,国际航协预计,2025年全球航空业营业利润预计为675亿美元,营业净利率为6.7%,高于2024年的6.4%。行业总收入预计将达到1.007万亿美元,同比增长4.4%。这意味着,航空连通性将为全球创造大量就业机会。最新的预测显示,2025年航空公司的就业人数预计将增长到330万人。

国际航协理事长威利·沃尔什表示:“全球航空业的利润来之不易,主要得益于低油价、超过83%的高载客率、严格的成本控制和碳减排投资,以及在疫情后通过管理恢复到更为正常的增长水平。”他强调,2025年全球航空业收入将首次突破1万亿美元,这具有重要意义。1万亿美元几乎占全球经济的1%,使航空业成为一个战略性行业。

同时,国际航协预计,严峻的供应链问题将继续对航空公司业绩产生影响。这些问题不仅将导致成本上升,还限制了需求增长,这些问题将在2025年持续存在。国际航协在最新的航空业预期报告中指出,当前,全球机队的平均机龄已升至14.8年,高于1990年至2024年间13.6年的平均机龄。飞机交付数量正在从2018年的1813架的峰值大幅下降,2024年的飞机交付量预计为1254架,比年初预期少30%。2025年,飞机交付量预计将增至1802架,但仍远低于早先预计的2293架。目前,新飞机待交付积压订单(累计未完成订单数)已达到17000架,创历史新高。按照现有交付速度,需要14年才能完成。另外,因为各种原因“停航”的飞机数量约有5000架,占在役机队总数的14%。虽然近期情况有所改善,但“停航”比例仍较疫情前水平高出4个百分点,并且“停航”飞机中,约有700架需要进行发动机检修,而航空发动机作为飞机最重要部件,受供应链影响尤其突出,因此这一检修过程耗时较长,预计这种情况将持续到2025年。沃尔什表示,当前载客率已处于历史高位,如果有更多的飞机投入运营,行业盈利能力也将进一步提高,但“停航”飞机过多这一局限损害了行业的整体收益。同时,航空公司老化机队的维护成本更高,燃烧的燃料更多,需要更多的资本来维持飞行。

此外,国际航协预计,2024年可持续航空燃料(SAF)产量将达到100万吨,尽管已是2023年产量(50万吨)的2倍,但这一产量仍大幅低于此前预期,仅占全球喷气发动机燃料产量的0.3%。对此,沃尔什表示:“SAF产量仍在增长,但增速缓慢令人失望。”国际航协指出,为了在2050年实现净零碳排放,需要新建3000个至6500个可再生燃料工厂。这些工厂也可为其他行业生产可再生柴油和其他燃料。在最乐观的情况下,30年时间建造新设施所需的年均资本支出约为1280亿美元。同时,沃尔什表示,各国政府必须迅速推出具体的政策激励措施,以加快可再生能源生产。国际航协近期的一项调查显示,公众对SAF的支持率很高。约86%的受访旅客赞同政府应为航空公司提供生产激励措施,使其能够使用SAF。此外,86%的旅客赞同石油公司应优先向航空公司供应SAF。

本报驻日内瓦记者

梁桐

## 沙特经济结构性转型成果初显

本报驻利雅得记者 罗怀伟

近期,沙特财政部发布2025年度预算显示,2024年度,沙特财政收入和支出分别达到12300亿里亚尔和13450亿里亚尔,赤字1150亿里亚尔,相当于其国内生产总值(GDP)的2.8%,赤字规模较2023年度有所扩大。预计2024年度沙特GDP将达到40910亿里亚尔,同比增长0.8%。

在旅游业、娱乐业、运输与物流业和工业等重点行业的推动下,以及私营部门的支撑下,沙特经济实现了结构性转型,这在一定程度上缓解了全球石油市场波动对其造成的冲击,也提升了国际组织和评级机构对其未来的预期。日前,穆迪将沙特的评级从A1上调一级至Aa3,将评级展望从“正面”调整为“稳定”,这是该机构自2016年开始对沙特进行评估以来,首次作出上调,主要原因是沙特经济多元化取得了持续进展,非石油部门的前景有所改善。

近年来,沙特努力实现收入来源多元化,促进非石油行业增长,经济转型取得了一定成效。自沙特“2030愿景”发布以来,沙特非石油收入从2016年的1860亿里亚尔预计增加至2024年的约4720亿里亚尔,增幅约154%。在此期间,沙特用于国家战略、“2030愿景实现计划”、重大项目和关键行业等方面的支出,从2016年的265亿里亚尔预计增长至2024年的2716亿里亚尔,年均增长约33.8%,极大提升了非石油行业对GDP的贡献。数据显示,2024年前三季度,沙特GDP同比增长0.2%,其中,受欧佩克+(石油输出国组织和以俄罗斯为首的国家组成的联盟)成员自愿减产承诺的影响,沙特石油活动GDP下降了6.8%,但非石油活动GDP却增长了4.2%,有效缓解了经济压力;同期,非石油活动占GDP比重约为52%,较2016年度的47%实现了增长。

沙特财政大臣穆罕默德·杰德安在发布年度预算后举行的记者会上指出,沙特经济结构性转型的成果主要体现在四方面。一是私营部门投资规模呈上升趋势。2024年上半年,沙特私营部门投资额占GDP的比重达到24.7%。同期,沙特非政府

固定资本形成总额(GFCF)同比增长4.5%。财报认为,随着沙特政府加强对重要行业和新兴行业的投资,国内外资本对沙特私营部门的投资规模将不断扩大。

二是非石油出口数据实现增长。2023年度,包括再出口在内的非石油产品出口额为2724亿里亚尔,较2016年度的1777亿里亚尔增加了53%。杰德安认为,非石油出口额的增长体现了沙特产业结构的完善和产品竞争力的显著提升。

三是私营部门人员本地化率增加。在沙特私营部门中,本地雇员数量从2016年末的187.8万人增加至2024年第二季度末的231.7万人,增幅达23.4%。同期,女性在劳动力市场的参与率达到35.4%,已经超过“2030愿景”中设定的30%的目标。

四是旅游行业收支平衡实现逆转。近年来,沙特大力投资酒店、度假村和娱乐设施等旅游基建,提升了在地区 and 全球范围内吸引国际游客的能力。根据沙特旅游部数据,2024年前7个月,沙特国际游客数量约达1750万人次,同比增长10%,在二十国集团(G20)国家中处于领先地位。

未来几年,沙特将继续执行扩张性支出政策,维持经济的可持续增长。财报显示,2025年度沙特预算收入和支出分别为11840亿里亚尔和12850亿里亚尔,赤字为1010亿里亚尔。并且在2025年度至2027年度,沙特GDP增速将处于高位,预计分别达到4.6%、3.5%和4.7%。

杰德安表示,沙特中期财政支出将围绕三方面进行:一是通过大型项目完善基础设施建设,其中包括萨勒曼国王公园、利雅得运动跑道等民生项目,以及奇迪亚娱乐城、红海新城、新未来城、德拉伊耶门等大型标杆项目;二是通过相关战略实现重点部门和重点地区的发展,其中重点部门为工业、旅游、物流和运输、能源、军事;三是推动各领域的“2030愿景实现计划”,进一步实现经济转型。针对新未来城等大型项目面临的融资问题,杰德安强调,相关大型项目均由沙特公共投资基金(PIF)所成立的公司负责运作,项目预算均来自PIF,

而非国家财政。PIF和相关公司会根据经济、财政和地缘政治等情况的变化对项目的战略、计划、时间表等进行定期审查。他建议,在关注新未来城时,应放眼长远,将其作为50年乃至跨度更久的大型项目看待。他强调,这些大型项目的融资问题不会对国家财政造成影响。

此外,财报预计沙特2024年度的通胀

率为1.7%,2025年度至2027年度都将保持在1.9%。对此,杰德安指出,沙特没有官方设定的目标通胀率,不过从全球范围来看,2%或3%的通胀率被认为是可以接受的。他表示,由于沙特政府采取了积极政策和长期规划,沙特经济仍保持积极的发展轨迹,这使得沙特能够有效应对国内及全球挑战。



11月25日至27日,第28届世界投资大会在沙特首都利雅得举行。本报记者 罗怀伟摄

本版编辑 刘畅 美编 吴迪