

新兴市场国家饱受美加息困扰

上周,多国宣布了年内新一轮加息决定。其中,广大新兴市场国家和发展中国家尚未摆脱美欧货币超发引起的高通胀冲击,又饱受美国激进加息引发的资本外流、债务问题困扰,可谓“屋漏偏逢连阴雨”。

在美国再度宣布加息之后,从西欧到南美,从南亚到大洋洲,跟进加息成为各国不约而同的决定。8月2日,澳大利亚储备银行(央行)宣布今年以来第四次加息,将基准利率上调50个基点至1.85%,同时上调外汇结算利率50个基点至1.75%。3日,巴西中央银行宣布年内第四次加息,将基准利率上调50个基点至13.75%。4日,英格兰银行宣布将基准利率从1.25%上调至1.75%,这是自去年12月份以来英国央行第六次加息。5日,印度央行宣布本财年(2022年4月至2023年3月)第三次加息,将基准利率提高50个基点至5.4%。

不断加剧的通胀压力已成为多国央行的头号“敌人”。国际货币基金组织(IMF)7月数据显示,自2021年7月份以来,全球至少有75家央行提高了利率。有分析指出,在新冠肺炎疫情持续蔓延、通胀居高不下、增长依旧乏力的背景下,通过收紧货币政策来对抗通货膨胀将明显减缓全球经济活动。据不完全统计,新兴市场国家利率的平均涨幅约为发达经济体的两倍左右,这表明通胀对它们的打击更大,若再叠加美联储持续激进加息的冲击,这意味着其面临的资本外流和债务问题较发达经济体更为严重。

新兴市场国家和发展中国家正面临严峻的资本外流形势。美国当局激进加息迅速推升美元指数,在新兴市场国家的风险资金借机抛售资产加速外流。8月3日,国际金融协会(IIF)公布数据显示,截至今年7月份,新兴市场连续5个月遭遇投资组合资金净流出,总额累计超过390亿美元。这成为自2005年以来新兴市场连续资金净流出时间最长的纪录,也与美联储3月份启动加息并不断加速收紧的时间线相吻合。IIF有关人士分析指出,近期资金流动的大部分动力可归因于美元(汇率)。不仅如此,几乎所有发达经济体的长期政府债券收益率都大幅上升,这对资金规避风险的偏好

产生明显影响。

资本外流加剧了新兴市场国家本币贬值,引起连锁反应。尽管一些央行努力试图减缓本币贬值,但在美联储不断释放鹰派加息,美元随之一路飙升的情况下,包括欧元、印度卢比、智利比索和斯里兰卡卢比在内的多种货币兑美元汇率今年都触及历史新低。货币贬值带动进口商品价格上涨,导致以美元计价的债务膨胀,在有关国家和地区引发了诸如外汇短缺、通胀加剧、财政赤字增加和政局不稳社会动荡等“副产品”。IMF在7月中旬曾警告,超过30%的新兴市场国家和60%的低收入国家已经处于或接近过度负债的状态。有关国家和地区为应对危机采取加息等紧缩政策会进一步提升借贷成本,偿债将成为沉重的负担,企业活动和家庭消费也可能进一步下滑。

当前,美国经济已陷入技术性衰退,美联储收紧货币政策却未有转向迹象,这使得美国经济迅速降温,加重全球经济下行压力的态势越发清晰。有分析指出,世界经济增长特别是新兴市场国家受制于美国的货币政策,表现出“因美而起,因美而衰”的特征,这反映出美国在当下只愿享受美元作为主要国际货币的“红利”,却不愿承担相应责任的体制性问题,这正是全球经济治理体系亟待纠正的痼疾之一。



李连俊

——肯尼亚蒙内铁路开通运营5周年——

蒙内铁路驶向美好未来

本报驻比勒陀利亚记者 田士达



上图 乘客在肯尼亚蒙内铁路恩贡站排队上车。
新华社记者 龙雷摄
右图 一列客运列车在肯尼亚蒙内铁路恩贡站附近跨越蒙内铁路察沃河特大桥上行。

高质量共建“一带一路”

在共建“一带一路”倡议的引领下,由中国路桥公司承建的肯尼亚蒙内铁路(蒙内铁路)于2017年盛夏开通运营。5年来,蒙内铁路与民众携手,与绿色同行,成为区域互联互通的大动脉,给肯尼亚经济社会发展带来巨大改变,带领肯尼亚驶向美好未来。

畅物流

蒙内铁路连接蒙巴萨港和肯尼亚首都内罗毕,全长约480公里,是一条采用中国标准、中国技术、中国装备建造的铁路,也是肯尼亚独立以来建设的首条铁路。作为东非铁路网的开端,它的建成通车为肯尼亚乃至东非的繁荣发展铺就了一条快速路。据肯尼亚政府估计,蒙内铁路对肯尼亚经济增长的贡献率达到了2%。

作为东非第一大港口,蒙巴萨港拥有17条国际航线,与全球约80个港口有业务往来,承担着东非地区大部分货物的运输任务。然而,蒙巴萨与内罗毕之间曾经仅有一条米轨铁路,即轨距为1米的窄轨铁路。这条始建于1896年的铁路平均时速只有22公里,全程需耗资21个小时,运力严重不足,一定程度上束缚了肯尼亚的发展。同时,这条米轨铁路年久失修,设备老化。长期以来,肯尼亚全国上下都期盼着修建一条新的铁路。

现代化的蒙内铁路圆了肯尼亚民众的“世纪梦想”。在2017年蒙内铁路的通车仪式上,肯尼亚总统肯雅塔兴奋地表示:“肯尼亚人民有了新的铁路,我们将掀开新的一页,书写未来100年肯尼亚的历史。”

蒙内铁路高效保障了东非地区的物流

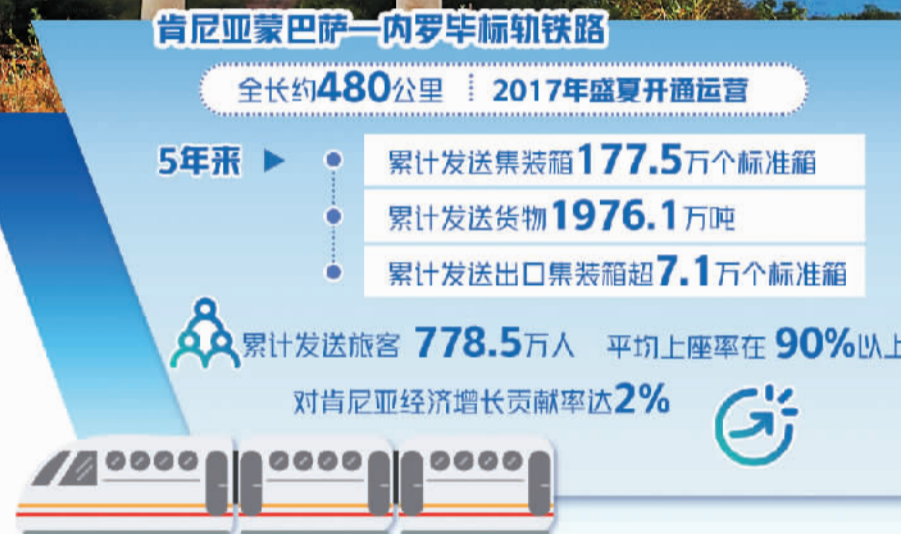
畅通,成为区域互联互通的大动脉。蒙内铁路日均开行17列货车,每列货车的运量相当于300辆卡车,且铁路货运时间仅为10个小时,较公路运输时间缩短一半以上。开通运营5年来,蒙内铁路货运量稳步增长,累计发送集装箱177.5万个标准箱,累计发送货物1976.1万吨。蒙内铁路货运24小时不间断,即使在新冠肺炎疫情期间也不曾停止。蒙内铁路常态化开行粮食专列和双层集装箱专列,源源不断地将重要进口物资运往东非腹地,5年来共运送250万吨粮食和10.4万吨化肥。

与此同时,开通运营5年来,蒙内铁路共发送出口集装箱超过7.1万个标准箱,越来越多的肯尼亚商品通过蒙内铁路走向世界。肯尼亚花农委员会首席执行官克芒日前宣布,今年年底将通过蒙内铁路出口鲜花。早在2019年,肯尼亚茶叶就已经通过蒙内铁路出口。今年1月份,蒙内铁路还启动了茶叶出口专列。肯尼亚的茶叶发展局总经理阿尔弗雷德表示,使用蒙内铁路运输茶叶不但提高了物流效率,还大幅节约了成本开支,且避免了公路运输造成的时间延误。

惠民生

蒙内铁路不仅是货运大动脉,也是民众出行的新选择。目前,蒙内铁路日均开行旅客列车数量已由4列增加至6列。开通运营5年来,蒙内铁路累计发送旅客778.5万人,平均上座率基本在90%以上,单日旅客最高发送量曾突破10000人。

蒙内铁路客运列车的开行,改变了当地民众往来内罗毕至蒙巴萨的出行方式,方便了节假日出行的当地民众以及放假返乡的学生。逢年过节,蒙内铁路经常出现一票难求的情况,显示出民众对蒙内铁路的高度认可。肯雅塔总统在乘坐蒙内



铁路列车后表示,“蒙内铁路方便了两城之间人们的出行,我很高兴可以亲身感受蒙内铁路优质的客运服务”。

蒙内铁路也是外国游客争相打卡的“网红”项目。美国有线电视新闻网旅游频道曾经为肯尼亚推出了一期旅游特别报道,向游客推荐到肯尼亚最值得做的20件事,其中“乘坐蒙内铁路列车”排在第五位。英国《每日电讯报》也将乘坐蒙内铁路列车作为2019年全世界最引人瞩目的13个铁路旅行之一。

在列车上,乘客不难发现,几乎绝大多数乘务员都是肯尼亚本地人。这也是蒙内铁路属地化工作的一个缩影。蒙内铁路建设期间,项目累计招聘使用当地员工3000余人,涵盖了五大专业123个工种。蒙内铁路对旅游业、建材业等诸多行业的带动更是惠及了无数肯尼亚民众。

不仅如此,中国路桥肯尼亚办事处和非洲之星铁路运营公司还围绕捐资助学、医疗健康、绿色环保三大领域加大公益投入,积极履行企业社会责任。看到铁路沿线的一所小学十分破旧,项目方应邀承担起了临时校区的建设工作,并为学校捐赠了不少文体用品。开学典礼上,一位学生家长道出了当地人民的心声:“我在铁路工作上,中国人不仅给我带来了工作机会,还给孩子们修建了新学校。感谢你们,你们对肯尼亚当代及下一代的发展都功不可没!”

保生态

在广袤无垠的东非高原,蒙内铁路列车呼啸而过,满载集装箱穿过肯尼亚国家公园。风吹过草地,几只羚羊跑过来,在铁路桥下低头吃草……这幅人与自然和谐共生的景象,离不开中国建设者的悉心呵护。

肯尼亚是生物多样性最为丰富的国家之一。早在蒙内铁路建设伊始,中国路桥公司的建设者就高度重视生态环境保护,努力减少项目对环境的影响,为肯尼亚民众守住绿水青山。

在蒙内铁路建设时期,项目对进场管理和施工人员进行了充分的动物保护培训。项目的路基土石方等施工均安排在白天进行,以免影响野生动物夜间活动。项目还在施工便道上设置了限速标志和减速带,以免施工车辆速度过快伤害野生动物。

在调研野生动物生活习性和迁移路径的基础上,蒙内铁路全线共设置大型野生动物通道14个、桥梁79座。动物通道的净高均在6.5米以上,方便大型动物自由穿行,就连长颈鹿都可以昂首通过。横跨内罗毕国家公园的特大桥安装了声屏障,以降低列车通过时的噪声。此外,线路两侧还设置了隔离栅栏,防止动物通过时与高速行驶的列车相撞。

在蒙巴萨湿地公园,也有同样值得保护的红木林。红木林能调节沿海气候,是重要的鱼类繁殖地,在生态系统中扮演着重要的

角色。蒙内铁路项目团队在此处施工时,尽可能减少砍伐,并预埋了多处过水管涵,确保海水能够进入被施工便道隔开的区域,从而浸润红木林,保证其正常生长。蒙内铁路开通运营5年来,红木林茂盛如常,甚至先前退化的部分红木林又重现生机。

助自强

蒙内铁路在安全运营的同时,高度重视员工属地化和能力建设。铁路运营团队中,80%为当地员工。在中国路桥公司的倾囊相授下,当地员工不仅获得了稳定的就业岗位,更提升了管理能力和技术能力。目前已有超过400名当地员工通过选拔考试,晋升至运营公司的管理岗位。中方团队通过师傅带徒弟、建立培训基地、资助学员留学等方式,培养了一批能够独立作业的铁路专业技术和管理人才,为未来肯尼亚乃至东非铁路网运营储备了高端人才。

康西莉亚是蒙内铁路首班列车的驾驶员,也是肯尼亚历史上首批女性火车司机。她曾到中国学习内燃机车结构和工作原理,回到肯尼亚后,她跟随中国师傅在实践中学习驾驶、检修与维护的标准程序,与蒙内铁路共同成长。如今,康西莉亚已晋升为指导司机,负责培训新一批学员。谈到蒙内铁路为她带来的变化,她坚定地表示:“我相信肯尼亚的铁路网以后会像中国铁路网一样越来越好!”

中国建设者不仅在肯尼亚建设了一条现代化的铁路,更留下了一支“带不走的队伍”,为肯尼亚提供了自主发展铁路交通的技术和能力。

肯尼亚铁路公司总经理马伊恩加表示,肯尼亚正努力向“2030年远景规划”迈进,更加强调基础设施建设,致力于实现国家工业化和现代化发展目标,而蒙内铁路是实现这一愿景的关键推动力。

围绕蒙内铁路,一系列基础设施项目陆续启动或建成——内马铁路将蒙内铁路向内陆延伸,内罗毕快速路成为肯尼亚“国门第一路”,奈瓦沙内陆集装箱港打造内陆货物集散地,蒙巴萨港新建码头以自动化设施保障能源安全。蒙内铁路就像一颗种子,在中肯两国合作共育的土壤里生根发芽,一片壮观而茂密的森林有望形成。

据介绍,中国路桥公司将持续发挥蒙内铁路的牵引作用,推动共建“一带一路”倡议与肯尼亚“2030年远景规划”对接,跟踪肯尼亚“一廊三圈”发展规划,即东非经济走廊、蒙巴萨经济圈、奈瓦沙工业园和基苏木经济特区建设,寻找更多合作机会。

“朋友请听我讲,铁路的故事又长。它凝结的是友谊,它带来的是希望。我的家乡,一天天更加美好;我的同胞,一天天更加昂扬。”肯尼亚歌手苏迪的悠扬歌声,唱着蒙内铁路带来的改变,也唱出肯尼亚人民对未来的美好憧憬……

报告称亚太地区今年经济增速将放缓

本报驻新加坡记者 蔡本田



危机以来该地区最高的通胀率。埃尔南多表示:“通胀不仅居高不下,而且基础越来越广泛,这对贫困家庭和小企业尤其不利。预计随着货币紧缩政策逐步实施,全球通胀将在今年持续高位后,于2023年逐渐减弱。到2024年,通胀可能会恢复到疫情前水平。”

APEC敦促各成员加大危机管理力度,以减轻通胀、不确定性和新冠肺炎病毒的冲击,保护最脆弱群体。其中,提高疫苗接种率对于防止疫情蔓延至关重要。报告指出,抑制通胀是各国当务之急,以帮助国民生活成本保持稳定,减少贫困风险。货币政策制定部门需要随时准备使用政策工具来降低通胀,并明确传达政策变化,以稳定通胀预期。

埃尔南多表示,更高的利率将抑制经济活动,对经济增长不利。各成员有必要使财政政策有利于改善创收工作,例如有效征税和谨慎的政府支出,以确保有足够的空间帮助弱势群体。

APEC政策支持部门主任丹尼斯·休解释称,当前,需要各国加强协调沟通,以提高该地区中长期的经济弹性。虽然亚太经合组织已经采取了一些重要的措施来增强该地区的恢复力,但不同的成员有着不同的经济条件和发展重点。现在的关键是合作,将这些承诺转化为行动,并将行动转化为切实的利益。

亚太经合组织(APEC)政策支持部门5日发布最新报告称,由于面临极大的不确定性以及持续的新冠肺炎疫情,将今年亚太地区国内生产总值(GDP)增长预期从3.2%下调至2.5%,对2023年的增长预期从3.4%降至2.6%。

“亚太经合组织预测的经济放缓与全球经济增长放缓一致。早些时候,国际货币基金组织将今年全球GDP增长预期从3.6%下调至3.2%。”

与去年同期相比,6月份全球食品和能源价格分别上涨了23%和60%,导致今年上半年亚太地区的通胀率同比飙升5.4%。这是自2008年国际金融