

# 亚洲经济体展现较强发展活力

本报记者 孙昌岳

在美联储持续加息、全球金融环境收紧、经济衰退风险上升的背景下，亚洲经济体展现出较强的发展韧性，内生动力持续增强。亚洲经济发展内生动力的持续增强，既表现在亚洲主要经济体对区域经济增长的支撑作用增强，也表现在亚洲各经济体经济发展的协同效应日益显现。总的来看，亚洲仍是世界经济增长的“火车头”。



这是6月6日在柬埔寨千丹省拍摄的高速公路施工设备。(新华社发)

近期，各经济体一季度经济运行“成绩单”陆续公布，亚洲地区表现亮眼。

一季度，中国经济同比增长4.5%，比上年四季度增长2.2%，反弹之快超出市场预期；印度尼西亚经济同比增长5.03%，再度高于市场预期；日本经济“由负转正”，3个季度以来首次实现正增长。

在美联储持续加息、全球金融环境收紧、经济衰退风险上升的背景下，亚洲经济体展现出较强的发展韧性，内生动力持续增强。总的来看，亚洲仍是世界经济增长的“火车头”。

大减小了美国激进调整货币政策带来的外溢风险。

尽管全球经济面临诸多挑战，但亚洲区域一体化进程丝毫没有放缓。以《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)为例，自去年生效实施以来，成员国之间的整体贸易结构持续调整，产业合作显著增强，贸易规模不断扩大。数据显示，2022年，中国对RCEP其他成员国进出口中间产品8.7万亿元，增长8.5%；东盟对华投资增长8.2%。“RCEP不仅为亚洲经贸发展和经济一体化提供了新的平台，也为亚洲经济发展注入新的增长动力。”徐秀军说。

## 多家国际机构看好

据国际货币基金组织(IMF)最新预测，2023年亚太地区经济增速将从2022年的3.8%上升至4.6%，对全球经济增长的贡献将达70%左右，成为2023年全球最具活力的主要地区。亚洲开发银行预计，亚洲发展中经济体2023年和2024年的经济增长预期均有望达到4.8%，较去年4.2%出现大幅提升。

国际机构看好的背后，是亚洲经济发展内生动力的持续增强。中国社会科学院世界经济与政治研究所、国家全球战略智库研究员徐秀军表示，这既表现在亚洲主要经济体对区域经济增长的支撑作用增强，也表现在亚洲各经济体经济发展的协同效应日益显现。

作为亚洲最大的经济体，中国无疑是今年亚洲经济增长最大的动力源。今年以来，中国推出的一系列经济政策的刺激效应和协同效应持续释放，经济景气水平持续回升，经济复苏步伐明显加快，市场信心不断增强。

亚洲开发银行日前发布的报告显示，亚太地区经济复苏很大程度上得益于中国，中国对该地区的经济增长贡献率达64.2%。中国还贡献了亚太地区37.6%的货物贸易增长和44.6%的服务贸易增长。世界银行最新报告预计，2023年中国经济将增长5.6%，较1月预测大幅上调1.3个百分点，中国经济的复苏将抵消若干其他经济体增长放缓带来的影响。

“中国经济表现超出预期，有望成为拉动亚太地区增长的关键因素。”IMF第一副总裁吉塔·戈皮纳特表示，中国进一步推进结构性改革，不断放宽市场准入和优化营商环境，将能更好释放中长期增长潜力。

中国人民大学重阳金融研究院首席经济学家廖群表示，亚洲国家积极把握世界经济格局调整、增长动力转换带来的机遇，形成彼此间相互促进共同增长的良性循环。尤其是亚洲新兴经济体努力扩大内需、增强区域合作、防止资金大规模流出和稳定汇率，大

## 防御机制不断完善

去年以来，美联储持续激进加息，无论从节奏还是幅度来看，都属历史罕见。虽然外部环境压力趋紧，令亚洲经济发展面临更加严峻的挑战，但从总体来看，美联储本轮加息对亚洲市场的影响相对有限，大部分亚洲国家经济运行良好，展现出较强的发展韧性。

据国际金融协会统计，今年1月，流向新兴市场股市债市的资金规模达到657亿美元，创下过去两年以来最大值。其中，亚洲地区资金净流入金额最大，达344亿美元。知名资金流向监测和研究机构EPFR数据显示，在截至5月17日的一周内，资金明显流出美国和欧洲股市，而中国等新兴市场股市连续资金净流入趋势。这表明，国际机构更加青睐亚洲资产。面对强势美元的影响，亚洲市场表现出了极大的韧性。

国务院发展研究中心世界发展研究所原副所长丁一凡表示，美联储加息，通常都会引发“外溢效应”，如股市大跌、汇率动荡、泡沫破裂，导致许多发展中国家出现金融危机。20世纪80年代，拉美地区曾因此爆发债务危机，陷入“失去的十年”。从1998年开始，地区组织纷纷建立危机处理机制，比如东亚地区的“清迈机制”，金砖国家建立的紧急融资机制等，这些外汇紧急处理机制增强了发展中国家应对挑战、抵御风险的能力。

徐秀军认为，亚洲经济韧性增强主要源于三个因素：一是在经历1997年亚洲金融危机和2008年国际金融危机后，亚洲国家对经济金融风险的防范意识大大增强，对外部经济金融冲击的防御和应对机制也更加完善；二是近年来亚洲国家的汇率制度更为灵活，外汇储备大幅增加，应对外部经济金融冲击的能力大大提升；三是亚洲经济增长潜力巨大，在全球经济下行压力逐步加大的背景下，亚洲经济增长的相对优势更加凸显，



这是5月22日拍摄的行驶在印度尼西亚雅万高铁沿线的雅万高铁综合检测列车。(新华社发)

## 仍需警惕风险挑战

亚洲经济逐渐走强，为全球经济复苏铺平了道路。不过，在发展前景较为明朗的同时，一些重要的挑战仍然存在。

短期来看，一个重要的风险因素是外部需求疲软。特别是美欧发达经济体经济增长普遍疲软，给亚洲工业产品出口带来不利影响。在全球贸易放缓的重压下，亚洲制造业出口的强劲表现开始降温。其中，对越南经济的影响尤为明显。今年一季度，越南出口同比下滑11.9%。在越南的出口市场中，美欧是大头，2022年占到其出口份额的40%以上。一旦美欧市场疲软、外需减弱，就会给越南经济造成沉重打击。此外，在高科技产品领域，亚洲国家出口订单也在下降。数据显示，韩国、新加坡等国的芯片对美出口已开

始放缓。

丁一凡表示，一些国家出口品类单一、专业性强，虽然竞争力大，但缺乏完整的产业链支撑，容易受国际市场变化影响。廖群指出，亚洲国家还面临着诸多挑战，包括如何培育经济增长引擎，发展新兴产业，完善市场机制，增强区域内经贸合作，减少对欧美国家资金的依赖，应对欧美的科技打压等。外部经济金融环境恶化是当前亚洲经济体经济增长面临的巨大挑战之一。徐秀军表示，一方面，美联储加息的负面溢出效应依然存在，部分亚洲国家的债务风险有所增加；另一方面，美欧银行业风险凸显等新问题，对亚洲经济金融的潜在影响也不可忽视。

尽管亚洲整体的通胀在放缓，但很多经济体的通胀率依然超出目标值。亚洲部分经济体的核心通胀依然顽固。此外，经济反弹将可能给全球商品和服务价格带来新的上涨压力。因此，亚洲各经济体需要保持警惕，继续应对通胀压力。

6月6日，新加坡淡马锡旗下全资子公司新加坡能源集团宣布在广东省梅州市大埔县建设集光伏发电、农业种植于一体的大型绿色能源发电站。该项目总装机容量为78MWp，预计7个月完成全额并网。

新加坡能源集团表示，中国是集团长期发展战略规划中非常重要的一环。项目建成后不仅有利于梅州大埔地区建设现代高效农业，实现绿色低碳经济高质量发展，而且有望成为珠三角地区光伏发电和新能源投资的示范工程。

近期，外企高管竞相访华，外资企业在华“加仓”也动作频频，投资领域更加广泛。全球知名涂料和特种材料供应商PPG投资3000万美元的电动汽车及智能出行创新应用中心落户天津并投入使用；西门子医疗对深圳基地追加投资超10亿元以深化本土化战略；阿斯利康投入约4.5亿美元在青岛新建呼吸疾病领域药物生产供应基地……

从新一轮投资布局可以看出，外资企业依旧看好中国市场，对企业在华经营、发展充满期待。不久前中国贸促会对160多家在华外资企业和外国商协会开展调研，结果显示，99.4%的受访外资企业对2023年中国经济发展前景更有信心，表示将继续在中国投资兴业，分享中国的发展红利，表示将维持和扩大在华投资的受访外资企业达到98.7%。

正如经济学家智库全球贸易首席分析师马志昂(Nick Marro)所说，外企在中国增资的决定并不令人意外。外企用行动展现对中国市场信心的背后，是一系列数字为它们带来的底气：2022年，在全球外商投资总额下降40%的背景下，中国实现逆势增长，全年实际使用外资1891.3亿美元。今年1月至4月，全国实际使用外资金额4994.6亿元，同比增长2.2%。中国对外资的吸引力进一步提升。

从外资增资加码的方向看，投资中国的逻辑已经发生变化，外资正在逐步摒弃传统的低端制造业，转向新能源、医药制造、电子信息制造，以及包括金融服务、信息服务、研发设计在内的生产性服务业等高附加值且有利于创新的行业。

商务部数据显示，今年1月至4月，中国高技术产业实际使用外资增长12.8%，其中高技术制造业增长37.1%，高技术服务业增长6%。

从当前的投资布局不难看出，外企看好的不只是中国的超大市场规模，产业链优势、经济韧性、高质量发展带来的创新力和新机遇，都被视为加码投资的重要驱动力。

视频报道请扫二维码



本版编辑 周明阳 美编 吴迪

## 外企观察

朱琳

## 国际航协调整2023年前景展望——

# 航空业盈利能力将增强

本报记者 孙亚军



6月7日，搭乘中国南方航空CZ673首班航班的旅客抵达英国伦敦希思罗机场。新华社记者 李颖摄



## 国际航协报告显示



国际航空运输协会近日宣布调整航空业2023年前景展望，预计行业盈利能力将增强。2023年航空业净利润预计达到98亿美元，净利润率达1.2%，是此前预测的47亿美元净利润的两倍多。总收入预计同比增长9.7%，达到8030亿美元，是自2019年以来首次突破8000亿美元大关。

国际航协理事长威利·沃尔什表示，2023

年航空公司的财务表现超出预期，中国优化调整疫情防控措施、货运收入高于疫情前水平、成本压力缓解、航空燃油价格在2023年上半年有所下降等积极因素赋予行业更强劲盈利能力。“经济不确定性并没有抑制人们出行的欲望。在新冠疫情导致严重亏损之后重新盈利，即使净利润率只有1.2%，也值得庆祝。”沃尔什说。

国际航协报告显示，2023年总旅客人数预计达到43.5亿人次，接近2019年的45.4亿人次；预计2023年客运收入将达到5460亿美元，同比增长27%，平均载客率预计为80.9%，接近2019年的水平。国际航协在今年5月发布的旅客调查数据也显示，未来发展前景较为乐观。41%的受访旅客表示，预计未来12个月的旅行量将比前一年增加，49%的受访

旅客预计持平。此外，77%的受访旅客表示，他们的旅行次数已经与疫情前一样多或更多。

在货运收入方面，预计2023年将达到1423亿美元，虽然仍低于2022年的2070亿美元，但远高于2019年的1000亿美元。由于客运运力提高和通货膨胀对国际贸易的负面影响这两大因素，预计今年收益率将下降28.6%。

从重要区域来看，北美地区仍是表现最突出的地区，尽管民众生活成本攀升，但消费者支出仍保持稳定，航空旅行需求仍然强劲，预计今年的航空客运需求将超过2019年的水平。欧洲航空公司在2022年恢复盈利，其盈利能力将在2023年进一步增强。亚太地区所有经济体都取消了旅行限制，行业正在复苏中，客运量和运力大幅增长，预计2023年财务业绩将大幅改善，与其他地区的差距将缩小。

此外，为实现可持续发展，国际航协将加快实现净零碳排放列入2023年的优先事项，并公布了航空业2050年实现净零碳排放的系列路线图。国际航协呼吁所有航空业利益相关方采取行动，提供必要的工具、政策和适合净零碳排放的产品，确保航空业这场根本性变革取得成功。路线图包括促进使用可持续航空燃料和氢动力飞机；为航空业2050年实现净零碳排放累计融资5万亿美元；能源和新燃料基础设施方面重点关注机场上游的燃料和新能源载体基础设施；飞机技术方面开发更高效的飞机和发动机等。