寰宇漫笔

金砖国家新年迎新

袁勇

金砖国家新年迎来新气象。[illegible]月[illegible]日，[illegible]俄比亚、埃及加入金砖国家行列。自此，金砖国家正式成员国数量从5个变成10个。

金砖国家此次扩员，可以说是历史变局的标志。如何理解这种说法？

现代国际秩序的基础，是二战后由西方国家主导建立的。在这一秩序体系中，西方国家占据支配地位，广大发展中国家缺少话语权，发展利益得不到合理保障。进入21世纪，金砖国家的崛起极大改变了这一局面。

尽管金砖国家扩员前只有5个成员国，但是5国的经济体量、货物贸易、人口总数等重要指标的全球占比相当可观。同时，5国在全球治理中遭遇的问题，与广大发展中国家有很大共性，其对更加公平的全球治理体系的追求，也代表了广大发展中国家的共同心声。

如此重要又极具代表性的国家所形成的合作机制，在国际社会自然举足轻重。2009年，金砖国家领导人举行首次会晤，金砖合作升级至峰会层次，此后10多年，金砖国家在国际治理方面的影响力越来越大，影响面越来越广。

2023年11月召开的金砖国家领导人巴以问题特别视频峰会是最新的例子。这是金砖历史上第一次专门就突发性国际问题召开临时峰会。彭博社评价称，这是一场“史无前例”的峰会，为这个新兴市场国家合作机制表达观点，并在巴以问题上加强沟通协调提供了平台。

巨大的影响力意味着巨大的吸引力。近年来，越来越多的发展中国家，把更好地实现独立自主发展以及推动国际治理体系更加公平的希望，放在金砖国家身上。谈及埃塞俄比亚加入金砖国家，该国国际政策顾问科斯坦蒂诺斯·贝尔胡特斯法表示：我们选择金砖合作机制，首先是保障国家主权；其次是削弱西方国家借“民主”之名，干涉主权国家行为的能力，进而将创建一个多极化世界，使世界不再由少数人主宰。

此次扩员，正是对金砖合作机制国际影响力的肯定，也表明越来越多的发展中国家正在寻求以更加机制化的方式，追求独立自主发展和更大的国际话语权，这必将推动历史变局加快演进。

当前，有40多个国家表达了加入金砖机制的愿望，一些已递交了正式申请，金砖国家展现出蓬勃发展之势，扩员之路远未止步。不过，这并不意味着金砖合作已是一片坦途。

金砖合作机制还面临不少挑战：各成员国的地缘环境不同，国情和文化迥异，在一些具体问题上可能会有不同的利益诉求；对既有国际秩序的改革也必然会影响一些国家的利益，他们不会坐视不理，穷尽手段干扰并破坏金砖合作，是完全可以预见的。因此，金砖国家应凝聚共识，保持战略自主，加强内部沟通，做大并维护共同利益，才能让金砖合作走深走实，在历史变局中发挥更大作用。

本版编辑 周明阳 孙亚军 美 编 王子萱

匈牙利加快普及电动汽车

本报驻布达佩斯记者 翟朝辉

匈牙利政府日前宣布总额为900亿福林的电动汽车支持计划，以推动电动汽车在匈牙利的普及。计划除在应对气候变化和能源自主方面发挥重要作用外，还将对匈经济产生深远影响，可以将电动汽车产业的生产端和消费端连通，在全国建成充电站网络对推动电动汽车产业的发展更是至关重要。补贴电动汽车计划还可以帮助更多部门参与到电动汽车领域。

匈牙利政府日前在刚刚推出600亿福林补贴电动汽车计划的基础上，再次宣布增加300亿福林，通过提供购车补贴和贴息贷款用于支持企业购买电动汽车，以推动电动汽车在匈牙利的普及。

匈政府宣布总额为900亿福林（约2.37亿欧元）的电动汽车支持计划，其主要内容包括，一是自2024年2月开始，将正式启动400亿福林国家补贴，支持企业购买电动汽车，匈国内企业可自主选择购买各类型的电动汽车。同时根据公司员工数量和电动汽车电池容量进行分类补贴。每家公司的最低补贴金额为280万福林，最高为6400万福林。二是对提供电动汽车租赁、共享等车辆服务的公司，提供200亿福林的贴息贷款支持。三是在未来两年半内，将投资300亿福林在全国公路网建设260个大容量充电站，其中包括新建92个特斯拉充电站。

此项计划的推出不仅受到电动汽车生产企业的好评，认为将大大促进电动汽车生产的增长，同时，个体企业、出租车公司、汽车共享公司等也将从中受益，能够享受补贴以折扣价购买电动汽车，有助于降低公司运营成本。

有分析认为，匈政府补贴电动汽车计划除在应对气候变化和能源自主方面发挥重要作用外，还将对匈经济产生两大深远影响。一方面是将电动汽车产业的生产端和消费端连通。匈牙利目标是成为欧洲最大的电动汽车动力电池生产国，目前全球十大动力电池生产商已有5家落地匈牙利。匈电动汽车在新车市场的份额已上升至6%以上，但距西欧电动汽车12%以上的份额还有不小差距，有着很大的发展空间，现在从生产端和消费端协同发力，推动电动汽车行业整体发展的机制已经形成。

另一方面是充电站网络正在“国家网络化”。充电站在全国建网，对推动电动汽车产业的发展至关重要。2022年底，匈牙利全国共有充电站2147个，同比增长14%。同时，补贴电动汽车计划的价值还在于可以帮助更多的部门参与到电动汽车领域。比如，便利的充电设施还将对欧洲自驾游产生巨大吸引力，对匈牙利旅游业产生良性推动作用。

图为在匈牙利布达佩斯拍摄的比亚迪电动汽车底盘系统。（新华社发）

匈牙利能够对电动汽车实施全方位补贴，主要原因在于，一是2023年12月欧盟终于同意发放部分冻结匈牙利的欧盟资金，第一期约有102亿欧元，将从2024年1月至2025年向匈牙利发放。

二是匈牙利经济恢复成效明显，缓解了国家预算的困难，提振了投资信心。2023年三季度匈牙利GDP环比增长0.9%，超出预期，标志着持续一年的技术性衰退已经结束。同时，2023年11月匈牙利的通胀率为7.9%，是自2022年5月以来的最低值。匈牙利通胀率在2023年10月已降到9.9%，实现了政府提出的到年底将通胀控制到个位数的目标。匈央行继续下调基准利率，将基准利率下调75个基点至10.75%。

三是匈牙利明确大力发展电动汽车相关产业。目前汽车工业占匈牙利出口的20%和经济产出的8%，匈政府认为电动汽车相关产业将是今后全球经济的支柱，匈牙利经济的未来就是要以绿色能源为主，传统汽车工业必须要向电动汽车转型，到2035年欧洲禁止销售新的汽油或柴油汽车时，匈牙利汽车工业将完全转向电池驱动。因此从2016年匈牙利开始制定电动汽车发展规划，匈能源部2023年制定的新的鼓励使用绿色能源政策现正在征求意见中，明确鼓励使用纯电动汽车，表明其是交通运输业绿色化的决定性工具，同时拟取消插电式混合动力汽车的绿色车牌许可。

匈牙利曾在2021年至2022年推出个人购置电动汽车补贴，总补贴金额为30亿福林，同时购置电动汽车还享受个人所得税减免以及在公共停车场免收停车费等多项鼓励措施，使得电动汽车在匈牙利受到欢迎。2022年电动汽车销售增长了57%，2023年6月数据显示，匈牙利包括插电式混合动力汽车在内的绿色车牌汽车数量超过7.4万辆，其中纯电动汽车数量为4.1万辆。

电动公交车同时进入匈牙利公共运输领域，匈政府计划未来在匈牙利大城市中，用低碳排放的公交巴士取代50%的传统燃油巴士。2023年10月，匈牙利首次启动了电动公交车公共服务运营的公共采购程序，从2025年起，首都布达佩斯的公交车队将拥有50辆现代、环保、全电动的公交巴士，服务提供商还必须负责充电基础设施的设计和运营。目前布达佩斯市仍有近300辆需要替换的老旧公交车，倾向于在公交领域采购零排放车辆，已将电动公交车更新确定为长期目标。

为降低充电成本，匈政府从2024年1月启动支持家庭安装太阳能系统的政策，帮助家庭生产、储存和使用绿色能源。匈政府同时实施620亿福林的补贴政策，用于鼓励企业自建绿色储能设施。企业只要使用储能设施并保证其能够运行至少10年，即可获得国家财政支持。这些储能设施计划于2026年5月前建成，建成后将使匈牙利国内的企业自建的储能规模较目前增加20倍以上。

中企承建BRT项目主线贯通——

达喀尔迎来绿色公共交通

本报驻达喀尔记者 林家全

图为达喀尔快速公交系统（BRT）项目主线贯通仪式始发站现场。 本报记者 林家全摄

由中国企业承建的达喀尔快速公交系统（BRT）项目主线贯通仪式日前在塞内加尔首都达喀尔举行。该项目是塞内加尔第一条城市快速公交线路，也是“振兴塞内加尔计划”重点项目之一。塞内加尔总理阿马杜·巴出席仪式。

仪式上，阿马杜·巴表示，BRT不仅能有效解决达喀尔交通拥堵现状、大大减少碳排放，还将改善市容市貌和人们的出行方式，随着BRT投入使用，人们将看到一个更加高效、可持续和宜居的城市。

据了解，达喀尔地区面积占塞内加尔全国总面积的0.33%，却拥有25%的人口和70%的注册机动车，集中了全国大部分工商业、服务业和金融机构，是全国的政治、经济、文化中心。近年来，随着当地经济发展和城市化进程加快，达喀尔交通拥堵和空气污染情况日益严重，在此背景下，零排放的纯电动BRT公交车的投放，对达喀尔绿色公共交通的发展有着重要意义。

据悉，该项目土建工程由中国路桥工程有限责任公司实施，于2019年11月开工，全线总长18.3公里，设有23个封闭式公交车站和3个枢纽换乘站。项目运营的电动公交车由中国中车集团有限公司提供。

仪式当天，BRT多个车站面向媒体记者开放。车站位于道路中间，内部明亮宽敞，长数十米，足够容纳上百名乘客，中国路桥项目组规划站台高度与车厢底部高度平齐，方便乘客上下车，体现出人性化的设计理念。乘客进出车站须经过斑马线，使用乘车卡或移动应用程序购票通过闸机后，即可直接乘坐BRT公交车。车站配有多名身着当地传统服饰的引导员，指引乘客乘车，站内设有实时更新的车辆运行信息显示屏。BRT公交车外形大气美观，饰有塞内加尔国旗绿、黄、红三色，车厢内部空间较大，共有55个座位，最多可搭载150名乘客，续航里程为250公里，并配有WiFi、USB端口、空调等便民设施，既具备高峰期承载能力，又能为乘客提供舒适的乘坐体验。

BRT兼顾独立性与开放性。其设置有专用车道、固定线路和站点，在BRT线路与原有城市交通线交叉处，BRT公交车具备优先路权，从而有效提升线路运输能力、速度和准点率。同时，BRT将与2021年底投入使用的城际列车TER实现无缝衔接，共同构成较高质量、较高频率、较高容量和低碳环保的公共交通系统，多网融合提升出行体验，满足民众的公交出行需求。全线通车后，从达喀尔郊区到市中心的通勤时间有望由90分钟减少至45分钟，预估日均载客量可达32万人。

BRT是塞内加尔在《巴黎气候协定》承诺框架下实施的首个助力减排的交通运输项目，获得全球绿色气候基金融资支持。BRT线路沿途装有23个充电站，所有车站和车辆维保基地均配有光伏发电设施，为公交车续航提供坚实保障。中国路桥项目组贯彻环保理念，重视车站周边绿化建设，施工中设置防护网保护沿线绿植，并实施“补偿性造林计划”，对因施工移除树木进行登记，每移除1棵树，后期补种2棵新树。

为应对当地雨季洪涝，中国路桥项目组还改造了达喀尔地下17.5公里的排污管道，新建40公里排水管网。

此外，BRT采用分段计费，票价为300西非法郎至500西非法郎，经济实惠。正式通车运营后将为当地提供1000多个工作岗位，有利于民生福祉。

全球复苏蕴含扩大开放希望

刘仕国 臧成伟

世界经济开放包括所有经济体在贸易、金融、投资等领域的开放政策和绩效，开放的程度即这些领域开放流量相当于世界经济总量的程度。2008年以来，世界开放指数不断下滑，2022年降至0.7542，累计下降5.4%。2023年，受趋紧的宏观政策、国际地缘政治、气候变化等因素影响，世界经济开放绩效继续受到冲击。2024年，周期性因素和结构性因素都难以逆转性变动，将导致世界开放形势继续低迷，不过其中也蕴含着扩大开放的希望。

世界经济复苏步伐将继续放缓。国际货币基金组织（IMF）最新一期《世界经济展望》预计，2024年全球经济将增长2.9%，比2023年低0.1个百分点。发达经济体以及新兴市场和发展中经济体的经济增速都将比2023年下降0.1个百分点。由于结构性挑战，包括疫情造成的创伤、投资疲软、债务脆弱性加剧和资金短缺仍未得到解决，世界经济正面临长期增长不理想的风险。

国际贸易政策比以往更加分割、更难预测，世界贸易将继续面临高度不确定性。囿于周期性因素和最新一轮巴以冲突等结构性因素都难以明显改善，世界经济与国际贸易发展环境的不确定性仍然较高。最强调本地化和碎片化好处的叙事，已经渗透到贸易政策制定中，出于环境、国家安全和地缘政治目标的一些单方面贸易限制政策正在上升。

数字技术正成为推动国际贸易发展的革命性力量。在数字连接和技术进步的推动下，数字交付的服务贸易正在迅速扩大。2023年，数字交付的服务出口已达3.82万亿美元，在全球服务贸易中约占一半。数字革命使商业服务活动和服务离岸外包进一步专业化。数字技术使新的服务和产品能够在国际上生产和分销。数字技术对国际贸易的促进效应，需要正确国际经贸政策的加持，才能尽快得到充分释放。不过，即使贸易限制等政策环境施加强大压制力量，数字技术所代表的先进生产力未来终将冲破阻力，再次推动贸易一体化和重新全球化，使国际贸易继续成为世界经济繁荣的源泉。

全球外国直接投资可能会趋于稳定。艰难的全球宏观经济条件和难以明显改观的地缘政治紧张局势，均不支持外国直接投资明显回暖。自2023年底开始全面推行15%的全球最低企业税率的计划，将降低曾经低税收的经济体对外商直接投资的吸引力，可能有利于税率较高的国家。联合国贸易和发展会议（UNCTAD）的《世界投资报告2022》估计，新税率每增加1个百分点，外国直接投资水平会下降3%。

对国家安全日益提升的关切，正在成为影响世界开放进程的关键变量。对外开放是一国维护自身主权、安全和发展利益的必需和有力手段，要在扩大开放中推进发展、提升实力，谋求动态安全。在全球化时代，一国的开放与安全问题又同全球的开放、发展、安全密不可分，经济安全呈现相互性、系统性和全球性特征，“一荣俱荣，一损俱损”。构建人类命运共同体，兼顾各国的立场和利益，坚持真正的多边主义，推进世界共同开放，才能维护全球共同安全。

扩大开放是世界各国共同发展兴旺的必由之路。人类追求和平发展的愿望没有根本改变，技术革新与产业升级大势没有根本改变，各国经济深度交融的事实没有根本改变。世界要突破当前的发展困局，扭转“逆全球化”势头，需要把握未来发展大势，让国际社会的开放共识更大、开放动能更足、开放共享更强。

（作者系中国社科院世界经济与政治研究所、国家全球战略智库《世界开放报告》课题组成员）