

IMF发布最新《世界经济展望》显示——

# 世界经济增长分化日趋明显

本报记者 刘畅



4月16日,在美国华盛顿,行人走过国际货币基金组织总部。  
新华社记者 刘杰摄

保持良好发展势头。中期来看,中国将继续成为全球经济增长的关键贡献者。

## 通胀水平下降

在通胀方面,IMF提到,去年年末,大多数经济体的总体通胀首次接近疫情前水平。去年四季度,发达经济体的总体通胀率为2.3%,低于2022年二季度9.5%的峰值;新兴市场和发展中经济体的通胀率为9.9%,低于2022年一季度13.7%的峰值。因此,IMF预计,全球总体通胀率将从去年的年均6.8%进一步降至2024年的5.9%和2025年的4.5%。

尽管取得了这些进展,但大多数经济体的通胀仍未达到目标,且存在严重分化。IMF表示,发达经济体的通胀率将先于新兴市场和发展中经济体下降,即在2024年进一步下降2个百分点,并更快恢复到接近疫情前平均水平,2025年通胀率平均为2.0%。大约一年后,新兴市场和发展中经济体预计也将恢复到接近5.0%的疫情前平均水平。

与此同时,预计新兴市场和发展中经济体之间也存在很大差异,五个地区的通胀预测范围从亚洲新兴市场和发展中经济体的2.4%,到欧洲新兴市场和发展中经济体的18.8%。

IMF表示,今年全球通胀预期下降的主要原因是全球核心通胀的更广泛下降。IMF预计,今年全球核心通胀率将下降1.2个百分点,而去年仅下降0.2个百分点。其中,发达经济体的核心通胀下降速度同样快于新兴经济体。核心通胀下降的驱动因素也因国家而异,但主要包括紧缩的货币政策的影响、劳动力市场的相对疲软,以及能源价格下降所带来的传递效应等。



## 风险依然存在

尽管出现了一些可喜的变化,但世界经济仍然面临许多挑战。第一,虽然通胀趋势有所缓解,但尚未实现目标。最新的总体通胀和核心通胀中位水平正在上升,仍需时刻保持警惕。第二,全球总体经济状况可能会掩盖各国之间的巨大差异。今年欧元区的经济增长虽有所提速,但增速起点很低,这是因为紧缩性货币政策和既往能源成本的持续影响,以及计划实施的财政整顿对经济活动造成了拖累。与此同时,许多其他新兴市场和发展中经济体目前表现则较为强劲。第三,虽然通胀有所回落,但实际利率

却在上升,主权债务动态变得不利,尤其是对于债务高企的新兴市场。第四,中期增长前景仍处于历史上相对疲软的状态。

面对重重挑战,各国需要采取果断行动。首先,重建财政缓冲。可信的财政整顿有助于降低融资成本,改善财政空间并增强金融稳定。其次,扭转中期增长前景的下降趋势。对于低收入国家来说,应实施结构性改革以促进本国和外国直接投资,以及加强国内资源调动。再次,各国需利用好人工智能的潜力,为此改善数字基础设施、投资人力资本、协调制定相关方面的全球规则。最后,为了打造具有气候韧性的绿色未来,各国需加大资金投入,加大减排的力度和速度,并且建立多边框架,开展国际合作。

4月15日,德国总理朔尔茨率团访问位于上海的科思创亚太创新中心。该中心始建于2001年,经过20多年的发展,已经成为科思创全球三大创新中心之一,聚焦电动汽车、风电能和光伏、消费电子和建筑等应用领域。

朔尔茨的中国之行全球瞩目,行程自然大有考究。选择科思创亚太创新中心作为其中一站,释放出重要信号:一方面,德国政府希望进一步解中国企业在全球战略特别是创新战略中发挥的作用;另一方面,企业往往希望展示其在中国最突出的发展成果,从这个角度看,科思创对其在研发和创新工作十分满意。

研发战略是观察跨国公司的一个重要维度,在当今时代尤其如此。人类社会正处于大变革、大转型时期,新技术层出不穷。跨国公司无一不希望成为变革和转型浪潮中的引领者,加大研发投入成为跨国公司的普遍选择,中国则成为跨国公司研发战略的重要着力点。

数据显示,2023年,仅在上海新增外资研发中心就有30家,截至2023年底,上海市累计认定561家外资研发中心。

进入2024年,跨国公司在华研发布局力度不减。2月,阿斯利康宣布将其全球研发中心升级为公司全球五大战略研发中心之一,预计今年研发中心团队将突破千人,研发投入比2020年增长两倍多。3月,苹果公司宣布扩大在中国的应用研究实验室,以支持产品的制造,今年晚些时候还将在深圳开设一个新的应用研究实验室。

跨国公司来自不同国家、不同行业,经营风格不一,在华加大研发投入的原因也不尽相同,但是又有共通之处:中国市场规模庞大又非常多样化,企业要赢得市场,必须加强本土创新,打造更符合本地消费者需求的产品;中国的人才资源越来越丰富,相比过去从全球找人才的高成本,跨国公司如今在中国本土甚至一些城市内就能招聘到所需人才,创新成本大大降低。

此外,中国企业创新能力快速提升,已经成为许多跨国公司的优质合作伙伴。科思创亚太研发中心就十分注重产业链合作。科思创中国区总裁雷婉丽曾对媒体讲述:科思创与合作伙伴在进博会上有了一个新想法,很快将其落地实现,这样的创新速度只有中国有,“原因非常简单,就是在我们的价值链上,人才分布非常广”。

还要看到,加大在华研发投入并非跨国公司的“一厢情愿”,我国对此也是非常积极地鼓励和支持,让跨国公司强化在华研发战略成为一种“双向奔赴”。

2023年1月,商务部、科技部出台《关于进一步鼓励外商投资设立研发中心的若干措施》,提出诸多政策措施,加大对外商在华设立研发中心、开展研发创新活动的支持力度。同年8月,国务院发布《关于进一步优化外商投资环境 加大吸引外商投资力度的意见》,明确提出支持外商投资在华设立研发中心,与国内企业联合开展技术研究和产业化应用,鼓励外商投资企业及其设立的研发中心承担重大科研攻关项目。

一系列举措可谓诚意十足,相信已经让“科思创们”对在华研发战略和创新前景更加充满信心。

科思创漫笔

的信

袁勇

# 塞尔维亚发展高铁成效显著

本报记者 蔡淳

## 美折扣零售商陷困境

近日,美国折扣零售商“99美分商店”申请破产保护。此前,这家拥有约1.4万名员工的零售商宣布,将关闭全部371家门店,逐步结束所有业务。

老牌零售巨头被淘汰出局,令人唏嘘不已。“99美分商店”创立于1982年,曾以绝大多数商品都只卖99美分甚至更低价格而闻名。凭借物美价廉的商品,“99美分商店”迅速风靡全美,不仅俘获大批中低收入人群,就连许多美国中产富裕家庭也乐于去店里“捡漏”。

然而近年来,由于通胀等因素带来的压力,“99美分商店”部分商品价格出现明显上涨,店内相当大比例的商品价格都远远高于1美元。“99美分商店”临时首席执行官尼克·西蒙斯表示,过去几年,零售业面临重大且持续的挑战,新冠疫情带来的冲击、消费者需求变化、持续通胀压力等因素严重影响公司运营能力。

同时,“99美分商店”的经营模式还面临来自社会的压力。在美国,许多地方社区正滋生出对这种连锁廉价商店的反感情绪。据统计,共有70多个城镇近期否决了1美元商店入驻当地的计划,超过50个美国城市颁布了限制1美元商店连锁扩张的法律。

“99美分商店”的倒下,是美国本轮通胀漩涡中众多企业困境的一个缩影。为了应对其一手造成的高通胀,美联储从

坐在整洁明亮的车厢里,喝上一杯热茶,摊开手中的书,窗外风景飞快掠过……对34岁的塞尔维亚人米洛舍维奇来说,每一次乘坐匈塞铁路列车,都是一种全新的体验。然而在前两年,玛雅还不敢想象,有朝一日真的能在自己家门口,坐上时速高达200公里的“神奇火车”。

主要由中国企业建设的匈塞铁路是巴尔干地区的第一条高速铁路。2022年3月19日,该铁路连接贝尔格莱德与塞尔维亚第二大城市诺维萨德之间约80公里长的路段(以下简称“贝诺段”)率先实现通车。

得益于此,不少市民从此开启了便利的“双城生活”模式。一方面,随着通勤时间大幅压缩至36分钟,诺维萨德越来越多的上班族白天到首都工作,晚上回家休息。另一方面,乘坐实惠便捷的高铁来到诺维萨德领略历史人文风情的国内外游客也显著增加。统计数据表明,自通车以来,日均开行旅客列车62列,单日最高旅客发送量15059人次,累计发送旅客超683万人次。开通运营第二年旅客发送量较前一年增加96万人次,同比增长33%。

作为东南欧地区第一条高速铁路,贝诺段铁路已经成为塞尔维亚现代化基础设施的一张亮丽名片。其成功建成并运营,让塞尔维亚一举跨入高铁国家行列,帮助当地人民实现了长久以来的梦想。塞尔维亚总理布尔纳比奇认为,贝诺段铁路是政府最了不起的施政成果之一。塞尔维亚总统武契奇此前也表示,贝诺段铁路象征着塞尔维亚的未来,该国必将建成最现代化的铁路网;而在视察建设中的诺维萨德至苏博蒂察段(以下简称“诺苏段”)时,武契奇总统更进一步指出,匈塞铁路建设已成为塞尔维亚现代化建设的一部分,对推动该国北部地区发展、沿线旅游开发和招商引资等至关重要。

据了解,2022年实现通车后,贝诺段铁路承包商相继获得欧盟有关机构颁发的铁路通信信号子系统、基础设施和能源认证等证书,由此成为中国铁路技术装备与欧盟铁路互联互通技术规范成功对接的首个项目。贝诺段铁路两年来安全高效运营的实践充分证明,拥有“中国血统”的接触网、牵引变电、通信信号、列车运行控制系统等技术装备,经受住了复杂运行环境的考验,从而进一步打消了塞方乃至欧盟有关国家的顾虑。



因为列车到达塞尔维亚诺维萨德站。(资料图片)

正因如此,塞方业主日益倾向于采纳“中国方案”。据匈塞铁路项目部工作人员介绍,在诺苏段建设过程中,项目又引进了中国钢轨、道岔、钢桁梁、防护栅栏等设备。在2023年10月召开的第三届“一带一路”国际合作高峰论坛期间,中车长春轨道客车股份有限公司与塞尔维亚建设、交通和基础设施部签署了5列匈塞铁路高速动车组商务合同,标志着带有“复兴号”基因的中国标准动车组首次成功进入欧洲市场,并将成为共建“一带一路”倡议下中塞合作的又一范例。

见证了中方施工团队的高效率和中国设备的高品质,塞方企业对中国高铁技术更加向往。与此同时,由于过去20多年间塞尔维亚铁路建设基本处于停滞状态,人才断层问题困扰着该国铁路行业。有鉴于此,中方项目团队高度重视技术交流和人才培养,着眼于为塞铁路建设运营长远发展打造坚实的人才基础。目前已有2批共计40余名塞方铁路员工通过系统培训成为高铁技术骨干。

据了解,中方团队先后多次组织塞尔维亚专家赴中国实地参观,学习中方配件生产、维修保养、站场施工、信息化管理等最佳实践。为让塞方更好地了解中国通信信号设备,项目部投资建造了匈塞铁路ETCS-L2系统实验室,帮助塞方技术人员更快适应中国装备的操作习惯。此外,在项目建设过程中,中国和塞尔维亚技术团队始终坚持相互尊重,加强交流融合,使塞方人员在熟练掌握中国技术的同时熟悉了欧洲标准,造就了一大批出色的技术骨干,弥补了塞尔维亚长期以来铁路建设人才匮乏的短板。

中国铁路建设团队的专业实力、敬业精神和高效组织管理模式,赢得了塞尔维亚社会各界的由衷认可,更激发了塞尔维亚政府抢抓发展机遇的雄心。塞方主动提出,希望将匈塞铁路诺苏段开通时间由原定的2025年底完工提前到2024年底。可以预见的是,高铁全线开通后,塞尔维亚经济社会必将迎来新的发展契机。

外企新语

孙昌盛



视频报道请扫二维码