

泰国经济持续稳步复苏

本报记者 孙广勇

世界银行近期预测,泰国经济2022年将增长2.9%。泰国财政部财政政策办公室将今年经济增长预期维持在3.5%的水平。

为稳定增长态势,泰国政府持续出台刺激经济、改善民生的措施。近期,泰国内阁批准了2022年第三个加强基础设施建设提案,涉及29个府的1000多个项目,预算为19.43亿泰铢(1美元约合36泰铢),有望惠及100多万民众。

泰国政府7月1日放宽入境措施。据统计,截至7月6日,泰国今年累计入境游客数量达200多万人次,旅游业累计创收12.5亿泰铢。目前每天有3万人次通过曼谷那普国际机场入境,预计10月将达到每天6万人次。

出口是泰国经济增长的重要引擎,主要产品包括电子设备及配件、汽车及配件、农产品、黄金及珠宝饰品等。泰国副总理兼商业部长朱林7月27日表示,今年上半年,泰国外贸出口总额达1491.8亿美元,较去年同期增长12.7%。

外商投资增长正为经济复苏注入动力。泰国商业部7月25日公布的数据显示,今年前6个月,泰国共批准284家外商投资企业,较去年同期增长7.58%;投资总额699.69亿泰铢,同比增长73.48%。

东盟外长会及系列会议通过多项区域合作文件

本报曼谷8月7日电 (记者赵益普)第五十五届东盟外长会议及系列会议6日在柬埔寨首都金边圆满结束,会议通过了约30份区域合作文件。

柬埔寨是2022年东盟轮值主席国,柬埔寨副首相兼外交大臣布拉索昆在会议结束后的新闻发布会上说,东盟各国外长回顾了迄今为止在加强东盟共同体建设、推进区域一体化以及加强东盟与外部伙伴关系方面取得的进展。

第五十五届东盟外长会议及系列会议7月30日至8月6日在柬埔寨举行,包括中国—东盟外长会、东盟与中日韩外长会、东亚峰会外长会和东盟地区论坛外长会等会议,其间共举行了19场不同级别的会议,来自38个国家的外长和代表参加了会议,通过并批准了约30份区域合作文件,涉及政治、安全、经济、社会和文化等领域。

本版责编:邹志鹏 许海林 曹师韵

肯尼亚非洲政策研究所所长卡格万加指出,西方自身手握更多非洲债务,并且利率比中国提供的高得多。“西方国家唯恐非洲国家得到发展所需的资金和资源,脱离了‘控制’,因此急于给中国贴上‘债务外交’‘新殖民主义’等标签。”

肯尼亚亚拉大学学者贝亚特丽斯·马蒂里一迈索里表示,研究数据清楚表明非洲外债主要来源于西方,“所谓‘中国债务陷阱论’实际上是西方国家抹黑中国的工具,与非洲债务结构的真实情况毫无关系”。

“西方国家并非不清楚非洲债务的真正来源,而是在利用话语权优势诋毁中国。”南非约翰内斯堡大学非洲—中国研究中心主任戴维·蒙亚指出,破坏中国形象、渲染所谓“中国威胁”,是西方国家惯用的伎俩。“越来越多的人会意识到,西方私人贷款机构才是非洲国家背负重债的始作俑者。”

“中国向非洲提供融资是真心实意帮助非洲国家发展”

中非合作论坛成立以来,中方利用各类资金支持非洲新建和升级80%的通信基础设施,超过1万公里铁路、近10万公里公路,200多所学校、80多个大型电力设施、近千座桥梁、近百个港口和机场,还援助建设了130多个医疗设施、50多个体育馆。“中国向非洲提供融资是真心实意帮助非洲国家发展。”卡格万加表示,“贫困、发展停滞对非洲来说才是真正的负担。”

中国的资金和技术支持增强了非洲国家的“造血”能力。中企融资并承建的肯尼亚蒙内铁路,不仅每年盈利足以支付贷款本金、利息及运营成本,更是成为当地经济发展的动力,对肯经济增长贡献率达到1.5%,累计直接和间接创造就业岗位4.6万个。肯尼亚南南合作智库负责人斯蒂芬·恩德格瓦表示,中国对非洲国家的贷款都用于实施具体项目,落到了实处,能够使当地人民受益。“非洲国家能够明辨是非,不会被西方编织的谎言蒙蔽。”

马蒂里一迈索里说,过去20年,中国大量资金高效投入非洲基础设施建设,促进了非洲国家互联互通。“这对实现非洲一体化以及非洲大陆自由贸易区愿景非常重要。”

非盟委员会前副主席姆温查认为,共建“一带一路”是开放的倡议,非洲大多数国家都积极参与其中并因此受益。“西方国家应当摒弃冷战思维,将目光聚焦到真正值得关注的议题上。”

英国慈善机构“债务正义”发布的报告显示,非洲国家35%的外债来自西方私人贷款机构,其总额几乎是中国对非贷款的3倍,平均利率约为中国对非贷款的2倍。“债务正义”政策部门负责人蒂姆·琼斯指出,西方国家指责中国造成非洲债务危机,这是在转移注意力,西方多边和私人债权人仍是非洲国家最大债权人。

清华大学国际关系学系主任唐晓阳指出,非洲国家债券发行激增与危机源于国际金融市场在发达国家经济低迷时,鼓励推进发展中国家发行欧洲债券,使国际金融市场能从新兴市场的高速增长中获取高额收益。面对全球经济下行等多重不利因素,一些经济结构相对脆弱、抗风险能力弱的国家不得不以更高的利率发行新债券以偿还旧债,形成了债务负担的“恶性循环”。“就这样,在貌似公平的市场规则下落入发展的陷阱,过早透支未来的增长,非洲部分国家被国际金融资本套上沉重的枷锁。”唐晓阳说。

“所谓‘中国债务陷阱论’实际上是西方国家抹黑中国的工具”

中国一直秉持正确义利观处理借贷、缓债等问题,将真实亲诚等原则切实落到实处,受到非洲有关国家肯定和欢迎。中国积极落实二十国集团(G20)缓债倡议,同19个非洲国家签署了缓债协议或达成了缓债共识,是G20成员中缓债金额最多的国家。对于疫情特别重、压力特别大的国家,中方同有关方一道,通过个案处理的方式提供债务减缓方面的支持。中国已宣布免除与中国有外交关系的非洲最不发达国家、重债穷国、内陆发展中国家、小岛屿发展中国家截至2018年底到期未偿付的政府间无息贷款。新冠肺炎疫情发生以来,中国宣布免除15个非洲国家到2020年底的无息贷款债务。

在减轻发展中国家债务负担的行列中,债权占比最大的西方私人金融机构却处于缺席状态。蒂姆·琼斯表示,西方私人贷款机构大量借债给非洲国家并收取更高利息,但在帮助非洲国家减缓债务压力上鲜有作为。“非洲所欠外债中它们的比重最大。它们不参加G20提出的缓债倡议,怎么可能达成有效的债务解决方案?”塞内加尔经济学家萨姆巴分析指出:“在非洲国家的债务减免问题上,西方国家政府应敦促私人金融机构参与到债务重组计划中,而不是攻击中国。”

研究数据清楚表明,非洲外债主要来源于西方,非洲有识之士表示——

“西方私人贷款机构才是非洲国家背负重债的始作俑者”

本报记者 邹松 闫福明 高凯元

深度观察

受多重因素影响,近年来全球债务不断增长,非洲等发展中地区债务风险上升。一些西方国家颠倒黑白、借机炒作所谓“中国债务陷阱论”,抹黑发展中国家互利合作。事实上,越来越多研究报告和大量事实表明,西方私人贷款机构才是多数非洲国家的主要债权人,它们才是“债务陷阱”背后的始作俑者。

“非洲部分国家被国际金融资本套上沉重的枷锁”

近期,多份研究报告分析了非洲债务的构成和根源。美国哥伦比亚大学和英国牛津大学学者今年5月发布的相关研究报告显示,自2004年以来,对冲基金、商业银行、保险公司以及大宗商品巨头等西方债权人一直是非洲债务的主要来源,非洲国家资金正以债务偿还形式源源不断流入欧美国家。德国弗里德里希·艾伯特基金会的报告显示,2020年非洲国家债务中私营、双边、多边债务分别占比41%、26%和33%,西方私人贷款机构是非洲国家最大债权人。

清华大学研究团队日前发布的《金融资本的陷阱:国际债券对发展中国家主权债务可持续性的影响》报告指出,西方金融机构最近十几年里在非洲国家和其他地区大量购买国际债券,使得中低收入国家债务总量迅速增长。统计显示,2008年至2020年,中低收入国家发行的国际债券增长近400%,2020年达到17372亿美元,占这些国家外债比例超50%。在中低收入国家的利息支出中,国际债券利息占63.2%,远超传统的双边与多边债务,成为发债国家债务压力的主要因素。目前已有超过20个非洲国家发行了国际主权债券,数额近10年间翻了5倍,而同时期双边债务增长约一倍。同时,国际债券大多以美元计价,在美元加息周期中,汇率与利息双重上涨显著增加了发债国的还款压力。

根据世界银行的数据,在49个有数据可查的非洲国家共计6960亿美元外债中,借自多边金融机构和私人金融机构(不含中国)的合计约占债务总量的3/4。



中国首条商用“双流制”铁路——重庆市郊铁路江津—跳磴线建成通车

8月6日,重庆市郊铁路江津—跳磴线(简称“江跳线”)建成通车。这是重庆市首条市郊铁路,也是中国国内首条商用“双流制”铁路。

为贯彻落实成渝地区双城经济圈的战略部署,重庆市明确把“一区两群”协调发展作为成渝地区双城经济圈建设的重要载体,并作出推进江津等4个区率先实现与中心城区同城化发展的重要决定。

江津区地处重庆西南部,紧邻重庆中心城区,

毗邻四川省合江县、贵州省习水县,以江津双福新区为核心的西部(重庆)科学城江津片区建设全面展开,有“水公铁”多式联运优势的江津珞璜工业园,是“重庆陆港型国家物流枢纽”建设的主要承载地之一,正着力建设西部陆海新通道南向班列的主到发点。江津在提升重庆主城区发展能级、做强成渝地区双城经济圈“极核”中,扮演着重要的角色。

重庆主城区包括中心城区(9个行政区)、主城新区(包括江津在内的12个行政区)。过去,中心城区和主城新区之间鲜有轨道交通连接,人们在这两个区域内的交通往来主要依靠公路。2021年《重庆市中心城区交通发展年度报告》显示,江津是主城新区12个行政区中与中心城区客流量最大的区,发展轨道交通尤其是市郊铁路,是加强重庆中心城区与江津等主城新区之间联系的有效解决方案。

江跳线于2016年全面启动建设,起于重庆轨道交通5号线跳磴站,止于江津区滨江新城圣泉寺站,全长28.22公里,贯穿重庆主城区南部的大渡口、九龙坡、江津3个区,是江津区首条连接重庆中心城区轨道交通网络的线路。这是国内第一条将市域(郊)铁路交流25kV供电制式和轨道交通直流1500V供电制式的双流制车辆应用到实际商用的线路,其中多项关键技术属国内首创。

江跳线的建成投用将进一步推动江津与重庆中心城区的同城化发展。江跳线的通车运营,为江津再添一条连接重庆中心城区的客运大通道,也为重庆再添一条贯穿主城区南北的发展大动脉,不仅能有效缓解江津乃至重庆主城区的交通拥堵,也将在促进沿线地区经济发展、优化城市功能和布局、提升城市形象等方面持续发挥积极作用。

为进一步提升融城发展能级,江津正在积极推进更多轨道线路、市郊铁路接入,形成“米”字形+“环”形交通网。江跳线的跨江段建设将在年内动工,争取启动自重庆中心城区南部而来的轨道交通巴南鱼洞—江津线前期工作,以期在未来与江跳线在重庆主城区南部形成环线。以江津珞璜为起点的重庆铁路环线正加快建设,并积极争取重庆轨道交通17号线、19号线延伸至江津,织密西部(重庆)科学城轨道交通网。

以江跳线通车运营为契机,江津区将积极打造“快速化、多渠道、大容量、一体化”融城交通体系,在互联互通、兴业兴城、共建共享、宜居宜游等重点领域下功夫,助力重庆打造“轨道上的都市区”,为重庆“一区两群”协调发展和成渝地区双城经济圈建设作出积极贡献。

数据来源:中共重庆市委江津区委宣传部



驰骋在江津城区的江跳线“四面山水 人文江津”品牌专列

重庆市郊铁路江跳线圣泉寺站

广告