

埃及经济呈现加速复苏态势

本报记者 沈小晓

埃及政府发布的最新数据显示，截至6月30日，埃及经济在2021/2022财年实现同比增长6.2%。埃及《金字塔周刊》指出，受益于多项改革举措和政策支持，埃及经济展现出了巨大韧性。

埃及财政部长马伊特近日表示，面对各种不确定因素和挑战，埃及政府加大了基础设施投资力度，努力吸引外资，全力稳定就业市场，并在推动经济多元化发展方面取得积极成效。数据显示，埃及的非石油出口在2022年上半年增长至193.53亿美元，较2021年同期增长了20%，其中运河收入是埃及国家财政收入和外汇储备的主要来源之一，苏伊士运河的收入在2021/2022财年同比增长20.7%，从上一财年的58亿美元增至70亿美元。今年5月，埃及交通部长瓦齐尔宣布，将继续扩大航运业务，同时，苏伊士运河管理局通过挖泥作业拓宽苏伊士运河的部分航路，使其拥有双向通航能力。

作为地区旅游大国，埃及拥有众多旅游胜地，吸引着来自世界各地的游客。当前正值夏季旅游旺季，到访埃及的国际游客数量显著增多。埃及旅游部门认为，目前旅游收入已恢复至疫情前水平，旅游业加速恢复将有力促进其他相关产业复苏。为提振受疫情冲击的旅游业，埃及旅游和文物部多次发起旅游推广活动，在社交媒体平台投放旅游宣传片，并通过降低机票、酒店、景区门票价格等方式吸引游客。今年4月，埃及政府在开罗举办了盛大交接仪式，将藏于埃及国家博物馆的22具古埃及法老和王后的木乃伊转移至埃及文明博物馆，以打造新的旅游热点。

为进一步推动经济转型，埃及政府实施了一系列经济改革举措。近期，埃及政府宣布，计划到2025年实现私营部门在整个经济活动中的比重从现在的30%升至65%，并在未来4年吸引400亿美元的外国投资。政府同时批准了一项新的税收激励计划，鼓励投资者投资绿色经济和其他新兴行业，计划到2025年将对绿色项目的投资比例由当前的15%提升至50%。政府还优化了初创企业注册流程，帮助其节省时间和成本。今年5月，埃及政府对绿色氢能、电动汽车、海水淡化以及可再生能源领域的若干项目颁发许可证，简化审批程序，并为投资者提供包括免税在内的激励措施，以吸引更多外资。根据埃及中央银行数据，在2021/2022财年第一季度，埃及的外国直接投资净额同比增长了3.7%。

国际货币基金组织中东和中亚部主任吉哈德·阿祖尔表示，通过政策引导，埃及的经济结构正在逐步优化，这有助于创造更多就业机会并为经济注入动能。埃及财政部副部长克拉克表示，埃及经济呈现加速复苏态势，未来需要进一步巩固改革成果，努力保障投资环境安全稳定。世界银行最新发布的《全球经济展望》报告预测，埃及经济2023年有望增长4.8%，2024年将增长5%。

(本报开罗8月23日电)

古巴政府恢复向个人售汇业务

新华社哈瓦那8月22日电 (记者朱婉君)古巴政府22日宣布，将从23日起恢复向个人出售包括美元在内的外汇，以进一步打击黑市、抑制通胀和改善经济环境。古巴央行行长玛尔塔·威尔逊当天在一档电视节目中表示，23日起，全国将有37个兑换点提供外币现金出售业务，预计之后将允许个人通过银行系统购买外汇。

古巴副总理兼经济计划部长亚历杭德罗·希尔在节目中表示，政府必须重新控制外汇市场，外汇价格不能脱离国家管控。政府重建外汇市场的目的是提高本国货币比索的购买力，降低外汇压力，从而保障经济稳定运行。古巴2021年启动包括货币和汇率并轨在内的货币整改进程。并轨后，古巴比索对美元汇率为24比1，而比索对美元黑市汇率则持续跌至约120比1。从本月4日起，古巴政府将针对个人、非农业合作社、私营中小微企业的比索对美元汇率调整为120比1，但国有部门仍实行24比1的汇率。

受美国经济封锁和新冠疫情等因素影响，古巴经济形势困难，此前因外汇储备不足暂停向个人出售外汇。

欧元对美元汇率再次跌破1比1

据新华社法兰克福8月23日电 (记者何丽丽)德国法兰克福证券交易所发布的数据显示，欧元对美元汇率22日再次跌破1比1，最低曾跌至1比0.9934，创下20年来新低。

欧洲央行同一天下调了欧元对美元参考汇率，由19日的1比1.0054调降至1比1.0001。有媒体分析认为，欧元对美元汇率再次跌破平价的主要原因是市场对欧洲经济前景担忧继续增加。乌克兰危机推高欧洲能源和食品成本，严重干旱也为欧洲经济前景蒙上阴影。此外，美国联邦储备委员会7月货币政策会议纪要所释放的加息信号等因素提振了美元，使欧元承压。欧元对美元汇率7月13日一度跌破1比1，最低点达到1比0.9998，为2002年12月以来首次跌破平价。

以色列宣布20年来最大幅度加息

据新华社耶路撒冷8月22日电 (记者王卓伦、张天明)以色列央行22日宣布将基准利率上调0.75个百分点至2%，以抑制不断升高的通胀率。这是以色列20年来最大幅度的单次加息，基准利率也达到近十年来最高水平。

此次加息是以色列央行今年第四次加息。据以色列央行发表的声明，今年7月以色列年化通胀率升至5.2%，为2008年10月以来最高。

声明说，多重因素导致以色列通胀高企。今年7月消费者价格指数显示，包括食品、服装、交通等在内的诸多成本均上升。同时，以色列经济活动仍然强劲，劳动力市场紧张。不过，近期以色列供应链困境有所缓解，石油等大宗商品价格下降，本币新谢克尔升值，这些将有助于缓解通胀。

本版责编：邹志鹏 杨一 曹师韵

各方持续反对日本执意推进核污染水排海计划——

“日本的做法是危险且不负责任的”

国际视点

核心阅读

从去年4月做出核污染水排海的错误决定以来，日本政府和东京电力公司罔顾国际社会和本国民众的正当合理关切，一意孤行推动在2023年开始长期向太平洋排放核污染水的计划，极其自私自利。各方强烈敦促日方认真回应国际社会关切，回到与利益攸关方及有关国际机构充分协商的轨道上来，停止强推核污染水排海方案。

近日，日本东京电力公司正式启动福岛第一核电站核污染水排海设施建设工程，并表示或将于2023年正式排放核污染水，标志着日本核污染水排海计划又向前推进了一步。此举引发日本国内外各方强烈反对。

“海洋不是垃圾箱！”“不许再污染海洋！”日本市民团体近期在线上线下发出的批评与愤怒之声不绝于耳。国际社会高度关注向海洋排放核污染水可能给太平洋沿岸国家造成海洋环境、公众健康等影响，并就核污染水排海方案的正当性、日方数据的可靠性、净化装置的有效性、环境影响的不确定性等提出很多质疑。

“违背了最初对日本民众的承诺”

日前，日本众议院议员高桥千鹤子、盐川铁也和参议院议员纸智子、岩渊友等多名议员联合向时任日本经济产业大臣萩生田光一递交书面意见书，要求日本政府撤回核污染水排海计划，采取切实有效措施阻止核污染水的增加。意见书还对日本原子能规制委员会批准东京电力公司核污染水排海施

巴黎扩建冷却管道为城市「降温」

本报记者 刘玲玲

在法国巴黎的荣军院桥右岸，一座隐蔽的楼梯通向40米深处的“河水冷却站”，水泵和管道如迷宫般分布，过滤着来自塞纳河的河水。冷却装置将河水加压、冷却并注入地下回路，形成一段地下冷却管道，冷却后的水被输送至附近建筑为其“降温”。据悉，这条管道全长近89公里，已运行多年。近日，巴黎市政府宣布将扩建这一冷却系统，以应对日益频发的高温天气。

据法新社报道，巴黎市政府同法国燃气集团和巴黎公交公司签订了为期20年的合同。合同内容涵盖冷能生产、储存和运输，通过建造20座新发电厂和10座储能设施，将冷却管道扩建至252公里。目标是到2040年，把现有管道扩建为全球最大的冷却管道系统；到2042年，建成一条遍及巴黎全市各区医院、学校和地下交通系统等的冷却管道。

今年入夏以来，法国多地出现持续高温天气，用电需求大增，电力短缺困境凸显。法国政府已实行禁止商店在开门通风情况下同时开空调等多项节能措施。巴黎负责水务的副市长丹·勒特指出，建设地下冷却管道可以在一定程度上降低个人或单位的空调使用率，从而减少电力消耗和温室气体排放。

这一地下冷却系统启用于2008年，冷却管道内4摄氏度的河水全年在巴黎地下循环，让卢浮宫、国民议会大厦、巴黎市政厅、老佛爷百货商场等700多座建筑内部保持凉爽，夏天与室外保持5至8摄氏度的温差；冬天，可将系统设置为自动冷却模式，直接将塞纳河水引入冷却管道。冷却系统主要运营和管理机构“清凉巴黎”服务公司主管伯努瓦·雷德尔表示，冷却管道的电力价格在每兆瓦时137欧元左右，远低于空调制冷费用。此外，使用过的水将最终通过4条管线流入河流，其温差对塞纳河中的动植物不会产生影响。

自2013年以来，该冷却系统一直使用风能 and 太阳能等可再生能源发电。在最新签订的扩建合同生效期间，冷却系统的电力供应将继续使用100%可再生能源，其中近70%来自新建的专用太阳能园区；同时，使用更加创新环保的工艺、人工智能技术及更优质的材料和制冷剂，与传统空调相比，预计用户能耗将下降超20%，减少30万吨二氧化碳排放。

与巴黎的城市供暖系统不同，这一冷却系统主要用于一些公共活动场所，而不是个人住房。“我们的服务对象主要是办公楼、购物中心、博物馆、公共机构等。”雷德尔表示，冷却系统通过良性冷却方式支持城市实现可持续发展、提升城市复原力，是应对气候变化行动的重要部分。

(本报巴黎8月23日电)

工计划表示抗议。

日本《朝日新闻》近日发表社论文章，批评东京电力公司和日本政府的排入海计划“违背了最初对日本民众的承诺”，称政府应积极听取各方反对意见。文章表示，日本政府和东京电力公司曾在2015年向当地渔民承诺，“在没有得到所有相关人员同意的情况下，不会进行任何动作”。东京电力公司也曾表示，对排入海进行详细解释说明十分重要，但现在它一得到地方政府的同意，就立即推进工程建设，这种姿态实在令人难以信服，此前政府及东京电力公司的承诺显得苍白无力。《朝日新闻》认为，福岛核事故是从未经历过的重大事故，东京电力公司赔偿并不充分，此后其他日本核电站也接连发生丑闻。电力公司高管应该听取质疑和反对意见。

日本《高知新闻》发表社论表示，日本国内渔业界强烈反对核污染水排入海，如果日本政府继续强行推进排海计划，必将引起日本民众极大不满，影响灾后重建等工作。

“完全无视国际公共利益”

日本民间团体“原子力资料情报室”共同代表伴英幸表示，日本政府早已加入《防止倾倒废物及其他物质污染海洋的公约》，日本应切实履行相应的国际义务。日本政府应放弃无法达成共识的核污染水排海方案，采取固化处理等方法处理核污染水。

据韩国KBS电视台报道，韩国共同民主党近日举办“阻止福岛核污染水排放应对团”成立仪式，对日本政府批准向海洋排放核污染水的决定进行谴责并敦促日方撤回这一决定。73名共同民主党议员在共同声明中，强烈谴责日本政府单方面批准福岛核污染水向海洋排放的最终许可，要求国际海洋法法庭采取措施阻止日本核污染水排海，“核污染水的排放不仅会影响海洋生态安全和水产业界的生存，也将直接影响韩国现在和未来一代的生命健康”。

据韩联社报道，釜山7个市民团体近日在日本驻釜山总领事馆前举行记者会，敦促日本撤回威胁世界人民生命安全的核污染水排海计划。市民团体表示，日本虽然将放射性污染水称为“处理水”，但这并不意味着“处理水”是安全的，比如福岛海域曾多次捕获放射性元素超标鱼。如果日本向海洋排放核污染水，会对海洋生态造成巨大破坏，水产品行业将遭受致命打击。

韩国民间环保组织“环境运动联合”表示，东京电力公司

自称排海前可过滤掉除氚以外的62种放射性物质，但这绝非事实真相。海水一旦被污染，就难以恢复。

“海洋是岛国人民的主要生计和生活来源。日本核污染水排海将造成海洋严重污染，对多国民众生产生活造成巨大影响。”太平洋岛国论坛秘书长亨利·普纳表示，日本有责任维护海洋水域的安全与清洁，使海洋、环境和民众免受任何进一步的核污染危害。

“日本政府决定向海洋排放核污染水的做法，将给全球海洋环境、人类健康等带来难以估量的风险。我们对此表示坚决反对。”绿色和平组织俄罗斯分部项目主任弗拉基米尔·丘普罗夫表示，日本对核污染水的处理不透明，其中放射性物质能否得到有效过滤和彻底清除仍存在疑问。处置核污染水有多种手段，“日本自私地选择了成本最低、最简单的核污染水排海方案，完全无视国际公共利益”。

“太平洋不是日本的工业垃圾场”

马来西亚《世界报》报道称，日本的核污染水排海计划将对太平洋产生严重影响，因为核污染水中的氚等放射性元素难以清除，这些核污染水进入海洋后将“产生严重的放射性问题”，污染海水、危害海洋生物。

柬埔寨泰角树新闻网发表评论文章称，许多海洋专家都对核污染水中难以清除的氚、钷、铯等放射性元素直接入海表示担忧。“日本的做法是危险且不负责任的，将影响包括日本民众在内的亚洲人民的健康和福祉。所有太平洋沿岸国家都有权要求日本以更负责任的态度处理核污染水，并回应他们的合理关切。”

“我们强烈呼吁日方停止向海洋排放核污染水的计划。”澳大利亚保护基金会核问题专家大卫·斯维尼表示，“太平洋不是日本的工业垃圾场”，日本将核污染水排放到太平洋，将严重污染海洋环境和水生食物链。

“日本向海洋排放核污染水的决定极其不负责任。”俄罗斯社会生态联盟“放射性废物安全”项目专家安德烈·奥扎罗夫斯基认为，核污染水中含有大量复杂的放射性物质，这些物质无法确定经过处理后可被彻底过滤清除。这些危险的放射性物质一旦进入海洋，会通过食物链对食品安全、人类及其他生物健康等造成巨大的负面影响。

(本报北京、东京、首尔、塔拉、莫斯科、曼谷8月23日电 记者朱玥颖、岳林炜、马菲、陈效文、肖新新、赵益普)



在疫情、制裁与局部冲突时有发生背景下，叙利亚的重建工作仍持续推进，工业和商贸活动增多，民众期待享受和平生活。图为近日，在叙利亚大马士革的一家冰激凌店，男孩举着一盆当地特色的冰激凌。阿马尔·萨法尔贾拉尼摄(新华社发)

美国公交系统遭遇司机短缺

本报记者 李志伟

在纽约州希芒县霍斯黑兹镇，当地教育机构正面临一个难题：校车司机短缺。“我们正在努力雇用并留住校车司机。”霍斯黑兹学区交通主管里奇·米切洛塔说。纽约州巴斯中心学区交通主管德里克·奥尔蒂斯表示：“司机短缺已经成为一个全国性问题。”

近来，美国公共交通系统人员短缺现象愈发严重。美国公共交通倡导组织“运输中心”发布的报告表明，根据今年初美国公共交通协会对117家公交公司的调查，七成公司因员工短缺而不得不削减或推迟增加服务，九成以上的公司在招聘新员工方面遇到困难，近2/3的公司在试图留住员工。报告指出，美国各地公共交通部门在疫情期间损失严重的情况下，又面临司机短缺的重大挑战。

在科罗拉多州的杰弗科公立学区，司机短缺造成许多校车线路受到影响，以至于其他岗位的员工不得不额外加班填补司机空缺，学区也通知家长“可能需要自己开车接送学生”。美国“新闻国家”电视频道报道说，全美小学生交通协会统计，校车每个工作日接送约2500万儿童上下学，还接送300万至500万学生参加各类活动，“校车司机的短缺，让学校和家长手忙脚乱”。

芝加哥运输管理局主席多瓦尔·卡特日前在《芝加哥论坛报》上发表文章为该市公共交通服务道歉，表示工作人员短缺是服务水平下降的主要原因。许多公共汽车和地铁司机已跳槽至

薪酬更高的工作，比如开快递车，还有一些司机选择了提前退休。“运输中心”的报告还显示，目前美国公交司机的平均年龄接近53岁，比其他领域工人的平均年龄大10多岁。在疫情之前，许多机构已经开始为大量员工的退休做准备。研究人员预测，因没有足够的年轻员工加入司机队伍，运输行业面临着20万个职位空缺。

分析认为，持续不断的疫情给包括公共交通系统在内的劳动力市场带来很大冲击，许多行业都出现严重的用工短缺。根据美国普查局的数据，仅今年6月29日至7月11日期间，就有390万美国劳动者因为感染新冠病毒或者照顾患病家属请假。一些货运公司、电商企业为解决司机短缺难题，通过提高工资等吸引了不少校车司机跳槽。新泽西州、佛罗里达州和宾夕法尼亚州的多个学区均表示，大量校车司机被其他行业“挖墙脚”，导致校车司机短缺，迫使家长搭出租车或网约车去学校。

对人身安全的担忧也令许多公交车司机离开这一职业。报告称，从2009年至2020年，公交车司机被袭击的次数增长了4倍。还有不少公交车司机考虑到感染新冠病毒的风险相对较高，转而寻找那些人际接触需求较小的工作。波士顿学院经济学教授布赖恩·贝休恩认为，新冠疫情改变了工作性质，也影响了人们的心理健康。

(本报华盛顿8月23日电)