



# 蹒跚前行 世界经济“疤痕效应”犹在

即将过去的一年,在多重因素影响下,世界经济蹒跚前行。美欧等发达经济体高利率、高通胀和高风险并行,美联储不断收紧的货币政策负面影响外溢,部分国家疫情的“疤痕效应”犹在。其间,俄乌冲突尚未止战,巴以冲突烽烟再起,地缘冲突风险增加了世界经济的不稳定性。

来年,世界经济预计仍存诸多挑战,增速将有所放缓。但与此同时,世界也面临一些机遇,外界预期美欧等发达经济体降息、巴以等地缘冲突可能寻求和平方案、发展中国家和新兴经济体发展潜力可期……面临不确定的国际大环境,中国仍将继续为世界经济发展贡献力量。

## 多重因素影响世界经济发展

回望2023年,世界经济遭遇多重挑战,坎坷前行。

“分化”是2023年世界经济的关键词之一。中国人民大学重阳金融研究院研究员、合作研究部主任刘英对记者表示,2023年,世界经济整体宏观政策分化,货币政策分化尤其典型。美欧不断收紧货币政策,多次加息,美联储已将联邦基金利率提升至5.5%的高位。欧洲维持三大关键利率在4%以上。另一方面,日本央行继续维持超宽松货币政策,中国始终保持货币政策的稳健性。

同时,世界经济面临的多重危机并未完全消解。

国际货币基金组织(IMF)研究部世界经济主管丹尼尔·利指出,美联储激进加息,触发美元大幅升值,导致以美元计价进行借贷的国家清偿债务压力骤增,特别是欠发达国家负担越沉重。IMF数据显示,超过四分之三的新兴经济体要么已债务违约,要么其债券价格大跌;超过60%的低收入国家面临债务困境。

地缘冲突也对世界经济造成负面影响。“地缘政治冲突的负面影响主要体现在造成能源和粮食价格波动,并冲击全球产业链供应链。”刘英举例说,“乌克兰危机还未结束,巴以冲突又以数十年来最大规模爆发。巴以冲突尚未解决,红海危机已经出现,多家国际航运巨头绕道航行,货运成本上升。”

## 挑战与机遇并存

展望2024年,世界经济仍存诸多风险挑战。外界认为,世界经济增速预计将放缓,但也面临一些机遇。

IMF在最新《世界经济展望》中写道,“全球经济蹒跚向前,缺乏动力”。预计2023年全球经济将增长3.0%,2024年将增长2.9%。世界银行最新的《全球经济展望》,用了“增长放缓、金融风险”做标题。

相较之下,经济合作与发展组织(OECD)的预测悲观一些:全球经济增速今年为2.9%,明年将放缓至2.7%。OECD指出,美国明年或将放慢增长步伐是导致全球经济增长放缓的关键因素,美国经济增速预计将从2023年的2.4%放缓至2024年的1.5%。

对于明年世界经济的走势,刘英持谨慎乐观态度。在她看来,明年发达经济体依然面临高通胀、高利率和高风险的局面,“就高利率而言,尽管明年美欧将陆续步入降息周期,但利率水平依然维持着高位运行。”

但在新的一年,世界经济也面临一些机遇。在刘英看来,以中国为代表的新兴国家和新兴经济体发展潜力巨大,未来可期。新兴市场和发展中国家在“一带一路”倡议下,相关国家之间的互联互通得到加强。再加上中美增加往来航班、中欧班列开行大幅提升等措施,都有利于促进区域内、产业间贸易往来,推动世界经济发展。

疫情带来的“疤痕效应”犹在,未来“疤痕效应”减弱将成为部分国家的机遇所在。刘英说:“今年是部分国家受‘疤痕效应’影响比较显著的一年,预计接下来经济会加快步入复苏的轨道。”

## 中国是全球经济增长的最大引擎

尽管各方对明年世界经济走势的判断略有差异,但有一点基本一致,中国是世界经济发展重要的一环。

据报道,中国连续多年对世界经济增长贡献率超过30%,是世界经济稳定增长的重要引擎。进博会、服贸会、链博会等国际平台,向全球共享中国开放机遇。

近期,多家国际机构调高了今年中国经济增长预期。11月29日,OECD上调2023年中国经济增长预期至5.2%,高于9月份的预期。IMF11月7日将2023年中国经济增长预期由5%上调至5.4%。IMF驻华首席代表史蒂文·巴奈特近期在接受采访时表示,中国将为2023年全球经济增长贡献三分之一左右的动能,并预测中国经济在2024年将保持良好增长。

对此,外交部发言人汪文斌在12月21日例行记者会上回应称,近期,包括国际货币基金组织、经济合作与发展组织等在内的多家国际机构纷纷调高了今年中国经济增长预期,看好明年中国经济增长势头。各方普遍认为,中国是全球经济增长的最大引擎。中方将持续扩大高水平对外开放,与全球共享中国发展红利。(据《新京报》)

## 关注

### 马斯克梦碎 美国建高铁有多难

《福布斯》最近公布了2023年财富增长最多的富豪榜单,其中,特斯拉CEO马斯克2023年增加1084亿美元排名第一,目前身家2549亿美元,成为全球最会赚钱的人。但马斯克也不是事事都如意,据外媒报道,由于未能获得建造任何可运行的超级高铁合同,马斯克旗下的超级高铁创业公司Hyperloop One即将关闭,而建造高铁也是美国一个屡屡破碎的旧梦。

#### “超级高铁”倒闭

自马斯克提出超级高铁概念后,Hyperloop One曾是一家备受瞩目的初创公司。2014年成立以来,这家备受瞩目的初创企业累计筹资超过4.5亿美元,并在拉斯维加斯附近建立了试验轨道。2020年,该公司进行了首次也是唯一一次载人测试,但最高时速仅达到100英里,远远低于目标水平。

2022年初,公司员工人数还超过200人,如今,该公司仅剩负责资产出售的小团队,他们的合同也将在今年12月31日结束。据彭博社援引知情人士透露,Hyperloop One这家公司正面临倒闭。目前,该公司已经解雇了大部分员工,并试图出售剩余资产,包括测试轨道和机器,该公司还关闭了洛杉矶办事处。

2013年,马斯克发布了一份名为“alpha paper”的超级高铁白皮书,希望能通过真空管道以760英里(1223公里)/小时速度运送乘客或货物,彻底解决交通拥堵等问题,引发市场轰动。

他提出的理念是,将采用空气动力学原理设计的铝制舱室运行在几乎真空的管道中。这些管道可以高架在空中,也可以埋在地下,可在城市内部或城市之间建设,他将这种概念称为“第五种交通方式”。

按照马斯克提出的设想,在利用磁悬浮实现近乎无声旅行的超级高铁系统中,纽约和华盛顿之间的行程仅需30分钟,比商用喷气式飞机快两倍,比高速火车快四倍。

然而经过多年的努力,大规模的超级高铁仍没有建成。Hyperloop One作为最大的超级高铁公司之一,它的倒闭意味着马斯克超级高铁梦想的终结。有批评者表示,虽然超级高铁在技术上可能是可行的,但它仍然只是蒸汽软件。这被称为“乌托邦愿景”,在经济上是不可能实现的。

#### 项目不断搁浅

虽然马斯克失败了,但这个概念仍然吸引着企业家的兴趣。目前,Hardt Hyperloop、超级高铁运输技术公司和Swisspod技术公司等多家企业正处于构建原型车的不同阶段。此外,迪拜DP World集团一直是超级高铁一号的主要投资者,并持有大多数股份。知情人士透露,该公司的剩余知识产权将转移给DP World。

作为全球最大经济体,美国已经规划数十年,但全国没有一条高铁,更别提“超级高铁”了。据“美国之音”网站报道,当十年前欧亚国家飞奔进高铁时代时,美国第一条高速铁路项目才开始动工。2015年,中美宣布将合作建设美国西部快线高速铁路,但该工程在次年被美国单方面宣布终止。

2008年,知名影星施瓦辛格担任加州州长时启动了加州高铁计划,规划将旧金山到洛杉矶的行程缩短至两个半小时内。这项在当时看

来雄心勃勃的计划一度获得后任加州州长布朗的落实,以及美国前总统奥巴马的35亿美元联邦拨款支持。

然而,美国高铁梦在现任加州州长纽森2019年刚上台时就即刻破碎,纽森“叫停”该计划的理由是,耗钱、耗时、监管缺失。《洛杉矶时报》评价称,放弃该项目,对加州、美国与世界都是可悲的错误,因为高铁在环境保护、区域互联、缓解交通压力等层面有重要的社会与经济效益。

在IPG中国首席经济学家柏文喜看来,美国高铁始终难以落地存在着多方面的原因。首先,美国的航空、公路体系极其发达,对客运高铁的需求不够强烈,缺乏足够市场支持的项目自然难以成立。其次,美国的公共预算体系决策程序复杂,各方利益很难迅速达成一致。此外,美国土地私有,搞基础设施建设取得土地代价高、时间长、程序复杂。

#### 2028年建成?

对于建造高铁,美国也一直在努力。白宫官网近日发布消息称,拜登政府宣布将提供82亿美元用于全美10个主要客运铁路项目建设,其中包括美国首个高铁项目。根据规划,该高铁线路将连接洛杉矶和拉斯维加斯,218英里(约351公里)的路程耗时2小时10分钟,最高时速为321公里,每年预计将运送1100万名乘客。

该项目名为“光明西线”,由美国私营铁路公司“亮线”负责建造与后期运营,可以获得30亿美元的联邦资金支持。法新社称,此前在去拉斯维加斯旅行时,有“火车情结”的拜登表态说,“我们正在建设美国历史上第一条高速铁路线。它从这里开始”。按照拜登的愿景,美国首条高铁要在2028年建成,赶在当年的洛杉矶奥运会前投入使用。

美国重建高铁的计划吸引了海外企业目光。“两家欧洲企业正在竞争价值120亿美元的列车订单,希望最终能在美国高速铁路上大赚一笔。”据报道,德国西门子公司和法国阿尔斯通公司都在游说美国议员和拜登政府,争抢为“光明西线”列车供应高速动车组和乘客车厢的机会。

对于拜登提出的计划,中国社科院美国研究所研究员刘卫东表示,美国的铁路项目由私企筹资并实施,利润是它们的优先考虑点。但高铁项目没有立竿见影的盈利诱惑,所以一般私企不愿意投资基础设施建设,国家必须注入资金。

《华尔街日报》评论称,西门子、阿尔斯通和其他列车制造商很早就在美国建立了制造中心,生产和检修城际、通勤和轨道交通车辆,尽管美国政府努力刺激高铁产业发展,但美国提供真正高速铁路服务的前景仍然渺茫。

(据《北京商报》)