

统一旅游签证 加强对华合作

海湾国家迎来旅游业发展新机遇

本报记者 张志文

在近日举行的第四十四届海湾阿拉伯国家合作委员会（海合会）首脑会议上，海合会最高理事会批准了统一旅游签证措施，并授权海合会国家内政部长推动落实。

当前海湾地区旅游业快速复苏，区域各国将旅游业作为经济多元化发展的重要抓手。海合会秘书长布达维表示，海合会统一旅游签证将有助于便利海合会六国之间人员流动，对区域旅游业和经济发展产生积极影响。

沙特阿拉伯旅游大臣艾哈迈德·哈提卜称此举是“历史性的一步”，认为这项签证措施将进一步促进海湾国家间文化交流，强化旅游业在促进经济增长方面的作用，并为成员国旅游业投资发展带来新机遇。阿联酋经济部长阿卜杜拉表示，这一举措是海合会2030旅游战略的组成部分，有助于提高旅游业的经济贡献度，提升海湾国家在全球旅游市场的知名度。

近年来，海湾国家积极出台各项措施提振旅游业。沙特计划到2030年将旅游业对国内生产总值的贡献率提升至10%以上，并计划在2023年内实现吸引2500万人次国际游客的目标；阿联酋提出了“国家旅游战略2031”，计划到2031年吸引4000万人次过夜游客以及1000亿迪拉姆（1迪拉姆约合1.94元人民币）旅游投资；阿曼“2040愿景”提出，到2040年旅游业实现年产值超225亿美元。区域国家还不断加

大旅游基础设施投入力度，沙特、阿联酋、巴林、科威特等国新建或改造国际机场，并鼓励扩大酒店行业投资，着力提升旅游接待能力。

海湾国家同时在旅游产品创新上下功夫，努力打造精品旅游项目。12月8日，阿联酋第二十九届迪拜购物节开幕。在为期一个多月的活动中，迪拜不仅将推出传统购物促销活动，还将推出系列音乐演出和环保活动，全方位展示迪拜冬季旅游优势。在沙特，新未来城董事会近日宣布，将在亚喀巴湾附近打造一个新的旅游目的地“斯兰那”，该项目计划利用海洋、山脉和河谷等自然资源，为游客提供一处远离喧嚣、放松身心的新兴度假地。

中国始终是海湾国家吸引境外游客的重要目标市场。今年以来，海湾国家纷纷新增、加开与中国各大城市航线，进一步便利双方人员往来。不久前，厦门航空分别开通了从北京和厦门直达卡塔尔多哈的航线。卡塔尔航空公司东部地区高级副总裁马尔万·库利拉特表示，在两国关系日益紧密的背景下，卡塔尔航空与厦门航空之间的合作将创造更多贸易、旅游和文化交流机会。

巴林国家航空公司海湾航空将于明年1月起开通巴林直飞上海和广州的航线，这将是该航空公司近15年来首次开通巴林与中国的直飞航线。沙特航空今年下半年开



卡斯巴运河是阿联酋沙迦的地标性景点，两岸建有众多购物中心和休闲设施，每年吸引大量游客到访。

通了至北京的直航航线，沙特航空媒体事务总监阿卜杜拉·沙赫拉尼表示，沙特至北京直航的开通，使沙中两国人员往来更加便利，促进双方在经贸、投资、旅游等众多领域的交流与合作。

海湾多国持续加大在中国市场的宣传推广力度。11月，沙特旅游局在上海举办

系列旅游推介活动，旨在帮助中国游客了解沙特的风土人情和多元文化，提升沙特在中国游客出境游市场中的份额。卡塔尔旅游局充分利用举办亚洲杯足球赛、多哈世博会等大型国际活动的契机，加大旅游产品推广，并在中文官网推出专属旅游套餐和优惠活动。

近日，韩国央行发布报告，将明年韩国经济增长预期下调0.1个百分点至2.1%，同时维持今年经济增长预期1.4%不变。经济合作与发展组织在最新发布的经济展望中，也将韩国今年的经济增长预期由1.5%下调至1.4%，预计将连续第三年低于经合组织国家平均水平。今年以来，韩国政府出台一系列政策刺激经济、提振内需，但经济复苏前景仍面临不少挑战。

当前世界经济复苏乏力，进口需求整体降低。一些国家推行贸易保护主义，使全球供应链不断受到干扰。韩国作为出口导向型经济体，中间品出口受到较大影响，贸易规模出现下滑趋势。2022年，韩国贸易收支近14年来首次出现逆差，规模达到478亿美元。今年前11个月，仍出现145亿美元的逆差。

一段时间以来，韩国通胀压力不断走高。去年7月，消费者价格指数同比上涨6.3%，涨幅创1998年11月以来新高。随着美联储接连加息，韩国央行也不断提升基准利率以期控制物价水平。自2022年以来，韩国已提高基准利率8次，但通胀压力依然存在。今年11月，消费者价格指数同比上涨3.3%。其中，价格涨幅最大的是农产品，同比上涨13.6%，创下自2021年5月以来的最大涨幅。此外，居民生活用电和燃气价格分别同比上涨14.0%和5.6%。在高物价背景下，居民的生活用品消费大幅萎缩，10月份的零售销售指数下降4.4%。韩国央行频繁上调利率，也使韩国金融系统的流动性承压，金融风险上升。

高利率与高通胀并存，直接影响韩国经济复苏。一方面，它抑制了韩国居民消费意愿，降低了家庭实际购买能力，特别是低收入群体的购买力；另一方面，也抑制了制造业生产与投资需求，特别是信息通信等领域的设备投资大幅下降，部分制造业出现库存积压局面，经济复苏仍显乏力。10月，韩国工业和服务业产值分别同比上涨1.1%和0.8%，但设备投资指数同比下降9.7%，制造业库存率上升至122.3%。整体制造业企业景气指数仍在低位徘徊，10月该指数仅为69。

长期来看，韩国经济还面临着人口老龄化威胁。根据韩国统计厅数据，10月份，制造业从业人员数量降幅继续扩大。韩国央行此前公布的一份报告显示，由于人口结构变化导致青年人口减少，韩国制造业从业人员数量在未来10年预计将减少24万人。如何在人口减少的情况下提高劳动生产率，是摆在韩国政府面前的一大难题。

为应对经济下行趋势，韩国政府实施了一系列宏观政策措施。在经济政策方面，建立跨部门的特别物价稳定体系，监控价格上涨动向，同时取消对出口中小企业的信贷次数限制，努力拉动出口、投资及居民消费，并加大对人工智能、生物医药、新能源等产业的扶持力度。在金融政策方面，对内设立政策金融支援协议会，提升金融业运行能力；对外加强政策协调，缓冲金融资本波动带来的冲击。总体来看，韩国经济能否走出低迷，既与全球经济复苏密切相关，也直接考验其经济结构性改革的实效。

（作者为中国社科院亚太与全球战略研究院副研究员）

韩国经济复苏面临挑战

□ 李天国

全球货运行业面临新挑战

王 莹



在德国多特蒙德港，机械设备在吊集装箱。

新华社美联

据美国《华尔街日报》报道，作为全球最大的航运公司之一，马士基近日宣布计划裁员超过1万人，并预测今年全年利润将处于目标区间下限。美国消费者新闻与商业频道网站近期报道称，最新调查结果显示，今年全球货运业或遭遇寒冬，且2024年该行业将继续面临具有挑战性的经济环境。专家表示，需求增长疲软、货运价格低迷、市场预期不佳是整个行业目前呈现出的普遍特点。

市场低迷

据路透社报道，马士基控制着全球约1/6的集装箱贸易份额，为包括沃尔玛和耐克在内的多家主要零售商和消费品公司提

供物流运输服务。近期，该公司公布，今年第三季度营业利润从去年同期的109亿美元大幅降至19亿美元，收入也从228亿美元降至121亿美元，这一下滑幅度超出了市场分析师和投资者的预期。

据《华尔街日报》网站报道，马士基集团目前正致力于将员工人数从今年年初的11万人减少至10万人以下，预计此举将在2024年为马士基集团节省约6亿美元的运营成本。

美国有线电视新闻网报道，总部位于伦敦的德路里航运公司表示，近期在全球8条主要航线上运输40英尺集装箱的综合价格为1406美元，与2022年同期相比降低了54%，这一数据直观反映出，当前，全球集装箱需求减少，价格降低，市场低迷。

陆路运输业也面临挑战。美国消费者新闻与商业频道近期对罗宾逊全球物流公司等多家美国物流企业高管的调查显示，约半数受访者预计明年第一季度零担运价会有5%涨幅，另一半人预计运价将保持不变或下降，降幅最大可能达到15%。此外，多数受访者认为整车运输的运价将保持稳定或呈下降趋势。该频道援引罗宾逊北美地面副总裁诺亚·霍夫曼发表讲话称：“我们预计，即便在通常的零售旺季，卡车运输行业也可能遭遇不景气的局面。”敦豪全球货运公司的高管蒂姆·罗伯逊表示：“目前没有人对零售旺季或明年出现需求显著增长抱有信心。”

贸易乏力

据彭博社报道，高盛分析师在10月的一份研究报告中警告称，全球货运行业的低迷程度将比市场预期的更严重、持续时间更长。

商务部国际贸易经济合作研究院学术委员会副主任张建平接受本报采访时指出，全球贸易增长乏力是造成货运行业不景气的直接原因。

今年10月，世界贸易组织已经将2023年国际贸易的增幅下调了一半，预计仅会增长0.8%。联合国贸发会议则更为悲观，预计今年全年的国际贸易额只有30.7万亿美元，这比创纪录的2022年萎缩了约5%。其中，货物贸易预计减少近2万亿美元，降幅为8%。

“一方面，全球经济增长疲软导致市场需求下降，市场预期不佳。同时，美欧当前正处于加息周期，贷款成本上升，抑制了企业投资和消费者支出；另一方面，过

去两年中，欧美进口商积累了大量库存。目前这些库存仍有待于进一步消化，抑制了货物运输需求。这些因素的共同作用，导致全球贸易增长乏力，直接影响货运行业的景气度。”张建平说。

仍有转机

针对货运行业目前面临的困境，不少企业正在采取相应措施。

马士基首席执行官文森特·克莱尔称：“鉴于未来充满挑战，我们采取了多项措施控制成本，以保障财务业绩。”他表示，该公司将继续在码头业务和物流与服务领域寻求增长机会。

优步货运公司首席执行官利奥尔·罗恩表示，在货运行业的重大变革中将出现一个“新关键点”，货运企业只有具备多元化商业模式才能有效运营。

张建平指出，针对当前形势，货运行业需要采取积极措施控制成本并提高效率。具体而言，行业应注重运用“互联网+”策略，大力发展智慧物流。同时，利用各国在贸易便利化方面的政策和措施，从总体上降低货运运营成本，提升市场竞争力。此外，行业还努力探索潜在机遇，积极拓展新兴市场，以应对当前挑战。

张建平认为，和其他行业一样，货运行业也存在景气周期循环。例如，2021年该行业就曾出现价格飙升和集装箱紧缺的局面。在当前全球经济和贸易增长疲软的背景下，货运行业面临“寒冬”处于情理之中。“相信随着行业的适应性调整和经济全球化的进一步发展，未来货运行业仍有可能会迎来新转机和周期性繁荣。”张建平说。

中企承建的挪威第二大桥助力挪北部地区发展

2018年12月9日，中国企业承建的挪威第二大桥哈罗格兰德大桥通车。5年来，每天都有数千辆机动车通过大桥穿梭于峡湾两岸，为挪威北部地区的繁荣与发展注入动力。

作为中企“走进挪威”的标杆工程和中挪互利合作的重要成果，哈罗格兰德大桥由四川路桥建设集团（四川路桥）承建。大桥位于挪威北部港口城市纳尔维克附近，桥长1533米，是北极圈内最大跨径悬索桥，也是纵贯挪威全境与瑞典西南部的欧洲国际公路E6的重要组成部分。大桥缩短了从纳尔维克前往特罗姆瑟、哈尔斯塔等北极圈内其他城市的路程。

“哈罗格兰德大桥对挪威北部地区的交通产生了积极影响。”挪威公路管理局北部地区分局悬索桥项目经理达格伦·卡森告诉记者，“尤其是对纳尔维克和附近地区的发展产生了非常积极的作用，甚至高于挪威公路管理局的预期。”

根据大桥运营机构提供的数据，2022年通过哈罗格兰德大桥的机动车共159万辆次，比2021年增加16%，比2019年增长35%。该机构预测，未来通过大桥的车辆有望进一步增加。

纳尔维克市政府在一份报告中说，大桥通车改善了当地交通状况，进而带动渔业和矿业等支柱产业发展，使该地区更加繁荣。

哈罗格兰德大桥不仅对挪威北部地区的交通和经济发展有着积极意义，其结构设计同样可圈可点。在哈尔

斯塔-纳尔维克机场、纳尔维克市内游客中心、餐馆和酒店，随处可见关于大桥的大幅照片、海报和宣传册。大桥已成为当地一处地标，并被当地居民和工程爱好者誉为“世界上最美丽的桥梁”。2020年，哈罗格兰德大桥被国际桥梁与结构工程协会提名参选年度“杰出结构奖”，让这座大桥吸引了全球业内人士的目光。

卡森代表挪威公路管理局全程参与了这一项目。回忆起与这座大桥的缘分，卡森至今仍心潮澎湃：“参与了从兴建到完成哈罗格兰德大桥这样美丽的桥梁的全过程，会与这座桥梁建立特殊的联系。我非常高兴和自豪地说，我曾是这个项目团队的一部分。”

四川路桥挪威分公司副总经理王茜茜告诉记者，建设团队解决了桥梁跨径大和空间设计不规则等技术难题，克服大风、严寒、极夜等影响，按照挪方要求保质保量完成项目，体现出中国桥梁建设水平。大桥通车前，纳尔维克市政府向四川路桥项目部授予该市建设者奖杯，表示对工程建设的认可与感谢。

今年9月，记者到哈罗格兰德大桥采访，遇到正在桥上跑步的英国游客彼得·哈特。他告诉记者，自己是桥梁爱好者，旅游或出差时会专门造访各式各样的桥梁。

“这座大桥所跨的峡湾是一个风口，在大桥上跑步时，大风吹得我很难受。难以想象建设者在施工过程中遇到了多少困难。”哈特说，“在北极圈内建造这么一座美丽的大桥，太不容易了！”

（据新华社电 记者张玉亮）

环 球 掠 影

泰国·稻田卧「猫」



近日，在泰国清莱，一名当地艺术家在稻田里创作以猫图案为特色的稻田画。图为稻田画中的猫图案。

新华社路透