

# 世行下调2022年全球经济增长预期至4.1%

世界银行当地时间11日发布最新一期《全球经济展望》报告,预计2021年全球经济增长5.5%,2022年增长4.1%,均较此前预测下调0.2个百分点。

中新社报道,报告说,全球经济继2021年强劲反弹之后,由于新冠病毒变异毒株带来新的威胁,加之通胀、债务和收入不平等加剧,

可能危及新兴市场和发展中经济体的复苏。此外,随着前一阶段被压抑需求释放完成以及各国财政和货币支持力度减小,预计全球经济增长将显著放缓,从2021年的5.5%降至2022年的4.1%,2023年进一步下降至3.2%。

报告预计,2021年发达经济体增长5%,2022年将增长3.8%;新兴

市场和发展中经济体2021年增长6.3%,2022年将增长4.6%。世行预计,2021年美国经济增长5.6%,2022年将增长3.7%;2021年欧元区经济增长5.2%,2022年将增长4.2%。同时,世行预计2021年中国经济增长8%,2022年将增长5.1%。

世行行长马尔帕斯表示,“世界经济同时面临新冠疫情、通货膨胀和政策不确定性挑战,政府支出

和货币政策均无前例可循。不平等日益上升和安全挑战对发展中国家尤其不利。”马尔帕斯呼吁,国际社会需加强协调行动和国家层面政策响应,以实现全球各经济体良性增长。

世界银行主管发展政策和伙伴关系关系的常务副行长冯慧兰

(Mari Pangestu)表示,当务之急是确保更广泛、更公平地分配疫苗,使新冠疫情得到良好控制。而解决发展进程中出现的不平等加剧等问题则需要全球合作,以实现绿色、韧性和包容性发展。

# 台积电销售额连续六季创纪录

## 英特尔龙头地位动摇?

得益于苹果公司和其他客户对这家全球最大代工厂所产芯片的不间断需求,台积电连续第六个季度实现创纪录的销售收入。根据台积电10日公布的月度数据,12月当月营收增长21%,达到近4382亿元(新台币,下同)

中央社报道,台积电自结去年12月营收达1553.82亿元,月增4.8%,年增32.4%,刷新单月营收新高纪录,第四季营收4381.89亿元,季增5.67%,表现符合预期,同创单季历史新高。

纵观去年全年,台积电营收缴出亮丽成绩单,总营收达1.58万亿元,年增18.5%,再创历史新高纪录。台积电法人表示,芯片代工产能持续供不应求,5奈米制程需求强劲,加上部分涨价效益逐步显现,是推升台积电12月及第4季业绩创高的主要动能。

据该法人介绍,台积电去年前3季5奈米制程贡献营收1737.33亿元,估计整年度应贡献营收超过2300亿元,激增1400亿元,增逾1.5倍,是台积电去年营运成长最大动能。

新加坡《联合早报》援引彭博社消息,台积电是全球供应链中至关重要的一员,生产的芯片用于从最新苹果iPhone手机到世界顶级汽车

等各种产品。鉴于全球半导体供应短缺的迹象没有缓解的迹象,这家亚洲最有价值的公司过去一年一直在高速运转,并大举投资于新建工厂和生产线,以满足客户需求。

展望今年,台积电法人预期,第一季涨价效益进一步发酵,产品平均售价将扬升11%,可望带动第一季营运表现淡季不淡,再创历史新高纪录。

高盛分析师认为,台积电今年将以更快的速度增长。高盛预计台积电2022年销售额将增长26%,并将其目标股价从1028元上调至1035元。

值得一提的是,半导体业巨擘英特尔恐失去全球最大芯片制造商龙头地位,2021年前三个季度,三星电子在销售额上都保持些微领先,全年数据将在1月下旬公布,英特尔很可能会跌至第二位。

彭博社称,就算英特尔能再撑一年,跌落至第二位似乎会成为长期局面;在半导体地缘政治比过去都还要棘手的此刻,这对美国无疑是一大打击。

投资者已经表现得好似英特尔鼎盛时期已成过往。多家芯片制造商的股票市值都已超越英特尔,包括台积电和美国芯片巨擘英伟达公司(Nvidia Corp.)。



# 哥伦比亚大学以8400万收购超市旧址

哥伦比亚大学曼哈顿维尔(Manhattan Ville)校区和哈德逊河之间将没有任何障碍。

据real deal、《商业观察报》报道,哥伦比亚大学以8400万美元的价格收购了位于第12大道2328号、以前属于Fairway Market的超市建筑群。全现金交易是在该物业于2020年8月投放市场后达成的。

据观察家报道,占地2.5英亩

的物业位于第12大道和亨利哈德逊大道之间,横跨学校新校区和河流之间的三个街区。该物业拥有41,000平方英尺的建筑、13,000平方英尺的仓库和68,000平方英尺的停车场。鉴于高速公路司机和一些Amtrak乘客,还有广告牌空间。

该地点有219,000平方英尺的新开发潜力。《观察家报》指出,有一系列与哥伦比亚校园相连的特

殊曼哈顿维尔混合用途分区,哥伦比亚大学有着开发优势。

Cushman&Wakefield团队负责该物业的营销和销售。

《观察家报》报道称,该物业存在激烈的竞争,在使用第11章破产申请和超市于2020年疫情期间关闭后,Glickberg家族决定出售。据报道,该网站吸引了对生命科学、工业房地产甚至电影制片厂感兴趣的开发商。

# 涉140亿美元 全球虚拟货币犯罪创新高

近来,虚拟货币的普及程度日增,这方面的罪案数字亦急剧增加。根据区块链分析公司Chainalysis的统计,去年涉及虚拟货币非法活动的金额已达140亿美元,按年急升近八成,创历史新高。

在相关犯罪案件中,诈骗造成的损失占近56%,增加82%,虚拟货币价值达78亿美元;盗窃了价值32亿美元的虚拟货币,按年增长5倍,72%的被盗资金来自DeFi(去中心化金融)协议。另外,截至2022年初,非法的虚拟货币钱包已持有价值超过100亿美元资产,多

数与盗窃有关。

Chainalysis研究主管表示,DeFi的问题是许多已推出的新协议都存在黑客能够入侵的代码漏洞,去年所有黑客攻击中有21%利用了这些代码漏洞。虽然有第三方公司进行代码审计并公开指定哪些协议安全,但如果回报丰厚,许多用户仍然选择使用绕过这一步,冒险使用具风险的平台。数据显示,2021年整体虚拟货币交易所录得15.8万亿美元总交易额,较2020年狂升了5.5倍,涉及非法交易的金额只是占0.15%,显示虚拟货币非法交易罪案占比还是很低。

# 2021年收获近8年来最大新船订单量——

# 韩国造船业走出低迷

2021年,韩国造船产业收获了近8年来最大的新船订单量,尤其是在高附加值船舶和绿色能源船舶订单量方面稳居世界首位。韩国之所以能在世界造船市场位居前列,不仅基于其多年的技术和人才积淀,韩国政府对造船产业的高度重视也是重要原因。

2021年韩国造船产业收获了近8年来最大的新船订单量。尽管在订单总量上落后于中国位列世界次席,但在高附加值船舶和绿色能源船舶订单量方面稳居世界首位。韩国产业通商资源部(下称产业部)认为,韩国造船产业已走出低迷,重新迎来跨越式发展局面。

据韩国产业部本月初发布的数据,韩国2021年承接的新船订单

量为1744万修正总吨(CGT),达到2013年以来的最高水平。相较于2020年,韩国去年新船订单总量增长了112%;对比新冠肺炎疫情之前的2019年,订单增长量也达到了82%。

数据显示,韩国造船产业的国际竞争力不断强化,订单份额在全球市场中占比由2019年的31.2%和2020年的34.1%,进一步提升至去年的37.1%,呈现逐年稳步递增态势。特别是在高附加值和绿色能源船舶方面,韩国承接的新船订单分别多达1252万和1088万修正总吨,占比各为72%和62%,成为韩国主打船型。

去年,全球302艘高附加值新船订单中,韩国以191艘独占65%,

稳居龙头地位。在高附加值船型中,174立方千米以上的液化天然气(LNG)运输船订单量有89.3%被韩国揽获。超大型油轮(VLCC)新接订单中韩国的份额也高达88%。而在世界绿色船舶市场,韩国的订单份额也逐年递增,由2019年的57.4%增至2020年的62.2%,去年进一步增至63.6%。

韩国之所以能在世界造船市场位居前列,不仅基于其多年的技术和人才积淀,韩国政府对造船产业的高度重视也是重要原因。

去年,韩国政府在三星重工公司巨济造船厂联合发布“K—造船再腾飞战略”,提出绿色能源船舶、无人驾驶船舶市场份额分别达到75%和50%,建设世界第一造船强

国的目标。同时提出在两年内培养8000名造船业生产和技术人才,以应对疫情导致的人才流失。

为了促进熟练技术人才的就业,政府还决定在蔚山、釜山、木浦等造船企业扎堆的地区推广“庆尚南道稳就业经验”,由中央和地方政府分别向企业补助培训费、人工费和四大保险费。对重新录用离职人员的企业最长给予8个月、每月30到50万韩元的就业补贴,同时也对录用新员工的企业给予补贴。

进入今年1月,韩国政府对造船产业的支持力度进一步加码。产业部日前公布了“2022年绿色能源船舶开发实施计划”,决定年内将在确保未来绿色能源船舶世界领先技术、为推广新技术构建试验基础设施、推进实船验证项目等三大领域投入956亿韩元国家经费。

产业部相关官员表示,造船产业的亲环境、智能化是不可阻挡的趋势,而韩国在绿色能源船舶市场具有一定优势,市场规模的扩大将

成为韩国造船产业再次飞跃的机会。政府将通过持续的政策扶持,助力该产业继续保持世界领先地位。

然而,出色的成绩和政府的呵护并不能完全掩盖韩国造船产业目前面临的问题,即订单总量持续走高,利润率却在不断下滑。有些韩国媒体甚至用“外表光鲜,实则寒酸”来概括这一现象。

问题就出在造船产业业绩的滞后性上。从接到船舶订单到建造成船需要1至3年的时间,最近的订单将根据今后工程的进度分批反映在业绩上。而目前的利润下滑是由于此前新冠肺炎疫情的影响,以低价承揽的订单合同。

业内人士预测,即使到今年年底,韩国造船产业也仅能维持盈利基调,很难期待业绩出现大幅改善;到2023年情况将有所好转,而销售额和营业利润到2024年才有望出现快速增长。