

英欧谈判反复 市场判断有误

英镑汇率上演“过山车”

本报驻伦敦记者 蒋华栋

特雷莎·梅的计划将会彻底中止单一市场机制和欧盟计划。”

二是在现代经济体系中,货物贸易与服务贸易无法真正分离。他表示,当前诸多货物贸易是与服务贸易捆绑在一起的,例如欧盟当前手机市场,基本上没有脱离通讯和数字业务单独销售的手机产品。

因此,巴尼耶表示,特雷莎·梅的方案根本不可行,“英国有着自己的选择,可以留在单一市场内部,向挪威一样”。同时,针对欧盟内部期待避免净脱欧的成员国,巴尼耶也明确发出警告表示:“如果让英国挑三拣四,后果极为严重,这将导致所有联合国要求同样的利益和好处。”

无疑,巴尼耶的表态让此前片面看重其积极表态的投资者回归至清醒状态。特雷莎·梅的强硬表态和保守党内部的严重分裂更使得投资者开始“规避英国资产”。同样在该周末,特雷莎·梅在英国媒体发表文章表示,“有信心与欧

盟达成好协议”,但她同时强调“契克斯庄园计划不可妥协,不会被迫接受不利于国家利益的妥协”。

目前,对于契克斯庄园计划的不满不仅来自于巴尼耶。随着休假季结束,此前安静许久的保守党内部分歧再次浮出水面。前脱欧事务大臣戴维·戴维斯明确表示,不会在最终投票中支持特雷莎·梅的方案。前外交大臣鲍里斯·约翰逊则在9月3日公开发表文章表示“契克斯方案意味着欧盟将获得最终的胜利,按照这一方案谈判,英国事实上在举白旗”。

令投资者更为担忧的是保守党脱欧方案的实质性分裂。有消息称,超过20名保守党强硬脱欧派议员正在着手起草另外一份“脱欧方案”,并且将在9月底的保守党年会上与契克斯方案抗衡。

值得关注的是,政治上的波动性和不确定性加剧将在未来一段时期内持续冲击英国实体经济。最新公布的马基特

8月份英国制造业PMI仅为52.8,不及预期值53.9,也不及前值54.0。分析认为,受到英国脱欧因素影响,英国出口订单数量罕见下滑,未来三季度制造业可能无法为英国经济提供任何支撑。

在当前态势综合影响下,多数投资者进一步坚定了减持英国资产的意愿。路透数据显示,由于对未来无协议脱欧的担心,英国投资者虽然上调了整体投资股票持仓比例,但削减了对英国本土股票的持仓,将配比下调3.6个百分点至21.2%,创下2015年4月份以来最低。英国债券持仓也降至21.5%,为5月份以来最低。

英镑市场同样显示出类似的走势。最新美国商品期货交易委员会持仓数据显示,截至8月28日当周,芝加哥商品交易所英镑期货持仓比例中,投机基金持有的英镑净空头头寸增加0.46万手至7.69万手,连续6周增加,继续维持在2017年5月份以来的最高水平。

相关报道

法国政府着手准备应对预案

本报巴黎电 记者李鸿涛报道:据法国媒体报道,法国总理菲利普近期在部长会议上指示,须提早制定相关应急措施,应对未来可能出现的英欧谈判失败及其引发的无协议脱欧局面。各部部长也应在各自管辖范围内设立应急预案,以减轻由此引发的系列冲击。具体而言,法国政府将在未来数周内制定并通过带有法律效率的相关法案,确保包括“便利在法英国居民居留手续”“疏解脱欧后法英边境人员流量增大”等应急措施能够在议会获得通过。

法国媒体报道指出,英欧双方此前曾希望在10月份的欧盟峰会上就脱欧

议题达成协议,并为后续脱欧程序的正式启动奠定基础,但双方目前的谈判呈胶着态势。虽然英国脱欧事务大臣拉布此前在与欧盟脱欧谈判代表巴尼耶会面时曾释放积极信号,但英欧双方在核心议题上仍毫无进展,引发了外界对可能产生“无协议脱欧”的担忧。英国政府目前正加紧作好“无协议脱欧”准备,并就个人和企业应如何保护自己免受英国“硬脱欧”的潜在损害提出了相关建议。拉布也曾在此前面对英国上议院询问时指出,爱尔兰边境和数据共享都是有待解决的主要突出问题。英国不能忽视无协议脱欧的风险。如果无法达成协议,

英国可能选择不向欧盟支付部分款项。

法国总统马克龙曾在刚刚结束的法国驻外使节会议上说:“法国政府正积极致力于促进英欧双方早日达成正式协议,并争取使双边谈判能够在今年年底前完成。”法国外长勒德里昂也表示:“对于欧盟和英国目前正在开展的脱欧谈判,应避免任何幼稚天真的想法,最大程度消除英国脱欧带来的不确定性,这符合欧盟和英国的共同利益。”有法国媒体强调,随着欧盟峰会的临近,英欧双方未来转入拉锯式谈判及其可能诱发的潜在风险正日益上升,这是法国政府加紧制定应急预案的重要原因。

印尼计划进口200万吨粮食

本报雅加达电 记者田原报道:据印尼贸易部最新消息,今年印尼将进口200万吨粮食。印尼中央统计局数据显示,印尼进口粮食规模近年来呈扩大趋势,从2014年的84万吨一路攀升至2016年的120万吨,2017年略有回落。

印尼贸易部长路奇达表示,受今年旱情加剧等因素影响,印尼须扩大粮食进口规模以确保市场供给,同时要努力实现供求平衡以维持粮价稳定,“目前,爪哇岛、苏门答腊岛的政府限价是每千克65美分,巴布亚岛、马鲁古岛等偏远地区是71美分”。据了解,不少地区的粮价已超过政府限价水平。



土耳其8月份通胀率创新高

土耳其国家统计局9月3日发布的数据显示,8月份土耳其消费价格指数(CPI)同比上涨17.90%,连续第三个月刷新历史记录。图为一名顾客(左)在伊斯坦布尔市场上询问食品价格。(新华社发)

本报柏林电 记者谢飞报道:近日,德国大众集团总裁赫爾伯特·蒂斯接受德国《商报》采访时表示,目前德国汽车厂商在电动汽车电池方面对来自亚洲的电池供应商过于依赖,但从现在开始加大对电池技术研发和生产的投入尚不算太晚。

蒂斯在接受采访时表示,他对当前德国汽车厂商在电池供应上过高的依赖性表示担忧。他认为,至2025年,电动汽车电池市场份额将达到600亿欧元。德国汽车行业不应当放弃这样巨大的市场机遇。

蒂斯认为,未来汽车与互联网的紧密联系是一大挑战。未来汽车厂商的产品区分度将会不断降低,不同品牌之间最大的区分度主要集中在汽车智能化方面。因此,软件将在未来汽车行业中扮演重要的角色。蒂斯认为,德国传统汽车行业在这方面并没有绝对的优势。谷歌、亚马逊等互联网企业在这方面做得更好。德国车企必须勇于面对数字化转型挑战,这已经成为传统车企能否继续生存的关键因素。

为了应对当前汽车工业数字化、智能化挑战,大众集团目前正在积极布局智能驾驶。为此,大众将加强在智能驾驶方面的投入。

蒂斯认为,未来汽车行业的竞争主要是车载软件的竞争。随着车载互联网的普及,每辆汽车都将成为互联网的一个节点。例如,在软件升级方面,未来的汽车应当采取如同手机一样的升级模式。用户无需通过有线连接到车厂升级,而是通过无线连接实现随时随地的软件升级。蒂斯主张未来汽车厂商应当通过软件升级等形式加强与客户的直接沟通,从而转变汽车营销的整体方式。

蒂斯强调,在互联网汽车时代,用户数据是汽车行业的重要基石。一方面,车企应当尽力保护用户数据安全,另一方面要积极改进数据。蒂斯认为,现在很多用户在驾车时更信任手机导航数据,而非车载导航提供的信息,因而汽车厂商亟待加强软件升级。也正因如此,大众目前正在着手积极布局汽车软件技术。

蒂斯表示,尽管传统汽车厂商面临新的挑战,但在汽车制造领域的雄厚实力和坚实基础仍是未来汽车制造业的重要因素。传统汽车制造商在生产、供应等环节的优势将得以继续体现,同时强大的研发能力也将继续扮演重要角色。蒂斯对未来电动车在德国市场的表现表示乐观。他指出,到2020年大众将在德国市场推出更多的电动车型,并实现22万辆至23万辆的销量。

软件将在未来汽车行业扮演重要角色

德国大众将加大智能驾驶投入

蒂斯认为,未来汽车行业的竞争主要是车载软件的竞争。随着车载互联网的普及,每辆汽车都将成为互联网的一个节点。例如,在软件升级方面,未来的汽车应当采取如同手机一样的升级模式。用户无需通过有线连接到车厂升级,而是通过无线连接实现随时随地的软件升级。蒂斯主张未来汽车厂商应当通过软件升级等形式加强与客户的直接沟通,从而转变汽车营销的整体方式。

蒂斯强调,在互联网汽车时代,用户数据是汽车行业的重要基石。一方面,车企应当尽力保护用户数据安全,另一方面要积极改进数据。蒂斯认为,现在很多用户在驾车时更信任手机导航数据,而非车载导航提供的信息,因而汽车厂商亟待加强软件升级。也正因如此,大众目前正在着手积极布局汽车软件技术。

蒂斯表示,尽管传统汽车厂商面临新的挑战,但在汽车制造领域的雄厚实力和坚实基础仍是未来汽车制造业的重要因素。传统汽车制造商在生产、供应等环节的优势将得以继续体现,同时强大的研发能力也将继续扮演重要角色。蒂斯对未来电动车在德国市场的表现表示乐观。他指出,到2020年大众将在德国市场推出更多的电动车型,并实现22万辆至23万辆的销量。

国际航协理事长表示

航空运输业碳中和迈出重要一步

本报讯 记者徐惠喜报道:国际民航组织理事会近日宣布完成全球航空运输业碳中和方案及减排计划的技术细节工作。国际航协理事长兼首席执行官亚历山大·德·朱尼亚克表示,这对航空公司至关重要,是政府与行业携手合作带来的共赢。

目前,国际航协正在尽全力确保每个航空公司在截止日期到来前作好准备。到今年年底,国际航协将在全球举办20多场全球航空运输业碳中和方案及减排计划研讨会,邀请全球各大航空公司、运营商和政府人员参加。与此同时,全球航空运输业碳中和方案及减排计划也提示各方,应对航空碳排放所带来的管理挑战不容忽视。为此,各家航空公司正投资先进技术,购进更省油的飞机来打造新机队。同时,采用可持续航空燃料,与机场和空中导航服务提供商合作,通过改进机场运营来提高效率。国际航协认为,在运营和技术方面作出的努力不仅能够实现碳中和增长,也能够将在2050年将碳净排放量削减至2005年水平的一半。

国务院发展研究中心宏观经济研究部副部长公开选拔公告

国务院发展研究中心(以下简称中心)是参照公务员法管理的国务院直属事业单位,宏观经济研究部是中心内设正局级机构,其主要职责是:研究分析宏观经济形势,研究财政、货币等宏观调控政策,研究财税制度和改革,研究支持宏观决策的新方法、新工具和新模型,提出政策建议。承担相关领域政策解读和评估;开展相关领域的国际合作交流。

为建设国际一流高端智库,吸引专业化复合型高素质人才,中心党组决定面向中心内外公开选拔国务院发展研究中心宏观经济研究部(以下简称宏观部)副部长。

一、指导原则

坚持《党政领导干部选拔任用工作条例》规定的选拔任用党政领导干部各项原则,突出职位特点和工作实绩,注重能力素质和一贯表现,注重人事相宜和专业素养,精准科学选拔符合岗位需求的领导人才。

二、公开选拔职位和资格条件

宏观部副部长报名人员要同时具备以下资格和条件:

- 《党政领导干部选拔任用条例》第七条规定的党政领导干部基本条件。
- 属于党政机关、参照公务员法管理事业单位、事业单位的,必须担任副局级职务,担任正处级领导职务需三年以上。属于中央管理领导人员的国有重要骨干企业的,必须担任总部部门正职、二级企业正职,担任总部部门副职、二级企业副职需三年以上。属于国务院国资委管理的中央企业、中央国家机关部委直属企业和省市区直属企业的,必须担任企业领导班子副职,担任总部部门正职、二级企业正职需三年以上。属于其他类型单位的,

必须具有相当任职经历。任职时间计算至2018年8月31日。

3.专业知识和理论功底扎实,具有全日制本科学历,拥有博士学位(含在职),专业为经济学、财政学、金融学等相关领域,熟悉一门外语。

4.在能够评定职称单位工作的,原则上需具有正高级职称。

5.具有较高的政策理论水平 and 较强的组织领导能力、对外协调能力、课题研究能力。在宏观经济研究、财政与货币政策、财税制度与改革等领域有较大影响力,主持过国家部委级以上重大课题研究,独立完成公开发表和内部使用的较高质量研究成果不少于10篇。

6.年龄原则上不超过50周岁(1968年8月31日后出生)。

7.符合任职需要的其他有关政策规定。

三、报名与资格审查

(一)报名人员在国务院发展研究中心网站(www.drc.gov.cn/gzyx)下载、填写《国务院发展研究中心公开选拔报名表》,并向中心人事局提供以下材料:

- 《国务院发展研究中心公开选拔报名表》;
 - 现任职务任职文件或专业技术职务聘任文件;
 - 全日制本科学历证书和博士学位证书以及其他学历学位证书;
 - 获得省部级以上奖励证书、国务院特殊津贴证书等;
 - 10篇由本人独立完成的,公开发表或内部使用的研究成果;
 - 本人认为需要提供的材料。
- 《报名表》和现任职务任职文件或专业技术职务聘任

文件需以邮政特快专递(其他快递形式不予接收和承认)寄至国务院发展研究中心人事局(邮编:100010;地址:北京市东城区朝内大街225号)。

《报名表》电子版和其他材料以数码照片或扫描成PDF文件形式发送至电子邮箱drcrsj@163.com。

报名截止时间为2018年9月18日,以中心人事局收到报名材料日期为准。

(二)中心人事局对报名人员进行资格审查。审核合格人员,中心人事局将通过电话和电子邮箱两种方式通知本人。

审核合格并参加考试人数如少于3人,中心将取消本次公开选拔。

四、统一测试

统一测试包括外语测试、论文评阅、笔试和面试。

- 外语测试分为笔试和口语测试,以百分制计分;外语测试成绩达到及格以上方能进入笔试、面试,但成绩不计入测试总成绩。
- 论文评阅。对应试人员提交的10篇研究成果进行评阅打分。
- 笔试主要测试应试者的政治理论、政策水平和专业知识。笔试时间3个小时。
- 面试主要测试应试者领导能力、个性特征与选拔职位的匹配程度。重点是组织领导能力、对外协调能力、课题研究能力、政策理论创新能力。面试为半结构化形式。
- 参加笔试测试人数超过5人以上的,按照论文成绩的30%与笔试成绩的20%之和进行排序,前五名进入面试。
- 论文评阅、笔试和面试均以百分制计分,按3:2:5的权重计算测试总成绩。