

国际经济观察

斗气

或放大欧洲债务风险

几乎在一夜之间，俄罗斯对欧洲天然气供应出现戏剧性变化，“北溪-1”天然气管道从技术检修维护变成无限期关闭。受此影响，欧洲能源价格或持续走高，在欧元区通胀率屡创新高的背景下，欧洲加快收缩货币政策的步伐，加之债务之增加，这势必进一步放大欧洲债务违约风险。

9月2日，美国财政部长耶伦发表声明称，七国集团财长将对俄罗斯石油价格实施限制达成协议，“期待在未来几周内最终确定价格上限的具体实施方案”。当天，俄罗斯天然气工业股份公司宣布，由于多处设备发生漏油现象，原本因技术检修维护在8月31日至9月3日暂停供气的“北溪-1”天然气管道将完全停止输气，直至故障排除。此前美方已释放对俄石油限价消息，分管能源工作的俄罗斯副总理诺瓦克9月1日就表示，此举会威胁到欧洲天然气市场稳定，引发欧洲能源安全危机。

诺瓦克表示，随着“北溪-1”天然气管道检修的消息宣布后，欧洲相关能源价格出现大幅震荡，荷兰所有权转让中心(TTF)天然气期货价格数次突破300欧元/兆瓦时，欧洲电价迅速翻倍，德国与法国明年交付的电力价格分别在8月29日与8月26日冲破1000欧元/兆瓦时。有分析指出，“北溪-1”天然气管道是俄罗斯向德国输送天然气的最大单一管道，俄天然气经该管道输送德国后，再从德国转运至欧洲各处。2021年，“北溪-1”天然气管道输送量接近600亿立方米，约占欧盟进口天然气总量近40%。“北溪-1”天然气管道关闭后，本就面临“气荒”的欧洲各国前景堪忧，天然气价格或持续走高，推高通胀，拖累欧洲经济。

面对俄方“断气”举措，欧洲不断释放消息试图淡化影响。9月2日，德国经济和气候保护部发表声明称，德国天然气供应有保障。德国天然气存储设施储备量已达84.3%，10月份存储量达到85%的目标预计可以在9月初实现。而在9月9日，欧盟将召开能源部长特别会议，讨论干预能源市场，实施价格上限的具体方案。分析认为，虽然欧洲声称对天然气供应有所准备，但落实难度不小：一方面，欧洲的美国盟友不断将一船船涨了几倍甚至十多倍的天然气运过来，而欧洲各大海港短时间内缺乏足够的油气转运存储设施；另一方面，更让欧洲头疼的是能源价格持续推升通胀带来加息压力，而收紧货币政策会导致欧洲债务违约风险增加、经济断崖式下行，欧洲正越来越难摆脱两难境地。

8月31日，欧盟统计局初步统计数据显示，欧元区能源和食品价格持续飙升，8月份通胀率按年率计算达9.1%，再创历史新高。其中，能源价格同比上涨38.8%，是欧元区8月份通胀的最大推动因素。超预期的通胀数据迅速提升了欧洲央行在9月份会议的加息预期。目前，外界普遍预期欧洲央行在这次会议上会继续加息至少50个基点，甚至75个基点。德国央行行长阿希姆·纳格勒称，欧洲央行应当计划在9月份的会议上进行大幅度加息，否则，通胀预期可能会持续地位于2%的目标水平之上。

欧洲国家能否承受大幅度的快速加息呢？加息带来的融资成本上升会导致一些成员国债券收益率利差扩大，给债务水平高、经济增长慢的欧洲国家带来不小麻烦。为了平息投资者对欧债危机再次爆发的恐惧，欧洲央行在7月21日加息同时推出名为“TPI(Transmission Protection Instrument, 传导保护机制)”的反金融碎片化工具，以确保当某一欧元区国家国债收益率风险溢价大幅上升时，欧洲央行可以利用此工具购买该国债券，防止融资成本飙升引发债务危机。不过，这项工具的实际效用仍待验证，似乎也并未遏制投资者的担忧。今年7月份欧洲央行启动加息之后，欧洲债券市场在8月份遭遇大幅抛售。8月份，德国基准10年期国债收益率上升逾0.7个百分点，至1.54%，为1990年以来最大单月涨幅。法国、意大利等国10年期国债收益率在8月份也出现不同程度的大幅攀升。

如今，随着“北溪-1”天然气管道无限期关闭，欧洲能源危机正在进一步发酵。如果形势继续恶化，将抬升欧洲能源成本，对欧元区整体产出带来实质性损害。欧洲持续多年的超低利率为欧洲摆脱债务危机提供了有利条件，但也导致欧洲一些国家债务水平持续处于高位。“天下没有免费的午餐”。一旦欧元区利率持续快速攀升，欧洲高负债国家将迎来严峻考验。



研究成果认为——

“一带一路”建设具有发展导向

本报记者 袁勇 孙亚军



上半年中欧班列开行7514列、发送货物72.4万标箱，同比分别增长2%、3%。图为西安国际港站。(新华社发)

北京师范大学一带一路学院9月3日发布系列研究成果《高质量共建“一带一路”》丛书。该丛书认为，在各国高质量合作的推动下，“一带一路”建设将呈现一体化、去碳化、数字化、减贫化的“四化”发展特征。

北京师范大学一带一路学院执行院长胡必亮表示，“一带一路”建设具有鲜明的发展导向，为国际社会提供了新的发展动能。各方若能继续推动

高质量共建“一带一路”，必将带来高质量发展成果，“四化”特征将是“一带一路”建设高质量发展的表现。

首先，“一带一路”建设将有力促进区域一体化进程。当前，“一带一路”已为推进区域一体化发展搭建起了“六廊六路、多国多港”的框架。“六廊”指新亚欧大陆桥、中蒙俄、中国—中亚—西亚、中国—中南半岛、中巴和孟中印缅六大

印尼燃油涨价旨在减轻补贴压力

本报驻雅加达记者 陈小方

印尼总统3日宣布提高燃油价格，其中补贴性汽油和柴油价格均上涨30%以上。印尼政府此举旨在在变“补贴燃油”为“补贴人头”，从而缩小补贴力度，减轻政府不断加剧的燃油补贴压力。但燃油价格“突然”上涨，引起各方广泛关注和担忧，社会各界对此褒贬不一。

9月3日，印度尼西亚总统佐科宣布提高燃油价格，其中，补贴性汽油Pertalite价格由每升7650印尼盾(1印尼盾约合0.0005人民币)提高到每升10000印尼盾，柴油价格由每升5150印尼盾提高到每升6800印尼盾，上涨幅度均超30%；非补贴性汽油Pertamax同时也涨价16%，由每升12500印尼盾提高到每升14500印尼盾，调价当天生效。这次燃油涨价引起了各方广泛关注和担忧。

重新分配燃料补贴

在过去的一段时间里，佐科多次召集媒体、高校、研究机构等领域负责人，讨论印尼经济形势，并在谈及燃油价格问题时一再强调，印尼的燃油价格远低于其他国家。他同时表示，国家资金必须优先用于有需要的人，超过70%的燃油补贴被富人所享有，因此政府决定重新分配燃料补贴。

印尼政府此次提高燃油价格，旨在变“补贴燃油”为“补贴人头”，从而缩小补贴力度，减轻政府不断加剧的燃油补贴压力。据印尼财政部部长穆利亚妮介绍，当前，印尼的能源补贴预算已达502万亿印尼盾。如果保持现有燃油补贴方式不变，到今年年底政府的能源补贴预算还要再增加189万亿印尼盾。

穆利亚妮8月29日表示，政府正在准备24.17万亿印尼盾的额外社会援助资金，以缓解民众所受的全球商品和能源价格上涨冲击。根据该计划，在4个月里，印尼政府将分两次向2065万贫困人口提供每人60万印尼盾的现金补助，并向月工资低于350万印尼盾的1600万工人提供一次性60万印尼盾的现金补助。8月31日，佐科在视察巴布亚查亚普拉摄政区时，已开始分发这一现金补助。



佐科在宣布燃油提价时表示，政府必须在困难的情况下作出决定。政府已尽最大努力保护人民免受世界石油价格震荡的影响，但国家补贴预算已大幅度增加，且仍将继续增加。提高燃油价格是“最后选择”。

这是佐科出任印尼总统以来第7次调整燃油价格。最早一次发生在2014年11月份，即佐科就任总统约一个月之后，宣布将燃油价格每升提高2000印尼盾，目的是减轻财政负担。2015年的燃油价格多次变化，先降低，后又上调。2018年虽宣布调价，但因国家石油公司未准备好实施该政策而被推迟。2022年以来，非补贴燃油价格已多次上调。

社会各界评价不一

燃油价格“突然”上涨引起社会强烈反响。有居民认为涨价幅度过大，增加了生活成本，尤其在通胀环境下“除了工资不涨，其他都涨”。为赶在

涨价前再加上一次“低价油”，许多加油站都排起了长队，一些地方还派出警方人员帮助维持秩序。有些加油站干脆提前停业，并挂出新油价。

印尼社会各界对燃油价格上涨的态度也存在分歧。支持者认为，原先的燃油补贴政策不具有可持续性，定向补助更为重要。前国家研究和创新机构负责人班邦称，应该向前看，不要总是被燃油价格上涨或者是是否需要增加补贴的问题所困扰。印尼大学经济学家费希拉表示，印尼经济状况足以应对燃油价格上涨的影响。他称，印尼当前的通胀压力已开始减轻，8月份的通胀率只有4.69%，低于7月份的4.94%。

但是，反对者则认为，现在不是提高燃油价格的时候，特别是提高燃油价格肯定会引发多米诺骨牌效应，进一步推高物价和通胀，降低人们的购买力，加大经济陷入滞胀的风险。印尼经济和法律研究中心主任比马认为，补贴性燃油价格上涨的时

机是错误的，因为公众还没有准备好面对价格上涨，可能会导致滞胀风险。他称，预计9月份的食品价格将增长10%以上。印尼7月份的食品价格同比增长11.47%，高于6月份的10.07%。印尼经济改革中心研究主任彼得表示，如果提高燃油价格，整体通胀可能突破6%，甚至可能达8%至10%。

印尼中央统计局局长尤沃诺表示，今年4月份以来，非补贴燃油价格上涨对总体通胀的贡献率约为19%至20%。根据记录，2005年的燃油价格上涨使当年的通胀率上升到17.11%。在2013年和2014年，政府提高燃油价格也使当时的通胀率分别达到8.38%和8.36%。不过，印尼央行估计，即使考虑非补贴燃油价格上涨，今年通胀率约为5.24%。

燃油价格上涨除了影响百姓生活，也影响其他领域。印尼长丝纤维和纱线协会主席雷德马表示，燃油价格的上涨可能导致纺织业10%至15%的工人被解雇。这相当于该国纺织行业370万工人中的约55万人。纺织业被认为最易受到居民购买力下降的影响。印尼中央统计局数据显示，印尼人今年购买衣服和鞋类的人均支出在每月31000印尼盾，远低于2021年622000印尼盾的水平。另外，9月份进口商品的增加将迫使国内纺织业削减15%的产能。

印尼旅游和创意经济部部长乌诺表示，根据初步计算，预计旅游和创意经济产品的价格将上涨10%至20%。他并称，未来几个月的情况可能会非常难以应对。印尼青年汽车企业家协会主席库尔尼亚表示，长途巴士的票价将上涨25%至35%。万隆市市长亚娜表示，此次燃油涨价肯定会对一些食品价格产生影响。

呼吁建立市场机制

一些观点指出，印尼应采取市场价格机制，从根本上解决价格补贴问题。有专家认为，印尼政府应根据市场机制公布价格，这样就不会再出现类似问题了。印尼技术与商业学院院长穆哈尔表示，政府应实施燃油价格调整时更透明，以便更多的人能够理解政府意图。

NARASI研究所公共政策专家阿奇马德认为，燃油价格上涨对人们来说是一个非常沉重的负担，政府可采取其他措施，如使用超过3%的预算赤字空间，增加社会补助支出，甚至推迟新建设项目等，从而减少国家预算负担。

面对舆论的担忧，印尼政府表示，政府此次提高补贴性燃油价格不会让人民受苦。印尼海事和投资统筹部部长卢胡特表示，该决定是经过精心准备和谨慎执行的，“我们计算过，燃油价格上涨比不涨要好。如果将巨额的能源补贴用于其他政府支出，如基础设施建设等，将使印尼更具竞争力”。

同时，印尼政府仍将把对燃油价格进行补贴。穆利亚妮表示，明年用于燃油补贴的预算资金约为336万亿印尼盾。