

世经述评

孙昌岳

# 美持续加息给金融体系带来压力



5月3日美联储宣布

加息25个基点  
将联邦基金利率目标区间

提高至  
5%至5.25%

这是美联储自2022年3月份进入本轮加息周期以来第10次加息，累计加息幅度达500个基点

一季度

美国实际GDP  
按年率计算 增长1.1%  
显著低于去年四季度的2.6%

3月份

美国新增非农就业  
23.6万人  
低于2月份的32.6万人

美国整体通货膨胀率  
下降至5%  
核心通胀率回升至5.6%

1995年6月份，这四次加息美国经济实现了软着陆，但这四次的加息幅度都不大。

值得指出的是，美联储加息和救助中小银行流动性，还将加剧美债上限问题。今年1月份，美国债务总额突破31.4万亿美元。美联储持续加息使得美国政府融资成本不断上升，还本付息压力加大，而对银行业的救助，又将增加美国政府债务负担。美国财政部长耶伦发出警告，按照当前美国政府举债的速度，美国可能最早在6月1日触及现行法定债务上限，如果国会不抓紧通过立法提高债务上限，美国届时将再次陷入债务违约困境。

此次加息会议，尽管美联储为停止加息做了铺垫，但也没有给出承诺，而是留有一定余地。鲍威尔表示，加息声明对后续政策的措辞调整是“有意义的变化”，但他同时强调，美联储将根据接下来收到的数据逐个召开会议作出决定。不难看出，美联储对于结束加息仍缺乏“信心”，还需要一些时间来评估当前宏观经济的风险挑战。

美联储在“抗通胀、稳增长、防风险”权衡下的最佳选择。

面对复杂局面，鲍威尔再次重申了对美国经济软着陆的信心。在他看来，目前还未出现金融条件恶化和信贷收紧向实体经济传导的显著影响，信用条件的恶化需要更多的数据支持。与此同时，美国经济韧性犹在，美联储预测模型显示，二季度美国GDP折年环比或将反弹至1.7%，实际增长仍高于美国潜在经济增长率。然而，历史数据表明，衰退同美国加息往往如影随形，特别是短时间内大幅度提升利率后无一例外地会出现衰退。1954年至本轮加息前，美联储共开启了13轮加息周期，其中有9轮加息后，美国经济陷入衰退。仅有1967年1月份、1970年8月份、1984年10月份和

分析，鉴于当前情况，美国银行业危机或将持续发酵。高盛集团前总裁加里·科恩认为，危机不会轻易结束，包括商业地产板块等在内的银行业务还会出现状况。

美国整体下行压力加快显现。一方面，经济增速出现放缓。美国商务部日前公布的数据显示，2023年一季度美国实际GDP按年率计算增长1.1%，显著低于去年四季度的2.6%，也低于市场预期。另一方面，经济脆弱性正在上升。3月份，美国新增非农就业23.6万人，远低于2月份32.6万人的数据，就业景气出现降温；一季度美国国内私人投资总额显著下跌，其中反映企业投资状况的非住宅固定投资仅增长0.7%，显著低于前一季度的4%。

经济下行叠加金融风险，使得美联储陷入更加被动境地，使其对货币政策走向的掌控难度进一步加大。虽然美联储加息动力已然不足，但其货币政策立刻转向宽松的困难也不小，在未来一段时间内，利率维持在高位概率较大。主要原因是美国通胀“高烧”难退。美国劳工部公布的数据显示，今年3月份，美国整体通货膨胀率下降至5%，但核心通胀率仍然顽固，回升至5.6%。这种情况下要实现美联储2%的长期通胀目标，“还有很长的路要走”。暂停加息，将高利率水平维持一段时间，或许是

美国的金融风险正不断累积。当地时间5月1日，美国第一共和银行被加州金融保护和创新局关闭，成为继硅谷银行、签名银行之后，在2个月内美国关闭的第三家资产超过1000亿美元的银行。这再次表明，硅谷银行事件并非个例，美联储持续加息给金融体系带来了巨大压力。业内人士

当地时间5月2日，国际货币基金组织(IMF)发布最新《亚洲及太平洋地区经济展望》报告显示，在中国和印度的乐观前景推动下，亚太地区将成为2023年世界最具活力的主要地区。其中，中国经济有望增长5.2%，中国将为亚太和全球经济复苏提供巨大动力。

报告指出，2023年对全球经济来说是充满挑战的一年。尽管外部需求减弱、货币政策收紧，但亚太地区的内部需求依然强劲，来自中国的消费激增正在推动整个地区的经济。报告预计，今年亚太地区的经济增速将从2022年的3.8%上升至4.6%，比2022年10月份的预测上调了0.3个百分点，这意味着该地区对全球经济增长的贡献将达到约70%。报告显示，中国经济正在复苏，印度的经济增长也呈现出韧性，二者为亚洲的经济活力提供了主要动力。

此外，报告还预测亚洲其他经济体将于2023年触底回升，与其他地区的情况一致。具体来看，报告预测2023年亚太地区发达经济体经济将增长1.6%，其中澳大利亚、日本、韩国经济分别增长1.6%、1.3%和1.5%。而新兴市场和发展中经济体经济将增长5.3%，其中印度、中国、印度尼西亚、马来西亚经济分别增长5.9%、5.2%、5%、4.5%。

对于今年中国经济的增长，IMF总裁格奥尔基耶娃曾在北京参加中国发展高层论坛2023年年会时称：“中国经济的强劲反弹意味着其将在2023年贡献全球经济增长的约三分之一，这将为世界经济带来可喜的拉动作用。”她表示，除了直接促进全球经济增长外，IMF的分析还显示，中国GDP增速每提高1个百分点，就会使其他亚洲经济体的平均GDP增速提高0.3个百分点。此外，IMF经济顾问兼研究部主任皮埃尔-奥利维耶·古兰沙日前也表示，中国优化调整防疫政策将助力中国经济强劲反弹，这对全球经济来说是重大利好，中国将成为全球经济增长的关键引擎。

尽管亚太地区的经济前景充满活力，但也面临巨大挑战。一方面，全球需求减弱带来的压力将对经济前景造成不利影响。总体通胀虽在下降，但多数国家的数据仍高于目标水平。另一方面，尽管欧美银行业动荡的溢出效应迄今为止较为有限，但全球金融环境收紧和市场波动带来的脆弱性仍然很高，特别是在企业和家庭部门。因此，报告预计亚太地区的经济增速将在5年后降至3.9%，这是其近期历史上最低的中期预测值。

与此同时，亚太经济前景面临着下行风险。原因包括全球和地区价格压力可能更具持续性，市场对货币政策路径的预期与主要央行的政策沟通出现偏离，全球金融市场发生进一步动荡等。

对此，报告认为，各国应保持从紧的货币政策立场，直到通胀持久回落至目标范围内。但中国和日本是例外，两个国家的产出均低于潜在水平，通胀预期仍然温和。除非金融市场压力加剧、金融稳定受到威胁，否则各国央行应将货币政策目标与金融稳定目标分离开来，利用现有工具化解金融稳定风险，以便继续收紧政策以应对通胀压力。另外，由于公共债务高企、利息成本增加，各国需要继续实施财政整顿，这也将有助于抗击通胀。同时，亚太地区应优先考虑开展结构性改革，通过鼓励创新、推动数字化、加快绿色能源转型等方式提高经济增长潜力。

本版编辑 韩叙 孙亚军 美编 高妍 吴迪

# 半导体出口骤降改变韩国贸易结构

本报驻首尔记者 杨明

据韩国产业通商资源部最新数据，韩国今年4月份的贸易收支再次出现逆差。这已是韩国连续第14个月出现贸易逆差，创下了1997年5月份之后26年来的最长纪录，以出口为“名片”的韩国经济正在面临严峻考验。

随着占韩国出口份额五分之一的半导体出口额减半，以及对最大出口市场中国的出口额连续11个月减少，韩国今年的累计逆差规模已达到惊人的程度，仅4个月时间就超过了“史上最糟糕的去年”的一半。据韩国产业通商资源部最新发布的数据，4月份韩国出口额为496亿美元，同比减少14.2%，跌破500亿美元大关；进口额为522亿美元，同比减少13.3%，贸易逆差为26亿美元。

具体来说，受全球半导体需求不振、价格下滑等影响，韩国半导体出口持续下降，同比出现了41%的降幅。其中，出口额仅为63.8亿美元，同比减少41%。此外，韩国其他出口主力产品也不乐观，其中显示器出口同比降幅为29.3%，石油产品同比降幅为27.3%，石油化学产品同比降幅为23.8%，钢铁同比降幅为10.7%。

不过，汽车整车成为近期韩国出口的最大亮点。4月份，韩国汽车出口同比增幅达到40.3%，出口额达61.56亿美元，与半导体间仅剩2亿美元的差距，在出口额排名中位居第二。韩国汽车整车贸易收支从去年四季度开始，以月度和季度为准已跃居首位，大幅领先于半导体。如果按照目前的发展趋势下去，汽车在出口额方面超过半导体只是时间问题。

韩国贸易协会相关人士预测，考虑到半导体出口急剧减少，汽车出口持续坚挺的走势，两个出口品种的位置即将发生变化：

4月份

出口额  
496亿美元  
▼同比减少  
14.2%

进口额  
522亿美元  
▼同比减少  
13.3%

汽车有望自2011年6月份以后时隔12年重新回到出口额榜首的位置，取代半导体成为韩国出口的最强支柱。

从地区来看，4月份韩国对美出口有所好转，出口额达到91.8亿美元，其中汽车、普通机械、家电等品目贡献较大。与之相对的是，韩国同期对华出口额为95.2亿美元，与去年同期相比锐减26.5%。从韩国政府公布的数据来看，韩国对华、对美出口差距从今年1月份的11.5亿美元逐步缩小到上个月的3.4亿美元。

尽管韩国整体贸易逆差已持续超过1年，但今年以来逆差规模持续减少也透露出一定程度的积极信号。据韩国产业通商资源部数据，今年1月份韩国贸易逆差为125.2亿美元，2月份为53亿美元，3月份为46.3亿美元，4月份缩小至26.2亿美元。这是自去年6月份以来韩国贸易逆差首次回落至20亿美元至30亿美元区间。

韩国产业通商资源部相关官

员表示，预计半导体出口将从下半年开始部分恢复。不过也有业界人士表示，虽然下半年半导体价格有望恢复，但随着减产正式开始，还很难预测行业恢复的时间以及对韩国出口的拉动效应。

贸易逆差

125.2亿美元  
53亿美元  
46.3亿美元  
26.2亿美元

1月份 2月份 3月份 4月份



图为韩国釜山码头上堆集的集装箱。

(中经视觉)

外企微观察

朱琳

# 电动汽车尚存技术难题

电动汽车已成为汽车行业不可逆的发展趋势。这一趋势在近日举办的2023年全球第一场A级车展——上海车展期间展露无遗。梅赛德斯-奔驰参展的27款车型中，近一半为新能源汽车；奥迪没有带来一辆燃油车；本田也没有纯燃油车参展；丰田展厅展出一辆纯电动氢能车……

国际能源署最新发布的《2023年全球电动汽车展望》也显示，今年全球电动汽车销量较上年将增长35%，达到1400万辆，占汽车市场的整体份额将增至18%。

抢时间、抢市场、抢创新——显而易见，在碳中和愿景下、电动化赛道上，全球车企争相角逐。不过，电动汽车销量快速增长，是否意味着燃油车将很快走向消亡？恐怕并非如此。

奔驰董事会主席康林松近日表示，未来10年内，燃油车和电动汽车会共存。不少业内人士也指出，电动汽车取代燃油车是时代的必然，但燃油车不会完全消失。凭借成熟的技术和稳定质量，燃油车对于一部分消费者和一些细分领域来说依旧有它的价值。

首先，从技术角度看，电动汽车有待攻关的难点不少。特斯拉、戴姆勒、通用汽车等跨国车企纷纷整合电池供应商，或并购或合资或结盟，这股电池领域的“异业合作”风潮足以表明，无论是解决动力电池成本

还是续航能力，目前对电动汽车生产来说都是巨大挑战。

其次，作为电动汽车发展的必备条件，电厂、电网、充电桩等相关基础设施还有待进一步完善。不久前，沃尔玛宣布要在美国东西海岸的数千家沃尔玛和山姆会员店建立电动汽车快充网络，并计划于2030年完成这一目标。沃尔玛决心为电动汽车搭建服务生态体系以乘上电动汽车潮的“东风”。这一跨界操作证明，电动汽车基础设施建设扩展空间极大。

再次，传统燃油车企若全面布局生产电动汽车，势必带来失业等“副作用”，车企电动化进程难免遭遇波折和压力。福特公司曾表示，与内燃机驱动的汽车和卡车制造所需的工人相比，制造电动汽车所需工人会减少40%。

目前，汽车电动化正以更快的速度、更广泛的规模推进，但不可否认的是，未来10年甚至更长时间内，燃油车还会与电动汽车并驾齐驱。在竞速电动化浪潮的同时，满足多元化、多层次、多领域的需求将成为全球汽车制造商们追求的共同目标。



视频报道请扫二维码