

贸易前景难测 全球经济分化

美债“闹剧”暂缓但风险犹存

国际经济观察

并未打消对经济增长的疑虑,对复苏前景的争议仍在继续。这种分歧反映出主要发达经济体政策调整、经济动能不足等因素带来的外部影响,也表明今年以来全球不同地区增长的分化态势仍在继续。

5月31日,世界贸易组织发布《货物贸易晴雨表》报告,将全球货物贸易景气指数由此前的92.2上调至95.6。报告认为,近期出口订单回升,二季度商品需求量增加,一季度全球货物贸易低迷态势在二季度可能出现好转。报告同时指出,正面和负面指标参半,增加了短期贸易前景预测难度。

被视为全球贸易景气重要参考指标的韩国出口数据,同样反映出这种前景难测的特点。6月1日,韩国贸易、工业和能源部数据显示,5月份韩国出口同比下降15.2%,已连续8个月下滑。由于韩国出口品类主要为芯片、显示器等处于全球供应链重要位置的产品,牵一发而动全身,韩国出口“八连降”反映出在货币政策持续收紧、通胀水平居高不下、俄乌冲突延宕升级等因素影响下,全球经济增长势头持续削弱。但是,也有分析认为,韩国出口数据下滑幅度已经连续第二个月收窄,“这或许表明全球需求疲软态势开始显现初步缓解迹象”。

贸易前景难测的背后,市场对全球经济增长放缓的疑虑不小。近期,铜、铝、锌等大宗商品价格大幅走低,集装箱航运市场行情不振,欧美等发达经济体经济前景低迷。这些因素令市场对全球经济的担忧加剧,有日媒认为,“暗示全球经济减速的信号正在市场点亮”。

有分析认为,疫情暴发之初,美欧等发达经济体迅速出台超宽松政策,试图通过天量货币推升需求拉动复苏。然而,有关国家沉溺于超发货币带来的短期繁荣,缺乏调整经济结构的动力和勇气,也忽视了超发货币引起的供应链瓶颈以及持续走高的通胀问题,一旦在通胀压力下收紧货币供应的“水龙头”,昙花一现式的繁荣就会迅速远离。如集装箱运输“在三年内赚的钱比前六十年还要多”,现在却不得不面对价格持续下滑的尴尬局面。因此,当前大宗商品价格和集装箱航运市场行情的下滑虽有欧美需求不振的因素,但也与疫情驱动的行业繁荣结束密不可分,在货币因素减退之后,价格会向合理区间回归。同时,美联储5月31日发布的全国经济形势调查报告(褐皮书)显示,近几周,美国经济活动似乎陷入停滞,经济前景较以往更为低迷。这也成为美国经济内生动力不足的又一佐证。

全球经济增长虽然存在诸多难题,但亮点同样突出。6月2日,《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)对15个签署国全面生效,将为亚洲经济乃至世界经济复苏提供新动能。同时,中国不断加强和亚非拉广大地区经贸联系,彼此间相互促进共同增长的良好循环更加顺畅,与欧美发达经济体前景分化愈加明显。对于应对危机、促进全球经济更加健康、更加稳定发展而言,以中国为代表的广大新兴市场国家和发展中经济体正在探索的道路意义重大。



美国总统拜登当地时间6月3日签署关于联邦政府债务上限和预算的法案,意味着旷日持久的美债上限闹剧告一段落。但是,无论从长期还是短期来看,美债风险并未消减。规模不断增加、政党斗争恶习难改、金融市场可能面临流动性挑战等,都表明美债上限问题只是被暂时搁置了,并未真正消除,仍可能在下届总统大选后的2025年威胁美国 and 全球经济。再考虑到通胀居高不下、经济下行压力加大等影响,美国经济风险依旧只多不少。

当地时间6月3日,美国总统拜登签署一项关于联邦政府债务上限和预算的法案,使其正式生效。该法案之前在美国众议院和参议院先后获得通过。

该法案暂缓债务上限生效至2025年年初,并对2024财年和2025财年的开支进行限制。该法案还规定了收回部分未支配的预算拨款、对某些联邦福利项目实施更严格限制等内容。这是自二战结束以来,美国第103次调整债务上限。

表面上看,旷日持久的美债上限闹剧终于告一段落,但是,无论从长期还是短期来看,美债风险并未消减,如今的政策依然是治标不治本,这颗“定时炸弹”仍然是个威胁。

首先,美债“雪球”还在继续变大,且丝毫没有减缓的迹象。数据显示,目前美国国债总额已超过31.46万亿美元,未偿国债占国内生产总值(GDP)的比重从2019年底的106%上升至2022年底的120%以上。美国国会预算办公室预测,10年后这一比例将进一步升至132%。

对发达国家而言,未偿国债占GDP的比重一般以不超过60%为警戒线。美国债务率却超出了警戒线一倍,并且债务增速大大超过GDP增速。倘若把GDP作为衡量一个国家偿付能力的标准,那么美国已经严重“资不抵债”。

然而,凭借美元霸权地位,美国对天量举债有恃无恐。有分析认为,美元在国际交易中广泛使用,使美国具备以优惠利率用本国货币交易和借贷的过度特权,从而绑架了一些主权国家和全球投资者的利益。这种“大而不可倒”的垄断优势,制造了美国“资不抵债”而不破产的怪象。这也是为什么美国必须采取各种手段极力维护美元霸权。但是,美国如果缺乏实际偿付能力,其无限扩大负债、举新债还旧债的行为,与庞氏骗局并无二致,终有难以维系的那一天。

其次,美国政党斗争恶习难改。长期以来,华盛顿的政客们为了争取选票,吃饮卯粮,养成了为战争、为减税、为各种选举承诺借钱的习惯,导致政府债务节节攀升。

对美国来说,要从根本上缓解乃至解决债务问题,必须采取一系列有力措施。比如,取消非法的贸易和投资壁垒,改善国际收支状况;遏制过度金融化,提振实体经济;减少非必要军费开支;减少采用极端货币政策;等等。但这些举措吃力不讨好,不利于美国政客实现短期利益。

从本次博弈的结果来看,虽然两党最终实现妥协,但也只是为“美债炸弹”指针按了暂停键。美国媒体指出,债务上限问题被暂时搁置了,但问题可能在下届总统大选后的2025年威胁美国 and 全球经济。德国媒体表示,美国党派斗争阻碍了寻找永久解决方案,破坏了国会的预算程序,导致美债上限问题反复上演。

再次,美债上限问题告缓,并不意味着美金融市场“警报”解除。有分析认为,达成债务上限协议后,美国财政部将在短时间内大量发行债券,以“迅速填补国库空虚”。美国摩根大通银行预计,美国财政部可能在联邦政府债务上限提高后7个月内,发行总额接近1.1万亿美元的新国债。

此举将会进一步抽走美元流动性。这不仅将加剧银



行业近来广泛存在的存款外流问题,让银行面临更大流动性压力,而且可能推高短期贷款和债券利率,让本就在高利率环境下承压的企业融资成本进一步提高。业内人士担心,银行流动性枯竭“可能对风险资产造成更为重大的影响,尤其是在金融行业不确定性已经提高的当下”。

还要看到,两党在债务上限问题上多次“玩火”,严重损耗了为美元背书的美国国家信用。同时,美国近年来频频挥舞“制裁大棒”,不断加大金融制裁范围,也在持续透支美元信用。越来越多的国家开始摆脱对美元过度依赖,通过多元化货币储备、建立本币结算机制和加强国际合作等探索“去美元化”路径。

国际货币基金组织数据显示,截至2022年四季度,美元在各国央行外汇储备中占比降至58.36%,是1995年有数据记录以来最低水平。美国财政部3月份发布的最新国际资本流动报告显示,今年1月份全球至少有16个国家出售了美国国债。这一趋势反映了人们越来越认识到美国债务经济模式的不可持续性和美元资产的不可靠性。

随着美债上限问题告一段落,市场关注焦点再度回到美国未来的财政政策和货币政策上。当地时间6月1日,美国供应管理协会公布的数据显示,美国5月份制造业采购经理指数(PMI)为46.9%,低于4月份的47.1%,已连续7个月萎缩,持续萎缩时间创下

2009年以来最长。其中,新订单连续萎缩,原材料成本降幅为近一年最快。疲软的经济数据让美国经济前景更加黯淡。虽然此次美债上限危机暂时缓解,但考虑到通胀居高不下、经济下行压力加大等影响,美国经济风险依旧只是多不少。

随着拆铺一体机将首根钢轨落入承轨槽,匈塞铁路(匈牙利段)在孔圣米克洛什—陶什站至伯斯特站区间开始了铺设首对钢轨工作,标志着匈塞铁路匈牙利段全面进入铺轨施工阶段。

匈塞铁路连接匈牙利首都布达佩斯和塞尔维亚首都贝尔格莱德,是中国—中东欧国家合作的标志性项目,也是中国铁路技术和装备与欧盟铁路互联互通技术规范的一次成功对接。项目得到中匈两国政府高度重视。建成通车后,匈塞两国首都之间的通行时间将由目前的8小时缩短至3.5小时左右。

匈塞铁路(匈牙利段)项目全长约152公里,由中国中铁股份有限公司下属中铁九局集团、中铁电气化局集团与匈牙利合作方组成的联合体实施。目前,工程建设进展顺利,项目将重点完成右线接触网支柱组立和腕臂安装、通信信号电缆敷设和牵引变电所土建施工,同时体现电气化铁路特色的专业设备将逐步施工安装。预计2023年,右线轨道铺设、左线路基改造和沿线车站主体改造以及桥涵工程都将基本完成。

车站改建工程方面,孔圣米克洛什—陶什站距离布达佩斯54公里,为匈塞铁路项目中中方承建的最大车站。该车站始建于1892年,距今已有131年历史,站房建筑为匈牙利铁路建筑的一项重要遗产。1984年,陶什火车站被列为文物保护单位,以保护其独特的历史和文化价值。这座车站建筑是匈牙利铁路建筑的典范之一,展示了19世纪铁路建筑的优美设计。该车站的站房改建工程将坚持修旧如旧原则,改建后的站房将继续保持原始风貌。



匈塞铁路(匈牙利段)铺轨施工现场。本报记者 翟朝辉摄

以高质量投融资推动中非合作

——记中非投融资合作高质量发展研讨会

本报记者 袁勇



近日,由中非发展基金与埃塞俄比亚驻华大使馆联合举办的中非投融资合作高质量发展研讨会在北京举行。来自外交部、商务部、国家国际发展合作署、国家开发银行等部门机构的代表,以及联合国系统驻华代表、非盟驻华代表和近40个非洲国家驻华大使或代表参会。与会嘉宾围绕通过高质量投融资推动中非合作等话题进行了深入交流。

中非发展基金董事长宋磊介绍,中非发展基金总规模100亿美元,截至目前,已累计对39个非洲国家投资决策超66亿美元,撬动中国企业对非投融资超310亿美元,涉及基础设施、产能合作、农业、民生等非洲发展亟需的重点领域以及数字创新、绿色发展等新兴领域。

宋磊表示,过去3年,中非发展基金实现了投资金额逆势增长。下一步,中非发展基金将继续对接非方关切和中国企业诉求,从多方面发力,引导对非投资:一是继续加强在交通物流、能源电力等传统基础设施领域的投资,支持更多中国企业参与项目,促进非洲互联互通;二是结合非洲国家产业特点,发挥中国制造业比较优势,助力非洲加快工业化、本地化、经济多元化;三是加强粮食作物等全产业链发展,提供全方位投融资服务;四是聚焦数字经济、科技创新等新增长点,助力非洲数字化转型;五是积极支持非洲大陆自贸区一体化建设。

埃塞俄比亚驻华大使塔费拉表示,中非合作已经发展成为一股生机勃勃的力量,推动当地经济发展,尤其是基础设施建设。中国和非洲在基础设施投资方面取得了巨大合作成果,推动了当地铁路、公路、港口等关键基础设施建设,提升了互联互通水平,并带动了对当地农业、制造业、能源和电信等部门的投资。塔费拉建议,中非在推进基础设施投资合作过程中,应优先发展可包容的普惠基础设施,促进公私部门合作,加强当地民众能力建设和技能转让,重视数字基础设施建设,创造新的增长点和就业机会。

中国提出的“一带一路”倡议,给非洲国家提供了独一无二的机遇,通过与中国发展合作伙伴关系,促进非洲大陆经济繁荣。非盟驻华代表奥斯曼表示:“非洲有丰富的资源和庞大的市场潜力。随着中国消费市场不断发展,对于各种农产品的需求将持续增长,给很多非洲国家带来非常好的贸易机会。我们要积极利用这样的发展趋势,打造活跃的贸易网络和产业网络。”

卢旺达驻华大使詹姆斯·基莫尼奥表示,卢旺达农村和农业发展需要更多投资以及更大市场。非洲国家要思考如何创新产品,进一步打开中国市场。同时,农业生产要扩产增效,吸引更多中国企业投资。卢旺达将持续优化营商环境,为中国企业在当地投资带来更多便利。

联合国开发计划署驻华代表首席经济学家阙微澜表示,非洲需要持续关注提升可持续



在肯尼亚内罗毕,来自中国的非洲之星铁路运营公司机辆部火车驾驶员蒋立平(右)与学员霍勒斯从一辆蒙内铁路机车旁走过。(新华社发)

发展能力。南南合作特别是非洲和中国的合作至关重要。中非在低碳能源方面的合作潜力巨大,能够提升当地能源可负担性,也能够增加就业机会。联合国开发计划署非常看重中国和非洲国家在知识技能方面的合作。例如,中国在埃塞俄比亚开展清洁能源技术合作,推动低碳技术共享,使得当地一万户居民用上了相关技术。

甘肃国际经济技术合作有限公司总工程师唐维隆介绍,公司在非洲开展了广泛的经济

合作,承揽了津巴布韦体育场、科特迪瓦剧院、加纳议会大厦等一批知名项目。他建议,非洲国家的政府部门应进一步完善配套政策环境,提供更加开放、包容的投资环境,提高政策的透明度,进一步扩大开放的深度和广度。同时,建议金融机构积极推动多元多边融资模式,有效扩大项目资金来源,提高项目成功率,希望金融机构为企业提供更丰富的非洲当地货币汇率风险管理产品,帮助企业降低汇率风险。