

世经述评

日本对美降息持观望态度

美联储降息后，日本央行选择“按兵不动”，维持政策利率在0.25%不变。日本央行认为，在国内外的政治、经济形势不明的情况下，由于日元升值，物价上涨超出预期的风险正在减小，目前没有必要进一步提高利率，此外有必要进一步评估并观察上次加息的实际效果和对经济社会运行的影响。

9月18日，美国联邦储备委员会宣布将联邦基金利率目标区间下调50个基点，降至4.75%至5.00%之间水平，美国货币政策开启新一轮宽松周期。美联储降息后，日本央行选择“按兵不动”。在9月19日和20日举行的货币政策会议上，日本央行决定维持政策利率在0.25%不变，这与此前经济界和市场普遍预测的结果一致。

日本央行认为，在国内外的政治、经济形势不明的情况下，由于日元升值，物价上涨超出预期的风险正在减小，目前没有必要进一步提高利率。此次维持政策利率不变的另一个理由是，7月份的加息措施造成的日元急速升值，带来了股市崩盘、金融市场剧烈波动的负面效果。日本央行认为，有必要进一步评估并观察上次加息的实际效果和对经济社会运行的影响。

美联储降息后，日元汇率和日本股市伴随美联储降息出现波动。美联储决定公布后，日元汇率一度上涨至1美元兑140日元水平，后由于美联储主席鲍威尔在记者招待会上对今后大幅降息表示慎重态度，加之日本进口企业对美元实际需求增加，19日外汇市场上日元汇率一度跌至1美元兑144日元水平，此后跌势逐渐反弹，回到1美元兑142日元水平。

股市方面，由于日元贬值，加之日美利率差不会急速缩小的观点抬头，19日的日经225指数一度上涨超过1000点，最终收于37155.33点。9月20日的亚太股市全线走高，其中日股领涨2%。有分析认为，市场上出现了对于美国经济软着陆的期待，道琼斯平均指数历史上首次突破了4.2万点，带动了日股乃至亚太股市的上涨。日本媒体认为，在日元兑美元汇率突破日本企业2024年度预期的145日元水平后，日元与东证股价指数(TOPIX)的逆相关性增强，表明股市对日元升值导致的出口企业业绩减损风险保持警惕。此外，对日元升值的警惕还体现在日本股票和亚洲股票的表现差异上，TOPIX的涨跌幅已连续6个月低于MSCI亚太指数，创下2007年以来的最长纪录。

目前日本政府和央行正处在评估美联储降息影响并总结前一阶段日本央行



8月6日，行人走过位于日本东京的电子股指显示屏。

新华社记者 岳晨星摄

加息效果的“观望期”。日本官房长官林芳正在19日上午的记者招待会上，就美联储降息决定对日本经济和金融市场的影响表示，日本经济和金融市场受外需与海外物价动向等多种因素影响，很难一概而论，将持续关注后续情况。

有日本经济界人士认为，美联储大幅下调利率是金融市场潜在的不稳定因素。美联储进入降息周期，而日本央行正处在加息周期，日美货币政策事实上出现了反向变动的罕见状况。虽然当前金融市场相对稳定，但是外汇市场上美元贬值、日元升值，以日美为中心的国际资金流动可能出现不稳定情况。也有观点认为，历史上美国只有在金融危机等紧急状况下，才会出现50个基点的大



幅降息，这实际上反映了包括劳动力市场疲软在内的美国经济的严峻形势。如果美国陷入经济衰退，日本经济难以独善其身，日本央行上调利率的计划恐会受挫。

日本央行仍在寻找下次加息的合适时机。日本央行行长植田和男在8月份表示，日本央行将保持耐心，在通胀持续实现温和复苏之前，加息步伐不会改变。植田表示，日本央行在维持利率稳定的同时，将继续上调利率的决心。有关日本央行下次加息的预测，有经济界人士认为，如果10月份通胀数据达到日本央行预期，日本央行可能会在12月份的货币政策会议上将政策利率上调25个基点至0.50%。

有观点认为，一个时期以来，外汇市

场对于日美利率差缩小的预期过于强势，出现了“非正常”的卖出美元、买进日元动向。在过去的2个月里，日元兑美元汇率一度从1美元兑161日元水平上涨到139日元水平，这事实上是一种对日元价值的“透支状态”。由于日本央行此次放缓加息脚步，加之美联储对未来加息步伐放缓的预期，市场对于日美利率差缩小的预期可能会有所改变。此外，据日本媒体报道，日本家庭通过购买海外资产等“结构性日元抛售”的行为依然存在，也可能成为减缓日元汇率上涨的原因之一。日本央行将如何应对被“透支”的加息预期和不确定性的国内、国际政治经济局势，确保后续政策调整起到实效，仍有待进一步观察。

外企新语

9月10日，施耐德电气金山创新实验园二期在上海正式落成。金山创新实验园占地面积约1.4万平方米，拥有七大类实验室，配备数百名研发人员。随着园区二期落成，实验面积扩大了40%，研发能力大大提升，将显著缩短新产品的研发周期。

近年来，加强在华研发投入已经成为跨国公司的普遍选择。今年以来，大众汽车、西门子、嘉吉、宝洁、巴斯夫等跨国公司都在中国新建或升级了研发机构。

跨国公司纷纷深化在华研发布局，原因有多方面。

第一，中国市场规模庞大，也有许多独特之处。在很多行业领域，市场需求不但与全球其他市场有显著差异，国内不同地区和不同年龄段的消费群体需求差异也很大。单就全球市场而言，中国产品拿到中国市场进行复制投放已经行不通了。加上中国本土企业的产品和技术能力都在快速提升，中国市场竞争力越来越激烈。跨国公司如果缺乏创新，依靠“吃老本”，很可能成为市场失意者。越来越多的跨国公司已经意识到这一点，加大在华研发投入，推动开发更加贴近中国市场需求的创新产品。

第二，中国的创新环境越来越好，创新资源愈加丰富。中国政府持

跨国公司为何深化在华研发布局

度，提升了跨国公司在华研发创新的积极性。中国重视教育和人才培养，为跨国公司提供了丰富的人才资源，特别是工程师资源。此外，中国在数字化等领域有非常优质的基础设施，便于跨国公司开展相关研发工作。这些都是中国作为研发基地的优势，吸引着跨国公司加强在华研发投入。

第三，全球正处于新的科技变革期，跨国公司通过创新紧跟技术发展趋势、提升市场竞争力的紧迫性越来越凸显。中国有极其丰富的产品应用场景，中国消费者也乐于接受新事物，为跨国公司提供了理想的创新“试验田”，能够很快把优质的研发成果转化为市场效益。因此，越来越多跨国公司不但加强在华研发投入，还提出要把在中国的研发布局推向全球市场，中国的研发部门成为公司创新战略的引领力量。正如施耐德电气高级副总裁、工业自动化中国区负责人胡晓所说：“中国的产品迭代速度是最快的，成本要求也是最低的，交付速度也是最快的，如果一款产品能在中国市场走得通，在全球市场也会有竞争力。”

视频报道请扫二维码



欧盟对华加征关税阻碍绿色转型

新华社记者 陈文仙 李骥志

欧盟委员会宣布对中国电动汽车加征关税，在欧洲引发反对声一片，要求通过谈判解决问题的呼声也越来越高。欧洲各界认为，此举违背市场经济原则和国际贸易规则，干扰对华经贸合作，也将阻碍欧盟绿色转型进程。作为推动全球绿色发展的关键一环，中国的电动汽车技术创新和生产能力正为各国提供低碳转型的有效方案，加征关税不仅不能保护欧盟产业竞争力，还将大大增加欧盟消费者负担，降低电动汽车普及率，冲击绿色产业链，最终拖累自身绿色转型，削弱全球应对气候变化的努力。

面对本土汽车制造业竞争力下滑的挑战，欧盟试图通过保护主义手段提升自身竞争力，但事实证明，保护主义保护不了竞争力，相反，竞争缺失和合作不足只会加剧欧洲汽车产业在绿色低碳转型中面临的困难。德国权威汽车经济学专家、波鸿汽车研究院院长费迪南德·杜登赫费尔警告称，加征关税害人害己，对德国汽车工业来说是一场悲剧。荷兰埃因霍温理工大学教授马尔滕·施泰因布赫表示，欧盟委员会此举表面上是为了保护欧洲市场，实则可能延缓技术进步，并阻碍欧盟向汽车电动化过渡。克罗地亚政治分析家姆拉登·普莱舍指出，加征关税不利于欧洲汽车制造商跟上中国电动汽车行业的发展步伐。

对中国电动汽车加征关税将直接导致欧洲市场的电动汽车价格上涨，削弱消费者对电动汽车的购买意

愿，降低绿色产品的市场渗透率。这不仅不利于欧盟实现其雄心勃勃的碳中和目标，还可能对整个绿色产业造成冲击。捷克—中国工商联合总会主席沃伊捷赫·菲利普表示，加征关税不能解决欧盟面临的困境，反而会推高商品最终价格，进一步损害欧洲消费，进而影响整体经济。荷兰电动汽车驾驶员协会经理舍尔·蒂耶认为，欧洲需要更多消费者负担得起的电动汽车，中国汽车凭借质量和价格优势，可以满足这些需求，加税只会阻碍电动汽车普及。

中国电动汽车产业在全球市场上的优势，源于其在技术创新、生产效率、供应链管理等多个领域的综合竞争力。在欧盟业界人士看来，这些优势恰恰是欧盟需要学习借鉴的。德国联邦经济发展和对外贸易协会主席米夏埃尔·舒曼表示，中国已成为电动交通领域创新的驱动力量，在全球交通行业绿色低碳转型进程中发挥重要作用，中国电动汽车有助于激活市场，助力德国电动汽车市场整体发展，德国应学习中国电动汽车的成功经验。

中欧在电动汽车领域优势互补。中国新能源产业取得的技术进步，可以与欧洲在汽车制造领域的丰富经验相结合。近年来，欧洲车企与中国新能源汽车厂商在技术研发、市场推广等方面的合作不断深化，不仅推动了双方的技术进步和经济发展，也为全球绿色转型注入了新动力。德国汽车工业协会主席希尔德加德·穆勒指出，“合作胜于加税”，与中国合作才符合所

有欧洲国家的利益。中欧绿色合作不仅限于电动汽车领域，在风能、太阳能等清洁能源技术方面同样大有可为。通过中欧合作，全球将更快速、更高效地实现应对气候变化的碳中和目标。近期，西班牙和挪威两国首相接连访华。访问期间，中西签署了绿色发展领域的合作协议，中挪发表了关于建立绿色转型对话的联合声明。在全球加速推进绿色低碳转型的背景下，中欧加强绿色合作不仅符合双方利益，更将有力推动全球绿色发展。

面对日益紧迫的全球气候挑战，唯有开放合作才是出路。类似加征关税的逆全球化举措，不仅会削弱各国在绿色领域的合作潜力，也威胁到全球应对气候变化的努力。联合国副秘书长、联合国环境署前执行主任埃里克·索尔海姆直言，欧盟对中国电动汽车加征关税实乃“错误之举”，将为欧盟乃至全球绿色转型进程蒙上阴影。奥地利《标准报》刊文指出，“欧盟决定对中国电动汽车征收如此高的关税表明，欧盟委员会更在意的是保护就业岗位和汽车业的利润，而非应对气候变化。鉴于气候变化正带来生死攸关的危险，各国竞相研发环保技术是值得期待的好事，所有国家都应该支持包括电动汽车在内的环保产业”。

面对中欧理性声音，欧盟应重新审视其对华关税政策，避免短视行为阻碍自身和全球绿色转型进程。（据新华社电）



中老铁路是高质量共建“一带一路”的标志性工程。图为8月30日，在老挝磨丁口岸车站，铁路工作人员进行检查作业。（新华社发）