

国际经济观察

墨西哥提税或透支发展潜力

上周,墨西哥参众两院审议通过提案,将对未与墨签署自贸协定的国家提升进口关税税率。这被称为“保护墨西哥本土产业”的举措,表面上是为了应对经济下行和美国压力,实则是以牺牲长期经济稳定性为代价换取短期利益,如不及时纠正势必透支墨西哥的经济发展潜力。

早在今年9月,墨西哥就已对外释放消息,拟对包括中国在内的未与墨签署自贸协定的国家,将汽车、玩具、钢铁、纺织品和塑料制品等约1400项税目产品的进口关税税率提升到10%至50%。12月10日,墨西哥参众两院审议通过提税提案,新税率将于2026年1月1日起生效。此次通过的提案在9月的基础上做了部分调整,部分汽车零部件、轻工产品和纺织服装等产品的提税税率有一定幅度下调。但总的来看,有关措施一旦落地,仍会实质性损害包括中国在内的相关贸易伙伴利益。

今年以来,墨西哥经济下行压力不断增大,2025年三季度经济增速由正转负。11月26日,墨西哥央行将全年经济增长预期由0.6%降至0.3%,并上调短期通胀预期。墨

西此次提税被视为在内外压力下贸易政策持续收紧的延续。一方面,美墨加协定签署后,美国频频向墨西哥施压,要求其阻断他国商品通过墨西哥“转口”进入北美市场的通道;另一方面,本届墨西哥政府急于通过增加关税收入缓解财政赤字。数据显示,2024年墨西哥财政赤字占GDP比重达5.7%,为近几十年最高水平,提税提案落地后“有望为国家财政新增700亿比索(约合37.6亿美元)收入”。

提案公布后在墨西哥国内引起较大争议。支持者称“过去数年间,墨西哥遭遇贸易扭曲与不公平竞争行为,对进口商品的依赖程度不断加深,国内生产行业因此遭受冲击”。反对者则表示,关税会推高生产链的成本,“这最终会转嫁到消费者身上”。

有分析指出,提税会加剧墨西哥通货膨胀和经济疲软。目前,墨西哥核心通胀率仍有4.32%,超过3%预定目标,预计高通胀还将持续。墨西哥对进口产品加征关税,将进一步加大其通胀压力,推迟墨西哥央行降低利率的时间。

同时,照抄美国“内病外治”的加税方子,

解决不了墨西哥经济的痼疾。墨西哥制造业本质上高度依赖全球供应链,尤其是在原材料和中间产品供应方面对外依存度很高。提税举措势必加剧墨西哥产业链断裂风险。尤其是在墨西哥国内生产能力有限的情况下,贸然实行关税政策只会增加关键投入成本,加大关键产品供应链断裂的风险,进而引发经济衰退。

更深远的影响在于投资环境的恶化。近年来,墨西哥以“可靠生产基地”形象吸引外资,此番政策突然转向会给国际资本传递出极不确定的信号。中国商务部曾就此指出,“有关措施一旦落地,不仅会损害包括中国在内的相关贸易伙伴的利益,也会严重影响墨营商环境的确定性,降低企业对墨投资的信心”。

因此,提税看似迎合了美国的地缘战略需求,获得了短期收益,实则透支了墨西哥自身发展潜力。首先,贸易保护主义无法替代产业升级。单纯加税并不能提升产业竞争力,反而会因原材料成本上涨进一步挤压中小企业生存空间。其次,短期财政收益难以弥补长期损失。2024年5月,墨西哥曾在发

布加征关税措施后仅10天,就因国内生产不足和电子行业材料短缺,宣布取消对铝及铝合金加征关税。可见供应链断裂风险远高于关税收入的价值。此外,此举将墨西哥置于大国博弈的夹缝中,“立于危墙之下”确非明智之举。

墨西哥的提税举措试图用封闭性政策解决开放经济中的问题,最终却可能加速自身经济的孤立。在全球供应链加速重构的背景下,真正可持续的发展路径应基于技术创新与市场活力。若不能重新评估关税政策的代价,墨西哥从“桥梁”变为“孤岛”恐怕也只在旦夕之间。



□ 郑 猛

日前,国际航空运输协会(以下简称“国际航协”)发布全球航空业财务展望报告,指出全球航空运输业盈利趋于稳定,航空公司的行业净利润率将保持在3.9%水平,但供应链等方面的问题会持续存在。

报告预计,全球航司将在2026年实现410亿美元的总净利润,在2025年390亿美元的基础上小幅上升并创下历史新高,净利润率将维持在与2025年相同的3.9%水平。报告预计,全行业2026年营业利润将达到728亿美元,较2025年的670亿美元有所增加,营业利润率为6.9%,较2025年6.6%的水平有所上升。报告还预计,2026年旅客运输量将达到52亿人次,较2025年增加4.4%;货运量将达7160万吨,较2025年增加2.4%。

国际航协理事长威利·沃尔什指出,在全球航空业面临供应链成本上升、地缘政治冲突多发、全球贸易低迷等挑战下,2026年全球航司有望实现410亿美元净利润的消息令人鼓舞,证明全球航司面对冲击仍具有韧性。

报告指出,全球航司的投资资本回报率将在2026年维持在6.8%,与2025年持平,继续低于8.2%的行业加权平均资本成本。沃尔什指出,空运业盈利能力不足以覆盖资本成本的问题仍未得到解决。考虑到航空运输业产业链在全球经济中占据高达4%的比重,就业规模高达8700万人,这一利润率显得比较脆弱。即便是与民航客机引擎、航电制造、下游配套服务提供商等其他航空运输业部门相比,全球航司的低利润也明显失衡。如能通过降低监管和税务负担、提升基础设施效率等方式“再平衡”整个空运价值链的行业间盈利,将为经济发展注入更大动力。

航空货运表现抢眼。报告指出,在快速变化的贸易环境中,航空货运打破了关于此行业的悲观预测,表现亮眼。沃尔什称,2025年国际贸易为了适应美国的保护主义关税政策,抢进口等活动更加活跃,提升了货物贸易的时间敏感性。美实施加征关税举措后,原定输美产品大量转售第三国市场也加大了对运力灵活性的需求。与此同时,人工智能相关贸易和投资的快速增长使得对半导体等商品的货运需求激增。航空货运在满足上述运力需求中发挥了关键性作用。

报告还指出,全球航空运输业发展面临多重风险和制约,其中供应链挑战持续制约航司满足客户需求的能力。尽管新飞机交付将在2026年明显加快,但在高满载率和稳定收益的驱使下,民航飞机新订单数量将超新机产量,飞机订单积压问题将持续恶化。

供不应求的问题将冲击航司的长期运营。除整机交付进度无法跟上行业需求外,供应链扰动还导致零件不足,整体机龄上升也推高了各航司的机队维护成本。面对新飞机供应不足的局面,部分航司为了形成短期运力而选择租用飞机,当前全球空运机队中的租赁率达到了创纪录水平,推高了航司运营成本。在中东地区等空运需求增长较快的区域市场,航司通过飞机改装延寿等方式应对新机交付不足问题,但这些努力无法在短期内提升运力。

基础设施不足也将制约行业发展。报告认为,空运基础设施不足问题在2026年不会显著改善,由于基建改善成本与空运服务价格高度关联,基建成本和价格竞争力问题将更加突出。另外,地缘冲突风险继续为空运业带来巨大成本,冲突导致的空域关闭、全球卫星导航系统干扰,以及出于政治或安全考虑的航线迁移都会限制航司运营并降低空运效率。

本报驻日内瓦记者 梁桐

世经述评

拉美重塑多元贸易格局正当时



目因对美出口受阻而纷纷推迟开发,就业岗位随之缩减,进一步抑制区域内部需求,形成“出口下滑—投资放缓—内需疲软”的恶性循环。

美国加征关税举措在打击拉美传统出口部门的同时,也进一步暴露并加剧了该地区经济结构的深层脆弱性。在资源出口与初级加工等“旧引擎”因外部冲击而显著失速的背景下,区域内长期未能培育出具备竞争力的替代性产业,难以有效承接从传统部门转移出的资本与劳动力,从而陷入旧产能不能续、新动能接不上的结构性困境。

面对严峻的经贸形势,拉加经委会执行秘书萨拉萨尔—希里纳奇斯今年8月就曾呼吁拉美国家加快市场多元化进程,以应对美加征关税带来的贸易风险。此次报告再次提出“减少对美国贸易依赖,深化与中国、欧盟、印度、东盟等贸易伙伴关系”的贸易多元化路

径。这一建议契合全球贸易多极化趋势,为拉美应对冲击、寻求突围指明了方向。

近年来,拉美与中国、欧盟等主要经济体合作持续升温。中国积极推进共建“一带一路”倡议与拉美各国发展战略对接,不断深化双方在贸易、投资、基础设施和科技等领域合作,为提升拉美贸易便利化水平提供了关键支撑。2024年,中拉贸易额达到5184.7亿美元,同比增长6.0%,创下历史新高。据拉加经委会报告预测,到2025年,拉美对中国出口将实现7%的增长,远高于地区货物出口平均5%的预期。肉类、大豆等农产品出口量的提升以及铜矿等矿产品价格的上涨是推动这一增长的主要动力。与此同时,历经20余年谈判,南方共同市场与欧盟达成的自贸协定即将获批,这被视为拉美区域经济整合的重要范例。欧盟作为拉美第二大贸易伙伴,在绿色能源、数字经济等领域的合作需求与

拉美产业升级方向高度契合,为区域经济转型开辟了新的增长空间。

客观来看,拉美国家重塑多元贸易格局仍需克服多重挑战。首先,区域政治碎片化加剧了合作协调的难度。拉美各国政治体制差异显著,部分国家存在政策摇摆现象,导致不同国家在产业政策、吸引外资、贸易开放程度等方面表现出明显差异,进而缺乏通关便利化、产品标准、贸易监管、投资保护等方面的制度配套。其次,基础设施滞后成为贸易多元化的“硬瓶颈”。拉美在公路、铁路、港口等基础设施方面的建设参差不齐,导致物流成本居高不下,难以支撑大宗商品的高效运输,进而削弱了区域一体化进程和区域竞争力,制约了贸易潜力的充分释放。最后,地缘政治博弈带来外部不确定性。美国为维持其在拉美地区的传统影响力,可能进一步加强政治管控和经济逐利政策,干扰拉美与其他伙伴合作。地缘政治博弈也可能导致合作条件突然变化,进而增加贸易成本与风险,影响拉美多元贸易的稳定性。

展望未来,尽管美国加征关税举措给拉美带来严峻挑战,但该地区经济内在韧性与多元合作潜力仍值得期待。这既源于拉美丰富的自然资源与劳动力优势,也来自其在全球贸易格局中日益提升的战略地位。拉美地区若能把握全球贸易多极化历史机遇,以贸易多元化破解内外困局,依托自身比较优势深化国际合作,将有望在全球经济格局中重塑竞争力,实现经济的稳定复苏与可持续发展。

(作者系中国社会科学院拉丁美洲研究所副研究员)

兴业银行信用卡中心

创新完善多维治理机制



2025年10月,兴业银行信用卡中心联合多方机构走进同济大学附属七一中学(初中部)开展“金融安全伴成长”主题活动

近日,市民李先生(化名)被各类贷款推销电话骚扰得不胜其烦。他没想到一次看似随意的点击,竟把自己拽进了“免息费”的陷阱。

不久前,李先生在浏览某社交平台时看到“专业申请息费减免”的广告,便主动联系了一家资产服务公司,在对方承诺“30天内成功减免息费”后,按要求支付了高额服务费,并提供了身份证件、银行卡号等信息。不料两周后,他不仅没等来成功减免息费的消息,反而被骚扰电话盯上了。

李先生落下的正是一场典型的金融“黑灰产”骗局。金融“黑灰产”是指在金融领域开展的非法代理投诉、反催收、虚假征信修复、非法代理退保、金融诈骗等违法活动。

2025年3月起,国家相关部门联合部署为期6个月的金融领域“黑灰产”违法犯罪集群打击工作。兴业银行信用卡中心积极响应,充分发挥自身优势,打造了集“科技赋能+警银联动+金融教育”于一体的金融“黑灰产”综合防治体系,全力维护健康有序的金融环境,守护好消费者合法权益。

科技创新:织密远程识别“安全网”

当前,金融领域“黑灰产”已形成“线上引流—线下签约—伪造资料—信息倒卖”的完整利益链条,不仅直接造成消费者财产损失和信息泄露,也严重影响了金融市场的有序运行。

为有效识别可疑的“黑灰产”行为,兴业银行信用卡中心自2023年起就致力于探索远程身份识别手段,将实时算法比对、人脸识别等核心数智技术嵌入投诉处理流程,辅助处理人员识别身份冒用、非法代理等疑似“黑灰产”行为。该模型不仅能实现精准识别和监

测,还支持以大数据分析为基础,构建量化评分体系,判定来电的风险等级,并对高风险等级的来电采取邀约视频通话、面对面处理等身份核实手段,从源头“掐灭”作案机会。

在“技术核验+差异化处置”综合治理的模式下,兴业银行信用卡中心今年已配合监管机构及警务部门成功拦截多起非法代理投诉案件,为“黑灰产”防治工作打下坚实基础。

警银协同:筑起消保维权“防火墙”

金融“黑灰产”具有隐蔽的特点,背后主导的非法中介常常在短视频或社交平台发布“代理维权”“减免息费”“征信洗白”等虚假广告,诱导消费者委托其处理与银行之间的纠纷,从中收取高额手续费,甚至骗取消费者的个人信息,进行二次诈骗。

面对金融“黑灰产”链条化、产业化、隐蔽化的发展趋势,兴业银行信用卡中心主动深化警银合作,打通“线索收集—风险排查—联动打击”的防治链路,配合警方精准阻击。具体而言,坚持“标准化作业指引+线索收集完善+属地警务对接”三线并进,警银联手破案取得积极成效。2024年,兴业银行信用卡中心配合警務部门在多个城市累

计扫除10个“黑灰产”窝点、抓捕非法代理机构犯罪嫌疑人76人、收缴作案工具160余台。2025年1月至11月,已在上海、石家庄等地成功打击4个“黑灰产”团伙,形成强力震慑态势。

同心守护:构建金融教育“新生态”

为提升消费者防范新型电信网络诈骗的能力,兴业银行信用卡中心坚持“治理+防护”双向发力,进一步提升消费者金融教育广度和深度,帮助广大消费者远离风险。

兴业银行信用卡中心积极落实“清朗浦江·2025”网络生态治理专项行动要求,借助政企协同、全民参与的模式,加大网络非法信息清理力度,共同营造清朗的网络空间。与此同时,积极探索多元金融教育载体,深入揭示“黑灰产”典型案例的违法本质与危害,在2025年“金融教育宣传周”线下活动中,以接地气的方式为市民讲解“黑灰产”骗局与破解之道,将金融安全知识转化为好理解、用得上的生活智慧。

为增强金融教育趣味性,兴业银行信用卡中心还拍摄制作了《骗局背后》《破防》《消保西游》等4部系列微电影。其中,《骗局背后》荣获2025年度上海市防范打击非法金融

活动优秀宣传作品三等奖(视频组),为金融知识普及注入了鲜活力量。

在监管部门统筹指导、金融机构协同联动与社会各界的广泛参与下,金融“黑灰产”的蔓延趋势正得到有效遏制。未来,兴业银行信用卡中心将继续践行“金融为民”理念,深入推进金融领域“黑灰产”治理,进一步加大打击力度,创新防控手段,切实保护金融消费者合法权益,为维护金融市场稳定、筑牢金融安全防线贡献更大力量。

(数据来源:兴业银行股份有限公司信用卡中心)

