

国际经济观察

日本试探“非美元结算”边界

上周,在日本首相访问印度、印日年度峰会召开之际,有日媒放出风声称,日印双方正在推动建立日元与卢比直接结算机制。尽管会后有关报道并未明确提及此事,但日本试探“非美元结算”边界、摆脱自身困境的意图已是昭然若揭。

6月30日,在印日峰会召开前夕,有日媒报道称,印度和日本正着手推进一项计划,旨在使双边贸易结算直接使用日元和卢比,无需经由美元中转。据报道,根据拟议框架,日本非居民实体将被允许在印度银行开立账户,从而使两国金融机构能够直接处理跨境支付业务,降低外汇兑换成本和汇款手续费,加快结算速度。不过,印日联合声明以及会后两国媒体的报道中均未明确提及此事。有分析指出,日方此举并非机利落地的前奏,而更像是日本摆脱困境的一步试探。

当前,日本经济既有的脆弱性在金融市场、实体经济与政策空间产生的共振中不断放大和强化。油价飙升与运输中断不仅直接推高了从家庭汽车到工业原料的全社会成本,更让依赖出口的制造业因贸易条件恶化背上沉重包袱。日元汇率持续走低,上周一度跌破162.80日元兑换1美元,创1986年12月以来新低。同时,美国政府指责日本刻意压低日元以获取贸易竞争优势,并曾以加征关税相威胁,作为美国盟友的日本仍在美国财政部的汇率“监测名单”之列。

有分析认为,目前在印日企有1400余

近期,印度、日本对“本币结算”议题的试探表明美国的盟友体系内部已经出现裂痕,这也进一步验证了近年来被各方反复提及的“美元武器化推动全球金融碎片化”观点。当然,这并不意味着美元的主导地位会在短期内受到明显动摇,但若更多经济体开始效仿,后续的变化走向值得关注。

家,且近半数制造业企业,有绕开美元二次兑换以降低成本的需求,日本选择此时释放“非美元结算”风声,是试图撬动被美国死死盯住的本币结算。同时,日本与印度同属美国推动的四方安全对话(QUAD)框架成员,日本也有借此框架试探“非美元结算”边界的小心思。

印度的算盘打得同样不小。去年以来,美国政府对印输美商品加征高额关税、H-1B签证费上调至10万美元、拟议中的《停止国际岗位转移(HIRE)法案》对海外服务征费直指印度2600亿美元的IT外包产业。这种背景下,“卢比国际化”不仅是莫迪政府长期推进的政绩项目,也被印度视为对美谈判筹码。同时,日本是印度第五大外债来源,产业端确实有绕开美元的真实诉求。日本释放印日本币结算的风声,印度当然也是乐见其成。

那么,美国如何看待日元与卢比直接结算?日印两国都是QUAD的核心成员,也

是美国在印太地区的重要合作伙伴,因此,华盛顿不会轻易采用针对俄罗斯或伊朗那样的二级制裁或切断国际资金清算系统(SWIFT)的手段,首选项只会是比较克制的施压方式。

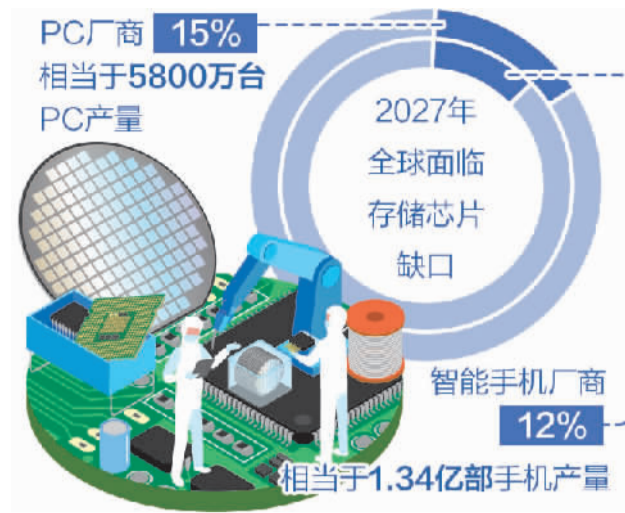
对于日本,美国手中握有汇率报告、汽车关税、驻军经费、半导体设备出口许可和美债增持节奏等一系列政策工具,而高市早苗政府刚刚向美方提交了大规模投资承诺,这意味着日本在推进本币结算议题时表面上不会采取直接对抗美国的姿态,势必将这一举措定位为试探性行动,而非挑战美元体系。

对于印度,美国可动用的工具更为多样,包括关税、签证政策、高端技术出口许可以及对伊朗哈巴哈尔港制裁豁免的调整。在年初美印贸易协定框架谈判中,美方已经展示了将关税减免与本币结算议题挂钩的策略,该做法很可能再次被采用。此外,美国还可以通过反洗钱和制裁合规审查等手

段,间接影响参与本币结算业务的银行,这种做法既能达到约束效果,又避免了公开冲突。

总体而言,美国需要在维持盟友体系稳定和维持美元清算体系主导地位之间寻求平衡,对于印日本币结算这类安排,可以接受小规模试点存在,但不会允许其发展成为具有推广价值的模板。

更要看到,近年来,“去美元化”叙事的主体是受美制裁的俄罗斯、伊朗、委内瑞拉等国,尚未触及美国的盟友体系。然而,印度、日本对“本币结算”议题的试探,表明美国的盟友体系内部已经出现裂痕。这也进一步验证了近年来被各方反复提及的“美元武器化推动全球金融碎片化”观点。当然,这并不意味着美元的主导地位会在短期内受到明显动摇,但若更多经济体开始效仿,后续的变化走向值得关注。

芯片
外企新语

伴随人工智能(AI)基础设施需求快速扩张,存储芯片价格持续走高,全球消费电子产业链正迎来一轮成本重构。日前,苹果公司对MacBook和iPad等苹果硬件产品实施全球提价,整体涨幅约20%。这是该公司近年来最大规模的一次全球性调价行动,原因是内存和存储芯片成本大幅上涨。微软紧随其后发布公告称,由于关键零部件成本持续上涨,消费者未来购买Xbox游戏主机时将不得不支付更高的价格。

此轮涨价的主要原因是从2025年下半年开始存储芯片供应危机持续恶化,波及更多消费产品。目前,高带宽内存(HBM)已经成为高端AI芯片的标配。大模型训练、AI服务器大规模落地,让HBM成为高端算力设备刚需。相较于手机、个人计算机使用的普通存储,HBM利润率更高、厂商长期订单充足。因此,三星、SK海力士、美光等全球主要存储芯片企业纷纷调整产线分配,将大量先进晶圆产能转向AI配套存储,这直接压缩消费级动态随机存取存储器(DRAM)、闪存(NAND)供给,导致相关产品的供给陷入持续紧张状态,价格随之走高。据CFM中国闪存市场测算,2025年全球DRAM、NAND现货价格全年涨幅分别达386%和207%。

长期以来,消费电子行业依靠元器件逐年降价摊薄研发、渠道成本,形成“性能升级、价格平稳”的行业共识。但如今,存储芯片在整机成本中占比大幅飙升,厂商被迫作出选择:要么缩减内存、闪存配置压缩成本,要么直接上调终端售价。业内人士指出,存储涨价并不是单一公司的问题,而是AI基础设施扩张向终端硬件产业链传导后的行业性变化。一场“芯片通胀”正在向普通消费者传导。而与涨价相比,缺货带来的挑战更加严峻。有相关机构测算,2027年全球个人电脑(PC)厂商可能面临15%的存储芯片缺口,相当于5800万台PC产量,智能手机厂商的缺口比例也将达到12%,相当于1.34亿部手机产量。

面对行业供应紧张形势,三星、SK海力士、美光等企业争相扩大存储芯片产能,巩固市场竞争力。但半导体工厂的建设周期长达两年到三年,供需失衡的状况短期内难以解决。与此同时,全球云厂商、AI企业持续锁定长期HBM供货,进一步抢占现货市场通用存储资源,消费电子领域的供货紧张将持续较长时间,终端高价或将成为阶段性常态。

目前来看,AI浪潮驱动产业升级是大势所趋,但技术发展不能以挤压大众消费产业为代价。应完善多元供给、优化产能分配,让算力创新与消费电子产业实现协同共进,平稳走出本轮成本重构。

视频报道请扫二维码

本版编辑 刘畅 美编 夏祎

《2026年全球氢能回顾报告》指出——

全球氢供应链凸显脆弱性

本报记者 王宝锐



德国杜伊斯堡交通公司的氢能公交车,已在德国北莱茵-威斯特法伦州投入使用。(视觉中国)

约其发展的主要原因之一。在2025年新增采购协议中,低排放氢产量约为170万吨,与2024年基本持平,并且这其中,仅有约20%的合同承诺具有约束力,且集中于炼油、工业和发电领域。采购协议的规模尚不足以推动低排放氢生产领域的大规模投资,需求不确定被列为投资的最大障碍之一。

得益于欧盟层面的支持,低排放氢正在欧洲缓慢增长。欧盟将《可再生能源指令》中关于交通领域使用非生物来源可再生能源的目标转化为国家立法,推动了项目进展,尤其是在炼油领域的应用,预计欧洲首批大型氢能项目有望于2026年投运,但关键法规的实施路径仍不明确,可能导致项目投资的延迟,并拖慢规模化生产的步伐。

在北美地区,一些基于碳捕集、利用与封存的大型项目已达成最终投资决定。但是该地区大部分开发中的项目面向出口,后期项目实施的可行性仍有赖于海外低排放氢产品市场的建立和规模;在印度,印度太阳能公司和多家炼油厂的招标促成了不少氢能采购合同,但交易能否推进取决于印度政府氢能激励措施的落实情况。

报告特别强调了非洲在氢能领域面临的机遇和挑战。目前,非洲的氢需求和产量较小,但具有长期潜力。2024年,非洲氢需求达到310万吨,约占全球需求的3%,主要集中在埃及、阿尔及利亚和尼日利亚等少数几个国家。非洲拥有丰富的可再生能源,但其部署仍处于早期阶段,高融资成本是主要障碍。

同时,报告指出,非洲仍有近6亿人缺乏电力供应,能源需求和人均国内生产总值(GDP)远低于发达经济体,大部分地区电网基础设施欠发达,在此情况下,发展氢能不仅可以改善社会民生,还可以支持工业发展,通过国内化肥生产改善粮食安全,

并帮助非洲国家在钢铁制造等领域提升价值链。非洲超过80%的炼铁产能基于直接还原铁工艺,这为现有和新建工厂将氢气与天然气混合使用提供了基础。然而,成功与否将取决于能否降低融资成本,并确保氢能战略与更广泛的经济优先事项相结合。

霍尔木兹海峡通航仍面临挑战

新华社记者 宿亮

全球能源市场当前最关注的问题之一,当数霍尔木兹海峡通航究竟恢复到什么程度。多家外媒近日报道以及航运机构信息显示,当前霍尔木兹海峡商业航运正逐步恢复,但运输能力、航运效率和信心仍未恢复至冲突前水平。

根据多家海运监测机构的数据综合判断,7月3日,数十艘船只通过霍尔木兹海峡,通行量达近一个月以来的较高水平。在中东战事前,海峡日均通行船只超过100艘。观察人士分析,这条交通要道仍可能存在水雷,航运风险溢价远高于战事发生前。现阶段,高风险航运、保险成本上升以及各方在通航规则上的分歧,使海峡通行仍面临较大不确定性。

路透社此前报道说,美伊达成阶段性停火安排后,海峡石油运输逐步恢复,海湾地区产油国开始增加出口,沙特阿拉伯、科威特、阿联酋等国均提升了原油发运量,市场供应有所改善。

不过,航运恢复速度明显慢于预期。事实上,不少航运公司考虑重点并不是“能不能过”,而是通航效率和成本何时能恢复到战事前的水平。

《金融时报》援引保险经纪商的话报道,阶段性停火后,与战事相关的保险费用已经从峰值时期占船舶价值5%至10%降至约2%。不过,根据行业惯例,保险费用彻底恢复需要相当一段时间的安全航行期作为证明。在此之前,战事带来的保险溢价不太可能出现进一步显著下降。

有业内人士估计,正常年份此类保险占船舶价值的比例不足0.1%。也就是说,即便与战事相关的保费有所下滑,当前水平也是正常保费的20倍。

除了安全风险,霍尔木兹海峡今后的航运规则也是各方关注的焦点。一方面,伊朗近期多次表态,会以新要求管理霍尔木兹海峡通航并可能征收相关费用;另一方面,国际航运业此前一直认为霍尔木兹海峡是国际航道,不应附加新的限制条件。

美联社也在报道中指出,美伊双方仍在推进谈判,但围绕霍尔木兹海峡管理方式、后续航运安排等问题仍存在明显分歧。

分析人士认为,霍尔木兹海峡是全球最重要的能源运输通道之一,其意义不仅在于每天通过多少油轮,更在于对全球能源供应链稳定的保障。当前海峡已由全面中断转向有限恢复,但距离恢复正常商业运行仍有相当距离。今后,海峡运输恢复程度,将继续受到地区安全形势、航运企业风险偏好以及美伊之间相关谈判的进展等多重因素影响。