

# 美欧日经济复苏势头放缓

杨宁 陈婕洛

## 环球热点

近期，国际货币基金组织（IMF）在《世界经济展望报告》中，下调全球经济增长预期至5.9%。报告指出，全球经济有望持续复苏，但势头趋缓。

随着多国陆续解封，供应链危机、能源短缺、通货膨胀等问题层出不穷，世界经济复苏步履蹒跚。美欧日等经济体的复苏势头不容乐观。



图为十月十六日，在加拿大多伦多的一处加油站，一名男子为汽车加油。当日，大多伦多地区汽油价格创下新高，最低标号的八十七号汽油价格升至每升一点四九加元。（新华社发）

## 美国：供需失衡 物价上涨

新冠肺炎疫情暴发后，美国运输业缺乏劳动力，大批货物滞留多个港口外海，导致该国供应链危机持续发酵。据美联社报道，目前在洛杉矶港和长滩港停靠的货轮总数已超60艘，另有80多艘货轮仍在港口外等待靠岸。

为解决港口货物拥堵问题，美国总统拜登宣布了“90天冲刺计划”，洛杉矶港和长滩港将实行每天24小时、每周7天的工作制，并增加商业司机执照以及物流企业工作量等。

部分专家表示，供应链危机是“非线性的”，美国延长港口的运作时间每周最多能增加运输约3500个集装箱，无法有效解决港口当前的拥堵困境。

中国社会科学院金融研究所原金融发展室主任易宪容在接受本报采访时表示，“美国9月的零售额环比增长0.7%，消费者支出增加与大规模刺激计划息息相关。一旦需求大于供给，物价势必上涨，加剧该国通胀压力。”

据美国劳工部最新公布的数据显示，美国9月的消费者价格指数（CPI）上涨5.4%，略高于8月的5.3%，为2008年7月以来最高水平。

美国前财长劳伦斯·萨默斯指出，该国通胀情况存在失控风险，而美联储在应对这一威胁时进展缓慢。

随着基本物资供应持续短缺、消费物价上升，经济问题成为美国民众最担忧的问题。

“供应链危机最直接的影响就是商品短缺和物价上涨，这对即将到来的购物季造成极大压力。美国政府出面解决港口堵塞问题，足以说明商品滞留将引发连锁反应，如物价上涨、消费需求得不到满足，将损害相关行业的利益。”中国国际贸易学会专家委员会副主任李永在接受本报采访时表示。

“各国的防疫措施导致全球制造业停工停产，工厂无法出货，集装箱也因海关防疫要求以及码头堵塞等问题而卡关。在环环相扣的恶性循环下，供应链危机不会在短期内结束。”易宪容指出。

## 欧洲：能源危机 冲击猛烈

今年以来，随着天然气价格持续飙升，欧洲能源危机日益严重。10月14日，国际能源署（IEA）表示，全球能源短缺预计将使石油需求每日增加50万桶，激起通货膨胀，减缓复苏进程。

“欧洲能源危机的产生主要有3项原因：一、过于激进地推动碳中和，导致欧洲脱离化石燃料的速度过快；二、再生能源如风能等的生产能力，无法满足在紧急情况下的需求；三、因去年冬季气温过低造成天然气储量降至历史低位，欧盟没有足够应对危机的能源储备。”中国人民大学欧洲问题研究中心执行主任闫瑾在接受本报采访时表示。

“欧洲能源结构错配是供给短缺和价格飙升的主因。一方面是可再生能源尚未形成稳定的替代供给，另一方面则是作为替代煤电、核电过渡能源的天然气，欧洲自给能力不足。加上挪威天然气工厂因设备检修减产，‘北溪2号’尚未形成供给，都将进一步加剧欧洲天然气的供需矛盾。”李永表示。

分析指出，目前，能够最大程度缓解欧洲能源危机的办法，就是让德国与俄罗斯合作的“北溪2号”管道项目尽快开始运营。10月18日，俄罗斯卫星通讯社报道称，俄罗斯副总理亚历山大·诺瓦克表示，“北溪2号”管道项目投入使用有助于稳定天然气市场。

“‘北溪2号’作为连接俄罗斯与欧洲大陆的重要输气工程，因其浓厚的地缘政治背景，长期受美国制约和制裁。”李永指出。

“此次欧洲能源危机，能否通过开启‘北溪2号’得到缓解仍是个未知数。”李永认为，“美国为了修补与法国和欧盟的关系，对该项目可能会再做让步，但商业启动具体日期仍不明确，即便立刻投入使用，输气量能否弥补欧洲的缺口，仍有待观察。”

近日，欧盟公布应对能源价格飙升的一系列措施，建议成员国短期通过补贴、减税及延后支付电费等方式协助解决，中长期则将探讨欧盟是否联合购买天然气。

闫瑾指出，“目前，欧洲天然气的储量已不足满足负荷水平的75%，天然气、电力、石油、煤炭等能源价格都大幅飙升。欧洲能否在短期之内走出能源危机，还要看欧盟能否正视产生能源危机的原因，积极采取补救措施。”

## 日本：多重因素 拉低增长

据日本共同社报道，受疫情影响，日本“第五波”疫情反复。国际货币基金组织（IMF）预测日本2021年实际增长率为2.4%，较7月下调0.4个百分点。

“除了疫情因素，少子化是日本经济陷入结构性困境的根本原因。”外交国际学院关系研究所教授周永生在接受本报采访时表示，“在需求侧，人口减少迫使日本企业离开国内市场，减少投资；在供给侧，日本15至64岁的劳动年龄人口不断减少，导致该国劳动投入减少，大幅拉低日本潜在的经济增长。”

“实际上，有一部分日本老年人拥有丰厚的资产，但由于他们的个人消费意愿很低，导致国内需求不振。外加健康长寿的‘百岁人生’，使他们大多走向‘节约志向’。”易宪容认为。

“此外，日本经济还面临股市虚高、国债高企、投资资金涌向海外等问题。在全球供应链危机、能源短缺等综合因素的影响下，日本经济复苏步履维艰。”周永生表示。

近日，日元跌至2018年12月以来最低水平。据路透社报道称，日本财务大臣铃木俊一表示，货币稳定“非常重要”，日本政府将密切关注汇率变动对经济的影响。

据悉，日本首相岸田文雄认为，日元贬值有利于该国商品出口，进而促进经济增长。官方数据显示，截至今年8月，日本商品出口总额同比上涨26.2%，连续6个月实现两位数增长。日本的钢铁、汽车零件、船舶发动机的出口皆大幅提升。

“作为一个高度发达的国家，倘若日本靠货币贬值提振出口贸易，除了影响自身的国际信誉，整体而言也不利于吸引外资。”周永生指出。

## 观察 象台

# 美国对华经贸政策伤人更伤己

□ 严瑜

美媒近日报道称，众多美国企业正以一种非常真实的方式感受到拜登政府对华贸易政策的影响。截至目前，拜登政府仍然延续前任政府对中国商品征收数十亿美元的关税政策。

在此背景下，众多美企不得不承受生产成本增加等种种负面影响。

今年10月初，美国贸易代表戴琪发表演讲，首次阐述拜登政府对华贸易政策愿景。令人遗憾的是，美国一方面称无意“激化”与中国的贸易紧张局势，另一方面却无视美国单方面挑起对华贸易战引发的恶果，无意于采取补偏救弊的建设性措施。

消息一出，许多美企纷纷表示失望，批评拜登政府的对华贸易政策未能给进口商提供所期望的关税减免。一些美国进口商直言，关税只是给美国人增加负担。

2018年，特朗普政府单方面挑起对华贸易战，如同打开“潘多拉魔盒”，中美两国贸易合作乃至全球经济深受其害。美国经济同样因此受到严重冲击。英国《卫报》曾评论称，美国对华发起贸易战，几乎伤害了美国自身经济的每一个领域。

如今，摆在拜登政府面前的是一份惨痛的教训——穆迪公司调查显示，对华贸易战让美国失去了约30万个就业岗位，平均每个家庭损失约600美元。美国对自中国进口商品加征的关税中，超过90%由美国企业和消费者承担。

还有统计数据显示，美国挑起的中美贸易摩擦，在新冠肺炎疫情暴发前曾导致全球经济增长收窄和贸易量下滑。

可以说，中美经贸合作“连筋带骨”，贸易战带来的打击会“伤筋动骨”。事实早已证明，美国挥舞关税和制裁大棒的做法，既妨碍中美两国经济发展，也不利于全球经济稳定。

同时，摆在拜登政府面前的还有一份严峻的现状——受新冠肺炎疫情等因素的冲击，美国经济复苏步履维艰。

近日，国际货币基金组织等多个国际机构在考虑疫情继续蔓延、部分供应链短缺等因素后，纷纷下调美国经济增长前景预期。

此外，美国通胀高企。美国劳工部10月公布的数据显示，美国9月物价同比上涨5.4%，超过市场预期。

针对美国经济面临的持续通胀压力，40名美国参议员和300多家美国制造商早在今年上半年就指出病因：美国政府对进口商品加征关税，致使价格上涨、产品供应短缺，推高了美国通胀水平。

无论是惨痛教训，还是严峻现状，都足以警示拜登政府：如果执意推行错误的对华经贸政策，不但伤人，更会害己，可谓有百弊而无一利。尤其面对疫情全球大流行给各国经济带来的严峻考验，如果一味叫嚣“脱钩”、编织“铁幕”，无异于自绝后路。

作为全球前两大经济体，中美经贸关系的本质是互利共赢，打贸易战只会带来双输。中国一贯坚定维护以世贸组织为核心的多边贸易体系，坚持按照国际贸易规则办事。美国也应切实尊重市场经济原则和国际经贸规则，同中国一道努力，推动中美经贸关系健康发展。

中国经济复苏势头持续向好，在华美企对中国市场的信心也创下疫情以来新高。日前发布的《上海美国商会2021年中国商业报告》显示，78%的受访美企表示，对未来5年在华业务前景持“乐观或略微乐观”态度，比2020年提升近20个百分点。

此前，美国各界有识之士也多次敦促美国政府削减对华商品加征的关税。拜登政府应当认真聆听这些声音，改弦更张，选择加强对华经贸合作的正确道路。

# 减碳先达峰 助力碳中和

睿加 李慧

10月12日，在《生物多样性公约》第十五次缔约方大会领导人峰会上，习近平主席发表主旨讲话指出，中国将构建碳达峰、碳中和“1+N”政策体系。2021年是《巴黎协定》全面实施之年，绿色、低碳的可持续发展之路已成为大势所趋，减少碳排放、实现双碳目标应对气候变化逐步成为全球共识。

## 势在必行

双碳政策分为两步走：“先达峰，再中和”。目前全球已经有54个国家的碳排放实现达峰，占全球碳排放总量的40%，其中大部分属于发达国家。

中国节能协会碳中和专业委员会常务副秘书长张军涛在接受本报采访时表示：“发达国家在碳达峰实现路径上存在一定的共性：从产业结构看，多数实现碳达峰的发达国家第三产业占GDP的比重达65%以上，美国接近80%，其主导产业大多以高端加工制造业和生产性服务业为主，所以碳排放强度也相对较低。”

各国所处的发展阶段不同，发展中国家目前经济仍处于上升期，当前阶段的发展对能源消耗、工业化建设等活动有更高需求。

中国船舶第七一四研究所节能与绿色发展研究中心主任谭效时指出：“在融入全球的双碳行动中，发展中国家应注重在以下方面发力：加速能源结构优化升级，努力提升清洁化水平；其次，不断降低新能源、储能等方面的系统成本与边际成本，以推动碳市场建设；再者，综合考虑新能源利用效率与电力系统整体效益、安全稳定水平之间的关系，促成二者有机统一。”

## 路径不同

截至2021年初，已有127个国家承诺在21世纪中叶实现碳中和，但由于各国实际能源情况、发展阶段等方面存在较大差异，其实现路径将不尽相同。

一方面，各国一次能源结构不同导致其碳排放量不

同。因此，我们必须正视客观能源结构差异所带来的现实影响。另一方面，各国新能源的发展侧重点也有所不同。

中国人民大学环境学院李岩教授在接受本报采访时表示：“发达国家的人均碳排放量虽然在逐渐下降，但是仍有部分发达国家高于发展中国家。”但总体而言，大部分国家以调整能源结构为基础，积极致力于新能源转型，力图通过能源与产业结构调整来实现双碳目标。2020年，多个国家和地区加快布局氢能产业，如欧盟发布《欧盟氢能战略》，德国和法国分别发布和启动《国家氢能战略》。同时，各国也不断加大相关基础设施投入和政策支持力度，不断完善配套基础设施。

## 戮力同心

目前，虽然全球为应对气候危机，通过历次气候大会达成了阶段性减排共识，但在具体措施上，各国仍难以达成一致。比如关于减少碳排放的责任归属，从历史累计数据来看，自工业革命开始，西方国家的碳排放就已经进行，而发展中国家的碳排放起点相对较晚，因而各国就以累计碳排放量还是现行碳排放量分担责任展开博弈。

双碳目标的实现虽然存在很多阻力，但多国正以实际行动致力于低碳目标的实现。

纵观全球碳市场，碳汇交易已经从森林碳汇走向海洋碳汇、湿地碳汇等自然资源碳汇交易，其应用领域在不断延伸；碳现货、碳期货等碳衍生品促进了绿色金融的进一步发展，这有助于提高全球整体的减排能力。

在法律制度方面，英国、瑞典、法国、新西兰等国已将碳中和写入法律，韩国碳排放交易制度与欧盟现行的《碳排放权交易框架指令》等规定详细、可操作性较强。

正如剑桥大学环境、能源和自然资源管理中心研究员、三一学院博士后许通所言：“环境气候议题应回归科学本位，避免政治化对立。”降低碳排放涉及每一个国家、每一个个体的利益，大家命运与共，各国应携手，共享技术、经验等资源，以促进双碳目标的早日实现。



## 环球扫描

## 印度南部持续遭暴雨袭击

据印度媒体报道，近日多地发生洪水和山体滑坡，造成至少10人死亡。

上图：印度南部喀拉拉邦，汽车从积水中驶过。

左图：印度南部喀拉拉邦，一名男子在积水中骑行。

（新华社发）

