

欧洲央行降息之路会走多远

本报记者 严瑜

环球热点

近日，欧洲央行召开货币政策会议，决定将欧元区三大关键利率均下调25个基点。这是欧洲央行自2023年10月停止加息以来首次降息。



欧盟统计局5月31日公布的初步统计数据，欧元区5月通胀率按年率计算为2.6%，高于4月的2.4%。图为近日，一名顾客在比利时布鲁塞尔一家超市购物。新华社记者 赵丁喆摄

近5年来首次下调利率

在6月上旬召开的最新一次货币政策会议上，欧洲央行决定将欧元区主要再融资利率、边际借贷利率和存款机制利率分别下调至4.25%、4.5%和3.75%，该利率水平于6月12日起正式生效。

欧洲央行发表的新闻公报指出，根据对通胀前景、潜在通胀动态和货币政策传导力度的最新评估，在维持利率稳定9个月之后，现在适度放宽货币政策限制是合适的。

针对欧洲央行利率政策的重大调整，欧洲央行行长拉加德表示，降息是出于对欧元区经济前景的信心，降息决策有助于欧元区经济持续复苏。她同时指出，降息后利率仍处于限制性水平，进一步降息的可能性大，但仍不确定。通胀回归目标的道路仍然坎坷，央行理事还需要更多时间和数据来确认。

自2022年7月以来，为遏制通胀，欧洲央行连续10次加息，累计加息450个基点。自2023年10月加息按下“暂停键”至今，欧洲央行已经连续9个月维持利率不变。此次，存款机制利率从创纪录的4.0%下调至3.75%，是欧洲央行最近5年来的首次利率下调。

在4月召开的货币政策会议上，欧洲央行已经发出放松货币政策的信号。欧洲央行当时发布公告称，欧洲央行不会承诺其利率走向，“若通胀动态、前景以及货币政策传导强度等因素增强了实现中期通胀目标的信心，则适宜降低当前利率水平”。对此，分析普遍认为，上述表态暗示欧洲央行可能先于美联储在6月降息。

值得注意的是，在欧洲央行决定降息前夕，市场一度因为欧元区通胀率再度上升而产生担忧。

欧盟统计局5月31日发布数据显示，根据初步估计，5月欧元区通胀率

预计为2.6%，高于4月的2.4%。同时，核心通胀率从4月的2.7%上升至2.9%。对此，有分析认为，欧元区通胀率今年首次上升，尤其是核心通胀率上升，对于希望欧洲央行今年大幅降息的投资者来说是一个令人不安的信号。随着5月价格压力再度回升，且欧元区经济在今年第一季度恢复增长，投资者预计欧洲央行将在今年内采取更为谨慎的降息方式。

“稍微放松对经济的刹车”

如今，“靴子”落地。欧洲央行为何在通胀再现走高迹象、美联储尚未降息之际，提前作出政策调整？

“欧洲央行决定降息，主要基于两方面原因：一是欧洲央行认为通胀处于可控的下行通道。欧洲央行近日发表公报指出，自2023年9月欧洲央行理事会会议以来，欧元区通胀率已下降超过2.5个百分点，通胀预期明显改善。欧洲央行预计2024年通胀率为2.5%，2025年为2.2%，2026年为1.9%。欧元区通胀压力有所缓解，为欧洲央行降息提供了空间；二是缓解过高利率给生产、消费带来的压力，促进经济增长。2023年欧洲经济增长接近停滞，一些欧洲国家经济出现衰退。过高利率会对企业生产、居民消费产生较大的抑制作用。”中国现代国际关系研究院副院长兼欧洲研究所所长、研究员张健在接受本报记者采访时分析称。

数据显示，2023年，欧元区经济仅增长0.5%；今年一季度，欧元区经济同比增长0.4%，环比增长0.3%，虽好于预期，但仍然处于低位。

中国社科院金融研究所国际金融与国际经济研究室副研究员杨柳向本报分析称，从欧元区今年一季度的各项经济数据来看，欧元区经济的总体形势要好于去年，但整体依然偏弱。“目前，欧元区的消费依旧乏力，固定资产投资增速出现萎缩，制造业PMI持续低于荣枯线。

欧元区的出口表现虽有改善但仍不理想。此外，在财政上，由于能源价格对通胀的影响基本消退，欧洲国家逐步取消了能源补贴措施，这意味着财政对经济的推动作用逐步减弱。在这样的情况下，欧元区经济今年虽有恢复，但依然动力不足。欧洲央行决定降息，是权衡短期经济形势以及中期通胀目标之后的选择。”汤柳说。

德国储蓄银行协会主席乌尔里希·罗伊特认为，在欧元区对抗通胀取得进展之际，欧洲央行正在利用由此产生的政策空间“稍微放松对经济的刹车”。

还有分析指出，当前地缘政治风险加剧，欧洲对外部能源依赖程度较高，全球贸易环境的不确定性也对欧洲经济产生了负面影响。欧洲央行降息可以在一定程度上缓解外部冲击，增强欧洲经济的韧性。

“当前，美欧经济状况不同，加息并未对美国产生明显的抑制作用，因此美联储没有通过降息来刺激经济增长的显著压力。此外，美欧通胀的原因不完全相同。目前，相比美国，欧洲更加迫切地需要通过降息，减轻企业经营压力，推动经济增长。因此，欧洲央行‘抢跑’美联储，率先降息。”张健说。

降息路径仍存在不确定性

欧洲央行是否由此进入“降息周期”？目前，关于欧洲央行的降息之路会走多远，分析普遍保持谨慎态度。多数观点认为，由于欧元区通胀回归政策目标水平的预期尚不稳定，欧洲央行继续降息的时机和路径仍存在不确定性。

荷兰国际集团宏观研究部负责人卡斯滕·布赫斯基指出，降息决定表明欧洲央行对控制通胀的信心增强，但此次降息决定并不一定预示着新一轮降息周期就此开启。

牛津经济研究院相关分析也认为，

欧洲央行本次降息并不代表一系列宽松措施的开始。因为核心通胀的下行趋势并不明显，欧元区工资增长仍处于高位，通胀预期尚未完全正常化，而且外汇贬值风险迫在眉睫。

“对欧元区经济本身以及与其在经贸、投资等领域联系紧密的国家来说，欧洲央行启动降息总体是一个利好。接下来，欧洲央行是否继续降息，还将取决于多方面因素，主要包括：一是欧元区服务业通胀的走势；二是地缘政治风险是否会给欧洲的能源价格及运输成本带来新的冲击；三是欧元区经济增长形势及其对通胀的影响。”汤柳说。

张健指出，在美联储尚未降息的背景下，欧洲央行如果降息幅度过大，可能产生一些负面效果，例如更多资金流向美国，美元币值升高，欧元贬值过多，进而导致欧元购买力削弱、进口成本上升、商品价格上涨，这可能进一步刺激欧元区通胀率上升。“因此，欧洲央行目前处于观望状态，将观察此次降息产生的效果后再决定下一步的政策走向。”张健说。

值得关注的是，在欧洲央行启动降息之前，加拿大、捷克、匈牙利、瑞典和瑞士等国家央行已经宣布降息。丹麦央行也紧随欧洲央行脚步，于近期宣布将基准利率下调25个基点。一些分析认为，欧洲央行调整利率政策具有一定的风向标作用，可能成为全球货币紧缩政策的拐点。

张健指出，利率长期高位运行，可能对经济产生不利影响，因此各国央行都愿意尽早将利率调整到较为合理的水平。如果各国通胀率保持较低水平或者持续下行，那么全球主要央行可能进入降息通道。

汤柳认为，欧洲央行的降息决定可能会对一些货币政策自主性较弱的欧洲国家产生影响。但总体来说，英美等主要发达经济体央行的货币政策具有较强的自主性，将基于本国价格走势、经济形势以及自身货币政策目标来决定是否降息。

2024年中国新能源汽车在拉美迎来销售旺季，前4个月仅巴西的销量便增长8倍。

综合巴西政府部门和行业协会数据，2024年前4个月，中国对巴西乘用车出口增长372.4%，总额达7.62亿美元，创历史同期新高。中国电动汽车在巴西市场表现更为亮眼——2024年前4个月，中国电动汽车在巴西的销量达4.8万辆，为去年同期的8倍；中国电动汽车占巴西进口电动汽车总量的36.2%。目前，电动汽车已成为中国对巴西出口的第四大主要产品。巴西电动汽车协会报告显示，比亚迪、奇瑞、长城跻身2023年巴西畅销电动汽车品牌。

巴西新能源汽车市场竞争激烈，各国厂商通过技术和成本优势争夺用户，各自品牌的美誉度和市场份额逐渐形成。2023年巴西汽车市场的一大特点，就是中国品牌电动汽车所占份额明显提升。

“好产品”与“好价格”并驾齐驱，是中国新能源汽车在巴西市场供不应求的重要秘诀。巴西—中国企业家委员会专家图利奥·卡罗罗认为，中国新能源汽车崛起的奥秘在于“中国已不仅仅是生产者，还是创造者”，不仅是“中国制造”，还是“中国设计”。中国汽车受到消费者青睐，尤其是中国新能源汽车符合巴西能源转型的需求。巴西发展、工业与贸易部主管外贸的副部长塔蒂亚娜·普拉泽雷斯则指出，众多数据足以说明中国新能源汽车在多个方面更具竞争力。

中国新能源汽车的快速进步，是中国把自身绿色发展战略与世界未来发展趋势结合的产物。这种产业发展的前瞻性战略思维和通过开放竞争获得的“真本事”，得到了巴西各界的广泛认可。汽车制造业咨询公司合伙人卡西奥·帕格利亚里尼说，中国企业“20年前就做出了投资电动汽车的战略决策”，投资对象从电动汽车、混合动力汽车、插电式混合动力汽车、轻混动力汽车到充电系统和高科技电池等，覆盖全产业链。汽车销售咨询资深高管马塞洛·卡瓦尔特认为，经过多年前瞻性布局投资，“如今中国拥有现代化的、实力雄厚的（新能源）汽车工业，其生产标准和效率比世界其他国家更胜一筹”。

巴西汽车产业界认为，中国新能源汽车全产业链的质量和体量令人羡慕，蕴藏巨大的投资合作机遇。长城汽车、比亚迪先后购买了分别位于圣保罗州和巴伊亚州的梅赛德斯—奔驰工厂和福特工厂。巴西主流财经媒体《经济价值报》报道，比亚迪宣布投资约30亿美元（约合5.6亿美元），将前福特工厂改造为从2025年起每年生产达30万辆混合动力和电动汽车的工厂；而长城汽车新购置的工厂年产量预计可达10万辆。

新能源汽车贸易让巴西民众以更低价格和更高质量享受先进的电动汽车，并推动巴西绿色转型，新能源领域投资则推动巴西的产业发展和技术进步并带来大量就业。巴西副总统阿尔克明近日在北京参加中巴商业研讨会时说，“中国是巴西最大贸易伙伴，也是重要的投资者”，在混合动力汽车、电动汽车、可再生能源、航空工业、基础设施等领域，两国战略合作拥有巨大潜力。

根据国际能源署测算，2030年全球新能源汽车需求将达4500万辆，是2022年的4.5倍。特别是在超过130个国家和地区提出碳中和目标的背景下，全球对绿色产能的需求远远大于产出。由此可见，全球范围内的绿色产能不是过剩，而是依然存在不足。

对于美国等一些西方国家的政客和媒体炒作所谓的“产能过剩论”，《巴西真相》网站刊文指出，这只是西方针对中国炮制出来的又一种花样翻新的话语叙事，实际上，中国在新能源领域的不断拓展和进步，对全球南方而言都是难得的发展与合作机遇。

（据新华社电 记者卞卓丹）

中国新能源汽车热销巴西的一线观察

在蕉林深处感受洪都拉斯的历史与机遇

不同于其他机场的高空城市景观，当笔者乘坐的飞机即将降落在洪都拉斯第二大城市圣佩德罗苏拉时，只见机翼掠过香蕉林，远方蕉叶在热带阳光下青翠欲滴。

圣佩德罗苏拉位于洪都拉斯西北部沿海平原，是该国香蕉主产区。前往采访的路上，笔者眼前闪过金吉达公司的厂牌。100多年前，其前身美国联合果品公司在这里从事香蕉生产和贸易，随后逐渐垄断了相关行业，并将洪都拉斯变成了所谓的“香蕉共和国”。

87岁的安德烈斯·阿尔瓦雷斯就住在香蕉林对面。退休前，他在联合果品公司下属特拉铁路公司担任机车操作员。他介绍，当时，政府还给公司一块地种植香蕉，另一块地给当地的农民以种植自己食用的粮食。“但公司最后却攫取了农民的土地，最终当地洪都拉斯人失去所有土地”。

91岁的香蕉园老工人埃斯特万·埃尔维尔也是该公司的一名员工。他回忆道，当时美国公司完全控制了苏拉河谷。除了香蕉，美国人不允许这里种植其他作物。人们只能从周边区域购买口粮。公司也会在自己的小卖部里售卖从美国运来的粮食。结果是，工人这周刚从美国拿到手的薪水，下周就都花在了美国的小卖部里。“我们每天工作8小时，但只有1.6美元。即使加班到凌晨，也不会额外拿到1分钱。”埃尔维尔说。

1954年，阿尔瓦雷斯和埃斯特万等洪都拉斯上万名工人举行大罢工，迫使美国公司最终作出让步。上世纪70年代，洪都拉斯政府先后宣布废除这些美国公司的特许经营权和合同，接管他们控制的铁路和码头，将其占有的土地收归国有。

“以前洪都拉斯有5万多公顷香蕉田，大都属于美国香蕉公司。现在这里仅有两家美国公司，经营着7000多公顷香蕉田。”当地最大香蕉生产商之一纳纳香蕉公司负责人桑德拉·德拉斯拉说。在该公司的香蕉园内，香蕉树粗壮的茎干托起一簇簇绿

叶，其间挂满沉甸甸的果实。据介绍，目前该公司大部分香蕉满足国内市场，少部分出口到欧美。

德拉斯拉表示，以前美国果品公司以不公平的低价收购本地生产商的香蕉，导致许多公司破产。“现在我们已经直接面向市场，不再依赖美国公司”。

德拉斯拉介绍，去年6月，她作为商人代表随洪都拉斯总统去了北京，11月又作为参展商参加上海进博会。“中国市场相当广阔，对洪都拉斯各项产品持开放态度。我们正在积极备货，希望明年能把第一箱香蕉出口到中国”。

2023年3月，洪都拉斯与中国建交。同年6月，洪都拉斯总统卡斯托罗访华，两国元首实现历史性会晤，双方签署17项合作协议。2023年，中洪贸易额达19.1亿美元，同比增长21.1%。据洪方统计，第六届进博会上，洪都拉斯签订的合同涵盖雪茄、咖啡、糖等产品，合同金额达9500万美元。

“美国在洪都拉斯长期推行以香蕉出口为主的产业模式，使我们经济结构单一、对外依赖严重，经济发展至今较为滞后。”洪都拉斯国立自治大学教授艾伦·法哈多说。

在他看来，洪都拉斯不顾美国压力选择与中国建交，不仅体现了洪都拉斯自由行使国家主权的姿态，也是出于对国家经济利益的考量。在提高对华出口、加强基础设施建设、延长产业链条等方面，洪都拉斯对两国合作抱有很大期待。

“洪都拉斯人民广泛欢迎与中国建交，因为这意味着机遇。”洪都拉斯总统顾问、前总统曼努埃尔·塞拉亚说。

塞拉亚表示，虽然洪中建交只有短短一年多，但双方已在众多领域取得积极进展，如两国自贸协定谈判进度令人满意，中国企业已在洪投资布局、两国人文交流日益密切。未来期待更多洪都拉斯产品进入中国市场，相信两国合作将结出更多硕果。

（据新华社电 记者赵凯、蒋彪、席玥）



环球掠影

攀岩

奥地利维也纳“海洋之家”水族馆由二战时期一座防空塔改造而成，其建筑外墙被修建成一处攀岩场所。

图为近日，攀岩爱好者在“海洋之家”水族馆外墙上攀爬。

新华社/法新