

疫情“失守” 巴西经济雪上加霜

在总统博索纳罗对隔离政策的持续反对之下，新冠肺炎疫情的“震中”意料之中地传导到了巴西。单日新增逾1.6万例确诊病例，累计确诊直逼35万例，巴西在疫情面前彻底“沦陷”。博索纳罗要保经济，一切看齐美国总统特朗普，殊不知巴西无论从经济还是实力上都无法承担拒绝隔离带来的后果。而巴西背后，整个拉美国家似乎也已经摇摇欲坠，近几年经济已经被逐渐边缘化，由此引发的社会动荡一度吸引世界的目光，如今疫情突袭，拉美经济重压可想而知。

2月26日，巴西确诊**首例**新冠肺炎病例



23日，在巴西帕拉州马拉若岛的梅尔加苏，一名医护人员为当地原住民测量体温。 新华社/图

截至当地时间5月23日19时

347398例

较前一日新增

16508例

离是为了防止经济下滑、失业增加，巴西也想防止经济下滑，但其医疗资源、经济实力等各方面应对条件则差很多。事实上，拉美国家经济中有相当一部分是非正规经济，即没有社会保障的小摊小贩，隔离意味着没有收入，甚至是没有食物的境况，政府不能不管，但政府要管就需要经济实力，可这几年拉美经济不太好，巴西也是一样，主要靠出口大宗商品，国际市场对大宗商品需求下降，价格下跌，政府财政能力就变弱。所以疫情面前生存也是一大问题，这也是博索纳罗主张避免社会隔离保持经济活力的原因，毕竟如果像很多其他国家那样实行严厉的社会隔离，可能抗疫没有结束，博索纳罗就因为经济恶化下台了。

拉美报警

在疫情防控上，博索纳罗正在冒天下之大不韪。为此，巴西甚至出现了一个月内两任卫生部长去职的情况，而两位部长均反对过早解禁。许是在疫情防控面前，博索纳罗也意识到了情况的危急，当地时间21日，博索纳罗和该国27位州长举行会议，搁置了部分分歧，首次发出了团结合作的信号。

当时，西班牙埃菲通讯社的报道说，这是巴西2月26日报告第一例新冠肺炎确诊病例以来博索纳罗与州长的第二次会面。报道称，与前一次不同的是，这次没有了争吵和喊叫，会议在和对话和协商一致中展开。但埃菲社报道也指出，尽管博索纳罗的语气较为柔和，可他更侧重于经济影响和对就业的影响，而不是更多地关注疫情对人和健康造成的危机。

巴西疫情的警告信号已经十分明显，但更重要的是，巴西目前经历的一切乃至博索

纳罗的所有主张，都更像是一个缩影，折射出的是整个拉美目前的窘境，无论是疫情还是经济。拉美地区23日的新冠疫情数据显示，该地区累计确诊病例数已经突破70万。世界卫生组织卫生紧急项目执行主任迈克尔·瑞安在22日举行的例行记者会上甚至表示，从某种意义上来说，南美洲目前已经成为新的全球新冠疫情“震中”，其中受影响最严重的是巴西。

疫情对全球经济影响显著，对如今的疫情重灾区拉美而言，也是一样。谏园庭称，从2015年开始，拉美经济就处于停滞状态，即使没有疫情冲击，拉美经济在全球经济中也有进一步被边缘化的趋势，主要原因在于全球经济不好，大宗商品价格下跌，而拉美国家又主要依靠出口大宗商品包括石油、农产品等来支撑经济。经济形势不好又导致社会形成动荡，民众对政府执政能力不满意，再加上疫情的冲击，全球经济停摆，可以肯定的是，拉美经济承压态势将更加明显。

过去一年，政治纷争、经济低迷和社会动荡成了拉美地区的关键词，智利一度因为地涨价3毛钱而引发轰动世界的大规模骚乱，彼时，这些矛盾纷纷指向了同一个方向——经济。今年初，联合国拉丁美洲和加勒比经济委员会公布的《2019年拉丁美洲和加勒比经济体初步概览》报告还显示，2014-2020年为拉美地区近40年来经济增长低谷期。2019年拉美20个经济体中有18个经济增速出现放缓，地区平均经济增长率仅为0.1%。

郭存海称，就拉美国家财政而言，其制造业能力不强，主要靠大宗商品，但疫情影响之下，大宗商品需求下降，物流航运停滞带来的运输不畅，导致拉美国家依靠大宗商品出口获取财政的渠道减弱。在对抗疫情方面的努力如果没有经济方面的支撑，就会出现很多困难。

回归巴西，动荡可能再次重演。郭存海称，巴西本身属于联邦制，博索纳罗可以管着联邦政府，但下面的州却是自治的，因此也会使原来的政治纷争变成危机，博索纳罗得不到各州支持，经济政策的实施及抗疫方面无法形成一致意见，这样一来，对经济没有好处，对抗疫也没有好处，特别是未来一段时期，接近亚马逊雨林的土著群体及贫民窟暴发疫情的话，巴西可能会进入经济、社会和政治方面的三重危机。

北京商报记者 杨月涵

巴西失守

巴西确诊病例还在直线飙升。据央视新闻报道，截至当地时间5月23日19时，巴西全国共有新冠肺炎确诊病例347398例，确诊病例比前一日新增16508例。此前一天，巴西卫生部的数据显示，巴西确诊病例新增20803例，创下该国单日新增最高纪录，彼时，巴西累计确诊病例数就已经超过了俄罗斯，跃升至全球第二位，仅次于美国。

更重要的是，现在可能还没到巴西疫情最糟糕的时刻。里约热内卢州立大学研究显示，由于检测能力不足，巴西实际感染人数可能超过270万，仅里约州就有28.8万。此外，脆弱的医疗体系也正面临严峻的考验。巴西新闻网站“G1”报道称，以圣保罗州为首的多个州医疗系统已近崩溃，无可用的重症监护室病床。

据了解，圣保罗州已有13家可以接诊新冠肺炎患者的医院重症监护床位占用率达到100%。圣保罗市市长科瓦斯也曾表示，圣保罗市的重症监护床位占用率为87%，圣保罗市郊的重症监护床位占用率为97.5%。圣保罗州是巴西的工业和金融中心，也是巴西疫情最严重的地区。

为抗击疫情，巴西也踏上了封城的道路。截至当地时间5月3日，巴西18个州和首都巴

西利亚所在的联邦区宣布延长隔离时间，每个地区的延长时数不等。当地时间5月20日起，圣保罗市又提前了2天公共假日，人为制造出了一个5天小长假，彼时，科瓦斯表示，如果效果不佳，则会考虑“封城令”。但巴西媒体报道的数据显示，圣保罗市居家隔离率在49%-52%之间，只是略有增高，没有任何一天达到卫生局建议的至少55%的隔离率。

拒绝隔离

隔离与否一直是巴西疫情的焦点。当地时间5月22日，圣保罗州议员对是否对全州进行“封锁”举行了投票，77名州议员中有72人反对“封锁”，4票赞成，1票弃权。时间再往前推，即巴西18个州和首都巴西利亚所在的联邦区宣布延长隔离时间的那一天，巴西多地再次举行了游行活动，抗议封锁措施。

这与博索纳罗有着莫大的关系。5月9日，著名医学杂志《柳叶刀》的社论就明确指出，巴西应对疫情的最大威胁是“消极抗疫”的总统博索纳罗。而5月3日的抗议活动，支持的恰恰就是博索纳罗。一直以来，博索纳罗都致力于重启经济，反对各州采取的封锁措施，在这个问题上，博索纳罗一度与圣保罗州州长多利亚针锋相对。

理解博索纳罗的逻辑并不难。2018年末，擎着振兴经济的大旗，博索纳罗在巴西

大选中一跃而出，拿下总统之位。彼时，巴西经历了几年的政治动荡，经济持续下滑，仅2011-2016年，巴西经济规模就从历史峰值的2.6万亿美元降至不足1.8万亿美元，萎缩了31%。紧接着，特梅尔过渡政府在经济方面也没有太大的作为，最终总统之位交给博索纳罗，这也意味着，经济将是其政绩的重中之重。

在这一点上，中国社会科学院拉丁美洲研究所副研究员谏园庭还提到了一个非常明显的特征，即特朗普对待疫情是什么态度，博索纳罗就是什么态度，他们的看法很一致，就是对一个国家而言经济更重要。世界卫生组织（WHO）早前曾指出，美国和巴西从开始就没有认真对待WHO有关疫情暴发的警告。

谏园庭进一步解释称，巴西确诊病例的突然增加几乎是一种必然，一方面在最开始的时候，拉美国家确诊为零，巴西本身就有一种置身事外的感觉，但这种零确诊可能更多是因为当时南美洲处于夏季，疫情扩散没那么快。另一方面，尽管巴西各州长提出严格防疫措施，但巴西人相对比较散漫，且有一部分较为贫困的人，即使生病也不会做相关检查，而博索纳罗反对封城，反对严格的防疫措施，必然会有一部分人的抗疫心理，因此从整体上看，巴西疫情发展在意料之内。

中国社会科学院拉丁美洲研究所社会文化研究室主任郭存海也提到，特朗普避免隔

租车巨头赫兹破产 新势力也扛不住了

当百年老店赫兹突然宣布破产重组之后，出行行业的困境更为直观地摆到了外界眼前。旅游业一蹶不振，再加上“居家隔离”的禁令，出行的需求瞬间坍塌，就如航空业陷入停滞一样，数十万辆车的车队成了最大的拖累。即便赫兹手握10亿美元现金，可能也“刚”不过距离平稳仍遥遥无期的疫情。

意外破产

在疫情持续肆虐期间，又有一位新的受害者出现了，即创立于1918年的美国租车巨头赫兹国际控股公司。当地时间5月22日晚间，赫兹在美国特拉华州申请破产。不过，提交破产申请的业务范围并不包括其在澳大利亚、欧洲和新西兰的业务以及该公司的特许经营点。

至于中国区，5月23日，赫兹国际中国客服回应称，目前亚太地区还没有收到调整消息，调整只是针对美国和加拿大。运营赫兹中国业务的神州租车赫兹业务部客服称，未收到相关调整通知。

对于市场而言，赫兹的破产多少还是有点意外。作为一家已经有着逾百年历史的老店，赫兹的租车网络遍布世界148个国家和8100多个租车门店。资料显示，这家总部位于佛罗里达州的公司旗下经营着Hertz、Dollar和Thrifty汽车租赁业务。截至2019年底，赫兹拥有3.8万员工。而在今年1月和2月，该公

司的收入还分别增长了6%和8%。

“由于COVID-19严重影响我们的业务，以及旅行和经济何时反弹的不确定性，我们需要采取进一步措施来渡过潜在的长期复苏”，赫兹官网发布的声明显示：“财务重组将为赫兹提供一条通向更加稳健的财务结构的道路，使得公司在应对长途旅行和全球经济整体复苏的过程中处于最佳位置”。

申请破产保护的消息传出后，赫兹股价后暴跌近40%。该公司上周五收跌7.49%，报2.84美元，市值仅为4.04亿美元。今年以来，赫兹的股价跌幅超过80%。

当然，申请破产保护并不意味着赫兹就会倒闭。根据该公司的声明，目前，赫兹仍拥有10亿美元的现金，用于支持其日常运营。不过，赫兹也强调，根据疫情的持续时间及其对收入的影响，公司可能会在重组过程中寻求获得更多现金的途径，包括新的借款。

债务压顶

“疫情对旅行需求的影响是突然而剧烈

的”，在阐述业务受到的影响时，赫兹这样解释道。今年初，该公司在全球共有56.8万辆汽车，以及1.24万个经营地点，其中约1/3在机场。作为一家依赖机场和旅游的汽车租赁公司，当旅行禁令到来时，赫兹的业务就遭遇了重创。

对于头顶债务的赫兹来说，这无疑是在雪上加霜。CNN指出，截至3月31日，赫兹的账面上有188亿美元的债务，比去年增加了17亿美元。其债务主要由43亿美元的公司债券和贷款，以及144亿美元的特殊融资子公司的汽车抵押债务组成。相较之下，截至同一时间，它的资产负债表上只有10亿美元现金。

而此次申请破产的导火索之一就是，在4月到期的大笔汽车租赁款项被取消后，尽管赫兹一直积极与债权人合作，以暂时减少公司车辆运营租赁下的所需付款，并就短期救济进行谈判，但仍然无法达成长期协议。

汽车行业分析师贾新光表示，租车的市场是出行，卖的就是出行服务，通过提供车来实现，其实短租是比较合算的，但短租不可能衔接得比较好，而长租相对比较稳定。租车行业大量依靠资金和周转。在国外，租赁的车一般只用两三年，之后就将其以二手车的形式卖出去，因为使用到五六年就不好卖了，收回来的钱再补充一些新车。

“对于租车行业而言，车的循环和资金的循环都是关键，要源源不断地供应”，贾新光进一步分析指出，但疫情发生以来，一方面出行没了，断了资金来源；另一方面，即便没

有人租车，车龄还在持续增长，现在都增长了大半年了，这也是一个大问题。

赫兹也曾挣扎过。在声明中，赫兹坦言，已经采取了一些措施，如通过车辆销售和取消车队订单来降低计划的车队水平，让2万多名员工休假或裁员，约占全球员工总数的50%。

与此同时，赫兹还试图通过出售二手车来获得收入。截至3月初，该公司在美国的车队售出了4.1万辆汽车，在欧洲的车队售出1.3万辆汽车。美国克利夫兰北海岸研究公司的分析师兼董事总经理约翰·希利直言：“他们一直做得很好，但是当你们没有了收入，你拥有所有这些车，突然间这些车就变得不值钱了，这是一个非常艰难的行业”。

对于具体的业务受影响的情况以及后续的自救措施，北京商报记者联系了赫兹媒体联络方，不过截至发稿还未收到具体回复。

出行危机

“在这样一个特殊的时刻，活下来就已经是‘胜利’了。”底特律投资公司Piquette Partners的汽车顾问、联合创始人兼负责人Tarun Kajeepeta一语中的。

在整个出行行业，赫兹的遭遇并非个例。在3月27日，出租车公司沃克服务公司向布鲁克林联邦法院申请了破产保护。与赫兹类似，沃克服务公司同样背负着高额的贷款。该公司负责人乔·普罗斯表示，新冠病毒来袭，即使出租车司机和操作人员继续停工，调度员、机

械师和行政管理人员的开支，也打击了出租车公司的收入。

即便没有像赫兹那样的重资产拖累，网约车行业也不得不勒紧腰带过日子。网约车巨头Uber在最近两周之内已经裁员两次，有6700名员工受到影响，约占其员工总数的1/4，Uber将剩下约2万名员工。与Uber类似，Lyft在更早之前的4月，就宣布裁员982人、288人将暂时休假，裁员人数在公司员工总数中所占比例为17%，同时从5月开始降薪。

“现在全球出行市场并不好过，尤其是疫情的冲击，更是不好说。”互联网分析师杨世界坦言，像Uber这些公司基本都是内外交困，一方面资本环境不太好，另一方面自我造血能力不足，只能通过节衣缩食的方式来降低成本了。

产业链总是牵一发而动全身。租车公司的节衣缩食，对于全球的汽车制造商而言，亦是另一重的打击。赫兹已经表态，将在今年余下的时间里不购买任何新车，并且开始出售二手车。与此同时，赫兹的竞争对手Avis虽然没到破产的境地，但也在亏损。Avis在3月时也已经宣布，将今年剩余时间的新车购买计划削减80%。

而根据考克斯汽车的数据，美国租车行业在去年购买了170万辆汽车，相当于美国新车购买量的10%。而IHS Markit的研究报告显示，预计今年美国轻型车销量将下降26.6%至1250万辆，跌至2010年以来新低。

北京商报记者 陶凡 汤艺甜