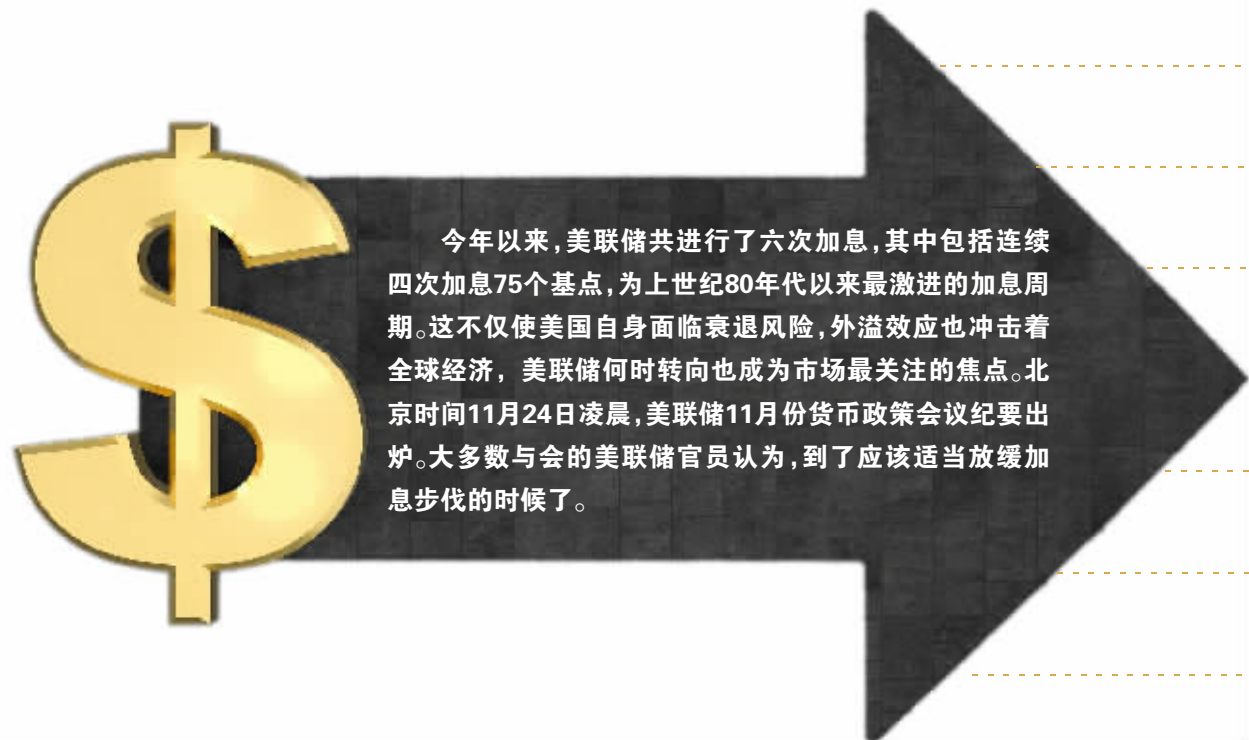


美联储“鸽”声渐响



暗示放缓加息步伐

美联储于11月2日结束当月货币政策会议,决定将联邦基金利率目标区间上调75个基点到3.75%至4%之间,并就未来是否调整加息节奏进行了讨论。23日发布的会议纪要显示,绝大多数与会官员认为,“尽快放缓加息速度将是合适的”。这意味着,美联储有可能在12月货币政策会议上将加息幅度下调至50个基点。

一些官员表示,美联储今年的加息可能超过了将通胀降至2%目标所需的水平,这种风险正在上升。还警告称,若继续以75个基点的幅度加息,将增加金融体系不稳定或混乱的风险。

与会者提到了一些可能影响未来加息步伐的考虑因素。这些考虑因素包括迄今为止货币政策的累积收紧程度、货币政策行动与

经济活动和通货膨胀行为之间的滞后性,以及经济和金融发展状况。会议纪要指出,小幅加息将使政策制定者能更好地评估连续加息的影响。

这份充斥着“鸽派”信号的会议纪要公布后,美股三大指数尾盘集体拉升。截至收盘,道指涨95.96点,涨幅为0.28%,报34194.06点;纳指涨110.91点,涨幅为0.99%,报11285.32点;标普500指数涨23.68点,涨幅为0.59%,报4027.26点。

值得一提的是,不久前在巴厘岛举办的G20峰会上也提出,各国应适当调整货币政策收紧的节奏,确保通胀预期稳定,降低跨境溢出效应。

接下来,美联储将于12月13日-14日举行今年最后一次货币政策会议。受美国通胀形势缓解影响,目前市场普遍预计届时美联储将下调加息幅度至50个基点。芝加哥商品交易所一项跟踪数据显示,截至美国东部时

间23日,市场认为美联储12月加息50个基点的可能性为75.8%。

不过,也有少数官员认为,美联储在遏制通胀方面没有取得足够进展,没有实质性证据表明需放缓加息步伐。等到利率更明确地处于限制性区间,放缓加息步伐可能会更好。

关注最终利率

事实上,关于美联储放缓加息步伐早有预兆。此前,美国10月通胀数据已超预期回落,并呈现连续几个月的下降趋势,当时便有多名美联储官员表态支持放缓加息。在11月议息会议结束后,美联储主席鲍威尔也曾表示,美联储最早可能在12月的议息会议上放缓紧缩步伐。

不过,放缓加息步伐并不意味着加息结束,利率的最终目标水平比加息幅度更加重要。目前,市场仍然预计美联储加息的“终端

利率”在5%以上,而当前联邦基金利率目标范围仅为3.75%-4%。这意味着,如果12月的议息会议加息50个基点,2023年美联储仍需要通过两到三次议息会议才能将联邦基金利率目标范围推升至5%以上。

根据会议纪要,与会官员大致同意美联储有必要继续加息以遏制通胀,并认为在高通胀和强劲就业市场的经济大环境下,2023年联邦基金利率将升至“略高于此前预期”的水平。

会议纪要中还显示了美联储内部人员对经济的最新预测。纪要显示,由于通胀居高不下,联储工作人员继续认为通胀预期存在上行风险。在实际经济活动方面,私人部门的实际国内支出增长乏力、全球前景恶化以及金融环境收紧,这些都被视为实际活动预期的显著下行风险。此外,通胀的持续下降可能性也许需要联储比预期更大力度收紧的融资环境条件,这被视为另一种下行风险。

因此,联储工作人员继续认定,实际经济活动的基线预期有偏向下行的风险,并认为,美国在明年某个时候陷入衰退的可能性几乎与预期的可能性一样高。市场分析认为,美联储暗示明年美国经济陷入衰退的可能性接近50%。

中国银行研究院高级研究员王有鑫对北京商报记者表示,从当前美国经济和利率走势来看,12月加息幅度将下降,但加息周期可能会延长,联邦基金利率峰值可能高于之前预期。从美国三季度GDP数据看,在利率上行压力下,美国个人消费和企业投资明显承压,而随着利率进一步走高,经济下行压力将进一步凸显。

Phillip Nova市场分析师萨赫德瓦指出,尽管市场认为美联储下一次加息的幅度相对较小,但投资者必须明白,在12月适度加息50个基点并不意味着紧缩周期的结束。他说,通货膨胀率仍远高于美联储的2%的目

标,这造成金融市场持续笼罩在不确定性和波动当中。在加息周期,借贷成本可能增加,经济也可能因为央行大力收紧货币政策而放缓。

通胀压力难言消除

美联储官员还就美国通胀前景展开了讨论。一些官员认为,随着供应链瓶颈逐步缓解,加之去年飙升的商品价格逐步下降,美国通胀水平将回落。但也有官员对通胀前景感到不安。

过去几个月,美国通胀率居高不下,维持在7%-9%之间。在刚刚过去的2022年美国中期选举中,选民最关心的问题中排第一位的就是通胀。通胀压力下,美国不少家庭开支紧张,要比以往更加精打细算。

24日,美国迎来传统节日感恩节。但美国不少家庭今年还要为感恩节食物皱皱眉头——由于通胀、供应链问题等原因,感恩节晚餐成本明显增加。

以美国感恩节餐桌上几乎必不可少的火鸡为例。美国农会联合会上周发布的一项调查结果显示,今年买一只16磅(约合7.26公斤)重的火鸡价格比去年高了21%,冷冻馅饼皮、淡奶油、豆子等其他一些制作感恩节传统食物的原材料与去年相比也都更贵了。

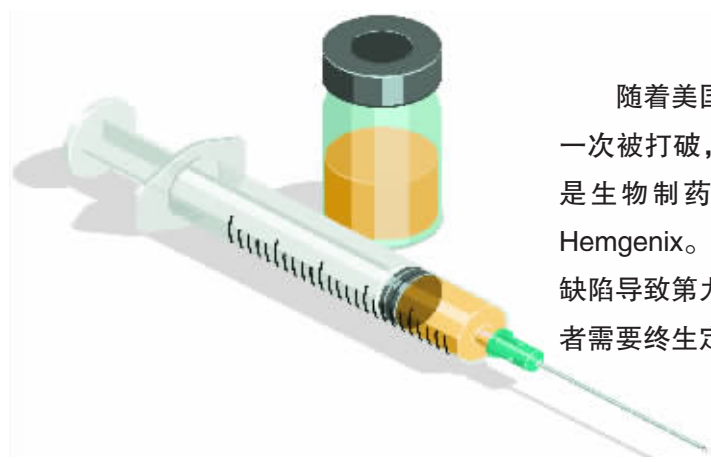
美国农会联合会首席经济学家罗杰·克赖恩分析,普遍通胀削弱美国消费者购买力也是今年感恩节晚餐成本增加的重要因素之一。

IPG首席经济学家柏文喜认为,连续4次加息75基点后,美联储下次加息步伐有可能会放缓,这主要看美国就业情况和通胀的变化,而不仅仅看经济增长与资本市场。美联储加息终点,应该在通胀压力明显缓和与就业率明显下滑的拐点处。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦 Focus

一针350万美元!全球最贵药上新



随着美国FDA周二签发一纸批文,全球最贵药物的纪录又一次被打破,最新的价码已经达到350万美元。据了解,获批的是生物制药企业CSL Behring旗下的B型血友病基因疗法Hemgenix。作为一种遗传性疾病,B型血友病的患者由于基因缺陷导致第九凝血因子缺失或不足。按照现有的常规疗法,患者需要终生定期注射血浆或者凝血因子蛋白制剂。

一般来说,普通人轻微划伤后血液很快就会凝固,而对血友病患者而言,一个小小的伤口损伤都会造成很大的伤害。目前,美国和欧洲大约有1600万B型血友病患者,A型血友病更为常见,约为前者的5倍。

由于血友病的本质就是基因受损,Hemgenix的基因疗法就是对症下药,其治疗原理是将一种能够产生缺失凝血因子的基因输送到肝脏中细胞,使患者自身能够产生第九凝血因子。

根据临床实验数据,受试者在接受治疗18个月后仍能稳定表达第九凝血因子,使得年平均出血率下降54%。更为重要的是,接受一次注射后,94%的受试者得以免除耗时耗钱的终生凝血因子注射。

此外,该药物最常见的副作用是肝酶升高、头痛、流感样症状和一些轻微的输液相关反应。美国FDA生物制剂研究中心主任Peter Marks介绍称,虽然已经有治疗血友病的药物,但防止和治疗出血的方法可能会侵蚀患者的生存质量。他补充说:“批准新药

的决定为血友病B患者提供了更多选择,这也是该病患者在创新方面迈出的重要一步。”

值得一提的是,CSL Behring是在2020年从美股上市公司uniOure手中买下Hemgenix的商业化权利,药物依然将由uniOure在马萨诸塞州的列克星敦生产。

定价一直是新药物绕不开的话题。算上Hemgenix,过去仅仅三个多月的时间里,“全球最贵药物”的头衔已经在这个领域内转手三次。

在今年以前,诺华旗下的基因疗法Zolgensma以2125万美元的售价占据全球最贵药物头衔接近两年,这款药物的适应症为脊髓性肌萎缩症。今年8月和9月,美国蓝鸟生物旗下两款基因疗法获得FDA批准,分别是治疗β-地中海贫血的Zynteglo(280万美元)和治疗早期脑性肾上腺脑白质营养不良的Skysona(300万美元)。

很明显,这些定价昂贵的新药并不急着跑量。生物科技行业投资人、Loncar投资CEO Brad Loncar解读称,虽然定价要比预期高一些,但

Hemgenix仍有可能取得成功。一方面是因为现有的血友病疗法同样很贵,另一方面,血友病患者长期处于担忧出血的状态。

作为参考,诺华三季报显示,今年前9个月Zolgensma实现销售收入10.61亿美元,按照200万美元/剂的售价推算,大致等同于只有500名患者使用了这款药物。叠加一些国家已经将这款药物纳入医保,实际上完全自费使用这些新型疗法的患者更是屈指可数。

有统计发现,从2011年到2020年,罕见病药物的平均成功率只有17%。也就是说,从1期临床试验到美国FDA批准上市,能突破重围的罕见病药并不多。所以,一款罕见病药的研发不但要在时间、人员和资金上大量投入,还要随时面临失败的风险。

另一方面,虽然罕见病患者占总人口的比例很小,但种类却不一。对于不同的罕见病,可能要研发出不同的罕见病药,然而消费群体非常少。对于药企来说,为了保证效益,只能提高药价。北京商报综合报道

· 图片新闻 ·

韩国卡车司机罢工冲击全球供应链



11月24日,韩国义王市,卡车司机和韩国劳动组合总联盟的成员在内陆集装箱仓库举行抗议。视觉中国/图

韩国货运卡车司机工会当地时间周四零时开始了6个月来的第二次大规模罢工,这次罢工预计会扰乱当地汽车、石化等多个行业的运输中断、供应短缺。此次罢工的主要组织者——韩国货运卡车司机团结会(CTSU)有25万成员,几乎所有成员都将参加罢工(约占全国卡车司机的6%),还有数量不详的非工会成员加入。

周四上午,该工会在全国各地举行了16场集会,包括在现代汽车制造厂所在的蔚山港口。据一位目击者透露,在京畿道义王市,罢工的货车司机吃着泡面、喝着烧酒,集会现场聚集了大约1000名货车司机。有货车司机高呼,“我们停下,世界就会停下!”“让我们停止开车去改变世界!”CTSU警告说,罢工可能会导致主要炼油厂的石油供应、主要港口和工业工厂的运输中断。该工会主席Lee Bong-ju周四表示,“除了停止在韩国所有物流外,我们别无选择”。

据了解,该事件起因于工会与政府之间关于一项名为“安全运费(Safe Freight Rate)”制度的拉扯。这一制度于2020年1月推出,旨在保障货车

司机的最低收入和工作条件,限期三年,即到今年年底,这一制度即将到期。

随着今年燃料成本飙升,货车司机呼吁政府将“安全运费制”永久化,他们还呼吁政府将该制度的适用范围从水泥和集装箱运输业扩大至其他行业的运输司机。本周早些时候,韩国政府做出让步,表示将把“安全运费制”延长三年,但拒绝了工会的其他要求,即把福利政策覆盖到燃料、钢铁等行业的司机。但CTSU拒绝这个妥协协定,决定再度发动罢工。

韩国交通运输部部长元喜龙(Won Hee-ryong)日前表示,安全运费制度并没有被证明能提高卡车司机的安全,而只会增加司机的收入,这也是政府拒绝扩大该计划范围的原因。他还称,“货车司机的收入水平不低,延长‘安全运费’制度只会平白增加物流费用”。

今年6月,货车司机举行了为期8天的罢工,导致整个韩国的货运业延误,造成了超12亿美元的产量损失以及无法交货带来的损失。

北京商报综合报道