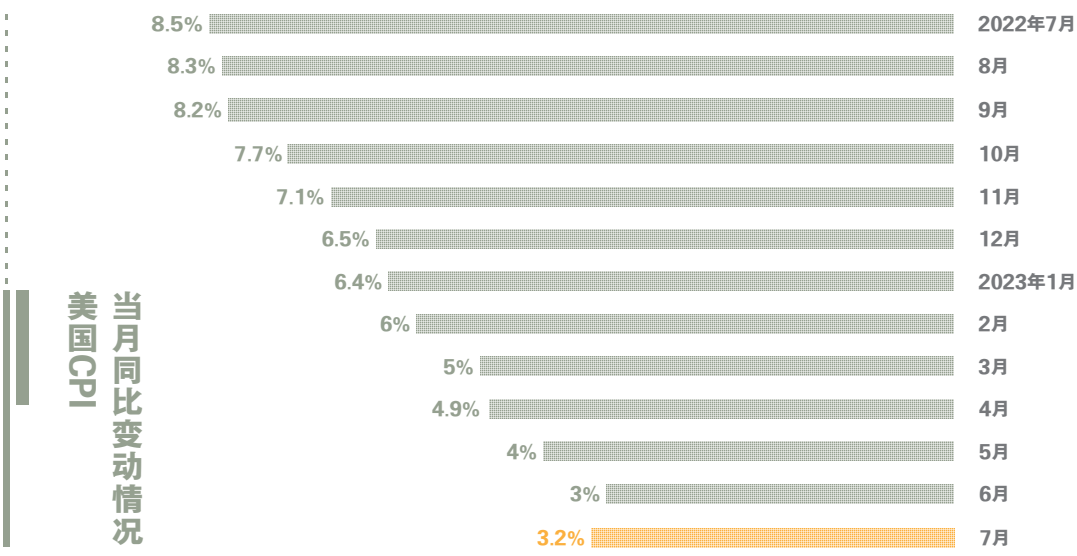


美国通胀抬头 加息悬念再生

自去年年中触及近40年高位后,美国通胀在美联储激进加息下开始逐渐放缓。但最新数据显示,美国7月CPI同比上升3.2%,结束连续12个月回落。作为美联储未来政策决定的关键因素,通胀路径对本轮紧缩周期何时结束将有重大影响。很显然,这个数字对于美联储来说,尚未完成任务。而下阶段通胀降温缓慢和经济扩张减速将造成另一大挑战——滞胀,进而对金融市场产生新的冲击。



美国CPI当月同比变动情况

结束12连降

一路走低的美国通胀,在7月又出现了增长的趋势。8月10日晚,美国劳工部公布数据显示,美国7月CPI同比上升3.2%,前值为3%,结束连续12个月回落。此外,核心CPI同比增长4.7%,增速仅回落0.1个百分点。

其中,能源价格成为通胀的主要推手。汽油价格上涨0.2%,电力价格下跌,与此同时,天然气指数在连续5个月下降后环比上涨2%。美国汽车协会(AAA)的数据显示,目前每加仑汽油的平均价格达到3.89美元,是2022年10月以来的最高水平。油价不断上涨,主要是受到沙特阿拉伯和俄罗斯等主要产油国减产的影响。

由于CPI涨幅低于预期,当地时间10日美股三大指数集体高开,道指涨0.52%,纳指涨0.7%,标普500指数涨0.55%。

安联集团首席经济顾问穆罕默德·埃里安在社交媒体上发文说,人们担心出现美国

“通胀微笑”,也就是说,目前通胀下降,但通胀将在今年第四季度反弹。他补充说,加剧担忧的因素包括核心通胀率仍然很高。穆迪分析公司首席经济学家马克·赞迪表示,油价持续飙升,削弱了他对美国通胀的乐观情绪。

独立国际策略研究员陈佳对北京商报记者表示,总体而言,美国通胀压力已较2022年的水平大幅缓解。但历史表明,通胀是顽固的,一旦它变得高企和根深蒂固,其持续时间可能会比预期的更长。

另一方面,尽管通胀正在缓慢降温,但是美国人仍受到物价高企的困扰。根据CPI报告,食品价格在过去4个月中有3个月出现下跌,但在连续两年上涨之后,这几乎不足以造成影响。自2020年2月疫情开始以来,家庭食品成本上涨了23%以上。

美国劳工部发布的另一份价格数据显示,现在碎牛肉和薯片等基本食品的平均价格都比疫情前高了几美元。汽油价格再次上涨,电力和其他各种日常必需品的成本仍然居高不下。“人们一到杂货店就抱怨所有东西

都太贵了,我就是其中之一,”BMO Capital Markets高级经济学家Jennifer Lee表示,“你愿意付钱只是因为你必须吃饭。”

此外,通胀也是美国总统拜登任期内的一大悬而未决的难题。民意调查机构盖洛普的数据显示,自物价压力加大以来,过去两年拜登的支持率一直低于50%。尽管他的经济政策可能有助于美国避免经济衰退,但预算赤字正在膨胀。“美国选民仍然被通胀吓坏了。拜登经济学根本没有什么用”,AGF投资公司首席美国政策策略师瓦利埃(Greg Valliere)表示。

推后美联储转向

由于2022年的6月恰好是美国这轮通胀的峰值,高基数效应也令上个月的CPI年率直接从4%降到了3%。但6月过后,高基数对于CPI的影响将不再那么明显。如果后续的通胀数据持续僵持在目前的位置附近,将不断推后美联储政策转向的节点。

7月,美联储宣布加息25个基点。这是美联

储6月暂停加息一次后再次重启加息,也是自去年3月以来第11次加息。在此次加息之后,美国联邦基金利率目标区间已升至5.25%-5.5%。

两周后,美联储就将迎来杰克逊霍尔年会,市场也在热切期盼,美联储官员们对于眼下这种离2%通胀目标“看得见、摸不着”的状态给出更细致的路径指引。

CME“美联储观察”显示,美联储9月维持利率在5.25%-5.5%不变的概率为90.5%,加息25个基点至5.5%-5.75%区间的概率为9.5%;到11月维持利率不变的概率为74.7%,累计加息25个基点的概率为23.7%,累计加息50个基点的概率为1.7%。

上海交通大学上海高级金融学院教授胡捷表示,9月美联储加息概率小,低于25%。其中,美国9月13日公布的8月份消费者价格指数(CPI)和核心CPI数据最值得关注,如果保持良好的下降趋势,9月19日的FOMC会议大概率不会加息。就业数据也值得关注,当前就业市场每月新增岗位数量有所减少,工资水平仍在上升通道,但同比增速在减缓。若不出

意外,热度逐渐降低的就业形势应该不会明显影响美联储下次会议的决策。

软着陆的希望

尽管美联储采取了积极的紧缩政策,近几个月来,经济的主要组成部分表现好于预期。数据显示,在稳定的消费者支出和商业投资反弹的推动下,第二季度美国经济以2.4%的年增长率扩张,外界重燃对经济软着陆的信心。

此前7月底,美联储主席鲍威尔表示,仍然对经济能够实现软着陆抱有希望。8月,费城联储主席哈克预计,美国经济活动将会温和放缓,同时出现缓慢但确定的通胀下降。“我确实看到我们正走在所希望的软着陆道路上,而这在过去被证明是难以实现的。”

然而,这有可能是潜在的临界点。美联储褐皮书表示,随着货币政策效应进一步释放,对未来几个月经济活动的预期是将继续放缓。如果通胀无法迅速回落,滞胀可能成为美国经济面临的潜在问题。7月非农数据可能是信号,美国仅新增18.7万个就业岗位,为2020年12月以来最小增幅,且前月数据也被明显下修。

胡捷认为,美国经济软着陆的可能性很大。一个重要的原因是疫情冲击期间美国政府大量补贴,保护了经济实体的生存,使得其疫情后的恢复没有受到持久性的障碍。“由此我预计今年美国GDP增长约1%,年底失业率升至4%附近。美联储加息的负面效应尚未完全释放,原因在于居民和企业还有提息前的存款和融资支撑。但随后的再融资会体现出高昂的资金成本,导致经济放缓,失业率上升。”

陈佳则表示,当前的美国经济可谓冷热不均,短期矛盾稍减,长期矛盾骤增。“国内通胀预期日益固化,美联储在是否坚持加息以及加息力度问题上分歧严峻,这种分歧对美国经济的影响是长期的,而加息的紧缩溢出效应对盟友和发展中国家的影响则是短期而直接的。”

另一方面,陈佳表示,美国金融业尤其是银行业爆雷还在继续,美国虚拟经济局部过热导致加息阴云挥之不去,实体经济硬着陆概率加大导致衰退风险高位徘徊的结构性矛盾,近期反而因债务评级问题而激化。

北京商报记者 方彬楠 赵天舒

聚焦

Focus

巴拿马运河水位告急 冲击国际贸易

巴拿马运河正遭受自1950年有记录以来前所未有的干旱枯水,导致运河通行能力大幅下降。据外媒当地时间周三报道,在全球航运大动脉——巴拿马运河上等待通行的船只已经达到154艘,通航等待时间达到21天,拥堵情况还在继续恶化。

巴拿马运河是美国贸易商发往墨西哥湾和东海岸港口的重要贸易通道。而美国是巴拿马运河最大的使用国,商品出口和进口集装箱的总量约占巴拿马运河交通量的73%。美国每年有大约40%的集装箱通过运河,货物价值高达2700亿美元。

巴拿马运河依赖雨水通过一系列类似“水上电梯”的船闸抬升船只,从而让船只通行。然而,由于降雨量偏低导致水资源短缺,运河的运营商不得不限制通过运河的船只数量。

作为应对,巴拿马运河管理局(PCA)于7月下旬采取了节水措施,暂时降低了8月8日至8月21日期间巴拿马型船的订舱位,预订时段从每日23个减少至14个,造成了此次的堵船事故。巴拿马型船是可以穿越该运河的最大船型,可运载4500个20英尺当量单位(TEU)。

7月份,PCA额外实施了更严格的较低水位限制,要求船舶减轻40%的载重量,这对于那些正在通行的船舶产生了影响。相关数据显示,在8月的第一周,每艘船在巴拿马运河的平均延误时间已

经高达15至19天。

船舶跟踪平台Marine Traffic北美地区负责人Adil Ashiq船长表示:那些尚未卸载的集装箱可能需要另一艘船只来完成剩余的航程,情况在好转之前可能会变得更加严峻。

每当一艘船只穿越巴拿马运河时,一个运河闸室将会损失5000万加仑的水。而由于干旱,为运河供水的加通湖水位已降至四年来的最低点。

物流公司OL USA的首席执行官Alan Baer告诉美国消费者新闻与商业频道(CNBC),货主可能不得不开始考虑其他航线。Baer表示:由于通过巴拿马运河抵达美国东海岸的困难不断增加,进口商可能会考虑苏伊士运河。

巴拿马运河管理局局长巴斯克斯日前表示,由于持续遭遇严重干旱,管理局正考虑延长此前实施的船舶限行措施,这可能导致运河收入大幅下降。巴斯克斯接受采访时说,管理局正在考虑将限行措施延续到2024年9月,这可能导致运河收入减少2亿美元。

他说:“我们必须找到其他解决方案,以保持作为国际贸易的重要通道。如果我们不适应新形势,我们就将完蛋。”报道称,全球大约6%的海洋贸易依赖这条长80公里的航道。巴斯克斯表示,2023年的收入预计为49亿美元。

据巴拿马气象部门统计,受厄尔尼诺现象影响,7月该国大部分地区降水

量减少,连续无雨天数增加,预计8月降雨减少仍将持续。气象部门负责人卡尔斯迪亚说,厄尔尼诺现象导致巴拿马太平洋沿岸地区降水量减少、气温升高,致使河流、湖泊和水库水位下降。

世界气象组织7月初表示,厄尔尼诺现象在今年下半年持续的可能性达到90%,预计至少为中等强度。

《华尔街日报》报道称,巴拿马运河运力下降将损害南北半球间的农产品贸易。来自厄瓜多尔的香蕉、巴西的肉类、智利的葡萄酒等,原本都要通过巴拿马运河运往各地。另据CNBC报道,巴拿马运河每年约26%的运输业务涉及液化石油气、液化天然气等大宗商品。

有专家表示,气候变化已引发国际物流受阻的担忧。巴拿马运河管理局采取的措施或将迫使不合要求的船只绕道南美洲的合恩角,或使货轮大幅削减载货量、同等重量的货物被分摊到更多货轮上,这两种选择都会显著提高物流成本,延长物流时间,对国际贸易产生不利影响。

极端天气还可能冲击全球贸易秩序。巴拿马运河航运成本上涨,或将导致能源、农产品、基础原材料等大宗商品价格抬升,进而加剧粮食危机、能源危机、全球通胀等,或将强化发达国家在现有贸易秩序和供应链中的优势地位,扩大南北国家间“剪刀差”,加剧发展中国家的相对劣势。

北京商报综合报道

台风“卡努”来袭 韩国普降暴雨



10日,游客撑伞走在韩国首尔光化门广场。新华社/图

当地时间10日上午9时许,台风“卡努”登陆韩国东南海岸,强度为韩国台风标准中的“强台风”,给上月刚从强降雨中恢复过来的韩国再次带来大风和暴雨天气。目前,台风已给韩东部沿海带来每小时60毫米的降雨量,庆尚道和济州岛区域最大风速达每小时90千米。

据韩国气象局表示,“卡努”将在午夜到达首都圈附近,预计将在韩国停留15个小时左右。

据路透社报道,韩国全境发布海陆台风特别预警,超过330架航班班次被取消,超10000人被撤离至安全区域。受恶劣天气影响,部分列车也被取消或延误。

韩国教育部称,受台风影响,超过1500所

学校调整了课表或暂时闭校,其中877所学校开始远程教学。

此外,今年在韩国举行的世界童军大露营(World Scout Jamboree)的活动参与者暂停了户外活动,约有37000名童子军在8日撤出位于台风路径上的营地,前往安全区域。

据美国《纽约时报》8日报道,“卡努”意为菠萝蜜,是由泰国提供的台风名字,这个名字已经是第四次使用。“卡努”于1日登陆日本冲绳县,造成2人死亡,近100人受伤,上万人断电。此后,行踪不定的“卡努”一直在东亚地区徘徊。如今,受到风暴潮湿空气的影响,日本西部部分地区仍有强降雨。

北京商报综合报道