

美元主导地位在全球加速失守

印度、巴基斯坦、伊朗、俄罗斯等12个国家刚刚举行的一场国际会议吸引了全球多家媒体的关注,这次会议最重要的议程就是“去美元化”,推出一个可替代SWIFT的新的跨境支付系统。今年以来,俄罗斯、巴西以及伊朗等中东国家正在加速同美元“解绑”,引发各界关注。从美联储暴力加息到当下正持续的美债危机,美元的角色都在令全球许多国家越来越警惕。

十二国会议

美国“商业内幕网”26日报道称,在本周于伊朗举行的亚洲清算联盟峰会上,俄罗斯和伊朗等国在讨论如何绕开美元。官员们表示,放弃美元是许多国家面对“美元武器化”的必然反应。

根据伊朗《德黑兰时报》24日报道,峰会期间,伊朗央行行长与俄罗斯、巴基斯坦、白俄罗斯等国的央行负责人密集讨论了在双边贸易中使用本币结算的话题,另据伊朗国家电视台24日报道,亚洲清算联盟成员国还决定计划在一个月内推出可与SWIFT系统相媲美的系统,称其可满足成员国之间清算货币交易的一切需求。

伊朗第一副总统穆赫贝尔在会议期间表示,“去美元化不再是各国的自愿选择,而是各国对‘美元武器化’的必然反应。”他还表示,美元的疲软对美国的全球影响力构成极大挑战。因此,伊朗将加强与其他国家,尤其是亚洲清算联盟成员国的经济联系。

成立于1974年的亚洲清算联盟目前共包含9个成员国:孟加拉国、不丹、印度、伊朗、马尔代夫、缅甸、尼泊尔、巴基斯坦和斯里兰卡。俄罗斯、白俄罗斯和阿富汗也派出代表出席了本次峰会。

沙特“阿拉比亚”电视台报道称,“去美元化”的概念包括减少对美元的依赖,以及推动其他货币在国际贸易中的使用等。这种努力可以通过多国共同促进本国货币进行双边结算来实现,从而降低美元在国际贸易中的地位。

另据俄罗斯媒体透露的消息,今年夏天举行的金砖国家峰会上将讨论“为成员之间的跨境贸易创建一种新型货币”。埃及、沙特、阿联酋等中东国家已经表示希望加入金砖国家。有阿拉伯媒体表示,中东地区的“去美元”道路正越来越宽。

从85%到58%

“去美元化正在以‘惊人’的速度进行。”近日的一篇报道援引数据分析称,如今美元在全球各国政府外汇储备中所占比例大约为58%。这比2001年时的73%有了明显下降,而上世纪70年代末,美元在外汇储备中的占比还高达85%。有舆论认为,在这样的大趋势下,中东国家同美元加速“解绑”对美元地位的冲击显得尤为明显。原因在于,维护美元霸权的重要基石“石油美元”体系被撼动。

“在上世纪70年代初,美国让美元脱离同黄金的直接挂钩后,同沙特等国达成了一个重要的交易——以军事援助换石油美元,即以美元结算石油贸易,同时承诺给中东提供‘安全保障’。”《货币战争》系列丛书编著宋鸿兵25日向记者这样讲述了美元在中东独特地位的由来,“后来,美国要求沙特等国把赚来的石油美元再投向美国国债,这样就形成了一个完整的闭环。”宋鸿兵认为,由于全世界都需要石油,而石油贸易绑定美元后各国外汇储备都以美元为主,这对美国的美元霸权形成起到了关键性的作用。

摩洛哥前经济与财政大臣瓦拉卢在接受记者采访时表示,俄乌冲突升级导致大宗商品价格上涨,通货膨胀和贫困问题加剧,社会矛盾也随之激化。同时,美联储持续的紧缩货币政策对中东多国经济困境的恶化起到了重要推手作用。

“在长期对美元依赖后,沙特等中东国家的思路开始产生根本性改变”。宋鸿兵告诉记者,美国名义上在中东实施“用石油美元换安全”的政策,但实际上在中东发动了好几次战争,地区的安全状况非但没有提高,反而越来越乱。“中东国家长期对发展经济、实现技术升级、完成工业化充满渴求,跟美国合作多年后发现工业没有得到发展,因为美国只是提供军火。”

国际货币即将迎来新的周期?

“历史上,中东地区的能源贸易曾被英

镑、黄金和美元等货币主导。然而,随着时间推移,一些中东国家开始考虑减少对单一货币的依赖。在经历了疫情和眼下俄乌冲突持续进行的情况下更是如此。”瓦拉卢表示,“从历史的纵向来看,美元对中东统治的兴衰,也在一定意义上意味着国际货币即将迎来一个新的周期和轮回。”

埃及《财经周刊》杂志副总编侯赛姆在接受记者采访时认为,首先,全球经济格局的演变和新兴经济体的崛起对国际货币体系产生了影响。随着中国等新兴经济体的崛起,它们的本币在国际贸易和投资中的使用逐渐增加,美元在外汇储备中的相对比例下降。其次,对美元霸权的质疑和全球金融体系的不稳定性也可能促使一些国家多元化其外汇储备。

据伊朗英语电视台25日报道,亚洲清算联盟峰会期间,该组织将寻求接纳新成员,以协助这些国家的去美元化行动。

沙特“阿拉比亚”电视台的报道也提到,尽管去美元化在一些国家和地区引起关注,

但实施起来并不容易,美元在国际贸易和金融体系中的主导地位相当强大。因此,一些国家和地区试图在双边贸易或区域贸易协定中推动多元化支付方式,并逐渐减少对美元的依赖。

在这条道路上,南美比中东的步子似乎迈得更远。为降低拉美地区对美元的依赖,促进地区贸易,巴西、阿根廷等国已经在讨论打造共同货币“苏尔”。但这一过程的复杂性也让南美国家体会到,取代美元作为国际支付体系主导货币并不是一件简单的事。

今年以来,面对强势美元,阿根廷比索等南美货币面临较大贬值压力,进一步增大南美国家所面临的输入性通胀压力和资本外流风险,也降低了政府的偿债能力。

即便南美多国对摆脱美元依赖的愿望十分迫切,但阿根廷《财富》杂志25日的报道分析称,在拥有不同经济结构和政策的国家之间进行货币协调并不是一件简单的事情。在货币联盟体系中,各国央行面临着所谓的经

济政策“三难困境”:不能有固定的汇率、自由的资本流动、独立的货币政策。巴西和阿根廷,乃至拉丁美洲,是否已经准备好开发一种共同货币还很难说。

美国《大西洋月刊》杂志分析称,“苏尔”距离真正发挥作用还有很长的路要走,根据欧盟的经验,建立共同货币体系要求区域内各国拥有稳定的政治制度,共享相同的宏观经济政策观念。巴西总统卢拉此前也强调,“苏尔”的目的不是取代拉美国家货币,而是作为贸易和资金流补充。

侯赛姆认为,尽管美元在全球外汇储备中的比例不断下降,但仍然是全球最主要的储备货币之一,在国际贸易和金融交易中仍具有重要地位。从这个角度说,“去美元化”不可能一蹴而就,依然任重而道远。宋鸿兵也对记者分析称,美元本身存在的一系列问题在促使大家推动“去美元化”,但取代美元还需要经历一个比较漫长的进程。

本报综合消息

波兰最大港口“每天都能看到中国货”



据今日俄罗斯电视台24日报道,应诺卫普、汉堡等欧盟主要港口因欧盟实施对俄罗斯制裁政策而遭受损失。德国汉堡港的最新数据显示,2023年第一季度货物周转量同

比下降10.2%,集装箱吞吐量下降15.9%。但与此同时,在格但斯克等“向东看”的欧洲东部港口码头上,来自中国的货物正在将经济活力源源不断地输入。

国集装箱货运直航的港口,也是距离捷克和斯洛伐克等内陆中欧国最近的港口。记者从格但斯克港务局了解到,格但斯克港2006年与宁波港签署姐妹港协议,是最早一批与国内港口开展合作的境外港口。格但斯克港还与广州港、北部湾港同为姐妹港,与青岛港、厦门港、天津港签署两港合作备忘录,是欧洲与中国交流合作最密切的港口之一。格但斯克港务局还于2018年在上海成立中国代表处,作为窗口推广把格但斯克港及腹地的港航物流资源推广到国内,同时也帮助中国企业寻找波兰当地的配套设施及服务。

目前,格但斯克港正兴建第三个深水集装箱码头。这将巩固其作为波罗的海顶级海运枢纽的地位。有德国媒体分析称,如果德国联邦政府对中远集团收购汉堡港码头态度持续摇摆,中远很可能被临近的格但斯克港“拉走”。到时候,中国货轮将从德国转向波兰。

格但斯克港的繁荣景象是中东欧港口同中国日益往来密切的一个缩影。在中国和中东欧国家在基础设施互联互通的助力下,双方之间的物流更加高效。以宁波舟山港为例,它已与希腊比雷埃夫斯港、罗马尼亚康斯坦察港、斯洛文尼亚科佩尔港、克罗地亚里耶卡港等5个中东欧国家港口建立合作机制。累计开通集装箱航线14条。2022年,舟山港与中东欧五国港口共完成76.9万个20英尺当量集装箱运输,同比增长16.5%。

加速物流合作

“中国和中东欧国家在物流方面一直有合作,这也是中东欧国家发挥地理优势地位的一个主要体现。”中国社科院欧洲研究所中东欧研究室主任刘作奎告诉记者,除了南欧希腊的比雷埃夫斯,我们还在东欧有很多有合作的港口,同时在中国-中东欧国家合作机制下一直有内河航运合作项目。

刘作奎认为,中国同中东欧国家航运方面合作潜力仍然比较大,“海运的辐射和带动效应比铁路更加明显。随着中国外贸进一步从疫情中恢复,以及中国经济的整体复苏,同中东欧的海上运输航运的合作一定会迎来新的发展机会。”

匈牙利布达佩斯经济学者福尔考什认为,许多中东欧国家的经济发展受到对华贸易的推动。在同中企开展港口物流合作

方面,希腊的经验值得参考。中企与比雷埃夫斯港13年多的合作让比雷埃夫斯港从一个地区港一跃成为欧洲大港。中国的客户群非常庞大。

有学者对记者表示,对中国来说,港口和物流合作也有助于中企进一步推开中东欧投资合作的大门。西欧国家的高能源、人工成本等原因,已经让中东欧取代西欧成为欧盟投资和贸易的新目的地。维也纳国际经济研究所的最新预测显示,2023年中东南欧的欧盟成员国经济平均增长率为1.2%,是欧元区(0.5%)的两倍以上。

现在,越来越多中国企业积极参与到物流合作中。电子商务巨头全球速卖通目前是波兰第二大电子商务零售商。据当地媒体报道,全球速卖通不断扩大其波兰市场,正在谋划在当地建立物流中心。2022年,中国跨境电商平台Shein也被曝将很快从波兰发货。在当地的一些新设施将作为其在中欧和东欧的分销中心,该公司还计划到2023年中期招募1000多个运营商。

近日,中国快递菜鸟与德国邮政敦豪集团(DHL)宣布,由DHL收购菜鸟波兰子公司的部分股权。双方计划首期共同投资6000万欧元,持续建设当地配送网络,进一步扩大智能自提网络覆盖,在波兰建设自提网络。菜鸟此前启用了位于波兰华沙的分拨中心,并初步形成了东北欧整体物流基建,分拨中心可互相协同,实现分拣、集包和中转等,最终通过末端宅配和自提网点送达消费者,进一步优化物流时效。

刘作奎对记者分析称,虽然铁路的运输能力没法跟海运相比,但是目前中欧班列起到的作用也十分重要。随着中国-中东欧航运需求的逐渐打开,有望同中欧班列一起帮助中国-中东欧物流合作释放更大的潜力。

数据显示,今年1月—4月,中欧班列运行稳健增长。中国国家铁路集团有限公司最新公布的数据显示,2023年前四个月中欧货运列车班次同比增长17%至5611趟。在此期间,通过货运列车运输约60.9万件20英尺标准箱(TEU)货物,比一年前增长32%。截至4月底,中欧班列国内始发城市达到109个,通达欧洲25个国家的211个城市。

本报综合消息