

# 美国经济增长出现放缓迹象

## 带动降息预期升温

4日凌晨,美联储成为全球市场关注的焦点。

7月4日凌晨,美联储公布了2024年6月的货币政策会议纪要,其中显示,美联储官员们对于高利率应该持续多长时间存在分歧。虽然部分官员强调保持耐心的必要性,但有部分官员警告称,就业市场的进一步疲软可能会导致失业率更大幅上升。

关键时刻,美联储的“抗通胀之路”迎来了重大利好消息。美国最新公布的多个数据显示,劳动力市场正在超预期降温,美国经济增长出现放缓的迹象,带动降息预期升温,芝商所美联储观察工具显示,9月降息25基点的可能性从63%提升至66.5%。

受此影响,美股市场集体飙涨。截至收盘,标普500指数、纳指及纳指100指数集体创出收盘新高;中概股强势跑赢美股大盘,纳斯达克中国金龙指数大涨3.3%,升破6000点至两周最高。美债收益率和美元则双双下挫。

### 美联储重磅

4日凌晨2点,美联储公布了最新一次议息会议的纪要,其中,详细揭露了美联储官员们对美国、金融状况以及对货币政策路径的最新研判,为市场预判美联储降息时点提供了重要参考。

纪要显示,在6月的会议上,美联储官员们对于高利率应该持续多长时间存在分歧。美联储官员表示,他们正在等待更多显示通胀降温的证据。虽然部分官员强调保持耐心的必要性,但有部分官员警告称,就业市场的进一步疲软可能会导致失业率更大幅上升。

纪要写道,美联储官员在讨论货币政策前景时强调,除非得到更多信息后有信心通胀能持续降至联储的目标,否则不适合降息。

美联储官员们认为,随着美国劳动力市场紧张状况缓解,以及通胀过去一年下降,实现美联储就业和通胀目标的风险已趋于更平衡,货币政策将能够很好地应对实现就业和通胀双重使命时面临的风险和不确定性。

纪要显示,有部分官员指出,需要耐心等待美联储的限制性政策抑制总需求,并进一步缓和通胀压力。假如通胀持续处于高位或进一步上升,可能需要加息。

纪要写道:“许多参会官员指出,货币政策应随时准备应对意外的经济疲软。”

对于通胀形势变化,纪要写道,参会官员认为,虽然通胀率仍处高位,但近几个月,已朝着2%的联储目标取得了些许进一步的进展。

美联储官员们观察到,长期通胀预期仍保持良好稳定,并认为这种稳定是通胀下行的基础。与会者确认,需要更多有利的数据,增强他们对通胀持续向2%迈进的信心。

纪要公布后,有“新美联储通讯社”之称的记者Nick Timiraos发文称,虽然本次会议纪要并未提供明确的政策路径信号,但纪要中关于通胀和劳动力市场形势变化的讨论几乎没有暗示,美联储害怕经济过热或者货币政策过于宽松。

### 美联储的好消息

上述会议纪要更多反映的是,今年6月美联储官员们对美国通胀、经济的研判,存在一定的滞后性。在此之后,美国公布的一系列数据预示着,美国通胀、就业市场正在降温。

首先是,有“小非农”之称的ADP新增就业连续第三个月下降,为美联储带来了利好消息。

北京时间7月3日晚间,美国



ADP研究机构最新公布的报告显示,美国6月ADP就业人数增长15万人,大幅低于预期16.5万人,较前值15.2万人小幅下滑。这是ADP就业连续第三个月下降,也是四个月来的最低水平。

ADP报告释放了更多劳动力市场逐渐降温的信号。其中,劳动力市场的工资增长也正在放缓。今年6月留职人员的工资同比上涨4.9%,为2021年8月以来的最低增长速度,换工作员工的工资涨幅也有所放缓,同比涨幅降至7.7%。

另外,美国劳工部最新公布的数据显示,美国6月29日当周首次申请失业救济人数23.8万人,超出市场预期的23.5万人,创今年1月以来最高。截至6月22日当周,持续申领失业救济人数增加至186万人,为2021年11月以来的最高水平。

值得注意的是,申请失业救济人数已连续第九周上升,为2018年以来持续时间最长的一次,表明越来越多的美国人难以找到新工作。

美国就业市场降温的另一个信号是,企业裁员人数正在增加。

最新公布的数据显示,6月美国挑战者企业裁员48786人。如果不包括2020年疫情高峰期,这是自2009年以来6月宣布裁员数量最多的一次。

分析人士指出,一系列数据显示,美国就业市场在高利率的影响下开始迅速降温。

本周五,美国劳工部将发布6月就业形势报告,届时将公布官方的非农增幅、失业率等重磅数据。目前市场预计,届时公布的非农就业人口将增加19万人,失业率维持在4%不变。

就业市场降温的同时,美国经济也拉响了警报。

北京时间7月3日晚间,ISM公布的数据显示,美国6月ISM服务业PMI意外大幅不及预期,陷入萎缩,服务业活动的萎缩速度创四年最快。

其中显示,美国6月ISM非制造业PMI为48.8,创2020年5月以来新低,预期52.5,前值53.8,50为

荣枯分水岭;美国5月工厂订单环比下降0.5%,预期为增长0.20%,前值为增长0.70%。

意味着,美国ISM服务业活动正在超预期萎缩。这一数据公布后,美国5年、10年期国债收益率大幅跳水,盘中均跌超10个基点。

### 集体狂欢

一系列数据公布后,市场看到了劳动力市场降温、美国经济增长缓慢的迹象,带动降息预期升温。

投资者对美联储降息前景也愈发乐观,芝商所美联储观察工具显示,9月降息25基点的可能性从63%提升至66.5%,投资者仍预计美联储今年至少会降息一次。

数据公布后,美债收益率和美元双双下挫,黄金走高,科技股强劲上涨带动标普500指数、纳指及纳指100创收盘新高。

由于周四为美国独立日,美股周四全天休市,周三提前3小时休市,北京时间凌晨1:00收盘。截至收盘,标普大盘、纳指和纳指100指数均创收盘新高,标普500指数涨0.51%,纳指涨0.88%,连续三天创收盘历史新高;纳指100指数涨0.87%,道指跌0.06%。

明星科技股多数收涨,特斯拉领涨美股“七姐妹”,收涨6.54%,连续第七个交易日上涨;苹果涨0.58%,微软涨0.32%,谷歌A涨0.31%,Meta涨0.09%,亚马逊跌1.21%;英伟达大涨4.57%,台积电ADR涨3.86%至历史新高。

中概股强势跑赢美股大盘,纳斯达克中国金龙指数大涨3.3%,升破6000点至两周最高。其中,造车新势力大涨,极氪涨9.28%,小鹏汽车涨9.04%,蔚来涨7.51%,理想汽车涨6.53%;斗鱼大涨超42%领跑,虎牙、知乎涨超10%,百度涨3.67%,京东、腾讯控股(ADR)、拼多多、阿里巴巴、网易均涨超2%。

# 中国和秘鲁宣布实质性完成自贸协定升级谈判

中国与秘鲁两国宣布实质性完成自贸协定升级谈判,双方承诺继续为两国企业营造非歧视、透明、公平、开放的营商环境,以进一步保护和促进双向投资。

中国商务部官网消息,中国商务部部长王文涛和秘鲁外贸旅游部部长加尔多28日签署《中华人民共和国商务部和秘鲁共和国外贸旅游部关于实质性完成中国-秘鲁自由贸易协定升级谈判的谅解备忘录》。

双方在谅解备忘录中确认两国实质性完成中秘自贸协定升级谈判,将加快完成法律审核、国内程序等工作,力争尽快签署升级议定书。双方认为,实质性完成升级谈判有助于深入挖掘两国贸易投资潜力,并承诺继续为两国企业营造非歧视、透明、公平、开放的营商环境,以进一步保护和促进双向投资。

双方强调,将继续共同支持多边主义和开放的区域主义,反

对贸易保护主义和单边主义。中方认识到2024年亚太经合组织(APEC)秘鲁年确定的优先合作领域具有积极意义。秘方欢迎中方加入《全面与进步跨太平洋伙伴关系协定》(CPTPP)的意愿,重申CPTPP对能够满足“奥克兰三原则”的经济体加入保持开放。

中秘自贸协定于2009年4月签署,2010年3月生效。2018年底,双方启动中秘自贸协定升级谈判,涵盖原产地规则、海关程

序及贸易便利化、卫生与植物卫生措施、服务贸易、商务人员临时入境、投资、电子商务、竞争政策、知识产权、标准合作、全球供应链、环境与贸易等领域。

据中国外交部官网消息,自1971年中秘建交以来,双边关系长期稳定健康发展。两国高层互访频繁,经贸合作不断扩大。

目前,中国是秘鲁全球第一大贸易伙伴、第一大出口市场和第一大进口来源国,秘鲁是中国

在拉美第四大贸易伙伴。2023年,两国双边贸易额376.91亿美元。

上海《解放日报》报道,5月29日,秘鲁国会全票通过将每年的2月1日设为“秘中友谊日”的决议。6月27日,赴上海出席“秘鲁投资机会”论坛的秘鲁总统博鲁阿尔特表示,“秘鲁珍视与中国的友谊,希望能让友谊产出果实”。

当地时间7月3日,德国汽车工业协会(VDA)发文称,对原产于中国的纯电动乘用车加征反补贴关税不符合欧盟的利益。此举伤害了欧洲消费者和欧洲公司,并阻碍了电动汽车在欧洲的普及,影响碳排放目标的达成,因此不符合欧盟的利益。

今年6月12日,欧盟委员会披露了对从中国进口的纯电动汽车征收的临时关税水平,拟在目前10%的关税基础上,征收17.4%至38.1%不等的临时反补贴税。按照调查程序,欧盟委员会将于7月4日前发布初裁,决定是否对中国进口的电动汽车征收临时反补贴税。

德国汽车工业协会认为,欧洲反补贴关税不仅会影响中国制造商,还会影响欧洲公司及其合资企业,因为从中国进口到欧盟的车辆中很大一部分来自欧洲和美国制造商;此外,反补贴关税将使电动汽车在欧洲市场上更加昂贵,这

德国汽车工业协会:

## 加征反补贴关税不符合欧盟的利益

将限制消费者以更低的成本购买电动汽车。

该协会的数据显示,2023年,德国出口至中国的乘用车价值151亿欧元,而从中国进口的乘用车价值为40亿欧元;德国汽车供应商向中国出口的零部件价值112亿欧元,从中国进口零部件价值28亿欧元。

此外,德国汽车工业协会还提出,中国的反制措施可能会对欧洲经济造成沉重打击。此前曾有消息称,作为反制措施,中国可能会对发动机排量2.5升以上的进口车加征关税。德国汽车工业协会的数据显示,2023年,德国汽车制造商向中国出口了216299辆汽车,其中约三分之一发动机排量是超过2.5升的产品;此外,德国制造商在

欧盟的工厂(斯洛伐克、奥地利、意大利)还向中国出口了约48000辆发动机排量超过2.5升的产品。

有分析指出,欧洲市场相对比较封闭,当地消费者对于本土品牌的“地产车”忠诚度较高,外来品牌短时间内难以撼动本土品牌的地位。以前在欧洲销量表现较好的MG品牌为例,其产品、技术等均来自于上汽集团,但MG是一个英国品牌,于2007年被上汽集团收购。

德国汽车工业协会认为,与太阳能电池板不同,品牌忠诚度在汽车中更加明显;从中长期来看,中国纯电动乘用车并不会过度进入欧盟市场,标准普尔(AutoInsight)对2030年的分析显示,中国制造商在欧洲乘用车市场的份额将在5%~

10%之间稳定下来。

此前,已有多个行业协会以及车企反对欧盟加征关税的举措。

宝马集团董事长齐普策发表评论称:“欧盟委员会对中国电动汽车加征关税是错误的决策。加征关税将会阻碍欧洲车企的发展,同时也会损害欧洲自身利益。贸易保护主义势必引发连锁反应:以关税回应关税,以孤立取代合作。对宝马集团来说,类似增加进口关税这样的保护主义措施,无法帮助企业提升全球竞争力。宝马集团坚定不移地拥护自由贸易。”

梅赛德斯-奔驰方面则向记者表示,梅赛德斯-奔驰始终支持基于世贸组织规则的自由贸易,包括所有市场参与者应享有同等待遇的原则。自由贸易和公平竞争将

给各方带来繁荣、增长和创新;如果任由保护主义趋势抬头,将对各利益相关方造成消极的后果,梅赛德斯-奔驰将密切关注事态发展。

蔚来相关负责人告诉记者,蔚来强烈反对用增收关税这样的方式阻止全球电动汽车的正常贸易,这对于全球的环保、减排和可持续发展而言是阻碍而非促进。

德国海外商会联盟6月17日发布一份报告称,61%的德国企业认为,激烈竞争带来的价格压力是德企在华面临的主要挑战,欧盟加征关税的举措只会适得其反。

中国汽车工业协会则发文称,欧盟委员会在对中国电动车反补贴调查信息披露中,罔顾事实,坚持认为中国电动汽车产业存在高额“补贴”,对欧盟电动汽车产业带来损害,并拟对中国出口的电动汽车征收临时性反补贴税。对此,中国汽车工业协会深感遗憾,并表示坚决不能接受。