编辑 赵天舒 美编 李烝 责校 杨志强 电话:64101946 bbtzbs@163.com

明年起美联储将减少议息频次

当地时间11月12日,美联储公布了修订后的2027年联邦公开市场委员会(FOMC)会议暂定日程,并作出重大调整——明年10月不再投票决定利率,这意味着明年美联储将少调整一次联邦基金利率。为何要进行会议机制调整?美联储主席沃什给出的答案是,要制定正确的政策,就需要在及时、定期且信息密集的节点上,对近期的经济动态进行评估。但同样重要的是,美联储需要留出专门的时间和空间来进行战略层面的审议,去重新思考那些重大问题,着眼于更长的时间跨度。



“范式转变”

根据美联储官网发布的公告,明年的联邦公开市场委员会会议将分别于1月26日至27日、3月16日至17日、4月27日至28日、6月8日至9日、7月27日至28日、9月14日至15日、10月26日至27日及11月16日至17日举行,2028年1月会议暂定于1月25日至26日举行。不过,明年10月举行的联邦公开市场委员会会议将不再进行利率政策投票,也不会发布会后政策声明,而是专门讨论货币政策的长期战略问题。

最新安排表明,美联储2027年全年将举行7次利率决策会议,少于以往每年8次的惯例,年内最后一次议息会议也将从12月提前至11月。沃什此前已在10月透露相关改革计划,并表示2028年将进一步增加至两次不进行利率投票的会议。

自上任以来,沃什一再强调美联储“范式转变”的重要性,这一过程包括设立多个工作组,审视美联储的运作方式。其中一个工作组将处理沟通问题。

会议安排的改变似乎是美联储转变思路进程的第一步。“我认为会议日程和议程的设定不只是某种行政细节。它是一种制度选择,影响我们审议的性质和质量,并最终影响我们决策的明智程度,这是又一项让货币政策走上正确轨道的改变。”

彭博经济研究经济学家威尔克斯(David W Wilcox)指出,沃什迄今的一系列选择已初步表明他理想中的美联储主席形象:在竞选提名期间,他曾承诺要“大刀阔斧地改革”,为美联储带来“体制变革”;他选择的宣誓就职地点,尤其是他选择的顾问,都表明他对待这一竞选承诺的态度可能很严肃。

相关分析表示,对于金融市场而言,利率决策会议次数减少并不意味着美联储将放松对通胀和经济增长的关注,也不代表未来加息或降息的可能性降低。真正发生变化的是,美联储对外传递政策信息的频率,以及投资者围绕固定议息日期形成的交易节奏。一方面,常规利率决议减少可能促使市场更加关注通胀、就业和经济增长等实际数据,而不再过度依赖美联储官员的公开讲话。另一方面,如果市场缺乏足够清晰的政策指引,重要经济数据公布前后可能出现更明显的预期调整,并给美元、美债和黄金市场带来新的波动。

利率路径重估

当下,美国通胀比预期更黏,市场担心美联储不得不以更快、更大的力度加息来压制通胀。2026年最后一次议息会议将在12月8日—9日举行。芝加哥商品交易所美联储观察(CME FedWatch)最新数据显示,12月加息25个基点的概率是88.7%,加息50个基点的概率是11.3%。

上周,美联储理事沃勒表示,应考虑一次幅度超出常规的50个基点的加息。此后,已有多位美联储官员表态支持在12月的议息会议上加息。达拉斯联储主席洛根(Lorie Logan)表示,今冬可能需要更频繁加息。

目前,机构的观点有所分化,在普遍预期12月加息的前提下,摩根士丹利、花旗、三菱日联认为美联储本轮紧缩周期就此结束,随着通胀逐步回落,2027年下半年或2028年将重启降息。相比之下,巴克莱、瑞银和丹斯克银行认为,明年一季度还有一次加息,终端利率最终落在4.25%—4.5%区间,不排除进一步紧缩的可能性。

对此,MFS投资管理公司资深董事总经理安纳(Benoit Anne)表示,虽然当前美国中期选举后的政治局势搅动市场,但美国经济表现依然稳健。“当前唯一的瑕疵是通胀,其水平仍远高于美联储设定的目标。总而言之,近期的市场动荡反映出投资者正在对一个快速增长行业所面临的政治与监管风险进行重新定价,而非美国宏观基本面出现了恶化。”

经济学家和许多美联储政策制定者还认为,价格上涨不仅是由于美国总统特朗普决定攻击伊朗及其关税的持续影响,还因人工智能产业的强劲需求和健康的消费者支出而上升。

TS Lombard全球宏观事务董事总经理达里奥·珀金斯在研报中写道:“如今的问题不再是美联储是否会再次加息,而是接下来还会有多少次加息,如果人工智能泡沫不破裂,美联储可能会被迫进行一系列加息。”

沃什表示,更高的利率已经对人工智能基础设施的建设产生了影响。他计划参加11月16日在旧金山湾区举行的央行生产力与就业工作组的实地听证会,听取各类人士关于科技与生产力及其对货币政策影响的问题。这次会议将探讨人工智能驱动的生产力对经济在短期、中期和长期的影响。

北京商报记者 赵天舒

聚焦 Focus

“星舰”飞船首次被捕获回收

北京时间11月15日,美国太空探索技术公司(SpaceX)重型运载火箭“星舰”的第二级飞船14日返回地球,并由发射塔机械臂捕获回收,这是该公司首次实现以这种方式回收飞船。在当天的SpaceX星舰第十五次飞行中,星舰二级飞船返回得克萨斯州星港,在完成着陆点火和姿态翻转后,成功被“筷子”机械臂捕获。

对于此次任务,SpaceX创始人埃隆·马斯克在社交媒体上发帖祝贺团队,并表示:“42号飞船状态看起来很好。”据SpaceX发布信息,星舰飞船从离开同一发射场再到被捕获回收,历经超过22个小时。

星舰火箭总长约120米,直径约9米,由两部分组成,第一级是长约70米的“超级重型”助推器,第二级是星舰飞船。该火箭的设计目标是将人和货物送至地球轨道、月球乃至火星。

整个过程中,星舰飞船完成了正常的上升点火,进入短暂滑行,随后重新点燃一台猛禽发动机进行入轨点火。进入轨道后,星舰飞船部署了26颗星链V3卫星。在有效载荷部署完成后,星舰进入围绕地球的长时间滑行阶段。在太空中对其系统进行超过20小时的监测后,SpaceX飞行控制团队准备让星舰返回发射场。之后,星舰重新点燃一台猛禽海平面发动机,执行离轨点火,开启穿越地球大气层的返程。

此前,SpaceX原计划直接让超重型助推器、星舰飞船返回发射场进行捕获回收。但在返航时,超重型助推器临时发生改道,最后在墨西哥湾进行海上溅落。

对于取消捕获的原因,SpaceX发言人丹·休奥特最新澄清称,制导、导航与控制系统本身按预期工作,但系统发现助推器未处于可以继续捕获的预定位置,因此自动中止回收并引导其转向海上。至于助推器为何偏离所需位置,团队仍在调查。

虽然星舰“双回收”任务只完成了一半,但此次星舰二级飞船的成功返回也被认为是火箭可重复使用路线上的一项工程里程碑。

据美国媒体报道,SpaceX方面表示,捕获行动证明了星舰具备“完全重复使用“的能力。

从商业角度看,卫星部署和飞船回收分别对应星舰的运力兑现与成本下降。前者关系到第三代星链卫星的规模化部署,后者则是SpaceX推进快速重复使用、提高发射频率的关键。

在本次飞行之前的采访中,一位行业人士提到,一级回收属于亚轨道低速返回,热压力小,其核心难点在于低空精准悬停、配合塔架捕获;二级回收则是轨道高速再入,首要难关是热防护与“黑障”自主导航,再叠加在轨推进剂管理、升力体姿态控制等挑战。

箭元科技副总裁兼董事会秘书严佳也介绍,在部署完卫星后,星舰二级飞船要从超过200公里的高度再入返回,再入速度超过20马赫,面临的力热环境复杂,对星舰飞船的结构、耐高温的要求高;首次尝试捕获回收二子级,还面临高精度导航制导的挑战。

“星舰二级在轨道上飞行时间比较长,这对电气系统的可靠性挑战比较大。”严佳补充称,“二级返回的时候攻角很大,几乎是平着下来利用‘大肚皮’气动减速,捕获前需快速稳定地从水平转为垂直并精准点火,控制难度高,而且需要和地面捕获窗口紧密配合。”

不过,上述行业人士表示,这次飞行是火箭复用路线上标志性的大试验,但不等于成熟。

一直以来,星舰被马斯克寄予将数据中心送入轨道、让人类重返月球并最终定居火星的愿景。马斯克也希望,能够打造出类似商用飞机的往返太空火箭系统。

据了解,SpaceX正在尝试设计新的隔热瓦方案,使其在每次任务后几乎无需或完全无需翻修。

当天马斯克在社交媒体发文表示,在此次试飞中,助推器发动机表现低于预期,导致出现燃料不足问题,公司将通过提升发动机性能及稳定性、调整飞行软件等方式加以解决。马斯克还指出,目前使用的飞船和助推器已落后于正在生产或处于测试中的改进型版本,此次助推器损失不会影响实现星舰高频次、完全可重复使用飞行的时间表。

北京商报综合报道

·图片新闻·

美国航空停摆逐步恢复



13日,美国纽约,拉瓜迪亚机场航站楼内,旅客正在查看出港航班信息显示屏。视觉中国/图

美国航空大停摆事件后,部分航班开始逐步恢复运营,但仍有大量航班被取消。据航空跟踪网站数据,截至美国东部时间14日18时45分(北京时间15日7时45分),各航司取消超6150架次当日进出美国及美国国内航班,另有7300余架次航班延误。13日,大约9200架次航班被取消、7500架次航班延误。超过530架原定15日飞行的航班被提前取消。停飞导致数以万计旅客滞留机场。

美国交通部长肖恩·达菲14日说,预计航班运行到15日晚可大致恢复正常,但此事再次暴露了美国空管系统设施老化的沉疴。

据达菲介绍,停飞事件源于联邦航空局承包商的一次常规维护作业:施工方将一处空管通信系统所用的老旧铜缆升级为光纤,并更换了相应路由器,但过程中发生“数据过载”导致通信中断。在这种情况下,美国联邦航空局发布了全国航班停飞令。

达菲说,联邦机构正在调查事故是缘于施工人员安装失误还是涉事路由器设备自身缺陷。施工方是已为联邦航空局及其空管系统服务了20多年的承包商L3哈里斯公司。他强调,停飞事件与网络攻击无关,因为在排除上述施工引发的问题后,系统随即恢复正常。

这是自2001年“9·11”恐怖袭击事件以后,美国第二次在全国范围发布航班停飞令。

2023年1月,美联邦航空局因电脑系统故障命令所有国内航班停止起飞,持续时间约两小时。

美国空管系统近年来频繁因设备故障等问题引发航班延误乃至安全事故。按照路透社说法,此次停飞事件是空管系统老化问题“最触目惊心的一次暴露”。

2025年,美国国会批准拨款125亿美元,用于升级改造老化的空管基础设施,包括通信和雷达系统。在本次停飞事件发生当天,白宫和交通部向国会申请追加301亿美元相关资金。

北京商报综合报道