

1999年诺贝尔经济学奖得主家中悄然离世 挥别“欧元之父”蒙代尔

新华社北京4月6日电 诺贝尔经济学奖得主、“欧元之父”罗伯特·蒙代尔4日清晨在位于意大利中部锡耶纳地区的家中悄然离世，享年88岁。

蒙代尔在20世纪60年代为国际经济关系理论做出了开创性贡献，是经济学中“最优货币区理论”的奠基人，被誉为二战后最具影响力的国际宏观经济学家之一。德国《法兰克福汇报》说，如今专家们争论欧洲货币联盟存在意义的时候，因为蒙代尔是第一个提出相关货币理论的经济学家，往往还会引用他的著作。

“欧元之父”

蒙代尔1932年出生于加拿大，1956年在美国麻省理工学院获经济学博士学位，随后在芝加哥大学、哥伦比亚大学等地从事学术研究或任教。此外，他还担任过国际货币基金组织、世界银行等机构的顾问，为解决世界经济问题出谋划策。

蒙代尔对经济发展模式和货币政策有独到见解。在哥伦比亚大学

任经济学教授期间，他提出“灵活的市场，包括劳动力和资本的自由流动，是单一货币区取得成功的必要条件”。这一理论使他获得1999年诺贝尔经济学奖。

事实上，该理论可以追溯到1961年，即蒙代尔职业生涯开始阶段。他当时发表的《最优货币区域理论》一文，至今仍有广泛影响力。这一研究为后来欧元的诞生奠定了理论基础，蒙代尔也因此被称为“欧元之父”。

前欧洲央行董事会成员洛伦佐·比尼·斯马吉曾评价说：“很难把如此复杂的工程（欧元）归因于一个人，但在理论创造方面，他发挥了非常重要的作用。”

供给学派架构师

蒙代尔还被认为是供给学派的架构师，其贡献获得众多经济学家肯定。芝加哥大学教授、1982年诺贝尔经济学奖得主乔治·施蒂格勒认为，蒙代尔在20世纪60年代主导了国际贸易理论。美国经济学家阿瑟·B·拉弗也曾表示，在他看来，蒙代

尔是20世纪最重要和最有影响力的经济学家。

20世纪70年代，蒙代尔与拉弗及其他几位经济学家一道建立了供给学派。他们提倡用低税率和宽松财政政策来刺激经济增长，推行紧缩货币政策以遏制通货膨胀，这成为美国20世纪80年代“里根经济学”的理论基础。

在职业生涯后期，蒙代尔还提出一种“世界货币”的设想，即包含美元、欧元和日元在内的一篮子货币，以此作为在新的国际货币体系下稳定金融市场的一种方式。

多次到访中国

蒙代尔生前对中国的经济、教育和商业发展进行过深入研究，曾多次到中国访问、讲学，受聘担任过多所中国知名大学的荣誉教授。2005年，北京市政府举行仪式，为蒙代尔颁发外国人永久居留证。

蒙代尔2011年在接受新华社记者专访时说，当时欧美的债务困局表明，发达国家集团已不可能像以前那样全面掌控全球经济动向。



人物图片来源于网络

相反，以中国为代表的发展中国家正在成为新兴力量。“两大集团的相互依赖性在增强，发展中国家有可能也有责任成为国际经济体系中的重要参与方。”

长期以来，蒙代尔一直主张，人民币应该同美元、欧元、日元和英镑一样在国际货币基金组织特别提款权中占有一席之地。他认为，随着中国经济不断增长，人民币在世界经贸体系中的地位将不断上升。

“世纪大堵船”对全球影响多大？

苏伊士运河堵塞事件持续发酵 索赔大战拉开序幕

南美热带雨林中的一只蝴蝶扇动翅膀，可能引发太平洋上的一场风暴。经济全球化时代，苏伊士运河上的一艘巨型货轮搁浅，衍生影响同样可能波及世界每一个角落。

“蝴蝶效应”：损失谁“买单”？

“世纪大堵船”暂告一个段落，但由此引发的系列后续反应仍在发酵：海运成本上涨、货物交付延期、石油价格攀升……随之而起的“蝴蝶效应”正在显现。目前，尽管搁浅的“长赐号”货轮已经脱困，苏伊士运河也已恢复通航，但事件原因仍在调查，全球供应链乃至全球贸易由此遭受的冲击仍待观察。

有机估计称，此次运河堵塞可能对全球贸易造成每周约60亿至100亿美元的损失。这些天价账单，该由谁来“买单”？一场索赔大战刚刚拉开序幕。

“苏伊士运河‘堵船’将使哪些商品出现全球性短缺？”近日，阿根廷布宜诺斯艾利斯经济新闻网引述货运专家预测称，全球贸易活动可能遭受许多商品短缺的困扰，包括生产卫生纸的木浆、咖啡豆、家具等，汽油价格可能也会飙升。

如外媒所言，在苏伊士运河发生的事情会如海浪一样波及到世界其他地方。毕竟，全球高达13%的海



资料图片

运贸易和大约10%的海上石油运输均取道该运河。

国际航运运费增加是堵塞事件造成的直接后果。上海外国语大学中东能源项目主任潜旭明在接受记者采访时分析称，堵塞事件发生之后，一些地区的油轮租船费率出现攀升。目前，能拖运100万桶的苏伊士型油轮每天租赁价格约为1.7万美元，创下2020年6月以来最高纪

录，从中东到亚洲航线的邮轮租用成本也在过去一段时间跳涨47%。

“船只、集装箱、货物全都不在我们需要的地方。因此，连锁效应不会以天或周为单位来衡量，而将以月来衡量。”美国《华盛顿邮报》引述供应链管理协会常务副会长道格拉斯·肯特的话称。堵塞事件令全球物流企业遭遇的极其动荡的一年雪上加霜。

“在新冠肺炎疫情背景下，堵塞

事件会对全球海运贸易、全球供应链、国际油价产生较大影响。运河拥堵不可避免地造成供应链进一步延误。”潜旭明指出，但这种影响主要是间接的，抬升海运成本不会对大宗工业品供应造成很大冲击，对大宗商品价格的影响也是短期的。

“黄金水道”再次“塞船”咋办？

应对冲击的同时，人们难免担忧，未来这条欧亚水运的“黄金水道”如果再次“塞船”，该怎么办？

俄罗斯副总理特鲁特涅夫近日表示，当前通过北极航道运送的货物逐渐增加，航道可通航时间越来越长，苏伊士运河堵塞事件更突显此项工作的现实意义。俄罗斯有意将北极航道打造成苏伊士运河航线的替代方案，以降低运输成本。

目前，已有一些替代方案。“比如绕道苏伊士运河，经好望角运送货物；经苏麦德输油管道运送石油；北极航道的可行性也在不断增强。”潜旭明指出，值得注意的是，“一带一路”中欧班列也已成为一条重要的替代路线。“中欧班列凭借时效快、全天候、分段运输的优势，逐渐成为当前国际物流陆路运输的‘黄金通道’，能够有效缓解部分压力。”

据《人民日报海外版》