

特朗普将公布美联储主席提名

舆论不看好美经济形势

新华社纽约12月17日电 美国总统特朗普17日晚发表全国电视讲话时说,将很快宣布下一任美国联邦储备委员会主席的提名人选,并表示所提名的候选人需“支持大幅降低利率”。

多家媒体报道,特朗普仍在考察候选人。他在17日面试了美联储理事克里斯托弗·沃勒。此前,特朗普在12日表示,美联储前理事凯文·

沃什是下一任美联储主席职位的头号候选人,白宫国家经济委员会主任凯文·哈西特也很出色。

特朗普2日表示,他很可能在2026年初公布下任美联储主席提名人选,接替将于2026年5月结束任期的现任主席鲍威尔。特朗普多次公开施压鲍威尔大幅降息,称下任主席应在制定利率政策时咨询他的意见,相关表态引发对美联储独立性的担忧。

的担忧。

特朗普还表示,住房抵押贷款还款金额会进一步下降,将在2026年初公布“美国历史上最激进的”住房改革计划。

在讲话中,特朗普将美国高通胀等经济问题归咎于前任政府,并称自己正加以解决。但近来多项调查显示,由于生活成本高企,美国民众对本国经济前景并不乐观,对特朗

普在经济问题上的应对举措不满。

美国全国广播公司14日报道,美国民众对通胀和生活成本仍感担忧,民调显示这在购物、节日开支等日常消费决策方面“尤为明显”。64%的美国民众认为,美国“正走在错误的道路上”。

美国《政治报》杂志11月民调显示,近半受访者表示美国的生活成本状况是“有记忆以来最糟的”。

12月17日,在泰国曼谷,泰国看守政府总理阿努廷在全球打击网络诈骗伙伴关系国际会议晚宴上致辞。

全球打击网络诈骗伙伴关系国际会议17日至18日在泰国曼谷召开,会议旨在呼吁国际社会加速采取协调一致的行动,共同应对日益严重的网络诈骗犯罪行为。

新华社发



俄罗斯：美勿在委内瑞拉问题上“犯致命错误”

新华社莫斯科12月18日电 俄罗斯外交部18日发表声明说,希望特朗普政府在委内瑞拉问题上“别犯致命错误”,不要给整个西半球带来不可预测的后果。

声明说,俄方注意到与委内瑞拉有关的紧张局势正被持续且有目的地激化。某些单边决定正对国际航运构成威胁。

声明强调,俄方始终倡导美委两国实现对话正常化,应采取措施缓和局势,并在尊重国际法准则的前提下,寻求建设性方案解决现有问题和分歧。

声明还说,俄方支持马杜罗政府为保护国家利益和国家主权而采取的行动,并认为拉丁美洲和加勒比地区必须保持和平。

泽连斯基：乌团队已赴美继续磋商协议草案

新华社基辅12月18日电 据乌克兰国际文传电讯社18日报道,乌克兰总统泽连斯基当天说,乌克兰同美国在领土和俄罗斯被冻结资产使用等问题上仍存在分歧,本周双方将继续就结束乌克兰危机的协议草案进行磋商。

泽连斯基称,乌方团队已启程赴美,他们将于19日和20日在美国与美方团队进行磋商。目前尚不清楚欧洲或其他方面是否会参与磋商。

泽连斯基表示,乌克兰已准备好使用由俄被冻结资产所提供的融资。若乌克兰危机继续,乌方需要用相关资金支持军队和国防生产以及采购西方国家的武器;若能够就结束冲突达成一致,资金将“完全用于重建”。

俄罗斯2022年2月对乌克兰发起特别军事行动后,西方国家冻结俄罗斯约3000亿美元海外资产。其中,欧盟冻结俄罗斯中央银行价值约2100亿欧元的资产。欧盟境内约90%被冻结俄资产由总部设在布鲁塞尔的欧洲清算银行控制。泽连斯基17日晚在视频讲话中向欧洲领导人表示,希望定于18日至19日举行的欧盟峰会能够就动用俄罗斯被冻结资产援助乌克兰达成一致。

欧盟汽车“禁燃令”缘何松动

新华社柏林12月18日电 在欧洲汽车产业电动化推进不及预期、竞争压力持续加大的背景下,欧盟委员会日前提议放宽2035年“禁售燃油车”相关要求,将新车“零排放”目标调整为“减排90%”。这意味着,部分燃油车届时在特定条件下仍可进入市场。

业内人士认为,这一调整是欧盟近五年来在绿色政策上的最大一次“重大退让”。这或许能为欧洲的电动化转型争取缓冲空间,减轻企业压力,但难以从根本上解决欧洲在汽车工业转型中面临的不利局面。

禁令出现松动

欧盟理事会2023年3月通过一项法规,决定从2035年起禁售导致碳排放的新的燃油轿车和小型客货车,该政策一度被视为欧盟的“绿色新政”和交通领域去碳化的关键战略。

然而,欧盟委员会16日提出拟将2035年新车“零排放”目标调整为“较2021年减排90%”。这就为插电式混合动力汽车、增程式汽车、轻度混合动力汽车以及内燃机车辆在2035年后的销售留出了空间。

欧盟这一政策的松动并非偶然。近期,德国、意大利等主要汽车制造国,以及斯泰兰蒂斯、梅赛德斯-奔驰等欧洲汽车制造商向欧盟持续施压。他们提出,单一路径的转型安排,可能削弱欧洲汽车产业的整体韧性与生存空间。

欧盟提议公布后,德国总理默茨对此表示欢迎,称“很高兴看到欧

盟委员会开始放宽对汽车行业的监管”。德国大众汽车公司表示,该提议务实且“在经济上是合理的”,符合当前的市场现实;德国宝马汽车公司指出,欧盟“承认内燃机的未来可行性”是重要一步。

与此同时,反对声音也同样存在。德国汽车经济学专家费迪南德·杜登赫费尔说,该提议是“所能想到的最糟糕的解决方案”,既不能为产业转型提供清晰方向,也难以真正缓解汽车制造商面临的经营压力。该提议在关键节点释放出犹豫和妥协的政策信号,可能导致企业战略决策出现迟疑,投资推迟甚至搁置,进而削弱创新动力,浪费宝贵的转型时间。

产业现实掣肘

欧盟政策松动的背后,是欧洲汽车产业受到了日益突出的结构性压力。据欧洲汽车制造商协会的数据,今年1月至10月,欧盟新注册乘用车中,纯电动车占比仅为16.4%。业内普遍认为,在纯电动车市场尚未成熟、充电基础设施和关键供应链配套不足的背景下,欧洲汽车产业的转型正受到多重现实掣肘。

近年来,欧洲在新能源关键环节的短板进一步显现。一度被寄予厚望的瑞典动力电池企业北方伏特,虽然获得了高盛、宝马、大众等多方资本加持,但最终未能实现预期并于2024年年底申请破产。

成本压力也加大了转型难度。能源价格高企推高电动车使用成本

并压缩企业利润空间,美国加征关税又带来额外的不确定性。宝马、梅赛德斯-奔驰、大众等多家德国车企的财报显示,今年前三季度利润均有不同程度的下滑。截至今年6月,德国汽车业在12个月内净减岗位约5.15万个,成为受冲击最为集中的工业领域之一。

在外部竞争层面,美国通过产业补贴和贸易政策强化了本土制造。面对多重现实困境,欧盟内部对产业安全的担忧显著上升。

立场存在分歧

围绕燃油车禁令调整,欧盟内部也存在不小分歧。以德国为代表的部分成员国和主流车企强调“技术开放性”,认为2035年目标在现实条件下难以实现,因此政策应提供“规划安全性”,避免过度僵化而削弱投资信心。

另一方面,也有部分欧洲车企和环保组织坚决反对政策松动,认为此举将拖慢转型步伐,削弱欧洲在新能源赛道上的长期竞争力。那些已重金押注电动化的车企对此尤为警惕。

瑞典沃尔沃汽车公司首席商务官埃里克·塞韦林松说,尽管公司已做好推出电动车替代品的准备,但政策反复将动摇企业对欧盟法规稳定性的信心。瑞典极星公司首席执行官迈克尔·洛舍勒说,这一倒退不仅损害气候目标,也将削弱欧洲竞争力。

欧洲运输与环境联合会执行主任威廉·托茨指出,依赖内燃机无法让欧洲车企再度强大。德国绿党联邦议会党团主席卡塔琳娜·德勒格警告说,错误决策将冲击整个汽车产业,动摇转型可能让欧洲丧失更多主动权。