

编者按:最近,美国和日本在华盛顿展开了第一轮货物贸易协定(TAG)谈判。该协定是在2018年9月举行的日美首脑会谈上确定的。最近一两年,为回应美方消除贸易赤字的要求,日美贸易协商机制层出不穷。这次谈判有何看点,对日美双方经贸关系会带来哪些影响?

美日贸易谈判谁将胜出?

专家预测:双方谈判效果有限

■ 本报记者 胡心媛



美日重点锁定农业和汽车领域

■ 本报记者 周东洋

当地时间4月16日至17日,美国贸易代表莱特希泽与日本经济再生担当大臣茂木敏充在华盛顿就两国经贸关系展开谈判。

“这次举行的经贸谈判是去年9月日美首脑会谈的延续。”青年日本问题学者陈洋接受《中国贸易报》记者采访时表示,日本首相安倍晋三当时与美国总统特朗普就展开名为货物贸易协定(TAG)的新贸易谈判达成一致,双方承诺将下调农产品和工业品关税等。此次日美双方代表除就农产品、工业品关税进行谈判外,还谈及汇率等问题。

陈洋表示,此次日美经贸谈判既是承前,又是启后。安倍晋三将于4月末访美,与特朗普举行首脑会谈。如此一来,此次经贸谈判就显得重要,因为如果没有取得令美方满意的进展,那么他将在会见安倍的时候进行施压,进而冲淡安倍想要深入沟通的其他议题。

“致力于连任的特朗普将寻求尽快取得经贸方面的政绩,强迫日本尽快妥协退让,但日本方面肯定还是继续以拖延为主。”陈洋表示,特朗普很不满对日本的经贸赤字,在中美经贸谈判取得一定进展后,将日本视为下一个重点打击目标。

与之相反的是,伴随中日关系的改善发展,今后中日经贸合作将会更加深入。“一方面日本面临美国的经贸压力,经贸上转向靠拢中国是必然;另一方面‘安倍经济学’出

现颓势,今年又是日本经济关键之年,所以安倍政府必须要顶住美国经贸施压,深化对华经济合作。”陈洋说,值得注意的是,在本次日美经贸谈判前,第五次中日经济高层对话会于4月14日在北京举行,双方就深化经济合作、维护多边主义和自由贸易体制等达成10项共识。

据了解,日美贸易战始于1960年代,从那时起,至1990年代,双方产生了无数次贸易纠纷,其中行业层面的大型贸易战共有6次,宏观层面的贸易战有2次。此次美日贸易谈判的焦点为农产品及汽车问题。日本谋求的是仅限于汽车、农产品等物品交易的物品贸易协定的签署,而美方设想的是包括服务贸易在内的全面自贸协定的达成。

据外媒报道,随着美国退出,全面与进步跨太平洋伙伴关系协定(CPTPP)已生效,目前美国牛肉在日本市场份额正被竞争对手夺走。此外,日本对美国推动其国内农业市场进一步开放也持谨慎态度,曾表示不会做出比现有双边和多边自贸协定更大的让步。

“在本次谈判期间,美方希望日本能够将进口美国农产品的关税进一步下降,至少降低至跨太平洋伙伴关系协定(TPP)的水准。”陈洋告诉记者。

但一位日本高官对媒体表示,日方没有办法先达成农业协议。如果美国敦促日本尽早开放农业市

场,日本政府或将提出美国取消对日本工业产品关税的要求。

“由于农业一直是日本的‘圣域’,汽车业是日本经济支柱产业,因此,在下调美国农产品和进一步开放日本国内汽车市场方面,安倍政府会有所让步,但步调不会太大。”陈洋认为。

在汽车领域,相关专家表示,日美双方意见难成一致。去年,在美国、加拿大和墨西哥达成美国-墨西哥-加拿大协定中,针对本地化生产的汽车,发动机和变速箱等主要零部件被要求必须在三国范围内生产,即使只有一种采用在区域外生产的产品,该车型也不能被认定为区域内生产车,无法享受在三国之间以零关税进出口的待遇,这份新的协议预计于2020年生效,此协定将对日本汽车厂商带来较大的冲击,有可能会拉低日本汽车在美国以及北美市场的竞争力。

“但由于日美经贸赤字中,日本对美出口的汽车占据了赤字总额的80%,所以美国要求日本进一步开放国内汽车市场。”陈洋表示。

此外,在汇率问题上,美国主张设立限制诱导日元汇率走低的条款。对此,陈洋认为,正是因为近年来日元贬值才使得日本经济恢复发展,所以安倍政权在汇率问题上也会谨慎对待。鉴于日本与美国在经贸问题上仍存在不小的分歧,所以两国之间的经贸谈判还将持续。

据双方的联合声明显示,不仅是货物领域,在服务领域,美国和日本也将展开谈判。另外,在货物贸易协定(TAG)谈判完成后,双方还将就投资等展开谈判。

对外经济贸易大学日本研究中心研究员吴英杰对记者表示,一直以来,日、美对于谈判的定位都有偏差。美国自1960年代开始,屡次对日本进行贸易制裁,并取得了多次胜利。在吴英杰看来,此次谈判之路依然布满荆棘。

日美关于是否致力于多边贸易体系的分歧正在加大。美国在贸易规则上态度强硬,要求签订双边贸易协定,制定单独的关税标准和货物进口范围,打开日本市场,削减贸易逆差。而日方则重视多边框架,希望美方可以重返多边贸易框架内。

尽管此次货物贸易协定(TAG)双方达成一致意愿启动双边谈判,但仍存在巨大的分歧。日美联合声明阐述了双方对于汽车和农业领域的立场。声明显示,对于美国而言,双方的贸易谈判的最终目标是能够增加在美的汽车产量及促进相关的就业。对于日本来说,有关此次贸易谈判中的农业、林业和渔业的市场准入,日本已签署的经济伙伴协定中的相关准入已是最大的限度。双方的谈判将基于互利的原则,但同时会尊重其他政府的立场。

“日本的农产品领域肯定是美国的一大目标,其实这方面日本的自由化程度相当高,在谈跨太平洋伙伴关系协定(TPP)之时已达到96.5%以上,剩下的有关税壁垒的品目无非是奶酪、牛奶、猪肉、牛肉和大米,但日本的谈判底线是不愿意在跨太平洋伙伴关系协定(TPP)的基础上再让步,除非美国能够给日本一些相应让步,因此,接下来的谈判过程会有一定的不确定性,这可能是谈判的一大关注点。”吴英杰表示,纵观历史,即使日本在贸易谈判上屈从美国,美国也未停止发难,贸易赤字问题依然没有解决,反倒促成了日本产业结构的升级。

也有观点指出,基于日美间既有的贸易关系,日本市场对于美国的限制和壁垒极为有限,仅仅是用高关税保护一些农产品,因此,双方谈判能够释放的潜力也较为有限。

关于货物贸易协定(TAG),上海对外经贸大学教授、日本经济研究中心主任陈子雷表示,这可以理解为日美之间的经济伙伴关系合作关

系将得到细化,货物和服务分开谈,在货物贸易中日本占优,美国则在服务贸易中占优。而在货物贸易中,日本在汽车领域占优,美国的农业则更具有优势。在陈子雷看来,日本的想法应该是以跨太平洋伙伴关系协定(TPP)为底线,美国则认为还有谈判空间。

据悉,在此次谈判中,日方反复表示谈判对象仅涉及货物贸易,不包含服务贸易。日本首相安倍晋三此前也曾澄清,这项TAG的范围仅限于货物商品。然而美方的看法并不同。

美国副总统彭斯曾在2018年10月的一次演讲中表示:“我们正在双边基础上建立新的贸易协议,我们很快将开始与日本就一项历史性的双边自由贸易协定进行谈判。”这意味着美方谈判的目标瞄准自贸协定(FTA)。

尽管在涉及到谈判内容方面美日双方各有算计,但双方都希望能尽快达成协议。“其实,基于对美国多年来施展手段的认识,日方并不愿意同美方展开双边谈判,且仍希望美方回到跨太平洋伙伴关系协定(TPP)。在多次抗拒无效后,2018年9月,日方勉强同意根据‘货物贸易协定’(TAG)框架与美国进行谈判。但前提条件是,美方同意该谈判仅仅谈货物贸易,而不谈服务贸易。”吴英杰表示,对于日方而言,快速达成协议意味着美国将更可能接受日本在农业方面的要求——将农产品关税让步的范围限制在TPP中的水平,避免夜长梦多。

而就美国方面而言,由于日方参与的11国TPP——全面与进步跨太平洋伙伴关系协定(CPTPP)和日欧经济伙伴关系协定(EPA)均在今年上半年生效,美国农场主即将因此在出口方面处于劣势。一份快速协议有利于稳定美国国内情绪,对特朗普2020年的选情也有利。特朗普政府需要与日本尽快达成协议,以缓解农业出口商日益加大的压力。



IMF 建议韩德和澳启动经济扶持政策

本报讯 近日,在华盛顿召开的国际货币基金组织(IMF)世界银行(WB)春季会议就世界经济放缓的扶持政策进行商讨,国际货币基金组织在年度报告书中特别建议韩国、德国和澳大利亚启动经济扶持

政策。

此前,国际货币基金组织也曾建议瑞士扩大公共事业开支,并对德国等财政收支顺差的国家提出希望进行减税或扩大支出以提高经济增长。以去年为准,韩国的财政顺

差占国内生产总值(GDP)的2.75%,德国为1.71%,瑞士为0.33%;美国的财政赤字为4.26%,中国(逆差)为4.81%,各国之间的差距很大。

《华尔街日报》称,韩国的年度预算是盈余的,澳大利亚的财政现

在虽然是赤字,但预计几年内会转换为黑字。国际货币基金组织总裁克里斯蒂娜·拉加德对财政收支顺差的国家提出“活用盈利进行投资,为经济发展和成长打造空间,但这一点一直做得不够。”(吴宇)

美欧贸易争端离不开波音空客

■ 靖尘 青木

“欧盟正在准备同美国的贸易战!”德国《商报》称,大多数欧盟成员国拟同意与美国进行贸易谈判以免遭遇新关税。此前,美欧围绕航空补贴掀起了近一周的“隔岸角力”。德国《时代周报》称,尽管欧盟同意与美国谈判,但美国若借口航空补贴“得寸进尺”,欧盟将反击。

关税争吵互列清单

欧盟称,欧盟委员会正寻求对价值超过100亿欧元的美国进口产品征收惩罚性关税,以报复美方未能遵守“停止向波音公司提供补贴”

的世贸组织初裁。此前美国威胁对110亿美元欧洲商品加征进口关税,以弥补“欧盟补贴空客公司对美国造成的损失。”这两项针锋相对的举动源于美欧相互指责对方为本土飞机制造商提供了“扭曲市场的支持”,双方为此已在世贸组织争论14年之久。

新一轮的关税争吵加剧了欧盟和美国之间的紧张关系。美国总统特朗普以国家安全为由对多国钢铝产品加征关税,并威胁继续加征汽车进口税。目前,欧盟已针对特朗普的钢铝关税对28亿欧元的美国商品征收关税,并威胁要在美国政



府限制汽车进口的情况下再对美国产品征200亿欧元税。欧盟委员会起草的报复征税清单包括游戏机、健身器材、烟草、伏特加、番茄酱和冷冻龙虾等一系列商品。

法国经济和财政部长勒梅尔日前与美国财部长姆努钦会晤后警告,如果美国就补贴空客加征关税,欧洲将团结一致展开反击。他敦促双方找出“友好的办法”解决这个长期争议,“根据世界贸易组织的结论,我认为明智之举是双方就空客与波音案的和解方案达成协议。”

波音空客均获支持

“无论何时,只要美国政府寻求扩大出口,你总会发现波音能够深度参与到项目中。”美国智库战略与国际研究中心的专家安德鲁·亨特向美国《华盛顿邮报》透露。统计显示,波音公司2018年实现了创纪录的破千亿美元收入,其中1/4的订单来自美国政府提供的合同。在未统计涉密军事合同的情况下,2017年波音获得233亿美元的财政拨款合同。同一年,波音同美国两大航空军火巨头洛克希德·马丁公司及贝尔直升机公司设立的两个合资企业分别收获价值22亿美元和25亿美元的美国联邦政府拨款合同。2014

金融机构下调巴西今年经济增长预期

■ 宗赫

作为拉美重要国家,巴西经济增长对该地区的影响不容忽视。巴西央行当地时间15日发布的最新《焦点调查》报告显示,金融机构再次下调巴西今年经济增长预期。

该报告系汇总巴西主要金融机构100名分析师的意见而成。分析师在报告中将巴西今年经济增长预期由此前的1.97%下调至1.95%,这是连续第七次下调今年经济增长预期。

分析师同时将巴西明年经济增长预期由2.7%下调至2.58%,这是连续第四次下调明年经济增长预期。而2021年和2022年的经济增长预期则维持在2.5%水平。

在通货膨胀方面,分析师将巴西今年通胀预期由此前的3.9%上调至4.06%,这是连续第二次上调今年通胀预期。不过,分析师维持巴西明年通胀预期4%不变。这两个通胀数据均处于巴西政府今明两年通胀率管控目标中值4.25%和4%的范围内。

至于基准利率,分析师认为,到今年年底前,巴西的基准利率将维持在目前的6.5%不变。到明年底前,基准利率将会提升至7.5%。

至于汇率,分析师预测,到今年年底前,巴西雷亚尔与美元的汇率将维持在3.7比1的水平。到明年底前,汇率将贬至3.78比1。

外贸方面,分析师预测,巴西今年外贸顺差将从此前的502.8亿美元下降至501.4亿美元。而明年外贸顺差将维持在460亿美元水平。

分析师还预测,巴西今年利用外资额将从此前的818.9亿美元增加到820亿美元。而明年利用外资额将达843.6亿美元,高于此前预估的833.8亿美元。

此前,世界银行发布报告,维持对2019年巴西2.2%的经济增长预期的判断,但同时也指出,虽然在经济复苏进程中巴西政府改革必不可少,但是国会的阻力导致改革前景仍不明朗。

世界银行在相关报告中指出,拉美地区经济表现“平庸”,2019年经济增长预计从1.7%降至0.9%。就巴西而言,2019年的增长预测维持在2.2%,预计涨幅优于墨西哥(1.7%),但低于哥伦比亚等邻国(3.3%)。

报告指出,巴西从2014年至2017年贫困指标有所增加,这是由于经济衰退导致巴西贫困人口增加。如今巴西新政府朝着正确的方向前进,追求“雄心勃勃”的改革议程,但其推动政策实施的能力令人质疑。

世界银行报告中指出,“如果改革要以目前的形式获得国会批准,那结果还仍不明朗。因为总统所在政党在国会不占多数,还需要建立政治联盟。”

世界银行强调,巴西的财政改革“必不可少”,特别是福利支出是政府最大的财经负担,约占GDP的12%,高于经济合作与发展组织(OECD)8%的平均水平。

该研究还指出,拉丁美洲和加勒比地区是世界上较不稳定的地区,因为这一区域极易受到商品价格、流动性不稳定等外部因素的影响。