

美墨加协定争议不断 北美自贸区面临挑战

墨加携手对美国霸王条款说“不”

本报记者 李嘉宝

环球热点

据法新社报道,加拿大近日表示,将联手墨西哥,作为投诉方反对美国对美墨加协定中汽车原产地规则的解释。

美墨加协定即“美国—墨西哥—加拿大协定”,于2020年7月1日正式生效,取代《北美自由贸易协定》。该协定由美国主导签订,墨西哥和加拿大在谈判中做了不同程度的让步。近两年,美墨加协定在实际落实中屡生争议。分析指出,此番墨、加联合挑战美国对协定内容的解释,又一次暴露出三方在贸易领域存在的固有矛盾。在新冠肺炎疫情延宕反复、全球经济下行风险持续的大背景下,美墨加协定风波不断,给北美地区推进贸易自由化的进程蒙上阴影。

“苦美久矣”

“加拿大和墨西哥对美国在发展电动汽车方面的保护主义政策感到恼火,称这会损害两国的产业。”法新社近日报道称。

事实上,围绕汽车产品原产地问题,三国自谈判时就存在不小的分歧。最终达成的美墨加协定规定:北美地区所产汽车75%及以上的组成部件产自本地区方可享受零关税优惠,较此前规定的62.5%的比例大幅提高。

据外媒报道,在计算汽车核心部件(发动机、传动系统和转向系统)的三国原产地占比方面,美国出台了更严苛的解释,令整车更难达到免税门槛,引发加拿大和墨西哥的不满。今年1月6日,墨西哥要求就这一问题设立争端解决小组。加拿大国际贸易、出口促进、小企业及经济发展部长伍凤仪日前发表声明表示,加拿大加入墨西哥提出的诉求,认为美方的相关解释不符合美墨加协定及各方和业界相关者在整个谈判过程中建立的共识。

这并非三国围绕美墨加协定首次出现纷争。在协定生效后不到两年的时间里,加、墨可谓“苦美久矣”。

据美国《华尔街日报》报道,2021年5月,美国对加拿大乳业“开刀”,首次启动美墨加协定正式争端解决机制。美国认为,加拿大采用一整套复杂的关税配额体系,为加拿大奶制品加工商专门留出一部分市场,违反相关协议条款。加拿大针锋相对地表示,“政策完全符合贸易协议规定”,对美国的举动“感到失望”,将“坚决捍卫我方立场”。当年11月,美国商务部表示,向加拿大软木出口商征收反倾销和反补贴关税税率平均提升至17.9%,比最初设定的8.99%的税率翻了一倍。加拿大呼吁美国停止征收“无理关税”,表示将在美加贸易协定、北美自贸协

定和世贸组织等框架内发起诉讼。

据路透社报道,美国政府根据美墨加协定,针对墨西哥在劳动权益、环境标准等方面的问题发起一系列诉讼。美国还对墨西哥电信、能源等行业的政府规定提出关切。近日,美国总统气候问题特使约翰·克里敦促墨西哥确保“加强国家对电力市场控制”的法案不违背美墨加协定。

矛盾堆积

美墨加协定生效时,美国政府曾标榜其为“21世纪最高标准的贸易协定”。事实究竟如何?专家指出,该协定在发挥积极作用的同时,也在堆积矛盾。

“从地缘经济格局角度来看,美墨加协定一定程度上稳固了北美区域作为世界经济重要组成部分的地位,为北美商品贸易规模及美加、美墨双边贸易增长提供了动力。”中国社科院美国研究所经济室主任罗振兴在接受本报记者采访时指出,但从协定具体执行情况来看,还存在不少问题。在汽车原产地规则、劳工待遇、市场开放度等关键议题上,三国谈判时就分歧巨大。受新冠肺炎疫情影响,相关核查、监督工作开展困难,执行力度欠缺,原有的一些矛盾被进一步放大了。“北美地区还面临提升贸易基础设施水平、畅通产业链供应链等紧迫任务。这是影响美墨加协定实施的关键问题之一。”

北京工业大学经济与管理学院副教授张鹏向本报记者指出,根据美国威尔逊中心的研究报告,自2020年三季度美墨加协定生效以来,美国对加拿大、墨西哥的进出口出现一定程度反弹。这表明,该协定为北美地区供应链创造了相对稳定的支持性政策环境。但与此同时,三国之间仍存在不少争议。例如:美墨、美加围绕汽车原产地规则、汽车

产业隐性补贴和激励措施的争议;美墨有关能源政策、劳工待遇的争议;美加有关农产品问题的争议等。

作为美墨加协定签署方中的唯一发展中国家,墨西哥承受着更大的压力。根据协定,获得汽车关税豁免还要保证每辆车40%的零部件由时薪不低于16美元的工人生产,这对具备廉价劳动力优势的墨西哥来说并非利好。同时,农产品出口争端问题并未按照墨西哥政府意愿写入协定,美国仍将对农产品进口做出季节性限制,以保障本国农业生产者的利益。墨西哥媒体不无担忧地说,“美国很容易就能找到实施保护主义措施的借口”。

“发展中国家如何与发达国家签署自贸协定而不吃亏,这是美墨加协定的又一个争议点。”罗振兴分析,美国通过该协定,在原产地规则、劳工待遇、环境、竞争中性原则等方面向墨西哥施加了很多限制,会削弱墨西哥接纳产业转移的传统优势。在北美贸易一体化过程现有的分工条件下,墨西哥如何进行产业升级、摆脱对美加的路径依赖,是一个极大的挑战。

“美国优先”

据外媒报道,2月15日,美墨加协定争端解决专家组确定,美国针对加拿大太阳能产品征收的不合理关税违反了两国之间的贸易协定。加拿大发表声明称,将“努力争取完全消除不合理的关税”,确保“太阳能产业以及所有加拿大产业和工人充分受益于美墨加协定”。

“美墨加协定是三国利益博弈的产物。”张鹏认为,加拿大可依靠保留的争端解决机制保护自身免受美国贸易救济措施的影响。墨西哥则获得了汽车对美国市场的准入待遇和有条件的关税豁免。但本质上,该协定是美国主导签署的,加、墨仍属于被动方。美国从协定

中获得了更大收益。“协定纳入更严格的劳工标准,收紧汽车行业的原产地规则,有利于关键性制造业回流美国,创造更多就业条件;同时,美国在农业方面大幅增加了对墨、加的出口机会,美国中小企业及网购零售、制药等行业也获得更多进入墨、加的市场机会等。”

此外,体现“美国优先”的美墨加协定,将给北美地区贸易自由化带来什么?据外媒报道,一段时间以来,美国政府签署“购买美国货”的行政命令、撤销连接美加两国输油管道的扩建许可、吝于向加拿大和墨西哥两国提供疫苗等做法,“招致了邻国的广泛批评”。墨西哥经济部长塔蒂亚娜称,“从未预料到美国在经济上变得如此封闭”。

罗振兴指出,美墨加协定在环境保护、数字贸易、知识产权、宏观经济政策和汇率等章节,对原协定进行了创新与升级。同时,该协定也存在一些可称为“倒退”的内容。其中,原产地规则、投资争端解决机制及关于非市场经济国家的规定具有明显排他性,不利于全球自由贸易的发展。

张鹏认为,从协定本身来看,美墨加协定在部分条款和运行机制上具有一定的超前性。但从原产地规则等条款来看,它又是一项保护主义色彩极强的区域贸易协定,甚至包含“以邻为壑”的贸易保护措施。在当前全球生产依赖日益增强的背景下,人为切断产业链关联不仅影响全球经济复苏,也会对自身发展带来负面影响。此外,美墨加协定对三方而言并非是一个完全平等的协定。美国秉持本国利益优先的思维模式,损害墨、加利益。“协定的可持续性目前仍是一个问号。随着各方矛盾不断凸显,美墨加协定应不断加以改革、完善。”

上图:2021年11月18日,美国、加拿大和墨西哥三国领导人在华盛顿举行会谈。新华社/路透

观察台

近段时间,面对美国的经济胁迫,墨西哥和加拿大奋起反击!2月15日,加拿大政府发表声明称,《美墨加协定》争端解决专家组确认,美国针对加拿大太阳能产品征收的不合理关税,违反了两国之间的贸易协定。今年1月,因无法忍受美国在汽车贸易领域的压制,墨西哥和加拿大抱团成立了一个争端解决小组,强烈要求美国重新定义汽车进口的免税条件。

事实上,自2020年7月1日《美墨加协定》正式生效以来,美墨加三方的“友谊小船”总是“说翻就翻”。从表面原因来看,美墨加三方各自出台的促进本国相关产业发展的政策,可能与《美墨加协定》相冲突。但细究深层次原因,美国的种种经济霸凌行径才是美墨加三方摩擦和纠纷的最大导火索。

说到底,《美墨加协定》本身就是美国经济霸凌的产物。该协定达成的过程堪称美国“先易后难”谈判策略的范本。美国先分别与墨、加举行双边谈判,向对方提出高条件;在与墨西哥谈判中取得突破后,缩小与加拿大讨价还价的余地,使之屈服,最后达成这个所谓的多边协议。

此外,与20多年前生效的北美自贸协定相比,《美墨加协定》更多体现的是“美国优先”理念,在数字贸易、知识产权、金融服务、投资、劳工和环境保护等章节吸纳了跨太平洋伙伴关系协定中的大部分规定,核心目的是促进制造业回流北美地区特别是美国。

更过分的是,美国一开始就在《美墨加协定》中设置了“毒丸条款”。该条款规定,若美、墨、加三国中任意一方与“非市场经济国家”签署自由贸易协定,则其他协议伙伴有权在6个月后退出《美墨加协定》,并以新的双边协议取而代之。“毒丸条款”首次在双边和区域贸易协定中加入了非此即彼的排他性选择。这种排他性不以增进区域内的贸易便利和贸易公平为目的,而是旨在增加与第三国之间的贸易壁垒,违背了国际公法不干涉第三国权利与义务的基本原则。

其实,通过贸易协定加大对盟友的控制,只是美国对盟友实施经济霸凌的手段之一。以“北溪-2号”天然气管道项目威胁欧洲能源安全之名启动制裁,利用《反海外腐败法》强行打压盟国高科技企业,胁迫台积电、三星等企业交出芯片供应链数据,鼓动盟友反华却对支持盟友口惠而实不至……面对美国赤裸裸的“勒索外交”,美国的盟友们也受够了!未来,像墨加两国一样采取反制措施的国家只会越来越多。

自由贸易的前提是“你情我愿”和“平等互利”。美国“不喝水强摁头”的经济胁迫行径,严重损害了他国主权安全,严重影响了有关国家的国计民生,严重违背了市场经济原则和国际经贸规则,也严重破坏了全球产业链和供应链安全稳定。但美国须知,“摁头”做成的买卖注定不长久,自己的盟友也有受够的一天。

面对霸道的美国,盟友也会受不了

贾平凡



炒作“中国威胁”,美日印澳又搞小动作

张佳济

据日本共同社报道,美国、日本、印度和澳大利亚四国外长近日就深化“四边机制”在澳大利亚墨尔本举行会谈。该报道称,会谈是为今年上半年将举办的四国领导人峰会铺路。专家指出,这次外长会重申“推动建设自由开放的印太”,同时极力渲染“中国威胁论”,再次暴露四边机制以集团政治破坏地区和平稳定的本质。

老调重弹

当地时间2月11日,澳大利亚外交部网站刊登题为“印太地区四国合作”的联合声明,四方重申遵守国际法的重要性,以应对基于海洋规则的秩序所面临的挑战,包括在南海和东海。在接受澳媒采访时,美国国务卿布林肯指责中国“咄咄逼人”,抛出“在印太地区发起冲突并非不可避免”等言论。

“此次四边机制外长会提到的所谓‘海上航行自由’,确保亚太不受胁迫”等话题,可谓老调重弹。”中国社会科学院美国研究所研究员袁征对本报分析,四国联合声明没有直接点名,但其遏制围堵中国的意味十分明显,其中提到的所谓“经济胁迫”也是美西方近期抹黑中国的常用借口。

近年来,美日印澳四边机制动作频频,不断搅乱印太局势。2021年3月,四边机制首次举行首脑会议,会后声明暴露出极强的针对性。美国全国公共广播电台称,这是美国联盟

友“深化同中国的对抗”。袁征指出,四边机制是美国推进“印太战略”的重要抓手。美国试图拉拢印太国家构建同盟伙伴体系,遏制中国崛起,进而塑造由美国主导的印太地区安全秩序,以维护美国的全球霸权。

威胁和平

据法新社报道,澳大利亚总理莫里森在出席此次四国外长会时声称“澳大利亚面临胁迫和压力”,暗示受到“中国威胁”。美国国务卿布林肯则表态将“坚定支持盟友”,形成“更强大的联盟”。

然而,美日印澳在不断渲染“外部威胁”的同时,多次在印太地区举行联合军演,加剧地区紧张局势。2020年11月初,四国时隔13年重新共同参加“马拉巴尔”联合军演。2021年下半年,四国又接连在菲律宾海、孟加拉湾等海域举行联合军演,各国主力军舰均出动,演习内容也逐渐向实战方向转变。美国海军还派出核动力航母。专家指出,更加频繁的海上军事活动必将激化当前的“印太”地区安全态势,成为威胁该地区安全稳定的新因素。

“美国试图在亚洲打造‘小北约’,四边机制框架下的军事合作日益升级。”袁征表示,在经济全球化时代,各国各地区联系日益紧密。搞政治军事“小集团”“小圈子”体现的是冷战及零

和博弈思维,与历史潮流相悖,只会人为加剧国家对立,破坏地区和平,对自身发展也是有百害而无一利。

内部矛盾

美日印澳看似“团结”,实则步调不一。袁征指出,四国各藏心思、各有算计。“美国试图通过四边机制,推行其印太战略,遏制中国发展;澳大利亚追随美国,希望以美国为首来主导和塑造印太地区的安全秩序,使自己在亚太地区扮演更重要的角色;日本作为美国盟友,希望借美国谋求自我‘松绑’,修改战后和平宪法,摆脱二战战败国的身份;印度则实施东进战略,试图拓展自己在亚太地区的影响力。”

此外,经济利益也让澳大利亚、日本和印度难以完全随美起舞。目前,中国是日印澳三国最大的贸易伙伴。《日本经济新闻》指出,日本有意维系与中国的经济关系,一直与中国对立的澳大利亚,作为资源输出国也在经济上高度依赖中国。

针对近日举行的四国外长会,印度前外交官巴德拉库马尔指出,这是美国在北京冬奥会期间精心策划的一场“杂耍”,如果印度跟随美国,将是“糟糕的决定”。

俄罗斯卫星通讯社指出,美方希望在盟友和伙伴面前塑造“老大哥”形象,拉拢其他国家抗衡中国,但这很难成功。在利益面前,这些所谓的盟友伙伴无法形成更长远、更紧密的联合。



中企在南美首个盾构施工地铁项目启动

本报电(王黎旭 谭积财 付宣强)当地时间2月17日下午,智利圣地亚哥,地铁7号线项目启动仪式举行。该项目1标段由中国铁建承建,是中企在南美洲采用盾构施工的首个地铁项目,将使用中国自主研发生产的盾构机,带动中国装备走进南美洲市场。据悉,1标段是7号线全线最重要的标段,全长

7.898公里,主要工程包括6.662公里盾构施工隧道、7座岛式车站以及施工竖井等。项目建成后,全线运行只需43分钟,可缩短两个终点站间54%的行程时间,为超过136万居民提供快捷便利的出行服务。

上图:圣地亚哥地铁7号线项目启动仪式现场。付宣强摄

环球掠影