

中国如何突围贸易战争的十面埋伏

孟山

中国正在经历没有硝烟的贸易战争。提出这个说法,绝不是对世界敌视心态作祟,那样的时代已经过去,且不应该成为中国走向世界的预设理念;也绝不是有点左右派别之分的愤青式民族主义表达。

在欧美两个“领头羊”的带领下,发展中国家和地区对中国采取反倾销等贸易保护主义行为也此起彼伏,但在此我们不必再行列举,表中数据已经足以说明中国在2012年面临的国际贸易环境,以及在双边贸易中遭遇到的某些窘境。这是为什么?外部世界为什么对中国不高兴?中国该怎么办?

虽然包括经济领域在内的任何领域都不可能与政治脱钩,但经历了30多年改革开放的中国,在历经纷繁复杂的思想论战之后,今天,对于欧美国家的行动,不必再以“阴谋论”的思维加以推测。而是需要更多地从经济思维出发,来考虑欧美国家以及其他国家的贸易保护主义行为。如此,我们才能更客观地看到事情发生的原委,从而有可能采取针对性的措施,这包括在国际政治层面的推进。

说到底,坚守自身的国家利益是欧美国家行动的前提。屁股决定脑袋,是国家关系中的真理。而在选举政治的西方国家,取悦选民从而获得他们手中的选票,是很多经济行为的国内政治考量。欧盟与美国曾就中国限制战略原料出口问题向世界贸易组织提起诉讼,当时在诉讼行动中出面的美国贸易代表柯克,在华盛顿美中贸易全国委员会发表演讲时,对美中贸易重要性进行强调的同时,也以异常强硬的口吻警告说,美国把美国商业和工人利益放在第一位,将在对华贸易中采取“更积极措施”维护美方利益。

我一直认为,对于欧美发达国家的行为需要区别看待,它们的制度建设、人权保护、言论理念等领域中,我们有很多需要学习的地方;它们针对中国的言辞也不都是虚空的,其背后具有某些坚定的理念支撑。我们需要看到其中的合理性、合法性以及我们自身的改进。但是,在经济领域没有什么好说的,国家利益、企业利益、公民利益的维护是最基本也是最根本的。有句中国的古语叫做“无利不起早”,在贸易行为中若是不能从中获益,任何国家都不会积极行动,政治意愿的表态不会畅行无阻地贯穿在经济领域中。

现实主义国际关系理论大师——汉斯·摩根索(美国人),早在半个世纪之前,就告诉了人们这样的道理:在维护国家利益面前,不要对政治说辞有太多幻想。尤其是在二战后的60多年里,西方发达国家已经在国际经济领域主导制定了一系列的游戏规则,按照这些游戏规则,国家间采取的经济行为,通常被表述为与政治无关。

在这样的话语环境中,不难看到,很多国家在对华采取贸易保护主义措施的时候,会告诉世界:我们是在按游戏规则做事,政治抗议是没有道理的。实事求是地讲,中国加入世界贸易组织的11年间,已经在交过无数学费之后从中学会了很多,但确实还不够娴熟。这个过程还会持续一段时间,算得上中国融入世界过程中的阵痛。

仅在经济层面的意义上讲,面对贸易保护主义,政府层面采取的措施不够强大,全局性的政治考量在有些时候大于现实性的经济考量,总是想把争端控制在一定范围内的指导理念束缚了反制措施的力度。但事实上,经济领域的部分争端不会影响国家间关系大局,而且,从近年来的国际实践来看,仅是一般的贸易而不是军需品的贸易,不会引发国家间关系的全面恶化。况且,在熟悉国际游戏规则的过程中,我们也是在利用规则制定自己的行动计划,都是可以摆在台面上的事情,可以通过仲裁等国际手段在程序中解决问题。当然,既然是双边贸易和多边贸易,出了问题之后,我们也必须检讨并调整自身状况,以便在国际竞争中能够说服国际社会。

2012年针对中国发生的贸易保护主义行为,达到了一个新的数量级,有一个大的背景:金融危机引发的经济危机在这个世界并没有结束,从这个背景上讲,发生的贸易保护主义行为大增不是“拍案惊奇”的事情,纵观一战前和二战前的国际经济领域,莫不如此。在世界经济不景气或者出现大的问题之时,国家间的丛林状态就开始显现,确保自己国家的日子不至于大难过,是出于优先地位的国家考量。发动贸易保护主义措施,保证本国公民的就业和企业产销,是惯常的做法。在这个意义上说,这个世纪的第一次经济危机,各国沿用的解决套路还是上个世纪的一贯手段,太阳底下确实没有什么新鲜事。

在更大的范围来看,贸易保护不

今年9月世界各国对华反倾销举措:

时间	地区	事件
2012年9月4日	美国	美国商务部发布公告,对原产于中国的钢钉作出反倾销行政复审初裁,裁定对中国涉案企业征收0.00%—118.04%的反倾销税。
2012年9月4日	欧盟	欧盟委员会发布公告,经过日落复审调查,决定继续对来自中国的输欧文件夹金属产品征收27.1%—47.4%的反倾销税。
2012年9月5日	澳大利亚	澳大利亚海关与边境保护署发布公告,决定对中国镀锌板和镀锌铝硅板立案进行反倾销调查。
2012年9月6日	欧盟	欧盟委员会发布公告,对中国光伏电池发起反倾销调查。这是迄今对我国最大规模的贸易诉讼,涉案金额超过200亿美元,折合人民币近1300亿元。
2012年9月6日	阿根廷	阿根廷经济和公共财政部在其官方公告中公布了2012年第506号决议,决定对原产于我国的单相交流发电机征收反倾销税。该决议于9月7日起生效,有效期5年。
2012年9月9日	泰国	泰国商业部外贸厅决定对来自中国的冷轧碳钢产品发起反倾销调查。
2012年9月12日	美国	美国国际贸易委员会做出日落复审裁定,中国输美纯镁产品(颗粒状)反倾销税将被延长征收5年。
2012年9月18日	欧盟	欧委会网站发布公告,对中国的铝箔卷反倾销调查做出初裁,初裁决定对我涉案企业征收13%—35.4%的临时反倾销税。其中两家企业获得单独税率,分别为13%和16.3%,其他企业全国统一税率为35.4%。
2012年9月19日	欧盟	欧盟对原产于中国的彩涂板作出反倾销初裁,决定征收临时反倾销税,其中最低税率为13.2%,最高税率高达57.8%。
2012年9月25日	欧盟	由欧盟多家企业组成为EU ProSun的团体向欧洲监管机构提起申诉,指控中国光伏公司获得非法补贴。对于这些企业的连续发难,英利总裁特别助理陈卓称:“早有预期,估计反补贴也会立案,进行合并调查。”
2012年9月26日	加拿大	加拿大边境服务署发布公告,对来自美国、韩国和中国的铜制管件双反案发起再调查,以重新计算倾销幅度和补贴金额。

(据本报不完全统计)

是仅仅针对中国的,在其他国家间也大量存在,甚至在发达国家之间也是如此,只是烈度和力度没有像针对中国这样。但是,我们也需要看到,经济危机仅仅是一个阶段性的背景,针对中国的贸易保护主义措施不会随着经济危机的消失而销声匿迹,而是在相当长的一段时间内都会如此,因为中国在经济层面的崛起过程与外部世界有着结构性龃龉。

从国际关系的发展历史来看,任何一个大国力量的崛起,都会引发现存国际力量的本能性恐慌,试图维护现有的力量平衡状态,是主导现存国际秩序的大国之战略。明治维新之后的日本、一战之后的德国以及二战后的中国,概莫能外。国际社会适应

和承认某个国家的力量存在需要一个过程,而这个过程对于崛起中的大国而言,是一个不断突破束缚、不断展现实力的过程。中国现在的状况就是如此,尤其是在中国的产业升级、结构调整没有到位的情况下更是如此。所以,中国在今后将会持续面对这样的国际现实,这一方面需要调整自己,另一方面也需要更娴熟地使用国际承认的各种手段维护自身的利益。从更广泛的意义上讲,中国融入世界的过程还没有结束,这个融入过程与外部世界的经济交锋多了一些。认识到这一点,就可以更平和地据理力争,而不被国内的有些情绪化表达和至今没有改变对国际社会看法的力量所左右。

时评

征收汽车排污费 勿悖民意

李遛

近日,国务院发展研究中心资源与环境研究所副所长李佐军透露,政府正酝酿征收汽车排污费,预期先选择“北上广深”等一线城市作为试点,并逐步推广到全国。此消息一出,迅速招致舆论一边倒的强烈反响。一个显而易见的事实是,未来可能征收的汽车排污费并不不得人心。

经过黄金似的井喷10年,中国汽车业取得了前所未有的规模式跨越,一举成为全球汽车销量最大的国家。最新的数据表明,中国汽车的保有量突破1亿辆大关,工信部装备工业司司长张相木预测,到2020年,这个数字将突破2亿辆。

最初,繁荣的汽车市场创造了一个相对多赢的局面。于政府,拉动经济扩大内需,于百姓,提高了出行效率和生活半径,这些都可以被当作一个国家和社会迈向更为现代化阶段的缩影。但繁荣的背后,道路拥堵和机动车尾气排放过高正成为考验政府执政能力的新难题。这或许是政府拟征收汽车排污费的初衷,但如此一刀切地解决问题,难称理性之举。

首先,作为中国的一线城市,“北上广”的车主已经为道路拥堵和尾气排放付出了限行、限购的高昂代价,在此基础上,继续强行加收排污费值得商榷。

其次,按照李佐军的说法,汽车排污费呼之欲出,但截至目前,相关部门仍未召开任何听证会,虽然是费而非税,但由于涉及交费对象涉及社会各个阶层,且一旦成行,将短期内聚集来自社会的大笔资金,牵扯众多利益方,相关部门有必要考量和平衡各方利益。

再次,外界传言排污费将按照汽车排量的不同收费同样有待探讨。比如说车主购买了大排量的汽车,却不常使用,可能每年对环境造成的污染还不如一辆小排量的货车。但车主仍需缴纳大排量排污费,是否有失公允?

最后,“十二五”规划中明确提出,“把扩大消费需求作为扩大内需的战略重点,进一步释放城乡居民消费潜力,逐步使我国国内市场总体规模位居世界前列”,“控制汽车总量”与“扩大内需”本身存在冲突,如何平衡和兼顾两者之间的关系?

目前,由于私家车的迅速增长,车辆购置税的主要征收对象已从“公”转“私”,私人消费者在购车环节需要缴纳17%的增值税,但部分企事业单位和公司则可以享受进项税抵扣。与此同时,政府各部委的三公经费仍然不够紧。

在此前提下,私家车普遍选择抗拒并不意外。眼下,我国各种名目的汽车税费已占车价的40—144%,而在一线城市限行、限购等政策的出台,进一步提高了车主的用车成本,任何一种解释不清的新增收费,都可能被理解为“火上浇油”,加重民众的负担。

而此次事件可能带来的更为深远的影响在于,当汽车成本一步步被增加时,权力部门间接地削弱自主品牌车企的市场竞争力。以北京为例,当车牌成为稀缺资源,消费者普遍提高了买车的档次,原本打算购买自主品牌的潜在车主最终选购了合资品牌车型或纯进口车型。多家自主品牌遭遇投资方撤资,4S店关闭的事件。不断通过行政手段而非市场自身增加的用车成本,其对于资历尚浅的自主品牌的打击与限牌无异。

事实上,摆在主管部门面前的问题仍然是结构性矛盾。任何一项围绕汽车的新政,都需要平衡在减排、扩大内需、社会公平方面的关系,并同时兼顾约束力,显然一刀切似的收取排污费未必是最佳的解决方案,其可能衍生的连锁效应值得深思。

治理建筑行业乱象 需用重典

杜文

近日,北京地铁10号线二期工程某工地深夜被强拆迁,两位看管工地人员被拆迁者强行控制。事件起因并不复杂,项目方北京城建公司认为施工方祥华公司在工程到期后拒拆设备影响其他项目,理由由强拆;而祥华公司认为北京城建公司工程款结算未完成,理由由强拆。而北京城建公司认为施工方工程款结算未完成,理由由强拆;而祥华公司认为北京城建公司工程款结算未完成,理由由强拆。而北京城建公司认为施工方工程款结算未完成,理由由强拆;而祥华公司认为北京城建公司工程款结算未完成,理由由强拆。

在建筑业内施工单位同项目方此类纠纷不在少数,北京的强拆和安徽的暴力冲突只不过是冰山一角。在建筑业纠纷中,表面的焦点往往是工程款。施工方认为项目方没有给足款项,而项目方认为已经付清或不必再付款,理由往往是施工质量存在严重问题,不追究施工方法律责任就很宽容了,再给工程款是绝无理的事情。矛盾由此产生,经过多次交涉、摩擦之后,矛盾不断升级,到一定程度后便演变为激烈冲突。

建筑业之所以存在这种问题,原因有两个:一是中国建筑企业良莠不齐并行业竞争激烈;二是建筑业中层承包规则。中国大大小小的建筑企业多如牛毛,大到中国建筑这样的巨无霸,小到十几个或几个农民兄弟拼凑起来的小建筑队,良莠不齐。另外,在这个良莠不齐的行业里,竞争一直比较激烈,一些建筑企业为了拿到项目不惜把报价降到无钱可赚的地步。

由于这种状况的存在,一些项目施工质量确实是无法保证。而一旦出现质量问题,项目方往往除了以不结算工程款的方式解决,并没有更好的办法。建筑产品不是一般的消费产品,产品不合格不可轻易进行退货或拒绝付款。中国建筑企业中很多工作者是背井离乡的农民工,这些农民工一年的生活收入都能依靠这笔项目款。一旦项目款打水漂或不及时结算,这些农民工自然会有愤怒的情绪,若再有其他因素介入,往往会出现过激行为。

公平地说,一些项目方拒付工程款或不全部付清工程款是有充分理由的。然而,矛盾以激烈形式爆发后,项目方往往被指责为拖欠农民工工资的罪人。舆论又往往同情弱者,项目方则被贴上“剥削”农民工的标签。在相关政府部门和社会舆论强力干预下,一些项目方往往是哑巴吃黄连,只能自认倒霉。

二是在建筑行业往往存在层层承包现象,项目经过多次倒手后,真正施工单位往往成为了三包、四包,甚至更多。在层层转包过程中,每个承包者都会分走一份利润,到真正施工企业手里几乎无利可图。这在建筑行业几乎是公开的秘密。虽有严格规定,往往成于一纸空文。真正施工者在无利可图的情况下,也就采取偷工减料等损害工程质量的办法,一旦项目方追查,矛盾立即产生,升级后就采取了一些极端手段,甚至出现暴力的行为。

当前,建筑行业出现的乱象,业内人士和监管者往往心知肚明,但这么多年一直没有有效办法从根本上进行解决。其实,办法极其简单,加强法律监管,依法办事就能解决。之所以不用,利益从中作祟,恐怕“拔出萝卜带出泥”,大家不好看而已!

态度

“终止收取通行费”为何迟到16年?

郑州黄河公路大桥的“终止收取通行费”迟到16年,我们反倒要庆幸“迟到总比不到强”,这不能不说是黑色幽默。还完贷款停止收费,这不是赏赐而是原则。要让终止收费不再迟到、不到,既要完善制度,厘清相关部门责任,追回超额收取的费用;同时,应探索发放公路债券,避免被少数利益寡头所绑架。

张枫逸

河南省收费公路专项清理工作领导小组7日宣布,从8日零时起,郑州黄河公路大桥终止收取通行费。这意味着作为河南省第一条收费桥梁,郑州黄河公路大桥将结束26年的收费历史,正式回归公益。(10月7日《新华网》)

按照“贷款修路,收费还贷”政策,收费公路原本应该在还完贷款之后就停止收费,而2008年国家审计署对18个省市收费公路建设运营情况审计结果显示,总投资1.78亿元的郑州黄河公路大桥,1996年已经全部还清贷款,违规收费14.5亿元。也就是说,这一声“终止收取通行费”足足迟到了16年。

如果把纵横交错的公路网比作人的毛细血管,那么收费站就是堵塞血液流通的“血栓”。与多收14亿多的有形负担相比,超期收费造成阻塞物流、妨碍经济、与民争利、激化矛盾的无形损失难以估量。在审计署审计报告引起轩然大波,人大代表政协委员呼吁撤销收费的背景下,郑州黄河公路大桥岿然不动,继续违规收费到现在,其底气从何而来?

首先,相关规定不够完善,给了收费公路可钻漏洞。1998年起实施的《中华人民共和国公路法》虽然对收费公路作了规定,但由于缺少细节,很多还贷公路都通过变更经营主体转变成经营性公路,并且从转让之日起重新计算收费年限,导致公路到期仍收费。以京港澳高速(原京石高速)为例,截至2004年12月已累计收费17亿余元,偿还贷款



中国公路收费站分布图

等款项后还剩余近6亿元。不过,1999年12月首都公路发展有限责任公司取得该高速公路的经营权后,这条公路就由政府收费还贷公路彻底变成了经营性收费公路,重新获得30年的收费期限,堂而皇之地继续收费。

同时,信息透明缺乏,公众监督缺位,使得收费年限成为随意拉伸的橡皮泥。《收费公路权益转让办法》规定,转让政府还贷公路收费权,可向省级人民政府申请延长收费期限。事实上,公路的收费收入是多少,收费站该拿出多少钱还贷,多少钱养人,公众根本没有知情权和判断力,加之没有独立的第三方机构对收费收支情况进行审计,收费公路可以大玩“一边暴利,一边破产”的变脸游戏。

于是,要不要延长收费年限,延长多久,完全是路桥公司和交通部门自己说了算。更有甚者,一些高速公路集团将收益好的公路项目资金投入新的公路项目,形成以旧建新、以旧养新的滚雪球模式,陷入“建设—收费—再建设—继续收费”的循环怪圈。

此外,收费站的“提款机”效应,致使地方政府在叫停收费上投鼠忌器,缺乏动力。由于高速公路集团现金流稳定,地方政府乐于把高速公路当成银行,将大笔收费资金用于弥补财政支出。自2011年6月20日起,交通运输部等五部门联合开展针对收费公路违规及不合理收费项目的专项清理,如今一年的专项清理已经过去,停止收费的高速公路

却屈指可数。个别地方甚至顶风作案,以搭建公路建设融资平台为由,继续进行违规转让或变更收费权属。

在收费公路超期收费几近成为惯例的当下,我们反倒要为郑州黄河公路大桥终止收取通行费的“迟到”叫好,暗自庆幸“迟到总比不到强”,这不能不说是一种黑色幽默。还完贷款停止收费,这不是赏赐而是原则。要让终止收费不再迟到、不到,一方面,要完善制度,厘清责任,对逾期未撤销收费站或擅自延长收费期限的,追究相关部门责任,并追回超额收取的费用;同时,应探索走出“贷款修路、收费还贷”的老路,比如用发放公路债券的方式来吸引民间资本,避免被少数利益寡头所绑架。