

屡证无效却如此痴迷

——起底美国“关税战”深层动因

■ 新华社记者 刘晨 宋磊

美国总统特朗普当地时间2日签署关于所谓“对等关税”的行政令,宣布美国对贸易伙伴加征10%的“最低基准关税”,并对某些贸易伙伴征收更高关税。针对所有贸易伙伴加征的10%关税将于5日生效。

美国此前已宣布对所有进口汽车、进口钢铁加征25%关税,威胁对欧盟酒类产品征收200%关税。自特朗普政府上台后,美国频频高举关税“大棒”,对几乎所有主要贸易伙伴发动“无差别攻击”,在全世界和美国国内都引发强烈不满,也遭到许多国家反制。

回溯历史,美国政府在遭遇困境时屡屡诉诸保护主义,企图借此提振本国经济,维护自身霸权,但几乎每次都以损人害己、代价惨重收场。

“史上最蠢关税战”

执政两个多月来,特朗普政府激进的关税政策令世界震惊:就职3天后他就声称,如果不在美国生产产品,就将面临“数千亿美元甚至数万亿美元”关税;2月10日,他宣布对所有美国进口钢铁和铝征收25%关税;2月13日,他签署备忘录,要求相关部门确定与每个外国贸易伙伴的“对等关税”;特朗普还不断扩大攻击范围,宣称将对进口汽车、芯片、药品以及木材和林业产品征收25%左右的关税,并有意对其他国家针对美国科技公司的数字服务征收报复性关税。

这些举动引发国际社会多方批评和反制。加拿大总理卡尼2日表

示,针对美国最新的“对等关税”,加拿大还将采取反制措施;此前加政府在3月中旬已宣布对总计298亿加元(1加元约合0.69美元)的美国商品征收25%的反制关税。欧洲央行行长拉加德2日说,美国的政策缺乏“可预测性”,加征关税的做法会对全球经济带来负面影响;欧盟委员会此前决定对价值260亿欧元(1欧元约合1.09美元)的美国商品征收反制关税,于4月生效。澳大利亚总理阿尔巴尼斯3日表示,“特朗普政府的关税政策没有逻辑依据,违背我们两国伙伴关系的基础”“这不是朋友的行为”。

舆论普遍认为,美方单边主义行径将严重拖累全球经济,给美国自身也带来很大冲击。美国《华尔街日报》甚至提出美国挑起了“史上最蠢关税战”。

加拿大蒙特利尔银行金融集团首席经济学家道格拉斯·波特表示,美国对如此大规模的商品采取强硬且广泛的关税措施,风险之大难以估量。这些关税或将导致全球供应链中断、商品短缺、价格飙升,并加剧金融市场波动。国际货币基金组织前首席经济学家莫里斯·奥布斯特费尔德表示,美国贸易逆差并非源于贸易伙伴的不公平行为,“用关税解决逆差如同挤压注满气的气球”。

英国《金融时报》首席经济评论员马丁·沃尔夫认为,特朗普政府针对全球贸易体系和战略同盟的激进政策正在破坏美国主导建立的开放贸易体系,令美国经济付出惨痛且深远的代价。美国伊利诺伊州州长普里茨克直言,特朗普政府的关税政策实际相

当于向美国民众征税。

英国剑桥大学3月发布的一份研究报告指出,特朗普政府在贸易等方面的政策正加深外界担忧,美国经济衰退风险已从年初的10%上升到25%至30%。国际主流媒体和市场投资者开始频繁使用“特朗普衰退”这一说法。

被打脸的历史

从历史来看,“关税战”是美国政府的惯用手段。自1776年建国以来,美国多次试图通过提升关税来摆脱经济困境,但都未取得预期效果,甚至适得其反。

1897年,共和党人威廉·麦金莱入主白宫。他在任上推行贸易保护主义,签署《丁利关税法》,大幅提升羊毛、棉纺织品、丝绸和糖等商品的关税,将美国进口关税平均税率提升至52%。这直接导致美国进口商品价格大涨,消费者开支大幅上升,并加剧了全球贸易的紧张局势。

但是,麦金莱执政后期的理念却发生很大转变,变成开放贸易的支持者。他在1901年的演讲中表示,“商业战争无利可图”。

1929年10月,美国股市暴跌,引发了美国经济大萧条。1930年6月,时任总统胡佛不顾1000多名经济学家联名反对,签署《斯穆特—霍利关税法》,对两万多种进口商品加征高额关税。该法试图通过贸易保护主义确保美国利益优先,却加剧了美国的经济灾难。法案实施后,其他国家纷纷采取报复措施。数年间,美欧贸易量锐减三分之二,全球贸易也遭受重创。美国经济非但没有好转,反而

进一步陷入大萧条。有分析指出,《斯穆特—霍利关税法》是造成那场经济危机在美国一国向全球外溢的重要原因。

20世纪60年代末期,美国陷入经济危机,通货膨胀上升、财政赤字大增、大量黄金外流。为应对困局,1971年8月,时任总统尼克松在未与任何盟友协商的情况下,宣布暂停美元与黄金的兑换,同时为确保“美国商品不会因不公平汇率而吃亏”,对美国所有进口商品征收10%的附加费。

这种单边举措令世界惊愕,被称为“尼克松冲击”,导致美国与主要贸易伙伴关系紧张,布雷顿森林体系动摇,美元大幅贬值,国际金融市场陷入混乱,美国的失业率与通胀率持续上升。

21世纪初,美国钢铁行业不景气,时任总统小布什希望通过提高关税保护本土产业。2002年3月,小布什政府宣布对10类进口钢铁产品加征最高达30%的关税,为期3年。

这一政策给美国钢铁行业创造了数千个就业岗位,但导致钢铁价格高涨,汽车、家电等下游行业成本飙升,相关企业苦不堪言。据统计,2002年美国因钢铁关税流失约20万个就业岗位,远超当时美国整个钢铁行业的就业人数。

欧盟、中国、日本等世界贸易组织成员先后对美国启动世贸争端解决程序。最终,世贸组织裁定美国关税违规,小布什政府不得不提前撤销这一政策。

正如法国《世界报》网站一篇评论文章指出,关税壁垒问题是美国历史的一部分,保护主义贯穿了整个美国

政治史。

政客意图

历史上,关税一度是美国政府的主要收入来源。白宫统计数据显示,1798至1913年间,关税占美国联邦政府年收入的一半以上,最高时甚至达到90%。但在过去70年里,这一比例只有2%左右。

这意味着,美国政府已无法靠提高关税大赚一笔,而历史也反复证明,高关税损人不利己,并导致国际局势紧张。那么,特朗普政府为何还要继续使用这个无法“治病”、只会“致病”的手段呢?

对此,美国宾夕法尼亚大学沃顿商学院法学教授理查德·谢尔分析说,人们做事常常会有两个原因:一个是说得出口的体面理由,另一个是不便公之于众的真实原因。“在(特朗普政府)关税这件事上,真实的原因就是国内政治。”

美利坚大学国际服务学院高级讲师迈克尔·斯塔奈蒂斯认为,对很多美国政客而言,关税只是个政治工具,主要目的是在选民面前展现强硬姿态。回顾历史可以发现,美国关税政策深受总统选举影响,其背后往往有吸引选票、巩固票仓的政治意图。麦金莱和胡佛在竞选总统时都承诺,上台后将通过加征关税来保护本国产业,应对经济低迷。尼克松任内,政治因素是其经济决策的重要依据;小布什的钢铁关税政策也是旨在为当年的中期选举积攒人气。

特朗普在竞选总统期间也反复宣称,加征关税“好处多多”。美国达特茅斯学院经济学教授道格拉斯·欧文

指出,高关税承诺成功塑造了特朗普“美国工人守护者”的形象,帮他争取到关键地区尤其是中西部“铁锈带”的选票。

重返白宫后,特朗普的“关税执念”进一步升级,将其视为解决所有问题的“万能钥匙”。

特朗普曾多次宣称,对加拿大和墨西哥征税是为了阻挡两国的非法移民。他还指控墨西哥毒枭向美国输送芬太尼,而生产芬太尼的实验室则设在加拿大。这番言论遭到墨西哥严厉驳斥。加拿大时任总理特鲁多称,特朗普政府的行为逻辑“完全虚假、完全不公、完全错误”。世贸组织前副总干事艾伦·沃尔夫评论说,历史上,关税从没像现在这样被美国政府当作阻止别国非法移民或芬太尼流入的“大锤”,“这本身就不合规矩”。

特朗普还以加征关税威胁俄罗斯,欲借此迫使俄罗斯与乌克兰达成停火协议。日本《产经新闻》驻华盛顿记者盐原永久指出,特朗普“对关税‘深沉的爱’已经进入此前没有涉足的领域”。当前关税政策超越了一般意义上的“保护主义”范畴,俨然成为特朗普进行外交施压的“万能工具”。

美国《纽约时报》的评论认为,特朗普政府正在进行一场“豪赌”,它认为美国可以用关税“大棒”解决几乎所有问题,这种混合重商主义与霸凌行径的策略给美国经济带来极大风险。

西班牙“世界秩序”网站刊文指出,特朗普政府企图以关税决定全球未来,开启一个新的帝国主义时代。但从长远来看,这可能反而会摧毁美国的霸权。

新华社北京4月4日电

“羊毛出在羊身上”

——给美国汽车业算笔“关税账”

■ 新华社记者 徐超

美国对进口汽车加征25%关税的政策3日起正式执行。美国媒体报道,美国新一届政府一直把针对进口汽车的关税视作任期内“具有决定性意义的一项政策”,声称汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入,弥补财政预算赤字,并提振美国汽车制造业。

汽车关税真的能帮助美国政府“增收”、美国汽车业“增产”么?不少业内专家认为,汽车业早已成为依赖全球供应链的产业,高关税无法实现利润“一家独占”、产业“一国独享”的目的,只会让更多美国人买不起车、美国汽车业失去竞争力,美国经济面临更大失速风险。

政府:自薅羊毛的“增收”

根据白宫文件,美国针对进口汽车加征的25%关税3日起执行,针对进口汽车零部件的关税将不迟于5月3日生效。去年,美国汽车及零部件进口总额达到创纪录的4743亿美元。按照美国政府的说法,汽车关税将给美国带来每年超过1000亿美元收入。不少研究机构却质疑“增收”实效,认为美国车企和消费者可能成为“埋单者”。

其一,汽车关税收入可能不及官方预期。摩根大通研究认为,即使按公告内容全面执行,最新汽车关税每年也只能带来820亿美元的名义收入。

其二,美国政府声称要保护和提振的美国汽车制造商,也将因汽车关税蒙受巨大损失,“羊毛出在羊身上”。

美国汽车生产商通用和福特很大程度上依赖于美国、墨西哥和加拿大之间高度融合的产业链网络。以美国最大汽车制造商通用为例,这家企业去年在美销售的汽车约40%

是在海外组装,不少畅销、

利润高的车型是从墨西哥等国进口。福特汽车在美销售的汽车中,虽然80%在美国组装,但发动机等核心零部件主要依赖外国工厂生产。这些海外产能都将成为征税对象。

按照摩根大通估算,汽车关税生效后,通用每年将缴纳高达130亿美元进口关税,成为美国政府“增收”的最主要来源企业。福特汽车则需支付约45亿美元。

其三,车企无法单独消化关税成本,势必通过涨价方式让美国消费者分担政府“增收”的压力。业内人士认为,包括美国车企在内,主要汽车制造商平均利润率不到10%,无力承担25%进口关税带来的成本压力。美国汽车制造商阿斯顿·马丁前首席执行官安迪·帕尔默表示,绝大多数车企势必尽可能多地转嫁关税成本,包括通过降低汽车配置、提高车价等方式。

彼得森国际经济研究所经济学家玛丽·洛夫认为,加征关税后,更多美国家庭将被挤出新车消费市场。

用一名欧洲汽车制造商高管的话来说,关税面前,美国车企同样无法免受影响,“我们都在同一条船上”。

产业:自断筋骨的“增产”

美国新一届政府将汽车关税视作推动产业振兴的重要举措,提及汽车关税时毫不掩饰对欧洲、日本汽车业的歧视以及对美国产业振兴的期待。一名白宫官员声称,就汽车业而言,“朋友才是最大的骗子”,德国和日本将高附加值的生产部分保留给自己,而“把美国变成低工资的外国零件组装厂”。

那么,高关税能推动高端产业链回流,并给美国带来更高产量和就业率么?答案是否定的。

其一,高关税短期无法改变全球汽车产业链格局。高效的跨境汽车产业链往往耗资数年乃至数十年形成,重置产业链并非一朝一夕就能实现,甚至在本届美国政府任期都难以产生明显效果。包括美国汽车企业在内,跨国汽车巨头在全球布局产能,实现资源禀赋、技术条件和市场供需的最优结合,并通过这一产业链维持产品

在质量和价格方面的竞争力。改变当前产业链,意味着让企业放弃劳动力成本、技术等优势,以更高成本搭建产业链。这种做法无视市场供需规律,不仅违背经济学常识,也得不到市场参与者的认同。

备受共和党尊崇的美国知名经济学家,提出“拉弗曲线”理论的阿瑟·拉弗近期警告,加征25%的汽车关税可能会导致每辆汽车的制造成本增加4711美元,显著削弱美国汽车制造商的竞争力。

其二,高关税难以有效增加“美国制造”产能,其造成的产业链混乱还将直接导致美国汽车业减产。美国考克斯汽车咨询公司预测,汽车关税实施后,北美汽车产业链4月中旬面临中断风险,美国工厂每天的汽车产量将减少2万辆,降幅约30%。

长期而言,“美国制造”产量即使增加,也是以牺牲更先进配置、更优成本、更高质量为代价。目前,一些车企表达了增加在美国布局产业链的意向,但并未付诸实施,更多企业仍在观望。毕竟,面对几天内就可能完全推倒重来的关税政策,企业很难轻易作出可能影响未来几十年产业布局的决定。

《经济学家》一篇文章提出疑问:“即使本届政府整个任期内维持关税,下一届政府也可能以最快的速度取消这些关税。汽车企业是否会放弃30年建立起来的跨境供应链?”

其三,高关税无法帮助美国增加更多就业岗位。数年前,美国政府推动的高关税措施并未遏制美国制造业就业岗位长期下降趋势。美国阿利克斯斯合伙公司分析师马克·韦克菲尔德认为,如今车企即使在美国新建工厂,也将尽可能用自动化系统取代人工,以降低成本,不会带来太多就业机会。

民众:恐成噩梦的“美梦”

“‘美国梦’变成了‘噩梦’。”路透社一篇文章这样写道。

曾长期保持技术领先、质量上乘的美国汽车业被视作“美国梦”的象征之一。业内人士认为,在关税冲击下,美国汽车业可能朝着高价格、低质量

方向滑坡,越来越多美国消费者将买不起美国车,也买不起进口车。

“《新车》批发生市场价格已经飙升。”美国马里兰州一家二手车经销商的店主穆罕默德·侯赛尼在汽车关税生效前表示,额外的关税成本将转嫁给消费者。汽车行业专家约翰·海特曼表示:“新车对很多美国人而言确实超出了可承受范围。”

车企巨头斯泰兰蒂斯集团董事长约翰·埃尔康表示:“我们担心的是我们在美国制造的产品能否让消费者负担得起。”

对于车企而言,对美出口汽车需要支付更高关税,在美生产汽车需要承担比全球供应链更高成本的零部件支出,最终都会带来车价上涨,令更多消费者望而却步。销量下降则会导致

产量下降,意味着每辆车的制造成本上升,而这又会继续转嫁给美国消费者。

美国银行分析报告认为,汽车关税可能令美国汽车销量下降300万辆,相当于去年总销量的近五分之一。与此同时,“美国制造”面临质量水平下降、产品选项减少的困境。

《金融时报》报道,一些汽车制造商表示,如果关税直接反映到售价,一些中低端畅销汽车将过于昂贵,其中一些将“不可能在美国卖得出去”。车企如果愿意部分承担额外成本或者维持售价不变,那就意味着削减自身利润,或者为保持相同成本而提供比美国以外市场更低的配置。

南非约翰内斯堡大学高级研究员布萨尼·恩格卡韦尼认为,美方“关税

战”并非真正的产业战略,而是企图通过强制重组全球产业链来延缓美国经济结构性危机。

《经济学家》评论,美国政府将宣布高关税政策的日期称为“解放日”,却让世界见识了“诡异的解放”:将车企从本可以获得巨额利润中“解放”出来,转向产量更少、成本更高的汽车;将收入不高的美国消费者“解放”出来,排除在新车市场以外。

高关税,正给美国经济带来多重伤害:依赖全球供应链的汽车企业受到更高成本和更低销量的冲击,美国消费者面临更高车价和更少车型选择,美国经济则因为通胀率上升、产业与世界主动“脱钩”而面临衰退风险。

新华社北京4月5日电



4月2日,在墨西哥索诺拉州诺加莱斯市,一辆载有多辆汽车的运输车(下中)行驶在墨美边境附近的公路上(无人机拍摄)。

■ 新华社记者 李梦馨 摄