

要市场不要补贴

美国针对大豆、高粱、玉米、小麦、猪肉、乳制品的补贴计划遭冷遇

□ 孙丁 高攀

特朗普政府近日宣布一项总额最高达120亿美元的农业补贴计划，以援助在美国挑起的贸易争端中受损的美国农场主。但该计划遭到许多国会议员、农业协会代表和农场主们的反对，他们纷纷表示“要市场不要补贴”，敦促特朗普政府尽快结束与其他经济体的贸易争端。

美国农业部介绍，上述农业补贴将针对大豆、高粱、玉米、小麦、猪肉、乳制品等遭受其他经济体对美国加征关税采取反制措施影响的农产品。据悉，具体政策细节将在9月份美国劳动节前公布。

美国农业部长桑尼·珀杜表示，该补贴计划是一项“短期措施”，旨在为特朗普政府与其他经济体协商长期贸易协议争取时间。但对于向来反对大规模政府补贴的国会共和党员来说，这项农业补贴计划显然难以接受。

内布拉斯加州共和党参议员本·萨斯说，当前的贸易战重创了美国农场主，而白宫计划就是花120亿美元买一副“金拐杖”。他指出，美国农场主不希望一边被补贴，一边受损失，

而是希望全世界都能用到他们的产品。“特朗普政府的关税和救助计划不会让美国变得更伟大，而是让美国重返1929年（美国大萧条时代的开端）。”

肯塔基州共和党参议员兰德·保罗在社交媒体上说，加征关税是对美国消费者和制造商的惩罚性税收，如果关税让美国农场主遭殃，那么补贴绝不是办法，真正的办法是取消加征的关税。

美国众议院议长、共和党人保罗·瑞安也表示，国会议员们正试图劝说特朗普不要继续推进关税计划。

“我的想法跟农场主一样。他们想要贸易，不要援助，就这么简单！”威斯康星州共和党参议员罗恩·约翰逊说道。该州民主党众议员罗恩·金德也说，特朗普政府的这项暂时农业补贴计划随时会被取消，农场主只想要“市场和竞争的机会”。

美国艾奥瓦州州长金·雷诺兹说，特朗普政府提出的农业补贴计划并非长期解决方案。他呼吁特朗普政府继续拓展海外市场。“当艾奥瓦州的农场主能够不受限制进入市场时，他们总会成为赢家。”

美国农场主支持自由贸易

组织执行主任布莱恩·屈尔则表示，农场主需要合同而非补贴，有了合同，他们就能安心制定未来计划。他指出，“缓解贸易战影响的最好方式就是结束贸易战”，特朗普政府的补贴计划只是为掩盖关税造成长期伤害的短期手段。

美国农会联合会会长齐皮·杜瓦尔也表示将继续敦促特朗普政府“快速结束贸易战”。

接受新华社记者采访的美国农场主们，对于特朗普政府的农业补贴计划也毫无兴趣。威斯康星州伍德县皮茨维尔镇农场主布拉德·克雷默说，大部分美国农场主都注重长远规

划，希望有更强劲的农业安全网、更好的贸易政策和更好的农业法案，而非得到一些短期现金补偿。

威斯康星州沃帕卡县的农场主唐·卢茨也说：“我们要市场，不要政府补贴。”

近几个月来，特朗普政府相继宣布对进口钢铁产品和价值数百亿美元的从中国进口商品加征关税，遭到国内外广泛反对。面对美国的单边贸易保护主义举措，欧盟、加拿大、墨西哥、中国等经济体均已宣布相应的反制措施。美国农业部预计这些反制措施给美国农产品造成约110亿美元损失。

经贸摩擦难阻美国佐治亚州对华经贸合作期许

□ 孙丁 胡友松 刘杰

尽管对中美经贸摩擦有担忧，但美国东南部佐治亚州仍高度期待加强与中国的经贸往来与合作。新华社记者近日采访该州多名政商界人士，他们纷纷表示，佐治亚州与中国经贸关系密切，将在此基础上继续寻求与中国在贸易、投资等领域合作。

美国达美航空公司近日正式重启佐治亚州亚特兰大市至中国上海市的每日直飞航线，首航航班上有一个30余人组成的经贸代表团。代表团团长、佐治亚州州长办公室主任克里斯·赖利表示，佐治亚州希望扩大与中国的合作关系。

赖利说，有许多中国企业佐治亚州投资兴业，而且发展很好，佐治亚州愿意进一步推动这一势头。此访将着力推介佐治亚州营商环境，并积极拓展与中国的经贸合作。

同行的佐治亚州参议员布奇·米勒表示，希望在访问中国期间寻找有助于亚特兰大、佐治亚州乃至整个美东南地区发展的合作机会。他还说，中美经贸关系影响深远，双方越了解彼此的问题和关切，就越有利于发展双边关系。他认为，美方在处理与贸易伙伴关系时应审慎而行。

在佐治亚州政府经济发

展署署长帕特·威尔逊看来，达美航空重启亚特兰大至上海直飞航线反映出双方商界人士欲加强往来与合作的共同诉求。他认为，互联互通会为双方在贸易、投资、旅游等领域的合作带来更多机遇。

达美航空首席执行官艾德·巴斯蒂安此前在航线发布会上致辞说，在经贸摩擦的喧嚣中，达美提供了一条拉近中美两国及其文化的通道。佐治亚州州长内森·迪尔也表示，该航线进一步巩固了佐治亚州和中国的关系。

据佐治亚州经济发展署介绍，中国已经成为该州最大贸易伙伴，2017年该州对华贸易额超过250亿美元。中国企业在佐治亚州设立办公室、兴建工厂，佐治亚州也有几十家企业在中国开展业务。

美国企业家查希尔·法鲁基从事航材出口贸易已有17年，虽然公司业务尚未受到中美经贸摩擦直接影响，但他表示，希望经贸摩擦尽早结束，因为加征关税会不必要地加重消费者和企业负担。

法鲁基还说，公司计划参加今年11月在广东珠海举行的中国国际航空航天博览会。在当前的贸易环境下，更应该去接触客户并了解他们的诉求和关切。中国航空业正在蓬勃发展，他非常期待加强并拓展与中国客户的交流与合作。

观点

美欧暂停战火 只是缓兵之计

□ 瑞平

近日，美国总统特朗普和欧盟委员会主席容克在白宫共同会见记者，宣布同意通过谈判降低双边贸易壁垒和缓解贸易摩擦，暂停对对方商品加征新关税。一时间，美欧在经贸问题上握手言和的声音上升。

美欧如果不打贸易战，当然值得欢迎，因为历史经验反复证明：贸易战落后、无效、过时，且没有赢家。但是，特朗普政府这一次真能兑现诺言吗？人们记得，两个多月前，也是在华盛顿，美国与中国曾达成不打贸易战、停止互加关税的共识，但是10天后，白宫出尔反尔，宣布要对500亿美元中国输美商品加征25%关税，令国际社会一片哗然。

特朗普政府有善变的前科，人们看待其与欧盟达成的协议，恐怕会更加审慎，更倾向于将其视为一次短暂的“停火”，而非正式“停战”。

再看协议内容，人们将会得到更多的佐证。

首先，美欧表示同意致力零关税、消除贸易壁垒并停止对非汽车类产品的补贴措施，将启动新一轮谈判，解决钢铁关税和各类报复性关税事宜，并加强能源合作。

仔细分析，这些都是方向性、态度性的表述，并无落实协议的时间表、细节以及解决机制等。在协议里，美方没有明确同意停止对欧盟铝产品增收关税，特别是在汽车关税方面，这是欧盟最关心的问题，特朗普曾放言要让“奔驰车无法出现在纽约第五大道上”，但协议里并没有对如何解决汽车关税问题做出具体承诺。这意味着，特朗普依然拿着欧盟的“七寸”，可以随时派上用场。那么，这样的协

议有多少公平可言？协议的双方又有多少互信可言？

其次，特朗普政府对欧洲提出“零关税”建议并不是独家原创，而是“新瓶装旧酒”。早在奥巴马政府时期、美欧就“跨大西洋贸易和投资伙伴关系协定”(TTIP)展开谈判时，双方就提议对超过97%的进口商品取消关税，但由于在政府采购、农产品市场准入和金融监管等领域存在不少分歧，双方谈了几年也没有谈出成果。现在，距美国中期选举只有4个月，唯选票是从的特朗普政府，又能有多少时间与耐心，与欧盟通过谈判实现非汽车类工业品零补贴的目标？

再次，欧盟是一个由28个成员国组成的联盟，各国发展程度不同，在对美国贸易摩擦问题上的态度存在着差异，既有誓言抵抗的表态，也有妥协避战的声音。

显然，美国与欧盟达成暂停加征关税的协议，更多是一种姿态性的。美国对欧盟的贸易之枪并未放下，只是暂时来个缓兵之计，意图捞取更高要价。而且，不排除特朗普随时变脸的可能。

欧盟更需看到的，特朗普提出的“零关税”建议，实际上给欧盟挖了一个陷阱：如果欧盟拒绝零关税，那么就成了保护主义者，挥舞关税大棒的特朗普倒成了自由贸易者；如果欧盟同意零关税但无法兑现承诺的话，特朗普则可以违约为由，从欧盟索取更多。

那么，欧盟究竟能做出多少让步，来满足特朗普的狮子大开口呢？应对气势汹汹破门而入要求拿钱的强盗，最好的应对策略是告诉对方“我们不怕”；应对美国贸易霸凌主义的唯一办法就是勇敢面对，坚决反击。

国际动态

全球农业论坛聚焦粮食供给与可持续发展

本报讯 2018全球农业论坛日前在巴西圣保罗开幕。与会者一致认为，农业和畜牧业必须以更加高效、更少浪费资源和更可持续的方式发展。

巴西农业部长布莱罗·马吉在开幕式上表示，为全球供应粮食的同时保护环境并实现可持续发展是巴西政府努力的目标。

根据经济合作与发展组织和联合国粮农组织共同编写的一份报告，大部分谷物、肉类、鱼类和乳制品产量在2017年达到创纪录水平，谷物库存量也达到历史最高水平。

(彭桦)

中塞企业协会在贝尔格莱德正式成立

本报讯 由塞尔维亚的中国企业组织的中塞企业协会近日在首都贝尔格莱德举行正式成立仪式。

中国驻塞尔维亚大使李满长在仪式上致辞说，中塞两国近年来合作成果显著，中塞企业协会成立将加强两国企业间直接交流与合作。

塞尔维亚前总统、塞尔维亚对华合作委员会主席托米斯拉夫·尼科利奇在仪式上获颁协会名誉会长证书。尼科利奇表示，中国的发展带动世界其他国家发展，也带动塞尔维亚经济发展。他号召塞尔维亚企业积极与中国企业合作，共同建设塞尔维亚的未来。

中塞企业协会会长徐力介绍说，协会是在“一带一路”倡议下由中塞两国共建的合作平台，由中国路桥、山东一拖、中国机械、河钢集团、山东高速、华为6家中资企业作为创始会员，是巴尔干地区第一个由中国国有及民营企业为主导的经贸合作组织。

徐力说，协会将向中国商界推介塞尔维亚良好营商环境与投资优势，对有兴趣进入塞尔维亚市场的中国企业提供支持；协助塞尔维亚商界人士，为其商品进入中国市场提供便利，并帮助他们与中国合作伙伴和相关机构更顺利地建立联系。(王慧娟)



美国达美航空公司重启亚特兰大至上海直航

美国达美航空公司日前正式重启佐治亚州亚特兰大市至中国上海市的每日直飞航线，这也标志着达美航空第6条中美间每日往返直飞航线正式开通。图为美国亚特兰大市哈兹菲尔德-杰克逊国际机场拍摄的将飞往上海的达美航空客机。

新华社记者 刘杰 摄

“冰上丝路”开辟亚欧合作新捷径

不仅开启了北极资源宝库，还开辟了一条通往欧洲的捷径，由此带来巨大的直接经济效益并激发亚欧大陆贸易潜力

□ 杨定都 刘羊咏 李骥志

一艘俄罗斯液化天然气运输船通过北极东北航道于近日抵达江苏如东，首次将北极地区亚马尔项目出产的液化天然气交付中国石油。这标志着中俄共建“冰上丝绸之路”取得新进展。

分析认为，“冰上丝绸之路”建设不仅将带动北极能源开发和航道发展，促进中俄能源合作，还将缩短东亚同欧洲之间的运输距离，为亚欧合作开辟一条新捷径。

“冰上”建设典范

亚马尔项目是中国提出“一带一路”倡议后在俄罗斯实施的首个特大型能源合作项目。

深入北极圈的亚马尔半岛拥有全世界最丰富的天然气储备，但是因地理和气候原因成为最难开采的气田之一。中俄共建“冰上丝绸之路”，让开采亚马尔冰封的能源成为可能，而中资企业成为这个高难度项目建设和运营的重要力量。

据介绍，亚马尔项目的天然气可采储量达到1.3万亿立方米，凝析油可采储量6000万吨；项目预计将建成3条年产量550万吨液化天然气生产线，其中第一条生产线已于2017年12月投产。

根据协议，在亚马尔项目第二、第三条生产线投产，中国石油将从2019年起，每年进口亚马尔项目300万吨液化天

然气。该项目将带动俄罗斯能源产业发展，同时有助于加快推进中国能源结构优化。

观察人士认为，中俄共建“冰上丝绸之路”，可以实现优势互补和互利共赢。莫斯科国立大学教授、北极事务专家亚历山大·皮利亚索夫说，“俄罗斯十分了解北极海陆资源和自然环境特点，而中国拥有强大的建设和投资能力。”

对接“北极走廊”

“冰上丝绸之路”不仅开启了北极资源宝库，还开辟了一条通往欧洲的捷径，在极大缩短航程和节约航运成本的同时，还能降低航运安全风险，由此带来巨大的直接经济效益并

激发亚欧大陆的贸易潜力。

清华大学国际关系学系教授吴大辉指出，北极航道是连接中国与欧盟国家的最短航线，相比传统航线，可缩短大约1/3航程。

安全因素是“冰上丝绸之路”的另一大优势。中东、南亚部分地区安全形势不稳，威胁传统航线船运安全。北极航道虽然自然环境较为恶劣，但海盗、恐怖袭击和战争威胁的风险较小，尤其是北极东北航道，主要经过俄罗斯北部海域的沿岸地区，安全更有保障。

此外，北欧国家热切希望提升与东亚的互联互通，他们提出的“北极走廊”计划与“冰上丝绸之路”不谋而合。芬兰、

挪威等国计划投资至少30亿欧元，建设一条从欧洲内陆经芬兰首都赫尔辛基通往挪威东北端希内斯港的铁路线，在那里与“冰上丝绸之路”会合。

一旦航道通畅，来自东亚的货物，可经“冰上丝绸之路”穿过北冰洋运抵北欧，再经“北极走廊”的港口和铁路网输往欧洲各地。北欧在欧亚物流通道中的地位将从目前的“末梢”转变为“门户”。

芬兰从去年5月起担任北极理事会轮值主席国，曾多次表态欢迎中国参与北极事务。芬兰总统尼尼斯托表示，《中国的北极政策》白皮书明确提出与各方共建“冰上丝绸之路”，在这一领域有很大的合作空间。